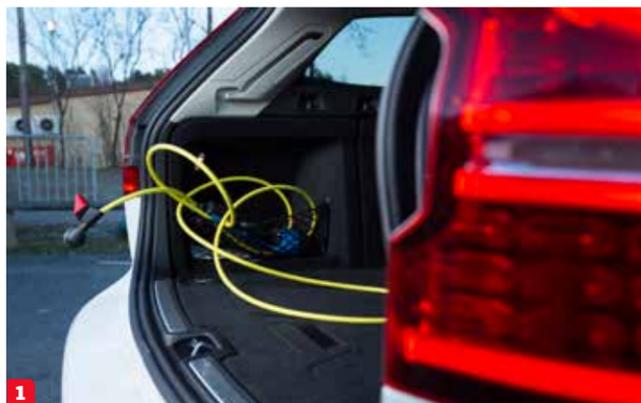


# LADDAT MÖTE

Laddhybridernas tid är nu och Skoda är senast ut bland de stora kombibilarna. Kan Superb iV göra livet surt för storsäljande släktingen VW Passat GTE och Volvo V60 T6 Twin Engine?

TEXT: CALLE CARLQUIST  
FOTO: SIMON HAMELIUS





1



2



3



4



5

1. Någon riktigt vettig förvaringsplats för Volvos laddsladd finns inte. Svagt. 2. Skodas baksäte är kombimarknadens bästa. Massor av plats och breda bakköror är en välsignelse när föräldrar ska lasta småbarn – och barnstolar! 3. Volvos valbara körlägen omfattar också tvångsstyrning till fyrhjulsdrift. Det är man ensam om i klassen. 4. Rikliga möjligheter till personliga inställningar av laddtider, förvärmning etcetera gör att elkörsträcken kan maximeras efter behov. Skodas och VW:s klimatanläggning startar på passagerarplats alltid i läge "Eco" för att spara ström. 5. Extremt starka Passatstråkastare!

**N**og drömmar många om förmånsbil. Väl vid den stationen i tillvaron drömmar nog många dessutom om någon av de här just nu: Skoda Superb Combi iV, Volkswagen Passat GTE SportsCombi och Volvo V60 T6 Twin Engine.

Det är ingen djärv gissning att trion kommer att utgöra kärntrupp för marknadens laddhybridkombi i stora klassen, även om en beprövad modell som Kia Optima Combi laddhybrid och alldeles nya (och något mindre) Kia Ceed Combi laddhybrid (provkörd på sidorna 18–19 i detta nummer) säkert också vill ha ord med i laget.

I synnerhet Skodas ankomst till klassen väcker nyfikenhet hos många. Med sådana utrymmen, sådan utrustning och så förhållandevis lågt pris är den som gjord för att ställa till oreda inte bara bland konkurrenterna utanför huset, även Passat GTE får nog känna av modellens ankomst.

**FÅ PRIVATPERSONER** göre sig förstås besvär, det sätter ordentliga prislappar och gynnsamma förmånsbestämmelser effektivt p för. Före sina respektive skatterabatter enligt bonus/malus-principen kostar testets Skoda i det välldade "basutförandet"

Style cirka 440 000 kronor. Volkswagen i sitt grundutförande för GTE-versionen går lös på cirka 460 000 kronor och Volvo, i detta test i det påkostade utförandet Inscription, har en prislapp på hela 530 000 kronor. Miljöbilsbonus på Skoda och Volkswagen är drygt 34 000 kronor, att dra av från respektive prislapp, medan Volvo får knappt 26 500 kronor i avdrag.

**TEKNISKT SETT ÄR** Passat GTE och nykomlingen Superb iV identiska i drivning och hybridfunktioner, samt hur dessa styrs. Skoda har längre kaross, större axelavstånd och vittbromt benutrymme i baksätet.

Bagageutrymmena skiljer koncernkusinerna. Där Volkswagen förtjänstfullt framhärdar med nästan lodrätt bakparti offrar Skoda potentiellt utrymme på elegansens altare och lutar de bakre takstolparna. Volvo å sin sida har bra bredd där bak, men inskränkt takhöjd och ett kortare golv som minskar lastbarheten. Å andra sidan får Volvo dra hela två ton, medan Skoda/Volkswagen får nöja sig med 1,6.

Drivningen är avgjort Volvos kapitel. Med en sammanlagd så kallad systemeffekt som är mer än 100 hk högre än i Skoda och

## »I det rena komfortläget känns det som att åka i en gammal jänkare.«

VW, därtill med separat elmotor för bakhjulen medan Superb och Passat är enbart framhjulsdrivna, blir Volvo sportbilsaktigt i fartresurserna. Eftersom testbilarna var försedda med friktionsdäck och väglaget kallt och "hårt" under testperioden fick vi inte till riktigt så raska fartnoteringar som fabriksvärdena anger, helt klart finns det ändå gott om kraft i alla lägen i Volvo. Dessutom är samarbetet med den åttaväxlade automatlådan alldeles utmärkt i V60, skiftena går sömlöst snyggt och mjukt.

Det gör de förvisso även i Skoda och Volkswagen, båda med sexväxlade automatlådor av DSG-konstruktion, men som vanligt rycker de en smula vid start, mer så i Skoda än i Volkswagen. Där Volvo har en tvåliters bensinturbo-motor på 253 hk som grund har Skoda och

VW en sinsemellan tekniskt sett identisk 1,4-liters bensinturbo-fyra som presterar 156 hk. Det går inte att komma ifrån att den skillnaden alltid märks.

**V60 HAR DESSUTOM** bättre köregenskaper och är roligare att köra, med mer närkontakt och kvickare reaktioner i allt. Fjädringen är mer följsam på besvärliga underlag och ljudnivån märkbart lägre i alla farter.

Skoda skickar med ställbar stötdämpning som standard, en lockande fitness som ger bilen en karaktär som i positiv bemärkelse avviker från de båda andras. I normalläget går bilen mjukt, nästan lite gammaldags Citroënsävligt i rörelserna. I det rena komfortläget känns det som att åka i en gammal jänkare; det gungar påtagligt, utan att vara oangenämt.

