

**auto  
motor  
& sport**

FÖR BÄTTRE BILISM

**SÄRTRYCK**

- ✓ SKODA SUPERB
- ✓ VW PASSAT
- ✓ VOLVO V60

**SVERIGES  
BÄSTA**

**TEST**

**LADDHYBRID**

# SVENSKA HJÄRTAN

**SKODA SUPERB COMBI iV • VW PASSAT SC GTE • VOLVO V60 T6 TWIN ENGINE**

**En nykomling i kvarteret. Skoda Superb blir laddhybrid på samma bas som VW Passat, men erbjuder mer utrymme till lägre pris. Volvo V60 vill också vara med i grannfejden.**

TEXT JOAKIM DYREDAND & AMS TESTLAG /// FOTO JAMES HOLM



**SKODA**  
FRAMHJULSDRIVEN  
218 HK  
455 500,-

**R**egistreringsstatistiken är svajig just nu. Siffrorna är faktiska, men allehanda corona-problem kan göra att modeller eller importörer inte lever upp till sin tänkta prestation. Men hur man än vrider och vänder på det har Skoda Superb sällan eller aldrig rört sig upp i topp 20.

Märkligt. För när allt kommer omkring får du en VW Passat med plusmeny gällande utrymmena. Dessutom är bilen fylld med kluriga lösningar som inget annat märke i koncernen erbjuder. Är det prestigerelaterat? Är VW-loggan bättre att förknippas med?

Svaret är givetvis inte så enkelt. VW har ett större nät av återförsäljare, fler avtal med stora arbetsgivare kring tjänstebil. Och, viktigast av allt, Passat har länge erbjudits som laddhybrid. Nu kommer samma drivlina

✓ Snart en laddbox på väggen vid varje hus-håll? I det här nya bostadsområdet i Upplands Väsby var det gott om elbilar och laddhybrider på uppfarterna.

till Superb. Hur långt upp i försäljningsstatistiken Superb kommer att hoppa år svårt att sia om (världsläget, ni vet ...) men ett test känns som en bra början.

Nuvarande Superb debuterade 2015 och uppdaterades under sommaren 2019. Samma tidslinje gäller för VW Passat. Bilarnas ålder märks i vissa detaljer. Speciellt nu när koncernens nya teknikplattform har debuterat i VW Golf/Audi A3/Seat Leon/Skoda Octavia.

Volvo V60 generation två rullade in i (och ut ur!) försäljningshallarna 2018. Till det här testet har vi valt T6 Twin Engine framför flerfaldigt testade T8 Twin Engine. 50 färre hästar och ett 30 000 kronor lägre grundpris skiljer beteckningarna åt.

Vi har självklart kört vår elräckviddsslinga för laddhybrider. Passat är revanschsugen efter testet i 22/2019.



**VW**  
FRAMHJULSDRIVEN  
218 HK  
469 900.-

**VOLVO**  
FYRHJULSDRIVEN  
340 HK  
499 000.-

Visst har deras slogan 'För nuftiga människor' bitit sig kvar trots att den övergavs 2007.



## SKODA SUPERB COMBI iV

**KONCERNKANNIBALISMEN** kan börja. Volkswagen kan inte vara helt nöjda med att deras erkänt trevliga drivlina och laddhybridteknik har hamnat i Superb. Köpare kan nu få ännu mer innerutrymme och standardutrustning – till en lägre kostnad.

Grundpriset för Superb Combi iV i Style-utförande är 455 500 kronor. En Passat SC GTE går loss på 469 900 kronor och har då mindre hjul (17 tum) samt ett färre antal komfortdetaljer som är standard hos Superb. Observera dock att vissa säkerhetsdetaljer, som filhållningsassistans är standard i Passat men inte i Superb.

GTE är ett sportigt klingande namn, vilket inte avspeglas särskilt tydligt i utrustningsnivån. VW har ett antal paket och lösa tillval för den som vill krydda ytterligare. Skoda däremot erbjuder två fylliga smakriktningar ovanpå Style. Lyxiga L&K (25 700 kr) och sportiga Sportline som på testbilen (37 600 kr).

Och visst drar den blickarna till sig, lackad i läckra Velvet Red Metallic som lilar bra med accenter i svart. Men det finns mer under ytan.

**ATT KÖRA** Interiört är det tydligt att Sportline är sportigare än en Passat GTE, kolla in framstolarna! Men ungefär här kommer verkligheten ifatt visionen. För all grannlåt till trots är motoreffekten densamma som i den 128 kg lättare (testbilarnas vikt) Passat.

De 19 tum stora hjulen ger ett uns mer skärpa i kontakten med vägen. Testets Passat har bara hoppat upp en storlek från standardhjulen på 17 tum. Kombinationen iV (det är inget bra laddhybridnamn) och Sportline har det ställbara chassit DCC som standard. Det innebär att bilen rullar 10 mm lägre. Välj körprogrammet Sport och vips blir rörelserna stramare vid aktiv

körning. För stram tycker en tredjedel av testlaget med noteringen "småstudsig".

Det går inte heller att trola bort chassits inbyggda understyrning som finns där oavsett körläge. Till sist får man inte glömma att axelavståndet förlängts med 89 mm mot Passat. Är det kurvor som står på menyn är V6o bäst i trion. Då får du dessutom drivning på alla fyra hjul, dock eldrivning bak och bensinmotor fram.

Med detta sagt är bilens sportiga framtoning inte störande i vardagen. Den lagom tillplattade ratten har skönt perforerat skinn. Sportstolarna har visserligen integrerade nackstöd, vars djup inte går att justera, men de ligger ändå på en lagom nivå för att ge bakhuvudet stöd. Tänk dock på att dessa inte går att kombinera med hållare för surfplatta till baksätesspassagerarna.

Hybriddrivlinan fungerar exakt som i Passat. Något bättre prestanda, speciellt vid omkörningar, hade varit önskvärt. Lite förvånande är det att vi kom längre, om än ytterst marginellt, på el i Superb. Detta trots högre vikt och större hjul.

**ATT ÅKA** Just hjulen är smolket i bågaren. Testlagsöronen och decibelmätaren är överens om att Superb är bullrigast i testet. Eftersom det är mest väggljud som fyller kupén blir detta extra påtagligt när underlaget är grovt. Detta stör den i övrigt exemplariska långfärdskomforten.

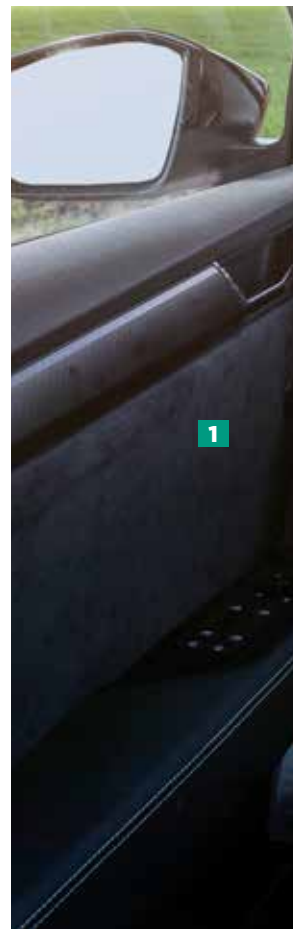
Det finns faktiskt ett ljud till, det för elbilar numera obligatoriska cityljudet är högre och mer störande i Skodakupén kontra VW-kupén. V6o tyngodkändes innan lagkravet trädde i kraft och saknar ljud för fotgängare – ännu så länge.

Att baksätet fullständigt utklassar konkurren-



◀ Smarta detaljer: bagagerumsbelysning som ficklampa, snöskrapa/förstöringsglas bakom tanklocket, paraply i förardörren och "prickar" i flaskhållaren så att du kan lossa korken med bara en hand.

▶ Laddhybrid till trots finns utrymme under lastgolvet. Där får laddkablar plats, eller två sovfiltar (1 200 kr) i paket med nacksidstöd.



