

# HYVENS HYBRIDER?



Kia Ceed SW Plug-In, Renault Megane E-Tech och Skoda Octavia Combi iV är färskva laddhybridkombi i en storlek och till ett pris som kan passa många. Vilken av dem är bäst?

TEXT: CALLE CARLQUIST FOTO: NIKLAS CARLE OCH CALLE CARLQUIST



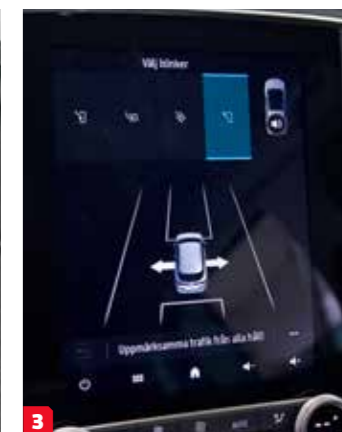
Ceed är landets mest sålda laddhybrid, Octavia och Megane är nykomlingar.



1



2



3



4



5

1. Renault har löstagbar, oöm extrainklädnad för bagageutrymmet/stötfångaren. Bra sak, ingår i priset. 2. Skoda erbjuder tre "sovpaket", varav det för 6 600 kronor innehåller bland annat en filtvraska som innehåller – en filt! 3. Parkeringshjälp dyker upp även på bilar i denna storleksklass. Här är Renaults visning för finessen. 4. Solgardiner i bakkörrarna och nackskydd bak som vecklas ut till "öronlappsmodell" kostar 2 200 kr i Skoda. Gröniga barn (och föräldrar) gillar! 5. Så här kan det se ut i bilar ännu på 2020-talet: Belysta knappar och vred som enkelt och snabbt sköter viktiga funktioner. Tack Kia!

Laddhybrider sprider sig som korallrev och finns i snart sagt varje bil- och storleksklass. Kia Ceed SW Plug-in Hybrid fick under ett knappt år härja ensam i sin klass och har av marknaden belönats med en förstaplats i försäljningen under årets första två månader, inte bara i sin storlek utan totalt bland alla sladdhybridbilar. Den är till och med före Volvo.

Nu kommer två utmanare som, om uttrycket ursäktas, är fulladdade inför uppgiften att kapa åt sig i det lukrativa segmentet: Renault Megane E-Tech ST och Skoda Octavia Combi iV. I testet har vi därmed tre kombibilar med på papperet likvärdig storlek och elbilsprestanda, med bensinmotor i grunden, kombikaross och gott om utrustning från start.

Kia satsar på färdigpaketerade versioner där metallic-lackering är enda tillvalet. Testbilen är av dyraste sorten Advance 2 och kostar 390 000 kronor. Det är drygt 90 000 kronor mer än dyraste helfos-silverversionen.

Renault har snofsat upp laddhybriden med praktisk

utrustning men framför allt med ny bakvagn av multilänk-typ som ersättare för den enkla torsionsaxeln i de vanliga modellerna. Priset för testets bil börjar på 371 900 kronor utan rabatter (som ofta förekommer hos Renault) och är därmed 60 000 kronor dyrare än motsvarande fossilbil. Testexemplaret spränger dock 400-vallen med några tusenlappar.

**SKODA HAR MATAT IN** åtskilligt i grundmodellen av iV, beteckningen för märkets laddhybrider, och Octavia kan liksom tidigare kläs på ytterligare genom utrustningspaket som lockar med förmånligt pris. Med den här bilen har Skoda tagit ett tydligt steg bort från lågprisstämpeln som så länge burit frukt; testbilen kostar i grundutförande 414 000 kronor, vilket är cirka 100 000 kronor mer än motsvarande fossilbil.

Testexemplaret betingar hela 483 000 kronor, alltså närmare en halv miljon för en Skoda i Golfklass. Det kan bli ett beskt piller, särskilt som den tekniskt sett snarlika

## »De feta listerna i dörrarna är väl måttligt bra från solreflexsynpunkt.«

släktingen Seat Leon laddhybrid (en av våra långtestbilar i år) kostar från 350 000 kronor.

Det är ändå uppenbart att Skoda höjt inte bara priset utan också den allmänna nivån på bilen i denna generation. Inredningen känns och är mer påkostad än i tidigare Octavia, exempelvis genom instrumentpanelens ombonade partier klädda i tyg och omsorgsfullt ytstrukturerade plastmaterial som ger en "dyrare" känsla än Skoda haft förut. Det klassiska tricket med krom här och var har också använts. De feta listerna i dörrarna är väl måttligt bra från solreflexsynpunkt men ser ju flotta ut. "Ställbart chassi" är standard, men dragkrokspaketet kostar 9 900 kronor.

Utrymmena är som tidigare en stark sida, ingen annan bil i klassen ger lika mycket av den varan men bagageutrymmet är trots allt inskränkt jämfört med normalversionerna, takhöjden i testbilen likaså eftersom glastaket kräver sitt.

Renault upplevs som trängst även om dess axelavstånd är störst. Hela bilen känns lägre, i- och ursteg är knepigare och bagageutrymmet är inte lika väl utformat som i Kia och Skoda. Backslukarförmågan är minst men den tillåtna maxlasten högst. Baksätet har inte så bra benutrymme men samtidigt har dyna och ryggstöd bäst utformning i trion så två inte alltför långa kan sitta skönt. Ett nytt multimediasystem (bekant från andra Renaultmodeller) märks också och det allmänna intrycket är tillmötesgående "mjukt" och finishen utmärkt. I Megane finns en fingertoppsvänlighet som inte är så vanlig, helheten är samtidigt tyskt stram med många mattsvarta ytor. För många år sedan var ju franska bilar undantagslöst förvirrat disponerade i reglage etc., men i det här testet är det snarare Skoda som med sina myriader av pek-, rull- och menyfunktioner kan vilseleda bra länge innan man fått kläm på hur

**1**  
Ceed laddhybrid sålde 1 557 exemplar under de två första månaderna 2021, Octavia 135 ex. och Megane 36 ex.



### KIA CEED SW PLUG-IN HYBRID ADVANCE +2

GRUNDRIS:	389 700 kr
MILKOSTNAD:	45,35 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Alla tre har helt elektronisk visning i mätarhusen. Kias ger inte lika stora variationsmöjligheter i utseende som i Renault och Skoda. Utmärkt läsbarhet.