1

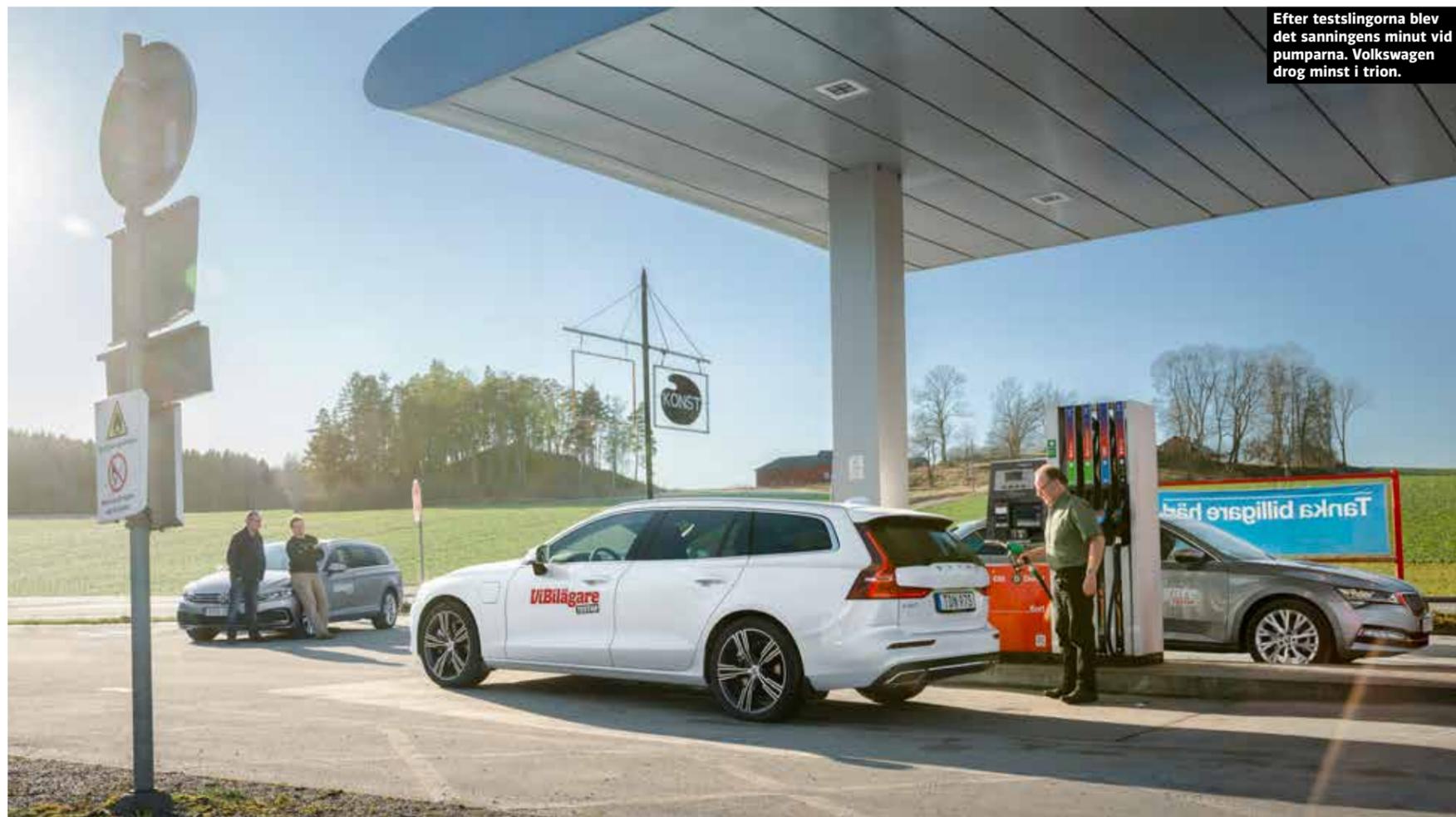
Passat GTE var landets mest sålda laddbara personbil i januari 2020, 652 exemplar. V60 laddhybrid kom på plats 5, och pinfärska Superb iV på plats 27.



I alla tre kan batteriladdning sparas vid landsvägskörning så att stadskörning blir "ren".



Passat GTE, storsäljare som utmanas av kusin Superb iV med samma teknik men lägre pris.



Efter testslingorna blev det sanningens minut vid pumparna. Volkswagen drog minst i trion.

Kruxet är att Superb iV oavsett inställning har rätt svårt att suga upp riktiga håligheter eller tvärlåar. Det finns, ställbara dämpare eller ej, en begränsning i hanteringen som man inte upplever i Passat eller, framför allt, Volvo. Någon vidare styrkänsla har vare sig Skoda eller Volkswagen drabbats av. Man vrider på ratten och så ändrar sig framhjulen, klart, slut, inget meddelande.

**I ALLA TRE KAN MAN** utnyttja fenomenet "segling" då drivningen kopplas ur vid gasuppsläpp och bilen frirullar för att spara energi. Det känns nästan som om alla tre kan rulla hur länge som helst i detta läge och man lär sig snabbt att utnyttja och att uppskatta funktionen.

På samma sätt kan bromskraftregenereringen regleras så att en gnutta av utgiven elektricitet knastrar tillbaka in i batteriet vid gasuppsläpp. Läget används företrädesvis i stadstrafik och kan säkert spara några meter, för såvitt man inte rullar utför Mont Blanc – då blir det mer.

**DET ÄR FÖRSTÅS** vid macken och eluttaget det viktigaste sker med laddhybriderna jämfört med standardversionerna av dessa välkända modeller. Skoda och Volkswagen har batterikapacitet om nominellt 13 kWh, Volvo 11,6. Den faktiskt möjliga laddningskapaciteten är dock lika stor i alla tre, 10,4 kWh, och ombordladdarna är i stort sett av samma kapacitet – 3,6 kW i Skoda/VW, 3,7 i Volvo. Laddstandarden är den samma. Typ 2, laddtiderna likvärdiga.

För jämförelsen skull tog vi med en äldre Passat GTE SportsCombi med lägre batterikapacitet på en av testrundorna

när möjlig körsträcka på enbart el skulle mätas. Den bilen har körts av chefredaktör Carle under flera år och har en väldokumenterad journal. Hur mycket längre kommer man med den nya GTE och dess batteri på 13 kWh mot den gamla med batteri på 9,9 kWh?