◀ Laddhybriden identifieras via den täckta grillen, med diskret intigerad laddlucka. Sportline ger svarta rutramar, takrails, backspegelkåpor och svart grill. Sportchassi plus DCC (ställbar dämpning) sänker bilen med 10 mm. 19-tumshjul är också standard. Snyggt men ger tyvärr hög bullernivå.

terna förstår var och en. Superb är slamkryparen i segmentet. Den borde, enligt kommentarer på vårt Instagram, testas mot Volvo V90, BMW 5-serie och så vidare. Men dessa spelar i prisklassen ovanför. Och har ändå sämre baksäte än tjecken.

**FÖRNUFT** Ett kapitel som gjort för Skoda, för visst har deras slogan "För nuftiga människor" bitit sig kvar trots att den övergavs 2007.

Den mer aktuella och internationella "Simply Clever" är lika passande och genomsyrar märkets modeller. Du ser ett urval av smarta lösningar på föregående sida. Dessutom passar Skodas filosofi oss svenskar bra, vi har faktiskt en förkärlek för praktiska bilar.

De många och väl tilltagna förvaringsfacken kring förarmiljön är också balsam för själen. Packningsgraden av tekniken är nästa plus. Trots adderade batterier finns rejäl förvaring under lastgolvet. Raka motsatsen till V60 som svårligen sväljer ett A4-ark under golvet och dessutom har kraftigt minskad förvaring under mittarmstödet på grund av batterierna.

Plumpen i protokollet är lastnätet fäst på baksoffans ryggstöd. När bara ett ryggstöd ska fällas måste du först fälla hela soffan, montera bort den tunga kassetten och sedan börja om.

**BILENS SJÄL** Lätt att leva med, är en beskrivning som passar Superb bra. Det finns helt enkelt ganska få saker att störa sig på. En för hög förarstol (som oförklarligt automatiskt åker upp någon centimeter ibland!), ett något för högt däckbullen och några felplacerade knappar (se nedan) kan man acceptera – eller delvis åtgärda.

Att det ur tjänstebilshänseende mest intressanta motoralternativet ansluter när modellen nått sin höst är måhända det som skaver mest.

Joakim Dyredand



## BETYG SITTA FRAM

SMAL										BRED
HÄRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J									
TIPPBAR SITTDYNA	J									
GENERÖS RATTJUSTERING	J									
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4</b>									

Sportstolarna i läder/alcantara med diamantmonter är riktigt snygga. Dock utgår justerbart nackstöd. Utdragbart lårstöd kostar 1 000 kr. Tyvärr är sittställningen något för hög för att ge en sportig känsla.



## FÖRARMILJÖ

- 1 Sportline (37 600 kr) ger bland annat sporträtt med perforerat skinn och platt botten, paneler i kolfiberlook, aluminiumpedaler, alcantara på dörrsidor, svart innertak samt sportstolar i läder/alcantara.
- 2 Öppningsknapp för tanklock (lagkrav för laddhybrider) och baklucka sitter på ömse sida om växelväljaren. Varför inte lika lättåtkomligt som på Passat som har dessa på dörren?
- 3 Det går fort i hockey... Likaså i bilvärlden. Nuvarande Superb kom 2016. Trots uppdateringar märks åldern, speciellt nu när nya Octavia debuterar med större och modernare multimediaskärm.
- 4 Startknappen sitter i det före detta tändningslåset. En billig lösning. Som på punkt 2 kan man fråga sig varför den inte sitter bredvid växelväljaren, som på Passat. Att göra olika kabeldragningar på samma grundkoncept är konstigt.

Passat GTE är drömbilen för alla skatteplanerare i landet lagom.

## VW PASSAT SC GTE

**PASSAT HAR** blivit något av en svensk folkhemsbil på senare år. Modellen passade antagligen på att parkera sig själv (en funktion som faktiskt finns) på mången garageuppfart när nationalklenoden från Hisingen gick från att heta V70 till att heta V90, och därmed också blev lite för mycket premium ("Svensken skola icke förhåva sig!") och även lite för dyra för medel-Svensson ("Älskling, ska vi fortsätta åka Volvo kan vi glömma resan till Kanarieöarna som ungarna tjatat om. Men om vi kör Passat ...").

När det sedan dök upp en laddhybrid på Passatpaletten tog det fart ordentligt i försäljningsstatistiken. Vi svenskar älskar ju allt som våra skattepengar går till – men i praktiken hatar vi faktiskt att betala skatt, och kan vi blåsa staten på några tusenlappar varje månad genom att ha en bil som i teorin kan gå på el, gör vi det mer än gärna. Varenda Mitsubishi Outlander PHEV du ser är ett bevis på detta – en bil som ingen skulle köra om det inte vore för det faktum att den är en rullande sparbössa.

Sedan introduktionen har därför Passat GTE stadigt legat i topp bland laddhybriderna, och det är fullt förståeligt. Om man faktiskt anstränger sig och laddar bilen regelbundet, går den hyfsat långt på el. Dessutom är paketeringen väldigt lyckad, då bilen är rymlig och känns allmänt redig i utförandet. Om Passat GTE funnits i Alltrackutförande hade modellen rönt ännu större framgångar i Sverige, det står utom

allt rimligt tvivel. Den plusmenyn på tjänstebilslivet hade väldigt få av oss kunnat säga nej till, då det finns otaliga båtsläp, hästsläp och husvagnar som behöver dras kors och tvärs. För att inte tala om alla knaggliga vägar som leder fram till våra sommarstugor.

**ATT KÖRA** När det gäller mer vardagsmässig körning är Passat GTE en fröjd. Styrningen är lätt och väldigt trevlig, chassit har godkänd komfort och drivlinan är fenomenal. 218 hästar och 400 Nm räcker till, men ger inga blixtrande fartresurser. Där ligger Volvos laddhybrider (minst) ett snäpp före. Dubbelkopplingslådan är väldigt snabbtänkt när man kör, men vid rängering får man vänja sig vid att vänta lite när man går från D till R eller vice versa. Detta är dock en marginell anmärkning i det stora hela.

Känslan i bromspedalen är kort sagt perfekt – vilket inte kan sägas om BMW:s och Porsches laddhybrider, för att ta två exempel. Det är knepigt att få till samspelet mellan elmotorns energiåtervinning och de fysiska bromsarna, och för detta ska Volkswagen verkligen ha en eloge.

Ute på fina landsvägar bjuder inte GTE på lika många högtidsstunder. Visst, växellådan fungerar alltså mycket bra, men även om styrningen har fin respons är känslan inte riktigt där. Chassit hänger i duktigt, men som förare upplever man mer att det är tryggt än att det är roligt.



◀ GTE betyder full kraft och konstgjort motorljud – som inte hörs.

▶ Den smuts-skyddade backkameran förtjänar ett Nobelpris.



◀ Passat GTE har karakteristiska LED-slingor i fronten.

Motorn har gott om kraft i hela registret, men förmår ändå inte att underhålla speciellt mycket. Tidigare hade Passat GTE ett (förvisso artificiellt, men rätt mysigt) morrande motorljud när man körde i GTE-läget. Volkswagen hävdar att ljudet finns kvar i denna generation, men ingen av våra testförare kunde höra det. Tråkigt.

**ATT ÅKA** Den relativt kraftfulla drivlinan till trots är Passat GTE långt ifrån en sportig bil, och gör sig klart bäst när man använder den till vad den är avsedd för – det vill säga att åka mer än att köra. Vardagskörningsegenskaperna är som vi redan gått igenom otroligt trevliga och det är därför ganska lätt att trivas bakom ratten i en Passat GTE. Och inte bara bakom ratten, utan även i baksätet. Nu ska det dock sägas att Skoda Superb, med dess förlängda axelavstånd, är bilen du ska titta närmare på om du behöver slösande baksätesutrymme, men Passat räcker gott och väl till om man inte kräver oceaner av plats för knäna. Det här är en fullstor kombi, inget snack om det.