2. Bensinmotorn går in med ett tydligt brusande, någon känsla av förfining finns knappast och fartresurserna är måttliga. Kia var dock trions snälaste.

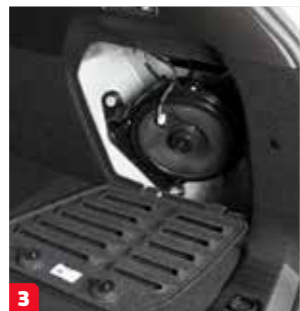
3. Det ordinarie batteriet är placerat vid bakre hjulhuset på höger sida och skyddas från lösa prylar av en hårdplastskiva.

4. Fasta, ganska smala och elstyrda stolar med både kylfläkt och elvärme ger bra komfort. Bra utrymmen överlag.



### RENAULT MEGANE E-TECH ST INTENSE

GRUNDRIS:	371 900 kr
MILKOSTNAD:	45,73 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Megane har fått ny och tydlig instrumentvisning som dessutom (som här) kan ge navigationskarta mellan rundlarna.

2. Växlar mjukt med hjälp av elmotorer men lösningen drar inte riktigt jämnt genom fartregistret utan tappar andan ibland. Ljudet är bättre avskärmat än i Kia, bensinförbrukningen högst.

3. Innanför en spröd tygbit finns en väljudande extrahögtalare i Meganes högra bakskärm. Frågan är väl bara hur länge?

4. Sämre utrymmen än Kia och Skoda men finishen är trevlig och baksätet är skönast att sitta i om man inte är så långbent.



### SKODA OCTAVIA COMBI iV

GRUNDRIS:	414 000 kr
MILKOSTNAD:	43,90 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Tydligheten själv och gott om variationsmöjligheter i presentationen. Man kan frammana nästan obegripligt mycket information.

2. Trions rivjärn. Effektivt övertaget är påtagligt i varje läge, karaktären känns mer ofiltrerad och lätt doserad än i Kia och Renault.

3. Växelväljarens vippreglage kommer i allt fler av koncernens bilar och fungerar utmärkt. Tydliga skillnader mellan de valbara körslagen.

4. Octavia är klassens rymligaste för de åkande, laddhybriden vansläktas inte. Stora, sköna stolar med breda, höga ryggsidor.



Avgörande skillnader i elräckvidd finns inte mellan bilarna, alla kom ca 50 km.

saker och ting hänger ihop.

Kia är kortast, har minst axelavstånd och väger minst. Jämfört med motsvarande förbränningsmodeller är Kia cirka 225 kg tyngre på grund av batteri och övrig installation för hybridsystemet, medan Renault och Skoda respektive är cirka 265 kg tyngre. Viktpåslagen kommer att märkas när vi senare under testet kör rätt hårt på sämre vägar.

Kias helhetsintryck är ändå "vältränat" och disponeringen av interiören som helhet är förnämligt enkel och självklar. Färskt multimediasystem med logisk skötsel, "hederliga" knappar för många funktioner, gott om upplagsplatser och en allmänt åtdragen känsla i stort och smått – det är lätt att trivas. Lasermätaren säger att passagerarutrymmena är något sämre än i Renault men Kia känns rymligare på alla ledder.

**VI KÖR FÖRSTÅS** ett räckviddstest på el med fulladdade bilar. Resultatet blir odramatiskt. Alla tre kommer cirka fem mil eller någon kilometer till på samma slinga som vi använt åtskilliga gånger (se exempelvis testet i

## »Generellt sett har laddhybrider ofta en påtagligt 'konstgjord' pedalkänsla.«

nummer 3/21) och som blandar stads-, lands- och motorvägskörning. Temperatur runt noll, mestadels snö- och isfritt, en del blåst. Rääckvidden på el är inte avgörande i valet mellan de här bilarna, knappast heller batterikapaciteten även om Skoda är bäst på den punkten. För många pendlare är elkörningsstandarden i denna trio fullt godtagbar och rimlig att leva med.

Bensinförbrukningen med "tömt" batteri visar tydligare skillnad. Där är Kia uppenbart snål och Renault törstigast, men det handlar ändå om bara en deciliter per mil som inte påverkar milkostnaden så värst.

Körningen avslöjar större olikheter. Skoda har ett effekt-

övertag och känns rask och tydlig i reaktionerna när man vill öka farten. Den sexväxlade dubbelkopplingslådan gör ett gott jobb men en viss tveksamhet och ryckighet vid finlirande parkering får man räkna med. Tydlig karaktärsskillnad mellan de olika körslagen.

**RENAULTS VÄXELLÅDA** är en intressant konstruktion som låter elmotorer snarare än synkroniseringsringar sköta "mjukheten" i lägeskiftena. Det blir bomullskänsla i övergångarna, något som klär bilens karaktär mycket bra. Samtidigt maskeras fartökningens känsla, men Megane rör sig kvickare än

man tror. I testbilen uppfattade vi ändå att kraftpådraget inte kom helt linjärt, trots den nydanade växellådan.

Ceed blir betydelselöst på efterkälken, men bensinmotorns brusande är markant både under fullgas och vid ingrepp i hybridkörningsläge.