Enligt WLTP-normen ska Skoda klara 53/57 kilometers körning i stadstrafik/blandad körning, Passat 52/54 kilometer och Volvo 57/55 kilometer. Inga större skillnader alltså. Den äldre Passat GTE var enbart deklarerad enligt den nu utgångna och "glädjemätande" NEDC-normen, som med sina

lägre krav angav 50 kilometers räckvidd för Passat GTE. Riktigt så långt har inte Carle kunnat köra med sin bil, oftast har den legat på cirka 40 km vid gynnsamma pendlingsförhållanden.

Vi körde en mixad slinga med stadstrafik, 70-körning på landsväg och ett kort stycke motorväg. Alla inställningar i bilarna var helt lika, med 20 graders kupévarme inställd, ingen förvärmning men med rätt- och stolsvärme påslagna. Vädring var ungefär nollgradigt, ingen snö eller is på vägarna.

Resultatet blev entydigt. De tre nya testbilarna kom i stort sett lika långt på eldrift och klart längre än den äldre Passat GTE. Skoda nådde 48,2 kilometer, VW 48 kilometer och Volvo 49 kilometer. Knappast några utslagsgivande skillnader i den grenen! Carles Passat klarade 36 kilometer och fick vika av hem igen (i hybridläge) innan vi ens nådde etappmålet Märsta från Norrtull i Stockholm.

**VI TESTADE VOLVOS** fyrhjulsdrift som vi alltid gör, med lågfriktionsrullar som ska simulera

## »De tre testbilarna kom i stort sett lika långt på eldrift.«

halka under hjulen. Samtliga testmoment kördes med läget "Constant AWD", som innebär att både bensin- och elmotorn är inkopplade samtidigt. Läget rekommenderas av tillverkaren för körning på grusvägar, i väta eller halka.

Med framhjulen under rullarna och bakhjulen som ska driva var det inga som helst problem, det klarar de flesta fyrhjuldrivna bilar. Inte heller diagonalprovet med höger framhjul och vänster bakhjul vållade svårigheter. Lite hjulspinn i början men Volvon klättrade raskt upp för slänten. Med två hjul på vänstersidan på rullarna och högersidans hjul mot marken krävdes mer gaspådrag för



### SKODA SUPERB COMBI iV STYLE

GRUNDRIS:	435 500 kr
MILKOSTNAD:	46,80 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



**1.** Instrumenthuset med helt digital visning kostar 3900 kronor extra. Utseendet kan enkelt ändras med knapptryck på ratten.

**2.** 1,4-motorn med turbo drivs av bensin och elmotorn är placerad alldeles intill. Installationen är samma som den i Passat GTE, men under testet drog den färskare Skoda något mer än VW.

**3.** Fast golv i Superb iV men ett bra fack för laddsladden fick i alla fall plats.

**4.** Utfällbar dragkrok finns i ett paket för 11 500 kronor som även omfattar backningskamera, lastnät och lastbågar – det är prisvärt!



### VOLKSWAGEN PASSAT GTE SPORTS COMBI

GRUNDRIS:	458 500 kr
MILKOSTNAD:	49,70 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



**1.** Volkswagen erbjuder (förstås) också ändringsbar digital visning i instrumenthuset, men här är priset 6 200 kronor.

**2.** Anblicken under huven är nästan identisk med Skodas och de tekniska specifikationerna är helt lika. I Passat fungerar samarbetet med DSG-lådan bättre än i Superb.

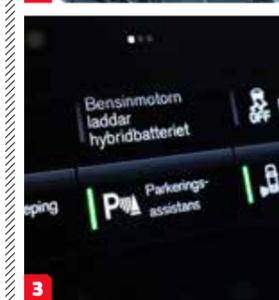
**3.** VW har skippat kombinationen rulle/knapp för rattreglagen, till förmån för enbart knappar. Bättre? Nja.

**4.** Laddlucka längst fram i VW och Skoda, med praktisk lockhållare. Volvo har laddkontakten i vänster framskärm.



### VOLVO V60 T6 TE INSCRIPTION

GRUNDRIS:	543 900 kr
MILKOSTNAD:	59,70 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



**1.** Den digitala förardisplayen är standard i Inscriptionutförandet av V60. Den lilla färd datorn nere till höger i visningen är trasigare att använda än motsvarigheten i Skoda/VW.

**2.** Elastisk och urstark kombination av bensin- och elmotorer i Volvo, men till priset av testets högsta förbrukning. Utmärkt automatväxellåda.

**3.** Tvångsstyrning av batteriladdningen via bensinmotorn finns i alla tre.

**4.** Volvos långsplacerade batteripaket stjälar utrymme i baksätet – mittunneln är hög och fler än två passagerare får inte plats.

### ÄGARNAS TYCKER

Volvo kom på 4:e, Skoda på 11:e och VW på 15:e plats bland 23 märken i Autolindex 2019 där privata bilägare tycker till om sitt bilnehav.

I bilenkäten, kvalitet/egenskaper, rankades Volvo som 3:e, VW som 11:e och Skoda som 12:e märke.

Lojalitetsenkäten gav Volvo 3:e,

VW 10:e och Skoda 11:e plats. Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 2:a plats för Volvo, 11:e för Skoda och 19:e för VW. I verkstadsenkäten kom Volvo på 5:e, Skoda på 9:e och VW 20:e plats.

Undersökningen genomfördes januari–mars 2019 och gäller årsmodellerna 2012–2018.





SKODA

Rikliga justeringsmöjligheter, Skoda passar lång och kort. De "äldre" rattreglagen med knappar/rullar gillades mer än VW:s "nyare" av några förare.



VOLKSWAGEN

En utmärkt helhet där nya rattknappar och ny medieskärm tillkom förra året. Reglagen i övrigt är ordnade på i stort sett samma sätt som i Skoda.



VOLVO

Man närmast ramlar in i den låga V60, men på plats har man en utmärkt, bekväm förarmiljö som är lättskött och känns mer påkostad än de andras.