Med ryggstödet uppe är bagagevolymen förvisso minst i denna trio (483 VDA-liter), men utrymmet är lättlastat och känns fullt tillräckligt för familjen.

**FÖRNUFT ÄR BILENS SJÄL** Att köpa en Passat GTE handlar väldigt mycket mer om förnuft än om känsla. Utformningen av bilen, utrymmena, den smarta drivlinan, ekonomikalkylen – alla är saker som hjärnan gillar, saker som som är vettiga. Men nödvändigtvis inte kul.

Det förtjänar dock att nämnas att för privatköparen är GTE-versionen inte billigare att äga än en Passat TSI 150. Anledningen till detta läser du på sidan 40.

John Argelander



BETYG SITTA FRAM

SMAL HÅRD										BRED MJUK	
JUSTERBART SVANKSTÖD	J	Manuell längsjustering av stolen och									
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J	sittdynans framkant, och eljustering									
TIPPBAR SITTDYNA	J	av ryggstödet. Manuell höjjustering.									
GENERÖS RATTJUSTERING	J	Tvåvägs svankstöd. Relativt måttlig									
		skälning av sittdyna och ryggstöd.									
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4,5</b>	Trevlig körställning.									



## FÖRARMILJÖ

- Den digitala instrumenteringen är väldigt tydlig och lättläst, och saknar i stort sett optiska krusiduller. Dessutom är den anpassningsbar, beroende på vilken information man vill se.
- Ypperlig placering av knappen för rattvärmen – på ratten! Här har man verkligen tänkt till.
- Här nere i mörkret finns det inga knappar eller reglage. Det tackar vi för!
- Multimediaenheten har inga fysiska reglage på mittkonsolen, allt styrs via pekskärmen. Systemet är inte helt enkelt att förstå sig på till en början, och under färd kan det dessutom vara svårt att träffa rätt med fingret när du ska trycka på en "digital knapp".

Den har lite finare materialval, den har kraft i överflöd och att det mesta är lite snyggare håller nog de flesta med om.



## VOLVO V60 T6 Twin Engine

**DEN RIKTIGA TJÄNSTEBILSFAVORITEN** är Volvo V60 som laddhybrid. Under de första månaderna av 2020 har S/V60 varit den mest sålda laddbara bilen i Sverige, med ett rätt rejält försprång ner till Volkswagen Passat. Men synar man förra årets försäljningsstatistik låg den inte alls lika bra till. Den hade då tre asiater framför sig och även Passat sålde bättre. Det är priset som hindrar svensken. Men det är den billigare V60-laddhybriden vi kör denna gång. Hur dyr blir den att äga, och är den värd det?

**TEKNIKEN** Allt känns igen från tidigare. Det är en likadan bil som V60 T8 Twin Engine men med lite annorlunda mjukvara som hindrar drivlinan från att prestera på topp. Elmotorn levererar som innan, det är bensinmotorn som har fått ta smällen. Det saknas 50 hästar och lika många newtonmeter i vrid jämfört med storebror.

**ATT KÖRA** Här är den enda punkten där vi kan märka någon skillnad mellan T6 Twin Engine och T8. Under den aktiva körningen var det tydligt att den har mindre effekt än tvillingen, men 340 hästkrafter räcker gott och väl. Speciellt i en bil som i de flesta hushåll där den kommer att tjänstgöra, aldrig kommer få känna någon tillstymmelse till sportig körning. Senast vi körde en laddbar V60 fick den en del beröm för körupplevelsen, och förutom när det gäller kraften är T6 Twin Engine precis lika bra som T8:an vi körde den gången.

Styrningen har lite väl vag känsla och det gäller främst mittläget. Chassit är fint avvägt. Stabilt och neutralt, och det krävs att man är riktigt modig med

höga siffror på hastighetsmätaren om man ska känna av någon understyrning. Överstyrning är det inte heller tal om då elmotorn, som är bakhjulens enda kraftkälla, inte är stark nog. Det säkra beteendet inger förtroende.

Växellådan växlar snabbt men vid aktiv körning är en dubbelkopplingslåda svår att slå för en vanlig momentomvandlarlåda. Dessutom växlar den väl tidigt och håller inte tag i växlarna så länge som man hade kunnat hoppas på. Det saknas även växelpaddlar på ratten och det hade vi tyckt varit trist om det inte varit för att lådan ändå inte är särskilt kul att växla manuellt. Mycket på grund av att man inte tillåts att ta hand om det själv. Lådan går gärna in och gör växlingar åt dig om den tycker att du är för högt upp i varvtalskalan. Men med allt i åtanke är bilen faktiskt riktigt skoj att köra. Det är något den är ensam om i testet.

Förutom den ospportiga växellådan är drivlinan något som Volvo ska ha en eloge för. Vi har visserligen tidigare påpekat att elmotorn inte är speciellt stark och att V60 inte är snabb om man vill hålla bensinmotorn avstängd. Men det räcker för vanlig körning och om man vill ha mer kraft går bensinmotorn in sömlöst. Växellådan arbetar smidigt i stadstrafik.

**ATT ÅKA** Volvo har verkligen fått till en härlig bil. Man sitter mycket bekvämt fram, fjädringen är fast och tar de flesta ojämnheter med bravur. Det är dessutom bara det vanliga passiva chassit som sitter i testbilen. Nu går det nämligen att välja det adaptiva Four C-chassit även till laddhybriderna av V60, vilket alltså inte varit möjligt tidigare. Det är dessutom inte



◀ Inte den bästa lösningen för laddsladden, men klart bättre än att den ligger löst.

▶ B&W-högtalarna låter bra och ser riktigt snygga ut.





◀ Designen är en av bilens starka sidor. T6 Twin Engine går att få i tre utföranden. De två med Inscription i namnet gör att V60 ser lyxig ut.

speciellt bullrigt även om det finns bättre bilar i klassen. Plumpen i protokollet blir baksätet där det inte är superskönt, ungarna kommer bli besvikna när de växt till sig.

**FÖRNUFT** I den här trion får Volvon svårt att hävda sig. Den är dyrast att äga och har kortast räckvidd på el, de ungefär fem kilometer extra som Passat och Superb klarar kan helt klart hjälpa en ägare att få ner milkostnaden ytterligare. Framför allt i och med att varje mil med bensinmotorn igång kostar mer i Volvo på grund av den starka motorns högre förbrukning. Men har man 20 kilometer eller kortare till jobbet klarar man sträckan på bara el även med Volvon, så länge det inte blir kallt nog för att den lilla bensindrivna tillsatsvärmaren ska gå igång. Då kräver bilen några centilitrar under resan om man inte drar ner temperaturen på luftkonditioneringen, eller till och med slår av den.

Hur som helst, kan man köra ofta och mycket på enbart el är det ett vettigt val jämfört med många andra bilar men mot just en Skoda och en Folkvagn med laddhybridteknik är det svårt att kalla den särskilt förnuftig.

**BILENS SJÄL** Volvo V60 är en bil som siktar mot konkurrenter som är några steg högre upp på statusstegen än vad Skoda och Volkswagen är. Det syns och märks bakom ratten. Den har finare materialval, den har kraft i överflöd och att det mesta är lite snyggare håller nog de flesta med om.

V60 har tidigare vunnit test på en lagom mix av förnuft och känsla. Nu fick den det svårt när makalöst vettiga Superb får en extra dos habegår. V60 är ändå bättre än både tysken och halvtysken när det kommer till fåfänga och vill ha-känsla.