Bromstester genomfördes inte. Generellt sett har laddhybrider ofta en påtagligt "konstgjord" pedalkänsla. Kombinationen retardation och kraftåtervinning i samma pedalörelse kan uppenbarligen kulturutvecklas. Renault tycks ha funnit sin lösning genom att göra servoverkan hysterisk, som i gamla tiders Citroën DS, GS

och CX. Med aldrig så lite extra tryck på pedalen tvärnitar bilen. Det tar tid att vänja sig vid.

Viktökningen på grund av batterier etc. ligger mestadels alldeles framför bakvagnen i alla tre. När vi kör åtskilliga mil på slingriga, bitvis starkt gropiga sträckor med både asfalt och mer eller mindre fast grusunderlag avslöjas stora skillnader mellan bilarna.

**PÅ FINA UNDERLAG** är Kia mest hanterlig i trion, med överraskande alert styrning, små karossrörelser och allmänt "tjätt" känsla i böjarna. Någon märkbar skillnad jämfört med normalmodellerna hittar vi inte, snarare till bilens fördel i så fall; understyrningen är något mildrad, här är plötsligt en Kia som är kul att ratta. Men fjädringen... Fjädringen är nästan stenhård och föga följsam. Dessutom slamrar det friskt i hjulställen över potthål och tvärslår. Man behöver inte köra särskilt fort för att upptäcka det. Synd på en så i övrigt välanpassad bil.

Renaults bakvagn med multilänk förstärker ett redan gott intryck vi haft av Meganes

### ÄGARNAS TYCKER

I **AutoIndex 2020** placerade sig Skoda på 9:e, Kia på 11:e och Renault på 12:e plats av 23 märken när svenska bilägare betygsätter sitt bilinnehav. I den tyngsta kategorin "Bilen", där köregenskaper, kvalitet och kostnader är avgörande, slutade Skoda på 8:e, Kia på 12:e och Renault på 14:e plats. När bilägarna får ranka

sina märkesverkstäder hamnar däremot Renault främst med en 9:e plats, Kia på 12:e och Skoda på 14:e plats. Sistaplatsen för Skoda beror bland annat på stort missnöje med höga reservdelpriser. Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 7:e plats för Skoda, 11:e för Renault och 14:e för Kia. Undersökningen genomfördes januari-mars 2020 och gäller årsmodellerna 2013-2019.



KIA

Svart och silver är temat i alla tre. Kias förarplats är helt logiskt disponerad och mycket enkel att använda även om man aldrig sett den förut.



RENAULT

Disponeringen är snarlik Kias, det är mest inramningen som skiljer. Laddplatta för mobiltelefon saknas, annars är utrustningen komplett.



SKODA

Snyggt, slankt utförande. Bra knapprad ovanför ventilationsgallren. Rattreglens ändrade manövrering kräver mer inläring än i förra modellen.



Kia har inte tappat alltför mycket i utrymme på grund av batteriet under golv/baksäte: 13/30 backar gick in, mot 14/35 i ickehybriden. Ryggstödsfällning 40/20/40. Elbaklucka är standard.



Trängst i trion, 12/27 backar går in, jämfört med 13/28 i ickehybriden. Ryggstödsfällning 66/33, i övrigt ganska enkelt utförande. Elbaklucka finns inte.



Rymligast i trion, men kapaciteten är inte lika bra som i ickehybriden: 14/31 backar mot 19/37. Ryggstödsfällning 66/33, många utmärkta krokar och andra finesser som underlättar. Elbaklucka ingår i olika paket.

komfort och duglighet som körredskap. Bilen är nu ännu mer följsam över vägbanans besvärligheter, känns stadig, trygg och föga spårkänslig. Alla testförare höll Renault som etta i denna gren, bilen gör verkligen sitt jobb men samtidigt utan att förmedla något särskilt. Det beror på att styrningen är rätt domnad, åtminstone i normalläge bland körvalen. Med sportläge även i styrningen kvicknade intrycken till.

**NÄR DET GÄLLER SKODA** blev vi först ytterst förbryllade. Bilen gick verkligen illa oavsett underlag och krängde som en båt i sjönöd oavsett körläge. Vid vår pressprovkörning av bilen (ViB 1/21) fanns exemplar med så kallat terrängpaket där bland annat förhöjd fjädring ingår. Detta skulle dock inte erbjudas i Sverige men vår första testbil (och bilen på våra bilder) hade ändå detta, vilket skulle kunna

vara en förklaring till beteendet. Uppenbarligen har ett antal bilar med den utrustningen hittat hit. Vi kan för allt i världen inte rekommendera dem innan vi vet om det möjligen var något fel på vårt första testexemplar. Skoda undersöker den saken i skrivande stund. Inledningsvis ska importören ha varit osäker på om kombinationen dragkrok och ställbart chassi skulle vara möjlig också på normalversionen av iV-modellen, inte bara med terrängpaket. När så visade sig vara fallet ska man ha avskrivit terrängpaketet, enligt den information vi fått.