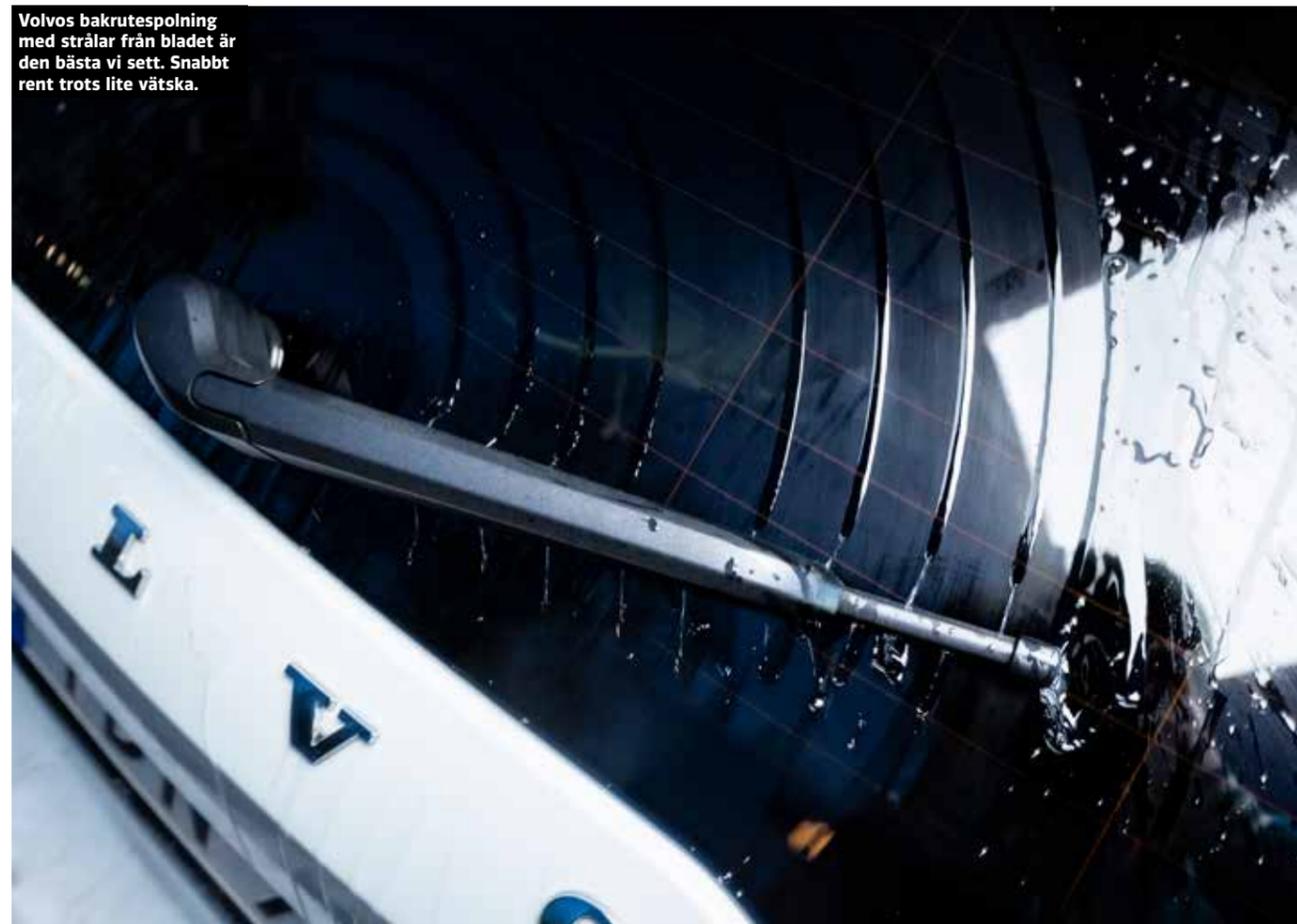
Superb laddhybrid har bagageutrymmesgolvet som inte kan justeras i höjdlängd och därmed något mindre lastvolym än andra versioner. Det finns gott om plats i alla fall, men inte lika mycket som i VW Passat.



De mer upprätta bakre takstolparna gör Passat till trions rymligaste. Vi fick in en back mer än i Superb, både med uppfällda och nedfällda bakre ryggstöd. Inte heller här finns höj- och sänkbart bagagerumsgolv.



Volvo är klart trängst för bagaget, även om den angivna volymen är jämförlig med de båda andras. Bra bredd men sämre höjd, totalt sett fick vi in 28 backar som mest, mot 35 respektive 36 i Skoda/Volkswagen.



Volvos bakrutespolning med strålar från bladet är den bästa vi sett. Snabbt rent trots lite vätska.



Volvo kom längst på enbart el, sedan Skoda och VW sist – men skillnaden var verkligen försumbar.

att bilen skulle reagera och fördela kraft till högersidans hjulpar. Med rullarna på tre hjul och med bara ett framre eller bakre hjul som har grepp klarade inte Volvon av att driva framåt. Den kanade bakåt, av rullarna. På det stora hela klarade laddhybriden de flesta moment lika bra som Borg Warner-systemet som används i andra V60. Farhågor om att den elektriska fyrhjulsdriften i Volvo skulle vara trög i reaktionen kom på skam, i alla fall i detta testmoment. Däremot kräver laddhybriden hårt gaspådrag på ishal grusväg innan det märks att även bak-hjulen driver.

Bromsarna är annorlunda i laddhybriderna jämfört med i normalversionerna av de här bilarna. Pedalkänslan och möjligheterna till finreglering av bromskraften är sämre. Ibland kan man uppleva att verkan uteblir helt under något ögon-

blick – obehagligt! Då gäller det att trampa till ordentligt, verkan finns där men kräver helt enkelt mer pedaltryck.

**BRÄNSLEFÖRBRUKNINGEN** kan variera väsentligt i en laddhybrid, mer än i en konventionell bil. Körsätt, temperatur, valt körläge, sträcka på el respektive fossilbränsle spelar stor roll. När batteriet väl är tömt och man är hänvisad till hybridläge stiger bensintörsten radikalt och snabbt.

I en av våra mätningar ingick, förutom "elsträckan" på 48–49 kilometer, också en varierad och kombinerad el-/fossilslinga på sammanlagt 32 mil. Där fick Passat den lägsta förbrukningen, 5,0 l/100 km, följt av Skoda på 5,2 och Volvo, som med 7,0 l/100 km hamnade väsentligt högre. I den sammanlagda mätningen el + hybridkörning blev ordningen den samma, med

## »När batteriet väl är tömt stiger bensintörsten radikalt och snabbt.«

Passat på 4,3 l/100 km, Superb 4,6 l/100 km och Volvo 6,0 l/100 km.