Elias Medelberg



## BETYG SITTA FRAM

SMAL										BRED
HÅRD										MJUK
JUSTERBART SVANKSTÖD	J									Fenomenala stolar med alla inställningar som man behöver för att sitta mycket bekvämt. Den höga mittkonso-len och armstödet på dörren hjälper till att göra sittställningen riktigt bra.
UTDRAGBART LÅRSTÖD	J									
TIPPBAR SITTDYNA	J									
GENERÖS RATTJUSTERING	J									
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>5</b>									



## FÖRARMILJÖ

- 1 Instrumentklustret i Volvo är simpelt jämfört med de flesta andra nya bilar där det ofta går att byta mellan mängder med vyer. Det gäller både i Skoda och i Volkswagen.
- 2 Den snygga träpanelen är standard i utrustningsnivån Inscription Recharge. Dessutom finns ett till snyggt alternativ, även det är trä men då krävs brun läderklädsel. Det hade testlaget inte tackat nej till.
- 3 Volvos lilla växelväljare som vickas fram och tillbaka känns ännu sämre när flera bilar får liknande små spakar men med tydliga steg så att man slipper de störande dubbla vicken som krävs i V60.
- 4 Stolarna i testbilen hade både massage och ventilation. Det kräver nappaläder som kostar 25 800 kronor. Massagen kostar 5 900. Riktigt bra stolar, men det kostar.



# TESTFÖRBRUKNINGSRUNDAN

	Vid mätarställning 15,7 km Gullmarsplan	Startar bensinmotorn vid km	Före aktiv körning, 156,1 km	Efter aktiv körning 180,3 km	Mål 273,4 km
<b>SKODA</b> l/100 km	0	48,5	4,1	5,2	5,4*
<b>VW</b> l/100 km	0	47,8	4,3	4,4	5,6*
<b>VOLVO</b> l/100 km	0	43,7	5,1	6,6	6,5*
<b>MEDELHASTIGHET, km/h</b>	21	37	49	49	56
<b>YTTERTEMPERATUR, °C</b>	13	13	14	14	17

\* Läs om vår jämkade testförbrukning nedan.

## SÅ TESTAR VI LADDHYBRIDER

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

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

På kommando rycks laddsladdarna ur och testbilarna ger sig ut i karavan på en identisk förbrukningsrunda. Klimatanläggningarna är redan från start inställda på samma temperatur (20 grader) och även andra strömförbrukare som stols- och rattvärme används – i den mån de används – enligt principen "lika för alla".

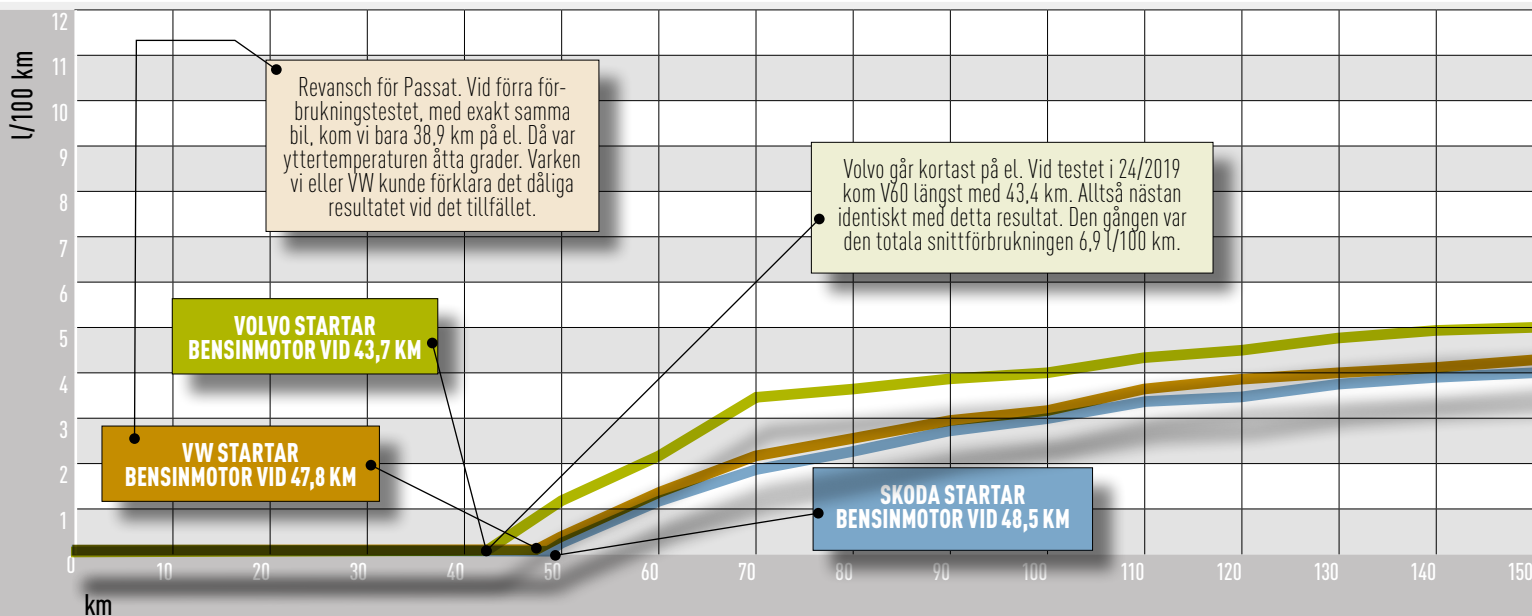
Vi tvingar bilarna att gå på ren eldrift så länge

de förmår. Efter hand slår de själva över i hybridläge. Rutten inleds med långsam stadstrafik i två mil där farten sällan ens når upp i 50 km/h. Efter det kommer två mil med 80-begränsning, följt av sjutton mil med ömsom 80- och 100-vägar. Ungefär var tredje mil byter förarna bil med varandra för att eliminera eventuella skillnader i körsätt. Totalt kör vi cirka 28 mil varav de sista sex är ett snabbare motorvägsavsnitt. För att få så jämförbara resultat som möjligt även mellan olika testtillfällen följs hastighetsbegränsningarna slaviskt. Men om man vill göra sådana jämförelser ska man komma ihåg att i synnerhet yttertemperaturen är en betydelsefull faktor när det kommer till batteribilars räckvidder. Vi kan inte påverka temperaturen – men vi kan visa vad termometern visade längs rutten. Däckens rullmotstånd påverkar också och vilka däck testbilarna har syns

på Testfaktasidorna.

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

Men att svara på hur mycket bensen eller diesel (eller kilowattimmar) en laddhybrid drar är som att svara på hur långt ett snöre är. Mer så än för alla andra biltyper. Det beror nämligen mest på hur ofta föraren laddar sin bil. I vår begagnatdatabas har vi ett utmärkt underlag för hur mycket den genomsnittliga laddhybridägaren kör på el. Det är oftare än vår enda laddning på 28-milarundan här och därför sänker vi numera schablonmässigt bensen- och elförbrukningen i målgång med 40 procent, att använda i ekonomikalkylen. Detta görs i samtliga laddhybridtester.