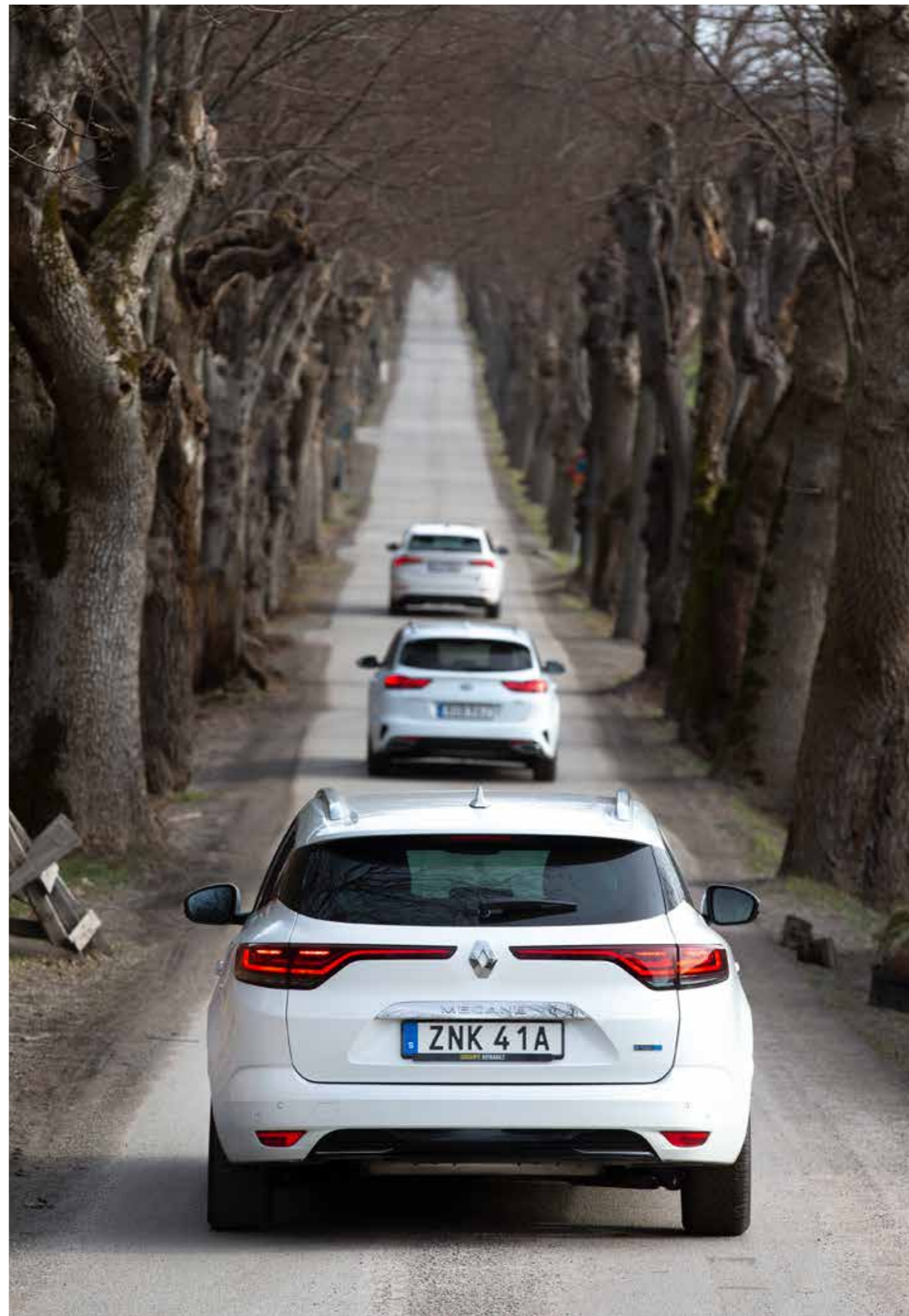
Vi kunde senare testköra en bil utan terrängpaket och i det utförande som ska gälla för Sverige. Den gick desto bättre, med fasta, tydliga fjädringsrörelser och utmärkt kurshållning på olika underlag. Ingen uttalad spårkänslighet, bara lugn framfart på de vägar där den första bilen varit så dramatisk.

## »Ingen uttalad spårkänslighet, bara lugn framfart på de vägar där den första bilen varit så dramatisk.«

**VILKEN SKA MAN KÖPA?** Tja, ingen av våra testförare föll i farstun för någon av bilarna jämfört med normalversionerna, men det behöver inte betyda att modellerna skulle vara sämre val för det. Däremot blir kostnaderna annorlunda. Jämfört med de motsvarande ickehybrider vi kört av de här bilarna är laddhybriderna upp till drygt tio kronor milen dyrare (Kia) i vår kalkyl. Ceed hamnar på drygt 45 kronor milen, mot knappt 35 för den ickehybrid vi testade senast. Renault blir drygt fyra kronor milen dyrare som laddhybrid och Skoda ca sju kronor dyrare per mil.

Hur ens egen kalkyl ser ut kan inte ett test avgöra, den får man räkna på själv och väga in sitt körmönster, hur länge man ska behålla bilen etc. – men behålla laddhybriden länge måste man vara beredd att göra för att det hela ska gå ihop. Trots statliga rabatter och gynnsamt elpris.

Skodas höga anskaffningspris kompenseras av ett högre förväntat andrahandsvärde. Det kan minska chocken. Om det räcker för att peta ned Kia från säljtronen återstår att se men i det här testet sätter vi Octavia trots allt som etta, men Kia och Renault är starka utmanare som tvåa respektive trea. 🗳️



MEDIEFUNKTIONER

	Kia	Renault	Skoda
Systemets namn	I-AVN	Easy Link	Columbus MIB3
Pris	standard	16 900	9 900
App	ja	ja	ja
Uppkoppl. tjänster standard	7 år	3 år	1 år
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek/scroll	pek	pek
Skärmstorlek, tum	10,25	9,3	10
DAB-radio	ja	ja	ja
Antal bluetooth-enheter samtidigt	2	6	2
Röststyrning	ja	ja	ja
Telefonspeglning	ja	ja	ja
Trådlös telefonladdning	ja	nej	ja
Navigator	ja	ja	ja



**KIA:** Systemet debuterade förra året och är genomgående mycket lättskött. Presentationen är snygg och skarp. Tyvärr har Kia flyttat in knappjusteringen av instrumentbelysningen hit så nu tar den längre tid än förr.