En viss skillnad mellan de tekniskt sett lika Skoda och VW således, till viss del kanske förklarad av att Passat har lägre tjänstevikt men säkert också av att Superb var närmast rå vid testets inledning och bara hade gått cirka 150 mil när de nämnda mätningarna gjordes.

Hur som helst är mönstret även denna gång tydligt: Laddhybridernas räckvidd stämmer hyfsat väl överens med den som anges i WLTP. När skillnaderna blir uppenbara beror de på externa faktorer, framför allt

temperaturen och var man kör. Att ange den "allmänförbrukning" en köpare ska förvänta sig är i stort sett omöjligt – det beror helt på hur och var man kör och på vädret.

**FÖR ATT PASSA** riktigt många borde laddhybriderna ha längre körsträcka på el, runt tio mil. Det lär väl inte dröja förrän vi är där. Tills vidare passar räckvidden bara somligas laddsituation. Alla som kör en laddhybrid som förmånsbil gläds förstas åt utgiftssituationen, vare sig förmånerna är miljömässigt motiverade eller ej – för att uttrycka sig diplomatiskt. ☹

**MEDIEFUNKTIONER**

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Systemets namn	Columbus MIB3	Navigation Discover Pro	Sensus
Pris	11500 kr	18800 kr	standard
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	9,2	9,2	9
DAB-radio	1000 kr	2600 kr	3900 kr
Antal bluetooth-enheter samtidigt	2	2	2
Röststyrning	ja	ja	ja
Telefonspeglig	ja	ja	ja
Trådlös telefonladdning	2400 kr	5000 kr	nej
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/nej	ja/ja/nej	ja/ja/ja
Navigator	ja	ja	6900 kr

**KOMMENTAR:** En perfekt illustration av vad varumärket betyder för prissättningen. Skoda och Volkswagen har identiska system under olika namn, men helt olika prissättning. I funktionalitet och gränssnitt känns Volvos system i den här jämförelsen moget för utbyte.

»Skodas mediefunktioner är omfattande, snyggt utformade och enkla att använda.«



SKODA



VOLKSWAGEN



VOLVO

Skodas mediefunktioner är omfattande, snyggt utformade och enkla att använda. Det gäller att lära sig möjligheterna för exempelvis laddning/värming/snälkörning.

I VW är disponeringen i stort sett identisk med den i Skoda, bara den grafiska utformningen skiljer. Appstyrning/övervakning finns hos båda.

Volvos medieskärm känns välbekant vid det här laget, ett system som fungerar utmärkt men som inte är lika "rakt" och enkelt att sköta som Skodas eller VW:s.

**SÄKERHETSFUNKTIONER**

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Autobroms	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	ja	ja	pkt. 5900 kr
Autobroms för fotgängare	ja	ja	ja
Autobroms för cykel	nej	nej	ja
Bältesfäste justerbart höjdlid	ja	ja	ja
Döda vinkel-varnare	pkt. 4900 kr	pkt. 8200 kr	ja
Filhållningssystem	ja	ja	ja
Trötthetsvarnare	ja	ja	ja

**UTRUSTNING**

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Aktiv farthållare	ja	ja	ja
Automatläda	ja	ja	ja
Automatisk p-hjälp	3500 kr	3000 kr	3000 kr
Backningskamera	pkt. 11500 kr	ja	4900 kr
Dragkrok	pkt. 11500 kr	pkt. 13900 kr	11900 kr
Klimatanläggning	ja	ja	ja
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja
Läderklädsel	pkt. 13900 kr	8300 kr	ja
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metallclack	7100 kr	fr. 8800 kr	8900 kr
Panoramaglastak	12900 kr	12900 kr	13900 kr
P-sensorer fr/b	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Rattvärme	ja	900 kr	ja

**KOMMENTAR:** Exempel på paketutrustning. Skoda: Business med läderklädsel, ljudsystem med tolv högtalare, tonade rutor från mittstolpe och bakåt, 13900 kr. Teknikpaket med navigation med 9,2-tumsskärm inkl. 1 års abonnemang, röststyrning, DAB-radio, växlingsreglage vid ratten, elvärm baksäte, 230 V-uttag för baksäte, hållare för surfplattor baksäte, 13900 kr. VW: Dragpaket inkl. parkerings- och släpvagnshjälp, 17900 kr. Executivepaket med elbaklucka, kupébelysning, matrixstrålkastare, rattvärme etc.: 28900 kr. Volvo: Klimatpaket med programmeringsbar motorvärmare, elvärmda spolarmunstycken, rattvärme och baksätetsvärme, 9900 kr. Ljuspaket m. dynamiska strålkastare, 3900 kr. Loungepaket med navigation, panoramatak, p-kamera, ljudsystem Harman Kardon, head up-display etc., 41900 kr.

**EKONOMI**

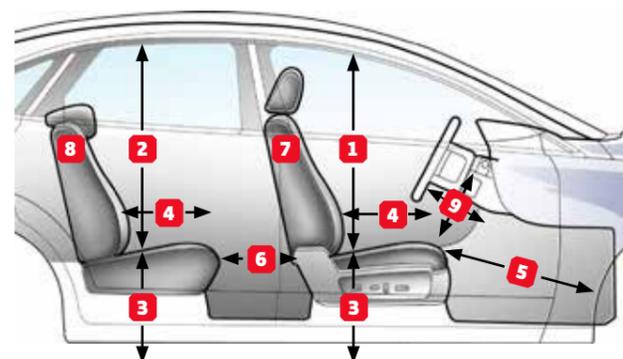
	Skoda	Volkswagen	Volvo
Grundpris testad version, kr*	435500	458500	543900
Testbilens pris, kr	484300	553900	689315
Förmånsvärde, kr/år	34386	31798	49365
Värdeminskning, kr/% (1)	191600/44	206300/45	228400/42
Bränslekostnad, dekl./test, kr/år	5300/16200	5000/15600	6500/21500
Årsskatt, kr/efter tre år	360/360	360/360	360/360
Försäkring, kr/år (2)	4600	5200	5800
Servicekostnad, kr (3)	5340	6200	12365
Serviceintervall, mil/år	3000/2	1500/1	3000/1
Garantier, år (4)	3/3/12/3/2	2/12/3/mob	2/3/12/3
<b>Milkkostnad, kr (5)</b>	<b>46,80</b>	<b>49,70</b>	<b>59,70</b>

**KOMMENTAR:** (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/vägassists. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl./testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10000 kr för löpande underhåll. \*Före miljöbonusavdrag. Skoda och VW = 34296 kronor i miljöbonus, Volvo = 26442 kr.