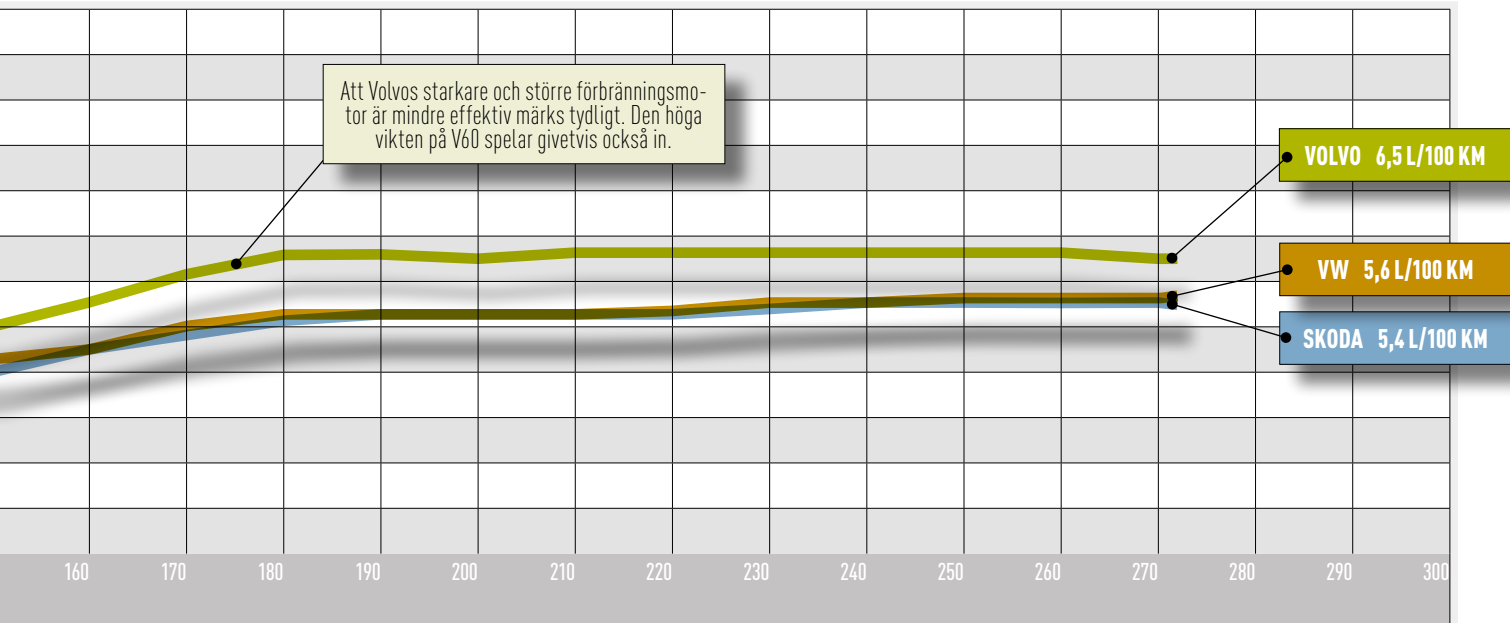


## SÅ GICK LADDHYBRIDRUNNAN DENNA GÅNG - VOLVO SÄMST PÅ MER ÄN BARA RÄCKVIDD

När vi kör ut från garaget är det ganska svalt, runt 13 grader, varför klimatanläggningarna får jobba lite för att klara önskade 20 grader i respektive kupé. Skoda och Passat har värmepumpslösningar vilket gör att förbränningsmotorn inte behöver tas i bruk när det är kallt. Denna gång var det dock varmt nog för att V60 skulle klara sig utan den lilla bensindrivna tillsatsvärmaren som Volvo kör med istället för värmepump. Dåligt, även om räckvidden påverkas vill man kunna köra sin laddhybrid på enbart el även vintertid.

Denna gång är det V60 som startar bensinmotorn först. Men marginalerna är små och det blir febril aktivitet när tre bilar ska rapportera motorstart på komradion, nästan samtidigt.

Att Skoda går längre än VW är imponerande då den väger mer och har större hjul.



## TESTFAKTA

SKODA

VOLKSWAGEN

VOLVO

SUPERB COMBI  
TSI IV PHEVPASSAT SPORTSCOMBI  
GTEV60  
T6 TWIN ENGINE AWD

## MOTOR

Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	R4, turbo/1 395	R4, turbo/1 395	R4, kompr., turbo/1 969
Effekt, hk vid r/min	156 vid 5 000–6 000	156 vid 5 000–6 000	253 vid 5 500
Vridmoment, Nm vid r/min	250 vid 1 550–3 500	250 vid 1 550–3 500	350 vid 1 700–5 000
Elmotor, typ	Permanentmagnet synkron	Permanentmagnet synkron	2 x permanentmagnet synkron
Effekt, hk fram/bak	115/-	115/-	i.u./88
Vridmoment, Nm fram/bak	330/-	330/-	28-83/240
Systemeffekt, hk/Nm	218/400	218/400	340/590
Batteri, kWh, brutto/netto [V]	Litiumjon, 13,0/11,4 [230]	Litiumjon, 13,0/i.u. [230]	Litiumjon, 11,6/9,1 [400]

## DRIVLINA &amp; CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Dubbelkoppling	Dubbelkoppling	Momentomvandlare
Antal växlar, man/aut	-/6	-/6	-/8
R/min, högsta vxl vid 110 km/h, man/aut	-/2 100	-/i.u.	-/1 850
Drivning	Framhjulsdrift	Framhjulsdrift	Fyrhjulsdrift

## MÅTT

Broschyrvikt/maxlast, kg	1 802/489	1 760/500	2 075/475
Transp.styrelsens vikt/maxlast, kg, testbil	1 888/403	1 760/500	2 136/414
Dragvikt, B/B+/E, kg, testbil	1 209/1 600/1 600	1 240/1 660/1 600	950/1 700/2 000 <b>2</b>
Längd/axelavstånd, mm	4 862/2 841	4 773/2 786	4 761/2 872
Bredd/höjd, mm	1 864/1 477	1 832/1 516	1 850/1 432
Tankstorlek, l (kWh, brutto)	50 (13,0)	50 (13,0)	60 (11,6)
Bagagevolym, lVDA	510-1 800 <b>1</b>	483-1 613	529-1 441
Innerbredd, f/b, mm	1 510/1 520	1 506/1 506	1 490/1 460
Innerhöjd, f/b, mm	1 020/960	1 031/1 007	950/920
Däckdimension, standard	235/45 R18 94W	215/55 R17 94V	235/45 R18 98W
Däckdimension, testbil	235/40 R19 96W	235/45 R18 94W	235/45 R18 98W
Däckfabrikat, testbil	Bridgestone Potenza S001	Pirelli Cinturato P7	Pirelli Cinturato P7

**1** Bagageutrymmet är ett argument för att välja Superb före Passat. Med fem sittplatser är utrymmet 27 liter större och maxvolymen är 187 liter större.

**2** Ska du dra en större husvagn är Volvo bästa valet för förare med utökad behörighet eller E-kort. Men har du bara B-kort får VW dra 290 kg mer.

## VW Passat: förbränningsversionen är billigare för privatköparen

Passat GTE har kortare serviceintervall jämfört med en vanlig 1,5 TSI 150 hk (1 500 mot 3 000 mil). Det resulterar i mycket högre underhållskostnad. Att man sparar drygt 4 500 kronor om året i skatt de tre första åren hjälper inte. För även om GTE håller värdet klart bättre procentuellt sett, gör den stora prisskillnaden att värdetappet i rena kronor ändå tynger kalkylen för mycket för att väga upp en lägre bränslekostnad.

## VOLVO



▲ Volvo har det minst avancerade kombiinstrumentet där man kan välja att se navigation, mediainformation eller inget alls. Texten nere i höger hörn kan visa snitförbrukning, momentanförbrukning, snitthastighet eller körtid beroende på vad man väljer.

## SKODA



◀ Skoda har flera olika alternativ beroende på hur man vill att instrumentklustret ska se ut. Att rundlarna får olika typsnitt var nog tänkt att vara coolt men ser mest konstigt ut. Funktionen är mer eller mindre som i Passat och navigation går att bläddra fram, vilket då ser ut som på bilderna från Volkswagen men med Skodas speciella design.

## VOLKSWAGEN



▲ Ett mer propert utseende men med samma funktion som i Superb. Mellan rundlarna kan man välja olika innehåll, bland annat navigation, körinformation, telefonbok med mera. Detsamma gäller för Skodan.