**RENAULT:** Skärm och funktioner är gemensamma med dem i andra Renault-modeller. Helheten är bra om än en smula begränsad. En "hederlig" knapprad under kompletterar.



**SKODA:** Systemet är mycket omfattande och har utmärkt grafik. Användningen kräver mer tillväning än de andra, men symbolernas möblerbarhet underlättar.

**KOMMENTAR:** Ingen brist på funktioner för flermediala förstroelser och navigeringsnytta. Kia ska förstås ha en blomma för att allting är standard i den testade versionen. Renaults ålder (debut hösten 2015) märks på att laddplatta för mobilen ännu inte finns på plats, trots ett i övrigt nyligen moderniserat system sedan dess. Det går snabbt nu.

»Kia ska förstås ha en blomma för att allting är standard.«

RESERVDELAR	Kia	Renault	Skoda
Strålkastare LED, kr	14 662	7 611	8 572
Bakljus, kr	5 795	3 249	5 540
Bromsbelägg fram, kr	1 295	912	1 463
Bromsskivor fram, kr	2 655	976	2 466
Fälg, kr	ej uppg.	2 149	2 972
Komplett koppling, kr	-	-	-
Katalysator/partikelfilter, kr	20 720/-	6 324	23 270/-
Arb.kostnad koppling, kr	-	-	-
Kamremsbyte, kr/interv.	kedja	kedja	9 000/24 000
<b>Totalt, kr</b>	<b>(45 127)</b>	<b>21 221</b>	<b>53 283</b>

EKONOMI	Kia	Renault	Skoda
Grundpris testad version, kr	389 700	371 900	414 900
Testbilens pris, kr	389 700	403 600	483 000
Miljöbonus	26 121	29 036	30 202
Förmånsvärde, kr/år	40 010	37 123	39 804
Värdeminskning, kr/% (1)	202 600/52	204 500/55	190 850/46
Bränslekostnad, dekl./test, kr/år	4 740/16 432	4 108/19 276	3 476/17 696
Årskatt, kr/efter tre år	360/360	360/360	360/360
Försäkring, kr/år (2)	4 432	4 432	5 364
Servicekostnad, kr (3)	9 454	3 700	6 000
Serviceintervall, mil/år	1 500/1	1 500/1	1 500/1
Garantier, år (4)	7/3/12/3	2/3/12/5	3/3/12/3
<b>Milökostnad, kr (5)</b>	<b>39,50/45,35</b>	<b>38,15/45,73</b>	<b>36,76/43,90</b>

(1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/vägassistsans. (5) Inklusive resp. bils miljöbonus, 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. Euro-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10000 kr för löpande underhåll.

SÄKERHETSFUNCTIONER

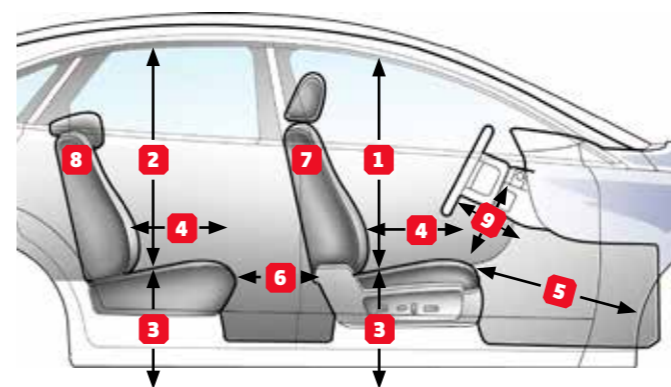
	Kia	Renault	Skoda
Autobroms	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	nej	nej	ja
Autobroms för fotgängare/cykel	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Bältesfäste justerbart höjded	ja	ja	ja
Döda vinkel-varnare	ja	ja	ja
Filhållningssystem	ja	ja	ja
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja
Trötthetsvarnare	ja	ja	ja

UTRUSTNING

	Kia	Renault	Skoda
Adaptiv farthållare	ja	pkt. 7 500	ja
Automatlåda	ja	ja	ja
Automatisk p-hjäl	ja	6 900	6 500
Backningskamera	ja	ja	pkt. fr. 9 900*
Dragkrok	8 550	12 300	pkt. fr. 9 900*
Head-up display	nej	pkt. fr. 10 900	6 200
Klimatanläggning	ja	ja	ja
Läderklädsel	ja	12 900	14 900
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metallclack	6 000	7 900	6 500
Panoramaglastak	ja	11 900	10 500
P-sensorer fr/b	ja/ja	ja/ja	6 500
Parkeringsvärmare	nej	nej	pkt. 9 900*
Rattvärmare	ja	ja	ja

**Kommentar:** Kia har inga utrustningspaket. Exempel på paket Renault: Technopaket 6900 kronor (p-hjäl, dödvinkelvarning), BOSE-pkt. 16 900 kr. (ljudsystem, EASY LINK 9,3 tumsskärm, navigering, digital instrumentering, head up-display, backningskamera etc.). Exempel på paket Skoda: \*Drag- och värmepaket 28 400 kronor (lanseringspris 9 900 kronor): utfällbar dragkrok, p-värmare med fjärrkontroll alt. app-start, backningskamera, elbaklucka, takrädde. Businesspaket 18 900 kr: Delläderklädsel, tonade bakre sidorutor, elbaklucka, extra usb-uttag, 230 V-uttag baksäte etc.