**RESERVDLAR**

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Strålkastare, kr	10975	10338	15000
Bakljus, kr	5540	5830	4680
Bromsbelägg fram, kr	1455	1455	1475
Bromsskivor fram, kr	2320	2356	3150
Fälg, kr	3148	3985	2750
Komplett koppling, kr	auto	auto	auto
Avgassystem utan kat., kr	7940	6525	9855
Katalysator, kr	12288	12288	11140
Arb.kostnad koppling, kr	auto	auto	auto
Arb.kostnad avgassystem, kr	1600	1400	710
Kamrembyte, kr	9785	7700	9790
Bytesintervall, mil/år	24000/-	inget intervall	24000/10
<b>Totalt, kr</b>	<b>55051</b>	<b>51877</b>	<b>58550</b>

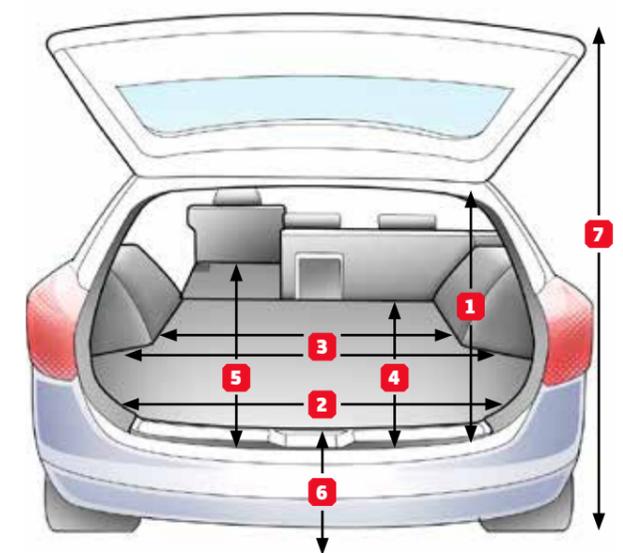
**KUPÉMÅTT**



Mått, cm	Skoda	Volkswagen	Volvo
1. Takhöjd fram	96-109	94-102	89-104
2. Takhöjd bak	98	100	96
3. Sitthöjd fram/bak	42-50/47	43-50/48	40-46/45
4. Sittdynans längd fram/bak	50/50	48-53/49	51-56
5. Benutrymme fram	41-66	43-68	39-61
6. Benutrymme bak	19-42	14-39	20-42
7. Kupébredd fram	145	145	142
8. Kupébredd bak	140	139	138
9. Skjutmän ratt längd/höjd	6/4	5/4	5/4

**KOMMENTAR:** Skoda och Volkswagen har helt enkelt bättre kupéutrymmen än Volvo, som ändå inte är särskilt trång. Däremot är V60 låg, så låg att den kan vara svår att komma i och ur för den som är lång.

**LASTMÅTT**



Mått, cm	Skoda	Volkswagen	Volvo
1. Höjd i lastöppning	73	71	66
2. Bredd i lastöppning	105	107	111
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	101/108	99/128	104/130
4. Lastgolv uppfällt baksäte	114	113	103
5. Lastgolv nedfällt baksäte	174	175	170
6. Höjd till lasttröskel	60	61	62
7. Höjd under baklucka	190	190	180
Ant. läskbackar uppf./nedf. baksäte	15/35	17/36	13/28
Bagagevolym VDA, liter	510-1800	483-1613	481-1393

**KOMMENTAR:** Passat har bäst utformning av lastutrymmet, även om Skodas volym är större. Volvo har generös bredd men det är lågt i tak. Förhållandevis låg lasttröskel i alla tre underlättar.



I SKODA kan låsen till bakdörrarna säkras med knapptryck av föraren.



VOLVO har ett vred för avstängning av passagerarkrockkudden.

**BARN I BIL**

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	alla platser	alla platser	ytterplatser
Barnstolsögglor fr/b	nej/nej	nej/nej	ja/ja
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	pkt. 5300 kr	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetsläs	ja	nej	ja
Får liggvagn plats, längd/bredd?	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhiss fr/b			
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	500 kr/ja	nej/ja	1550 kr/ja
Sidokrockkuddar bak	ja	pkt. 5300 kr	nej
Urkopplingsbar krockkudde	ja	ja	ja
<b>VIB:s barnbetyg</b>	<b>★★★★</b>	<b>★★★★</b>	<b>★★★★</b>

**KOMMENTAR:** Skoda och VW saknar visserligen speciella fästögglor för barnstolar men dessa går ändå enkelt att få på plats, inte minst tack vare de generösa utrymmena i baksätet. I Volvo är det lägre och bökgigare att fästa en bakåtvänd barnstol i barnsätet men fästöglorna underlättar. Skoda har sidokrockkuddar bak som standard. Som helhet erbjuder bilarna bra barnsäkerhetsdetaljer men med lite olika prioriteringar.

**KROCKTEST**

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Vuxenskydd	86 %	85 %	96 %
Barnsäkerhet	86 %	87 %	84 %
Oskyddade trafikanter	71 %	66 %	74 %
Förarstödsystem	76 %	76 %	76 %
Pisksnärtskydd	bra/-*	bra/bra	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	standard	standard	standard
Betyg AEB city/landsväg	*	*	bra/bra
<b>Totalbetyg Euro NCAP</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>

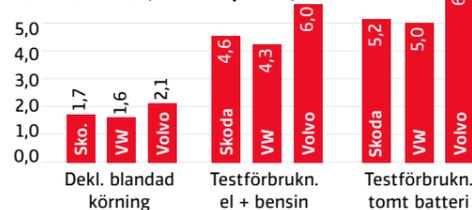
**KOMMENTAR:** \*Momentet fanns ej när bilen testades. Förkortningen AEB står för Automatic Emergency Brake, autobroms.