# TESTFAKTA

SKODA

VOLKSWAGEN

VOLVO

SUPERB COMBI  
TSI iV PHEV

PASSAT SPORTSCOMBI  
GTE

V60  
T6 TWIN ENGINE AWD

## PRESTANDA

0-40 km/h, sek hybrid   el	2,5   3,0	2,6   2,9	i.u.   4,2
0-80 km/h, sek hybrid   el	5,6   8,8	5,5   8,3	3,7   13,1
0-100 km/h, sek (fabriksuppgift) hybrid   el	7,8 [7,8]   13,5	7,6 [7,6]   12,5	5,4 [5,4]   23,5
0-120 km/h, sek hybrid   el	10,5   20,2	10,1   -	i.u.   -
0-140 km/h, sek hybrid   el	14,0   -	13,3   -	i.u.   -
0-160 km/h, sek hybrid   el	18,4   -	17,4   -	12,9   -
Toppfart, enl. tillverkare, km/h hybrid   el	224   140	222   130	230   125
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	37,0	35,8	i.u.

## FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, l/100 km	1,7   3,2 +88 %	1,6   3,4 +113 %	2,1   3,9 +86 %
CO <sub>2</sub> WLTP/test, g/km	38   72	36   77	47   87
WLTP-räckvidd på el/test, km	51   48,5	52   47,8	55   43,7
Elförbrukning, WLTP/test, kWh/100 km	17,5   18,7	17,3   20,2	16,1   19,5

## BULLER I KUPÉN

50/80/100/120 km/h, dB(A)	64/68/71/74	64/68/71/74	64/66/70/72
---------------------------	-------------	-------------	-------------

## EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	455 500:-	469 900:-	499 000:-
Grundpris efter eventuell bonus	422 632:-	437 746:-	472 558:-
Autobroms	Standard	Standard	Standard
Xenon/LED	-/Standard	-/Standard	-/Standard
18-tumsfälgar	Standard	8 300:-	Standard
Metallcliclack	7 100:-	9 000:-	8 900:-
Läderklädsel	13 900:- <sup>[Paket1]</sup>	8 500:-	15 900:-
Parkeringshjälp bak/fram & bak	-/Standard	-/Standard	5 900:- <sup>[Paket2]</sup>
Navigation	Standard (8")	Standard	5 900:-
Sätesvärme bak	13 900:- <sup>[Paket3]</sup>	11 500:- <sup>[Paket4]</sup>	Standard
Adaptiva dämpare/luftfjädring	8 900:-/-	19 300:-/-	11 900:-/-
Dragkrok	7 900:-	11 100:-	11 900:-
Fordonsskatt år 1-3/år 4	360:-/360:-	360:-/360:-	360:-/360:-
Försäkring	6 552:-	5 148:-	7 464:-
Servicekostnad t.o.m. 6 000 mil	8 600:-	13 900:-	11 611:-
Bränslekostnad/år	8 538:-	9 114:-	9 984:-
Nybilsgaranti/vagnskada	3 år/3 år	2 år/3 år	2 år/3 år
Värdeminskning, kr/år	53 233:- (12,6 %)	55 512:- (12,7 %)	54 215:- (11,5 %)
Förmånsvärde, kr/mån	2 656:-	2 649:-	3 281:-

MILKOSTNAD, SEK<sup>5)</sup>

42,37

43,68

45,20

MÅNADSKOSTNAD, SEK<sup>5)</sup>

7 061:-

7 280:-

7 533:-

- 1 Superb väger 128 kg mer än Passat och med identisk drivlina är det inte konstigt att det återspeglas något i accelerationsresurserna.
- 2 Volvo är klart snabbast – om bensinmotorn är med. På bara el är det tvärtom! Lägga märke till toppfarten för modellår 2020. Till 2021 gäller 180 km/h.
- 3 Enligt certifieringen ska Superb vara aningen törstigare än Passat. Vårt test visar att sådana marginella skillnader inte är något att välja bil efter.
- 4 Skoda Superb iV av modellår 2020 hade adaptivt chassi som standard. Nu är det enbart i utrustningsnivån Laurin & Klement som det ingår.
- 5 Nytt för modellår 2021 är att tillvalet adaptiva stötdämpare – Four C – blivit möjligt också för laddhybriderna. Så var icke fallet tidigare.

1) Skoda: Businesspaket läder (till Style): Läderklädsel, Canton ljudsystem med 12 högtalare samt mörktonade rutor från B-stolparna och bakåt.

2) Volvo: Inklusiv backkamera.

3) Skoda: Teknikpaket PRO (till Style): 9,2-tums navigations- och infotainmentsystem och växlingspaddlar. Sätesvärme, 230V-uttag och dubbla surfplattehållare bak.

4) VW: Inklusiv läderklädsel och eluppvärmda spolarmstyrken.

5) Skatt, försäkring (Folksam, man, 50 år, boende i bostadsrätt i Stockholm/förort), bensin 95 16 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.



▲ Är vänster framskärm placering än i grillen? Måttet när fronten är... Max laddeffekt 3,



▲ Snugg integration i g... dre skarvar än Passat... krångel med dubbla lo... med V60. Max laddeffe



▲ Ingen av testbilarna h... kring uttaget. Snålt kan ty... med täcklock från kabel... Max laddeffekt 3,

# BEGAGNATKOLLEN

## VILKEN BEGAGNAD LADDHYBRID ÄR BÄSTA KÖPET? ELLER HÅLLER EN VANLIG BIL BÄTTRE?

Totalekonomiskt lockar laddhybriderna med en extremt låg energikostnad per mil, om man kan ladda varje dag. Har du bilen under tre år och kör runt 2 000 mil om året kan du spara runt 30 000 kronor bara i energikostnad. Lägg till ett högre andrahandsvärde och kalkylen kan bli lönsam. Därtill kommer känslan av att kunna köra på el och att vara modern.

Krasst ekonomiskt lär det absolut bästa köpet bland bilarna i vår tabell vara en Skoda Superb, utan laddhybridteknik. Vi hittade ett fint exemplar från 2018 för 185 000 kronor och det är mycket bil för pengarna! Men driftekonomi säger långt ifrån allt om hur bilägandet är och hur dyrt det verkligen blir. Att slippa reparationer kan vara ännu viktigare än en låg milkostnad. Bra verkstäder är därtill guld värda.

Begagnatbetygen satta av våra läsare är extremt värdefulla när man ska köpa såväl nytt som begagnat – innan du gör ditt nästa köp, gå in på vår hemsida och titta på vilka betyg som din tilltänkta bil har fått! Prenumeranter har fritt tillträde till hela databasen.

Betygen liksom ekonomin talar för Skoda Superb, som får det högsta "Göra om köpet-betyget" samtidigt som den inte avskräcker när det gäller felkällor, även om det faktum att 33 procent har haft elektronikfel – på en icke laddhybrid – är ett dåligt resultat. Betyget för ekonomi är också bra.

Det bästa totalbetyget, när vi summerar felprocent med betygen, får nya Volvo V60 utan laddhybridteknik. Vi kan alltså konstatera att V60 T8 har långt

många fler fel på elektronik samt fler garantiärenden än sin enklare systemmodell som inte kan laddas. Vi kan också notera att ägarna till V60 T8 inte kör på el lika mycket som Passat- eller Kia-ägarna. Det konfirmerar en trend vi sett tidigare, ju dyrare laddhybriden är, desto mindre kör ägarna på el.

Priset vi angett för V60 T8 spannar mellan 460 000 och 500 000, och det lägre priset gäller den lite svagare T6-modellen som vi dock inte har tillräckligt antal betyg på än.

För dig som har möjlighet att ladda hemma och har ett körmönster som passar dagens laddhybrider framstår dock Kia Optima som det bästa köpet. Högt driftsäkerhet och över lag goda betyg.

VW Passat imponerar däremot inte när det gäller driftsäkerhet och betyget för märkesverkstäderna är lägst i denna jämförelse.

Till sist måste det noteras att snittbilen för årsmodellerna 2016–2020 genomgående får bra betyg, bättre än de flesta i denna jämförelse.