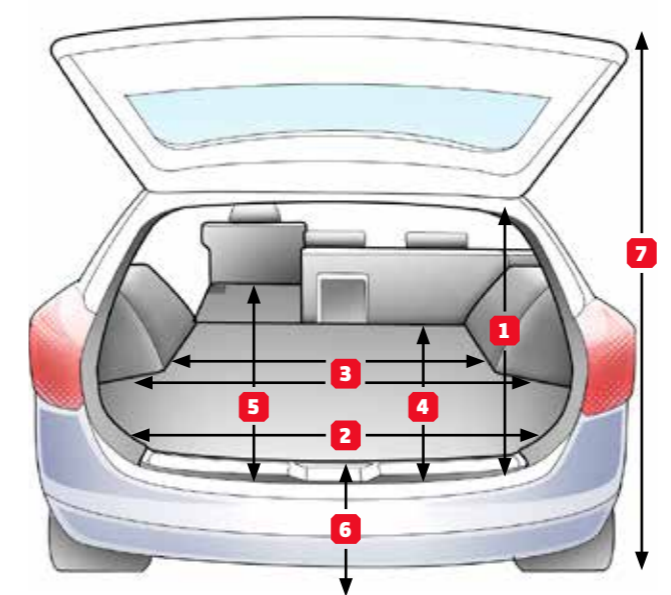
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Kia	Renault	Skoda
1. Takhöjd fram	96-103	92-101	89-99 (pano.)
2. Takhöjd bak	97	95	90 (pano.)
3. Sitt höjd fram/bak	41-48/48	40-49/48	43-53/48
4. Sittdynans längd fram/bak	50/48	50/48	51-56/48
5. Benutrymme fram	43-65	43-65	44-67
6. Benutrymme bak	5-29	11-33	16-39
7. Kupébredd fram	141	142	143
8. Kupébredd bak	134	137	137
9. Skjutman ratt längd/höjd	5/5	4/5	4/4

**KOMMENTAR:** Alla rymmer fyra, Kia och Skoda kan vara rimliga för fem. Renaults mått är visserligen något större än för Kia, men rums känslan är mer inskränkt.

LASTMÅTT



Mått, cm	Kia	Renault	Skoda
1. Höjd i lastöppning	67*	69	68*
2. Bredd i lastöppning	95	105	104
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	101/134	108/137	101/153
4. Lastgolv uppfällt baksäte	106	93	104
5. Lastgolv nedfällt baksäte	171	152	164
6. Höjd till lasttröskel	63	60	64
7. Höjd under baklucka	185	185	194
Antal läskbackar uppf./nedf.	13/30*	12/27	14/31*
Bagagevolym VDA, liter	437/1 506	447/1 408	490/1 500

**KOMMENTAR:** \*Panoramatak och högre lastgolv krymper lastutrymmet väsentligt i Octavia iV jämfört med normalversionen, som lastar 19/37 backar. Kia i normalversion rymmer 14/35 backar, Renault 13/28. I normalversionerna rymms 625/1 694 VDA-liter (Kia), 563/1 453 (Renault) och 640/1 700 (Skoda). Maxlastsiffran i normalversionerna: Kia 428 kg, Renault 465, Skoda 388 (se tabell till höger).



Ett enkelt vred för att ställa om. **SKODA** har ISOFIX-fästen i passagerarsätet fram i Styleversionen.

BARN I BIL

	Kia	Renault	Skoda
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ytterplatser	ytterplatser	ytterplatser
Barnstolsöglor fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Bältespännare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	nej	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	nej	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	nej	ja
Får liggvagn plats, längd/bredd?	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhiss fr/b	nej/ja	ja/ja	ja/ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	nej/ytterplatser	nej/ytterplatser	ja/ytterplatser
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	2 900
Urkopplingsbar krockkudde	ja	ja	ja
<b>VIB:s barnbetyg</b>	<b>★★★</b>	<b>★★★</b>	<b>★★★★</b>

**KOMMENTAR:** Skoda kan också utrustas med "central krockkudde" à 1600 kronor. Octavia är klart lättare att baxa in barnstolar i, tack vare långa bakdörrar med generös öppningsvinkel och stor dörröppning. Bland annat därför får bilen en extra stjärna.

KROCKTEST

	Kia	Renault	Skoda
Vuxenskydd	88%	88%	92%
Barnsäkerhet	85%	87%	88%
Oskyddade trafikanter	68%	71%	73%
Förarstödsystem	73%	71%	79%
Pisksnärtskydd f/b	bra/tveksamt	bra/bra	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	ja	ja	ja
Betyg AEB city/landsväg	bra/bra	ej testad	medel/bra
<b>Totalbetyg Euro NCAP</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>

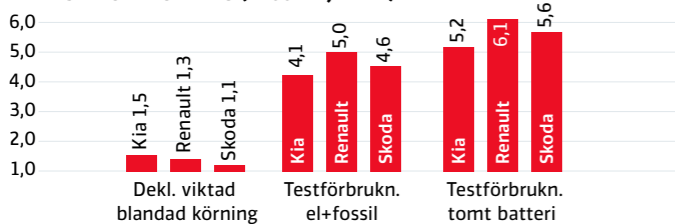
**KOMMENTAR:** Bra betyg för alla tre, men Kia fick ett något sämre omdöme för pisksnärtskyddet i de bakre nackskydderna och Skoda för autobromsfunktionen i stadstrafik.

MÅTT & VIKT

	Kia	Renault	Skoda
Längd, cm	460	463	469
Bredd, cm	180	181	183
Höjd, cm	147	144	147
Axelavstånd, cm	265	271	2 67
Spårvidd fr/b, cm	156/157	157/158	154/153
Markfrigång, cm	14	14,5	15
Tjänstevikt, kg	1 676	1 706	1 755
Maxlast, kg	354	425	364
Taklast, kg	80	80	75
Max släpvikt, kg	1 300	750	1 500

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



RÄCKVIDD PÅ EL, KM

	Kia	Renault	Skoda
Deklarerad, stad/blandad	57/ej uppg.	63/52	71/63
Test, blandad	54	50	53

LADDNING

	Kia	Renault	Skoda
Batteri, tot./tillgäng., kWh ej uppg./8,9.	9,8/ej uppg.	13,0/10,4	

LADDKAPACITET, ombordladdare, kW

	Kia	Renault	Skoda
	3,7	7,4	3,7

MILJÖ

	Kia	Renault	Skoda
Bränsletank, l	37	39	40
CO <sub>2</sub> , g/km viktad bl. körning (WLTP)	33	28	26
NOx labb (mg/km)/i trafik	6,7/60	2,5/ej uppg.	12,7/ej uppg.