**MÅTT & VIKT**

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Längd, cm	486	477	476
Bredd, cm	186	183	185
Höjd, cm	146	147	142
Axelavstånd, cm	284	279	287
Spårvidd fr/b, cm	158/157	158/156	160/160
Markfrigång, cm	13,8	14,5	14,2
Tjänstevikt, kg	1849	1760	2136
Maxlast, kg	442	500	414
Taklast, kg	100	100	75
Släpvikt/B-kort, kg	1600/1210	1600/1240	2000/1700

## TESTVÄRDEN

## FÖRBRUKNING (L/100 KM, WLTP)



## RÄCKVIDD PÅ EL, KM

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Deklarerad, stad/blandad	53/57	52/58	57/55
Test, blandad	49	52	41

## LADDNING

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Batteri, totalt/tillgängl., kWh	13/10,4	13/10,4	11,6/10,4
Laddkapacitet, snabb/ombordladd, kW	nej/3,6	nej/3,6	nej/3,7
Laddstandard	Typ 2	Typ 2	Typ 2

## MILJÖ

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Tankstorlek, l	50	50	60
CO <sub>2</sub> , g/km	36	36	47
NOx labb/i trafik, g/km	18/nej uppg.	18/nej uppg.	8,2/126

## ACCELERATION

	Skoda	Volkswagen	Volvo
0–100 km/tim	9,1 s – 140 m	8,2 s – 122 m	6,6 s – 107 m
0–400 m	16,6 s – 147 km/tim	16,1 – 150 km/tim	14,7 s – 154 km/tim

## SEGRADNING 70–110 KM/TIM

	Skoda	Volkswagen	Volvo
Kickdown	4,6 s – 117 m	4,2 s – 108 m	3,9 s – 100 m

**KOMMENTAR:** Kall asfalt och dubbfria vinterdäck bidrog till klen startfäste och tider väsentligt över fabriksangivelserna. Ingen av de tre upplevs ändå som långsam. Volvo är klart snabbast.

## BROMSAR

	Skoda	Volkswagen	Volvo
100–0 km/tim	–	–	–

**KOMMENTAR:** Rättvisande bromstester kunde inte genomföras på grund av väder och däckutrustning.

## KUPÉBULLER dB(A)

	Skoda	Volkswagen	Volvo
50 km/tim (fin/grov asfalt)	62/65	61/64	61/64
70 km/tim	63/67	62/66	62/65
90 km/tim	65/69	64/68	64/67
110 km/tim	68/72	66/71	66/71

**KOMMENTAR:** Volvo är tystast genomgående men har ett tydligt brusljud kring bakdörrarna. Dubbfria vinterdäck gynnar ljudnivån jämfört med sommardäck, men däckljud tränger ändå igenom i Skoda.

## ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

## Skoda

► Laddhybriden har samma rostskydd som andra Superb. Kaross, motorhuv, dörrar och baklucka av stålplåt. Huv med hyfsad limning i skarvar, men saknar invändig behandling. Ovanpå innerskärmarna fram finns ljudisolering som kan dra åt sig fukt. Dränering och invändig behandling i bakluckan saknas. Innerskärmarna av filt bak, plast fram. Dörrarna med väl limmade skarvar och bra invändig behandling. Det gäller även dörrtrösklarna och balkarna under bilen. Ljudisolering vid övergången mellan framskärmarna och A-stolpar (bild 1) av plast som inte binder fukt. Underredet täcks av plastsköldar, under dem saknas rostskyddsbehandling.

## Volkswagen

► Passat laddhybrid har likvärdigt rostskydd med "normalversionen". Kaross av stålplåt, ordentligt tätade skarvar i motorhuv/dörrar. Båda bakdörrarna har dålig inpassning och hög blästerrisk. Plus för stänkskydd vid framhjulen. Vid vindrutestolparna och ned mot tröskellådan finns fuktsgående isolering. Fram- och bakvagn blandar aluminium och stål med tunn skyddsack på bakvagnen. Underredet täcks till stora delar av filtskivor som drar åt sig fukt. Under filtskivorna har VW minskat slitskyddet efter facelift, nu täcks bara en liten del längst ut (bild 2). Vidare är bara vissa skarvar tätade under filtskivan. Betyg fyra, dock svagare än tidigare.

## Volvo

► Även Volvo är likvärdig med "normalversionen" men har bensintank av rostfritt stål (bild 3). Motorhuv av aluminium, övriga karossdelar av stålplåt. Aluminium i länkar fram, undre länkar bak, "krockbalk" fram, i fjäderbensholkarna fram och delvis i avgassystemet. Baklucka med dålig skarvtätning. Dörrarna är behandlade invändigt och har extremt stora dräneringshål. Innerskärmarna av plast fram, av filtmaterial bak. Under de senare finns illa tätade skarvar. Bra bakre skärmkanter som inte samlar smuts. Underredet täcks av plastsköldar, under vilka det finns slitskydd på vissa ställen. Balkarna under bilen saknar invändig behandling.

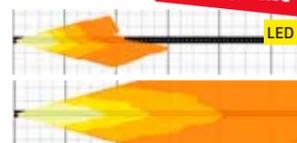
ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år  
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år  
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år  
Betyg: ●●●●●

## LJUSTEST

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



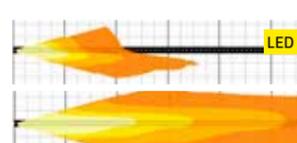
	Halvljus	Helljus
Längd, m	89	202
Bredd, m	26	40
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Ja.



	Halvljus	Helljus
Längd, m	127	237
Bredd, m	28	48
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Ja.



	Halvljus	Helljus
Längd, m	95	278
Bredd, m	28	35
Betyg	●●●●●	●●●●●

Spolning: Ja.

**KOMMENTAR:** Skoda har bra strålkastare, med udda sken på helljus där ett brett, intensivt "ljusband" tydligt märks ett stycke upp från vägbanan. Passatstrålkastarna är extremt bra på både halv- och helljus och Volvos helljus ger rejäl längd men inte lika stor bredd som VW:s.

## MEDELVÄRDE

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

## MODELLFAKTA



## SKODA SUPERB COMBI iV

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

**MOTOR:** Tvärställd fyrcylindrig rak bensinturbo med direktinsprutning. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,0. Borrning/slag 74,5/80 mm, volym 1395 cm<sup>3</sup>.