Kortsammanfattningen lyder: VW Passat GTE är sämst enligt ägarna, medan Volvo V60 utan laddmöjlighet är bäst. Ekonomiskt sett ska du antingen satsa på en Superb eller på en Kia Optima! Har du ännu inte satt betyg på din bil, gör det här:

[www.mestmotor.se/automotorsport/begenkat/](http://www.mestmotor.se/automotorsport/begenkat/)

*Alik Söderlind*

	SKODA SUPERB 2016–2020	VW PASSAT 2015–2020	VW PASSAT GTE 2015–2020	VOLVO V60 2018–2020	VOLVO V60 T8 2018–2020	KIA OPTIMA PHEV 2016–2020	SNITTBILEN 2016–2020
<b>PROBLEM</b>							
MOTOR	6 %	12 %	7 %	4 %	6 %	4 %	6 %
VÄXELLÅDA	3 %	4 %	8 %	0 %	6 %	1 %	3 %
LACK/ROST	5 %	6 %	1 %	0 %	0 %	0 %	3 %
ELEKTRONIK	33 %	29 %	40 %	25 %	34 %	27 %	21 %
INREDNING	8 %	17 %	14 %	10 %	0 %	2 %	8 %
BROMSAR	5 %	1 %	6 %	3 %	6 %	1 %	4 %
CHASSI	10 %	4 %	5 %	7 %	9 %	5 %	7 %
GARANTIÄRENDEN	44 %	52 %	50 %	29 %	47 %	39 %	37 %
<b>BETYG 0–100</b>							
GARANTINÖJDHET	77,8	81,5	75,0	83,2	79,3	79,2	82,2
TOTALEKONOMI	81,2	75,7	80,7	69,8	69,9	83,5	75,6
VERKSTADSBETYG	79,2	73,8	72,6	85,8	82,5	80,1	80,6
GÖRA OM KÖPET	88,0	82,1	85,2	87,5	81,3	84,1	87,2
<b>TOTALPOÄNG</b>	<b>84,4</b>	<b>82,3</b>	<b>81,9</b>	<b>87,5</b>	<b>84,1</b>	<b>87,3</b>	<b>86,4</b>
<b>SNITT LADDHYBRID</b>							
SNITT LADDHYBRID	-	-	3,4	-	5,2	3,2	4,5
SNITT BENSIN	7,5	6,5	-	8,5	-	-	8,0
SNITT DIESEL	6,0	5,9	-	5,9	-	-	6,4
<b>PRIS BLOCKET MAX 6 000 MIL, ÅRSMODELL 2018</b>							
	185 000:-	200 000:-	250 000:-	265 000:-	460 000:-	265 000:-	



## Volvo bjuder på el – hur mycket sparas?

Volvo har till och med september en kampanj där man bjuder nya laddhybridköpare på förbrukad el det första året (max 3 000 kWh). Detta med hjälp av Volvo On Call-appen som sedan mitten av maj kan berätta hur mycket bilen körts på el. Ersättningen är 2,1069 kr/kWh och på kul slog vi in detta i vår testkalkyl av laddhybrider som alltid innebär att 800 av de 2 000 årliga milen är elkörning.

Den totala bränslekostnaden sjunker då med en tredjedel (3 287 kronor) och milkostnaden går ner till 43,56 kr/mil, just under Passat. Men det är alltså bara år ett och vi har inte med kampanjer som denna i vår ekonomikalkyl över fyra års ägande. Men ett lovligt initiativ är det hur som helst.



## BÄSTA BILEN ATT ÄGA OCH LEVA MED

### DELMOMENT 1/3

SKODA

VW

VOLVO

EKONOMI		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Driftkostnad och värdefall	4,5	Billigast att äga, föga förvånande. Men tänk på att däck till 19-tummare (Sportline) är väsentligt dyrare.	4	Har klart billigast försäkring men är annars ganska likvärdig med Volvo i det mesta. Men lite billigare totalt.	4	Dyrast men bra andrahandsvärde. Gratis el första året är en välkommen bonus. Elkörning lönar sig ännu mer.
KVALITET & GARANTI		★★★★	★★★	★★★		
Driftsäkerhet	3	Tre års nybilsgaranti, VW och Volvo bara två.	2	VW säljer bilar i mängder trots en del problem med driftsäkerheten. Rätt bra garantier.	1,5	Volvo har kämpat med besvärande hållbarhet ett tag nu men kunderna är inte alltför missnöjda.
Garantipaket	4	Att Skoda slår giganterna i driftsäkerhet måste svida.	3,5		2,5	
Garantinöjdhet	3		2,5		3	
SÄKERHET		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Euro NCAP	5	Krocktestad 2015 och fick då inte fullgott resultat på whiplash i baksätet. Strålkastarspolning (på hela trion!) uppskattas. Vissa brister i infotainment ger bara godkänd ergonomi.	5	Förarergonomi är inte helt hundra men det är bättre än systemet i nya Golf som Passat troligen får vid nästa uppdatering. Full pott hos Euro NCAP är ett måste i denna klass.	5	Givna fem stjärnor i Euro NCAP och ett bra skydd för whiplashskador. Däremot är infotainmentsystemet inte perfekt genomtänkt och kan ta fokus från körningen.
Strålkastarrensning std	J		J		J	
Godkänd sikt	J		J		J	
NCAP: Bra whiplashskydd f+b	N		J		J	
Bra förarergonomi	G		G		G	
JA NEJ TILLVAL GODKÄNT STANDARD						
MILJÖ & ENERGI		★★★	★★★	★★★		
Koldioxid/kilometer	4	Trots några extrakilon att släpa på har den likvärdig elräckvidd som Passat. Tar endast 3,6 kW laddning.	4	En laddeffekt på 3,6 kW är inte bra när vissa laddhybrider har fått tvåfasladdning och runt 7 kW.	3,5	Drar mer bränsle än de andra två och det sänker betygen. I denna prisklass ska laddningseffekten vara högre.
Energieffektivitet	4,5		4,5		4	
Testad elräckvidd	3,5		3,5		3	
Laddeffekt	1		1		1	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
<b>PLACERING</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>			
SUMMA	15	14	14			

DÄRFÖR VINNER **SKODA**

Att Superb skulle ta hem ekonomironden var ingen höjdsare. Lite mer förvånande att den plockade hem Kvalitet & Garanti. Aldern märks rörande säkerhet.



# TQ

## BÄSTA BILEN ATT ÅKA OCH TRIVAS I

### DELMOMENT 2/3

SKODA

VW

VOLVO

KOMFORT		★★★★	★★★★	★★★★		
Sitta fram	4,5	Baksätet är i en klass för sig. Men Volvos framstol klär man inte. De stora hjulen ger tyvärr mycket buller.	4	Komforten är ingen anledning att välja en Passat framför Skoda Superb. Ingen bil i testet är särskilt tyst.	5	Fantastiska stolar fram men bak är det inte lika skönt. Bra fjädring och reaktivt tyst. En bekväm resekamrat.
Sitta bak	5		4,5		3,5	
Fjädring	4,5		4		4,5	
Ljud	3		3		3,5	
KUPÉUTRYMME		★★★★★	★★★★★	★★★★★		
Fram	5	Den som väljer suv för den luftiga känslan bör ställa om radarn mot Superb. Rent av lösande rymlig.	5	Det är väldigt få bilar som har så mycket utrymme som Passat. En av dem är Skoda Superb.	4	Fram är det tillräckligt med utrymme men i baksätet är det trångt för att vara en familjebil.
Bak	5		4,5		3,5	
BAGAGEUTRYMME		★★★★	★★★	★★★		
Volym, min	3	Inga sidofack som Passat, men bra volym under golvet. Skidlucka men ej plant vid fällning. Gigant i maxvolym!	2,5	Elektrifieringen tar runt 160 VDA-liter från bagageutrymmet men det fanns väldigt mycket plats från början.	3	Batteriet sitter mellan framsätena och i kardantunneln. Volvo tappar inga VDA-liter när den blir laddhybrid.
Volym, max	5		3,5		2,5	
Flexibilitet	3		3		3	
TEKNIK		★★★★	★★★★	★★★★		
Självkörningsförmåga	3,5	Till skillnad från Passat är Lane Assist med mera ej standard. Svagt. Krångliga menyer i infotainment.	4	Styr- och gas/bromsautomatiken ingår i standardutrustningen. Krångliga undermenyer likt Skoda.	4	Pilot assist är standard och bland de bättre självkörningssystemen. Infotainment är bra när man vant sig.
Infotainment	4		4		4	
TOTALT STJÄRNOR		★★★★	★★★★	★★★★		
<b>PLACERING</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>		
SUMMA		16,5	16	15		