ACCELERATION

	Kia	Renault	Skoda
0–100 km/tim	10,1 s – 162 m	9,9 s – 156 m	7,8 s – 120 m
0–400 m	17,4 s – 133 km/tim	17,3 – 134 km/tim	15,7 – 152 km/tim

SEGRAGNING 70–110 KM/TIM

	Kia	Renault	Skoda
Kickdown	6,1 s – 156 m	5,6 s – 141 m	4,2 s – 105 m

**KOMMENTAR:** Skodas effektövertag märks direkt, en kvick bil. De andra duger också, men kraftflödet under full acceleration är inte riktigt jämnt i någon av dem. Det finns små "hack" i fartökningskurvorna.

BROMSAR

	Kia	Renault	Skoda
100–0 km/tim	–	–	–

**KOMMENTAR:** Rättvisande bromstester ej genomförbara på grund av vinterdäck och minusgrader.

KUPÉBULLER dB(A)

	Kia	Renault	Skoda
50 km/tim (grov asfalt)	64	65	63
70 km/tim	67	68	66
90 km/tim	71	71	68
110 km/tim	72	73	71

**KOMMENTAR:** Mätningar på fin asfalt kunde denna gång inte genomföras på grund av isbark och snö på teststräckan.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

**Kia**  
► Ceed's rostskydd får godkänt. Karossen är av stålplåt men såväl huv, dörrar och baklucka är invändigt vaxbehandlade. Huv och dörrar har bra tätade hörn och, till skillnad från halvkombin, har SW en bra tätad baklucka. Underredet täcks av stora plastsköldar och i princip alla skarvar är tätade. Dock sparsamt med slit-skydd på de delar som inte täcks av sköldarna. Invändig behandling finns i tröskellådor och i de mest utsatta balkarna under bilen. Även motor- och bakvagnsvagga är behandlade inuti. Stänklappar finns både fram och bak (bild 1), men fuktsamlade isoleringskuddar framför framdörrarna kan vara en rostrisk på sikt.

**Renault**  
► Megane får "bara" en fyra i rostskyddsbedömning. Renault brukar annars kamma hem full pott när det gäller motståndskraften mot rost. Det som drar ned betyget för Megane är att tätningarna i huv och dörrar har en del brister och att dörrarna är slarvigt monterade, i såväl höjd- som sidled. Det gör att blästringen är stor, dock ej under de stora täcksquivor som ska skydda delar av underredet. Bra vaxbehandling av balkar under bilen (bild 3). Trösklarnas skarvar är nedåtvända men har väl utförd tätning. Stänklappar saknas men innerskärmarna fram skyddar mot blästring av hjulhusets kanter. Skoda har slopat den fuktsugande isoleringen bakom främre innerskärmen – bra.

**Skoda**  
► Octavias alla kaross- och chassidelar är av stålplåt, inga som helst aluminiumdelar. Hörn och skarvar i motorhuv, baklucka och dörrar är väl tätade och i samtliga dörrar finns skyddande vaxskikt. Innerskärmar av plast fram och av filtmaterial bak. Bra tätning även av skarvar under bilen, dock ej under de stora täcksquivor som ska skydda delar av underredet. Bra vaxbehandling av balkar under bilen (bild 3). Trösklarnas skarvar är nedåtvända men har väl utförd tätning. Stänklappar saknas men innerskärmarna fram skyddar mot blästring av hjulhusets kanter. Skoda har slopat den fuktsugande isoleringen bakom främre innerskärmen – bra.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år  
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år  
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år  
Betyg: ●●●●●

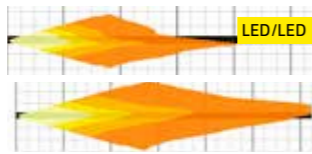
LJUSTEST

Fler ljustester på [vibilagare.se](http://vibilagare.se)



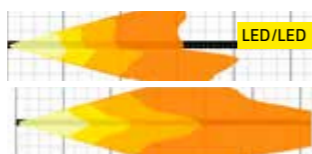
	Halvljus	Helljus
Längd, m	145	182
Bredd, m	15	15

Betyg: ●●●●●  
Spolning: Nej.



	Halvljus	Helljus
Längd, m	121	187
Bredd, m	28	16

Betyg: ●●●●●  
Spolning: Ja.



	Halvljus	Helljus
Längd, m	100	196
Bredd, m	28	31

Betyg: ●●●●●  
Spolning: Ja.

**KOMMENTAR:** Utmärkt halvljus på Kia är en bra vardagsfiness – man använder det betydligt mer än helljuset. Helljuset är godkänt, sydkoreanska bilar har ofta haft klart sådant hittills. Renault och Skoda får också godkänt överlag. Bländrisken är ganska hög i alla tre.

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

MODELLFAKTA



KIA CEED SW PLUG-IN HYBRID ADVANCE +2

TILLVERKNINGSLAND: Sydkorea.

**BENSINMOTOR:** Tvåställd 4-cylindrig rak, turbo. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler cylinder. Kompression 13,0. Borrning/slag 72/97 mm, volym 1580 cm<sup>3</sup>.

**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Max effekt bensinmotor 105 hk (77 kW) vid 5700 v/min, max vridmoment 147 Nm vid 4000 v/min. Elmotor 60 hk (44 kW), vridmoment 170 Nm. Systemeffekt 141 hk (104 kW), vridmoment 265 Nm vid 1250 v/min.