**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Bensinmotor: Max effekt 156 hk (115 kW) vid 5000 v/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1500–3500 v/min. Elmotor 115 hk (85 kW), 330 Nm. Batterikapacitet 13 kWh. Systemeffekt 218 hk. Vridmoment 400 Nm.

**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, sexväxlad dubbelkopplingslåda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 2000 v/min.

**HJULUPPHÄNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram fjäderben, bak multilänkakaxel.

**HJUL:** Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

**STYRNING:** Kuggstäng, elmekanisk servo. Vändcirkel 11,7 m, 2,7 rattvarv.

**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

**PRESTANDA:** Toppfart 224 km/tim (130 km/tim med eldrift). Acceleration 0–100 km/tim 7,8 s (fabriksuppgifter).

**ÖVRIGA VERSIONER:** Superb iV halvkombi från 426 100 kronor.

»En grå emmens för en ändlös räckvidd vardagar.«



## VOLKSWAGEN PASSAT GTE SC

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

**MOTOR:** Tvärställd fyrcylindrig rak bensinturbo med direktinsprutning. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,0. Borrning/slag 74,5/80 mm, volym 1395 cm<sup>3</sup>.

**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Bensinmotor: Max effekt 156 hk (115 kW) vid 5000 v/min. Max vridmoment 250 Nm vid 1550–3500 v/min. Elmotor 115 hk (85 kW), 330 Nm. Batterikapacitet 13 kWh. Systemeffekt 218 hk. Vridmoment 400 Nm.

**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, sexväxlad dubbelkopplingslåda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 2000 v/min.

**HJULUPPHÄNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram fjäderben, bak multilänkakaxel.

**HJUL:** Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

**STYRNING:** Kuggstäng, elmekanisk servo. Vändcirkel 11,7 m, 2,7 rattvarv.

**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

**PRESTANDA:** Toppfart 222 km/tim (130 km/tim med eldrift). Acceleration 0–100 km/tim 7,6 s (fabriksuppgifter).

**ÖVRIGA VERSIONER:** GTE sedan från 443 500 kronor.



## VOLVO V60 T6 TWIN ENGINE

TILLVERKNINGSLAND: Sverige.

**MOTOR:** Tvärställd fyrcylindrig rak bensin med turbo och kompressor, direktinsprutning. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,3. Borrning/slag 82,0/93,2 mm, volym 1969 cm<sup>3</sup>.

**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Bensinmotor: Max effekt 253 hk (186 kW) vid 5500 v/min. Max vridmoment 350 Nm vid 1700–5000 v/min. Elmotor 87 hk (65 kW), vridmoment 240 Nm. Batterikapacitet 11,6 kWh. Systemeffekt 340 hk (251 kW). Vridmoment 590 Nm.

**KRAFTÖVERFÖRING:** Fyrhjulsdrift, ättavväxlad automatlåda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 1800 v/min.

**HJULUPPHÄNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare och fjäderben fram. Tvärställd blad-fjäder av kompositmaterial och multilänkupphängning bak.

**HJUL:** Fälgbredd 8 tum, däck 235/45 R18.

**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 11,7 m, 3,0 rattvarv.

**BROMSAR:** Ventilerade skivor fram och bak. Elektrisk p-broms.

**PRESTANDA:** Toppfart 230 km/tim (130 km/tim med eldrift). Acceleration 0–100 km/tim 5,4 s (fabriksuppgifter).

**ÖVRIGA VERSIONER:** T8 TE från 561 000 kronor.

## VI TYCKER

Vi Bilägare  
TESTVINNARE



## Ekonomi avgör

**1** Att **SKODA** skulle ta hem den ovanligt jämna trekampen var ingen självklarhet, även om Superb iV på papperet kan tyckas vara ett närmast oslagbart erbjudande för den som vill köra med sladd. Här finns generösa utrymmen smart fördelade mellan bagagerum och åkande, här finns gott om utrustning och dessutom prisvärda paket för den som vill komplettera, här finns identisk teknik med den storsäljande Passat GTE, till klart lägre pris. Vadan tvekan? Åkkomforten är, trots den standardmonterade luftfjädringen, inte riktigt lika hög som i Passat och ljudnivån är något mer påträngande. Superb känns en aning "billigare" helt enkelt. Samtidigt är milkostnaden tre kronor lägre – det avgör saken.



**2** En **VOLKSWAGEN** med obefläckade egenskaper, nu förstärkt av bättre räckvidd på el. Passat GTE har satt standarden för marknadens kombimodeller med laddhybrid. Utrymmen och åkkomfort är starka kort och precis som till Skoda finns vettiga utrustningspaket.



**3** En **VOLVO** som utstrålar kompromiss. Massor av kraft, högsta komfort, viss lyxkänsla och välfungerande fyrhjulsdrift, jodå. Samtidigt är bilen flera hundra kilo tyngre än de båda konkurrenterna och vad som egentligen är miljöbesparingen är inte alldeles tydligt.

## KOMMENTAR:

Tre bra familjebilar, men vilken ska man välja? Valet mellan VW Passat och Skoda Superb är en smak- och kostnadsfråga, båda är bra på mycket. Habegäret landar ändå i Volvo V60. Om



Christian Ellmark, testförelse.

pengar inte spelar någon roll är den bästa bilen av dessa. Volvo känns mest premium, till en kostnad givetvis. V60 har skönast stolar, mest av körglädje och prestanda och som grädd på moset fyrhjulsdrift. Volvo blir mitt subjektiva val av de här testbilarna.

## KOMMENTAR:

Bortsett från utrymmena är Volvo den "bästa" bilen, med hög komfort och kraftfull drivning. Men priset är alltför högt. Skoda lockar med pris, utrymmen och utförande men är, trots den ställbara stötdämpningen, inte lika bekväm eller tyst att åka i som Volkswagen på sämre vägar. Därför blir Passat GTE mitt val. Det är en nästan irriterande rationell och genomtänkt bil, tidlös i sin funktionsframtoning, en grå emmens för en ändlös räckvidd vardagar.



Calle Carlquist, testledare.



**1.** Volvos elfyrhjulsdrift testades med lågfriktionsrullar i olika kombinationer och i köriläget "Constant AWD". Systemet är lika bra som i konventionella Volvo med fyrhjulsdrift. **2.** Smart placering av lagningsatts i Skoda, alldeles bakom bakre ryggstödet. **3.** I Passat kan varningsljudet för elbil stängas av.