**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, sexväxlad dubbelkopplingslåda.

**HJULUPPHÅNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, undre triangellänk. Multilänk bak.

**HJUL:** Fälgbredd 6,5 tum. Däck 225/45 R17.

**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,6 m, 2,7 rattvarv.

**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**PRESTANDA:** Toppfart 171 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 10,8 s. (fabriksuppgifter).

**ÖVRIGA VERSIONER:** Advance 341900 kronor och Advance Plus 359800 kr.

»Kia Ceed har för hård fjädring.«



RENAULT MEGANE E-TECH ST INTENSE

TILLVERKNINGSLAND: Spanien.

**BENSINMOTOR:** Tvåställd 4-cylindrig rak, turbo. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler cylinder. Kompression 10,0. Borrning/slag 78/83,6 mm, volym 1598 cm<sup>3</sup>.

**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Max effekt bensinmotor 91 hk (67 kW) vid 5600 v/min, max vridmoment 144 Nm vid 3200 v/min. Elmotor 67 hk (49 kW) vridmoment 205 Nm + 34 hk (25 kW) vridmoment 50 Nm. Systemeffekt 160 hk (118 kW).

**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, sexväxlad automatlåda.

**HJULUPPHÅNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, undre triangellänk. Multilänk bak.

**HJUL:** Fälgbredd 5 tum. Däck 205/55 R16.

**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 11,3 m, 2,9 rattvarv.

**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**PRESTANDA:** Toppfart 183 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9,8 s (fabriksuppgifter).

**ÖVRIGA VERSIONER:** E-Tech Zen 358900 kronor, E-Tech R.S. Line 381900 kr.



SKODA OCTAVIA COMBI iV

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

**BENSINMOTOR:** Tvåställd 4-cylindrig rak, turbo. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler cylinder. Kompression 10,0. Borrning/slag 74,5/80 mm, volym 1395 cm<sup>3</sup>.

**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Max effekt bensinmotor 156 hk (115 kW) vid 5000 v/min, max vridmoment 250 Nm vid 1500–3000 v/min. Elmotor 115 hk (85 kW). Systemeffekt 204 hk (150 kW).

**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, sexväxlad dubbelkopplingslåda.

**HJULUPPHÅNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, undre triangellänk. Multilänk bak.

**HJUL:** Fälgbredd 8,5 tum. Däck 255/45 R18.

**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,6 m, 2,7 rattvarv.

**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**PRESTANDA:** Toppfart 220 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 7,8 s (fabriksuppgifter).

**ÖVRIGA VERSIONER:** iV RS 434900 kronor. Motsvarande sedanversion till Style och RS kostar 5000 kronor mindre.

VI TYCKER

Vi Bilägare TESTVINNARE



Dyrköpt men driftbillig

**1 SKODA** hade inte segrat om "terrängchassit" vore Sverigestandard som i det första av våra testbilexemplar. Ett andra, normalt och korrekt utrustat exemplar vi körde korrigerade bilden av väg- och köregenskaperna till det klart bättre. Laddhybridens prislapp kan avskräcka, 100 000 kronor upp jämfört med en hyfsat jämförbar fossilversion är bra saftigt. Skoda räddas i det avseendet av ett förväntat starkt andrahandsvärde, så milkostnaden är inte avskräckande om än klart högre än för en normalversion. Bilen i sig ger det klart modernaste intrycket här, med en fräsch stil i det mesta och många avancerade funktioner för exempelvis navigering i kombination med bränsleutnyttjande. Utrymmena är i topp, men under bagageluckan är det trots allt sämre i denna version än i andra Octavia.



**2** Pigg körkänsla och "mycket bil för pengarna" kan KIA ståta med i prästbetyget. Det är inte konstigt att detta är landets mest sålda laddhybrid, utrustningsnivån, garantierna och enkelheten till vardags är exemplariska. Fjädring och ljudkomfort hör till baksidorna.



**3** RENAULT sticker inte ut alls men är en bil man gillar allt mer ju mer milen rinner på. Fin komfort, trygga köregenskaper, välgjord i det mesta. Har man inte behov av så stort baksäte kan den absolut vara värd ett övervägande, men andrahandsvärdet är en risk.

**KOMMENTAR:** Kia Ceed har för hård fjädring för dåliga vägar, där fungerar Renault Megane betydligt bättre. Men jag trivs inte med körställning eller förarplatsen som helhet i Renault. Många argument talar för Skoda, inte minst komfortmässigt. Den är tystast, rymligast, har skönast stolar och trivs bra på motorvägen. Men priset på testbilen får mig att hicka till – nästan en halv "mille" för en Skoda Octavia. Det är på tok för dyrt för sin storlek.



Christian Ellmark, testföreläsare.

**KOMMENTAR:** Laddhybridens skaperna skiljer inte i avgörande mån men det gör bilarna. Jag värdesätter kör- och åkkomfort högt eftersom den märks på varje resa. Om Kia haft Renaults nivå där vore den vinnare. Vettigt, konsekvent att ratta men värmepump saknas och fjädringen är alltför tuff. E-Tech är bästa Meganemodellen. Trivsamt och bekvämt men kommer ändå till korta mot Skoda som är helt allround och har lägst milkostnad, trots högt pris. Jag tar den.



Calle Carlquist, testledare.



**1** Kia är ensam om att inte ha strålkastarspolning – å andra sidan är den också ensam om att kamma hem full pott på halvljuset. **2** Renaults lyckade, mjukväxlande låda arbetar i kombination med en elmotor. **3** Stolar som heter "Ergo" någonting blir allt vanligare. Skodas elstyrda pjäser är sköna.