DÄRFÖR VINNER  
**SKODA**

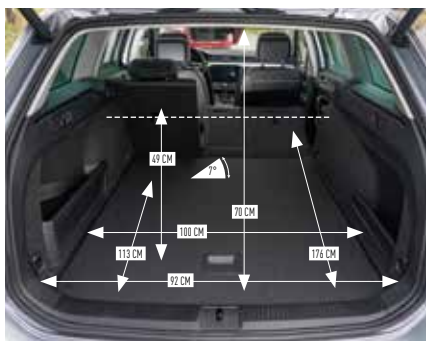
Helt enkelt för att den är så stor! I-landsproblemet blir att du får svårt att nå pinalerna längst in i bagageutrymmet. Baksätet är också enormt.

### SKODA



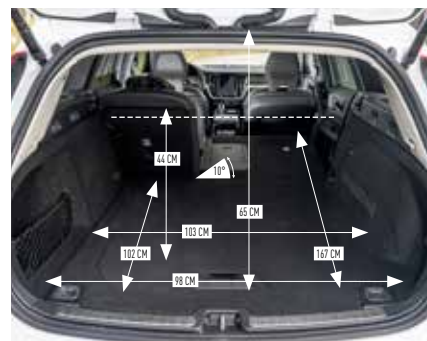
Gott om kroker (6 st) samt öglor. 12V-uttag och belysning som går att använda som ficklampa. Handtag för ryggstödsfällning. Rejält fack under golvet. Längre in på golvet finns ytterligare fack för däcklagningssats med mera. Men varför har golvluckan inte samma handtag som Passat? Här bara hål i tyget.

### VW



Bara fyra kroker, men fyra öglor precis som Superb. Handtag för fällning av ryggstöd samt 12V-uttag. På testbilen även knapp för elektrisk dragkrok (tillval). Öppna sidofack till skillnad från Superb. Det skiljer bara sju centimer i golvängd jämför med Superb, kan låta lite men märks tydligt.

### VOLVO



Bredast öppning samt bredast golvyta, men mindre i allt annat. Fyra kroker samt fyra öglor. De bakre är rejäla och sitter i golvet istället för på väggarna, men de inre är ganska klen dimensionerade. Liten skidlucka. Insynsskyddet (ej i bild) åker upp automatiskt men ej ner. Riktigt irriterande.



## SKODA



▲ Varför så trumpsen, Dyredand? Det blir inte mycket bättre än så här. 191 cm reaktör rymns enkelt, trots glastak.  
**BETYG: 5.**

## VW



▲ Ryggstöd och sits är exakt som i Superb. Marginella skillnader av ytornas utformning. Knäutrymmet något sämre.  
**BETYG: 4,5.**

## VOLVO



▲ Skönt och högt ryggstöd men soffan för låg – för vuxna. V90 är större men i en annan prisklass. Notera kardantunneln.  
**BETYG: 3,5.**



## TWIN ENGINE GÅR I GRAVEN

Tillsammans med rent eldrivna XC40 dök det upp en ny beteckning hos Volvo, nämligen Recharge. ALLA Volvos bilar av modellår 2021 som är laddbara kommer att heta just Recharge istället för Twin Engine. Det tycker vi är trist, Twin Engine var ett smart namn som berättade att bilen faktiskt hade två motorer.

Testbilen heter V60 T6 Twin Engine (alltså modellår 2020) men beställer man en ny bil idag kommer det att stå V60 T6 Recharge på baken. Skillnaderna är inte speciellt stora. Den största nyheten är att alla Volvos bilar för privatkunder kommer att ha en toppfartsbegränsning vid 180 km/h. Utöver det är laddhybriderna av modellår 2020 certifierade enligt EURO 6D-temp men från och med 2021 blir det EURO 6D som gäller. Volvo har även gjort en smärre uppdatering av strukturen på extrautrustningspaketet. Inget nytt som skulle påverka testet alltså.

# EQ

## BÄSTA BILEN ATT KÖRA OCH ÄLSKA

DELMOMENT 3/3	SKODA	VW	VOLVO
<b>AKTIV KÖRNING</b>	★★★★	★★★★	★★★★
Styrning	3	3	4
Chassi	3,5	3,5	4,5
Motor	3,5	3,5	4
Växellåda	4,5	4,5	3,5
Motor/avgasljud	3,5	3	4
	En förnimmelse av mer vägkänsla jämfört med Passat, kan tillskrivas de större hjulen. Något mer motorljud, vilket kan bero på mindre isolering.	Vi kan inte längre höra det coola GTE-ljudet som fanns i tidigare laddhybrider men det ska finnas enligt VW. En medioker körupplevelse.	Varken T6 eller T8 Twin Engine är drivlinor med mycket karaktär men de är starka. T6 lite mindre så än T8. Något trött växellåda, annars bra på allt.
<b>VARDAGSKÖRNING</b>	★★★★	★★★★	★★★★
Styrning	4,5	4,5	4,5
Chassi	4,5	4	4,5
Motor	4,5	4,5	5
Växellåda	5	5	4,5
Bromskänsla	5	5	4,5
	Det längre axelavståndet och ställbart chassi ökar komforten. DSG-lådan kommer till sin rätt med elunderstöd. Lättdoserade bromsar.	Styrning, motor, växellåda och bromsar är samma som i Skoda. Allt funkade bra och ger en mycket smidig bil att använda till vardags. Snäppet sämre fjädring.	En mycket trevlig kombi att leva med till vardags. Allt är väl avvägt för stadstrafik. Bensinmotor, elmotorn och växellådan arbetar klockrent tillsammans.
<b>DESIGN</b>	★★★★	★★★★	★★★★
Exteriör	3,5	3,5	5
Interiör	4	3,5	4
	Fjölårets facelift räcker inte för att lyfta Superb. Men interiören är riktigt läcker i Sportline.	Passat har en rätt slätstruken design både interiört och exteriört.	Volvos designspråk är en riktig fullträff och V60 är kanske snyggast av alla i modellutbudet.
<b>VILL HA</b>	★★★★	★★★★	★★★★
Kvalitetskänsla	4	4	4,5
Karisma	4	3,5	4,5
	Att Skoda ska kännas billigare än VW märks inte. Sportline hjälper till att höja utstrålningen.	Volkswagen säljer inte på charm utan istället är det effektivitet och förnuft som står i fokus. Lite trist.	Kvalitetskänslan kan bli bättre. Det skulle inte skada med lite mer personlighet. Trots det en bil man vill ha.
<b>TOTALT STJÄRNOR</b>	★★★★	★★★★	★★★★
<b>PLACERING</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
SUMMA	16,5	15,5	17,5

DÄRFÖR VINNER  
**VOLVO**

Det är främst köregenskaperna vid aktiv körning som sticker ut. Till vardags blir det helt oavgjort i trion, med olika styrkor. V60 må vara vanlig, men den är väldesignad.

SLUTBETYG		SKODA	VW	VOLVO
<b>ROND FÖR ROND</b>				
<b>IQ</b>	Att äga och leva med (20)	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>14</b>
<b>TQ</b>	Att åka och trivas i (20)	<b>16,5</b>	<b>16</b>	<b>15</b>
<b>EQ</b>	Att köra och älska (20)	<b>16</b>	<b>15,5</b>	<b>17,5</b>
<b>STJÄRNBETYG</b>		★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>TOTALSUMMA</b>		47,5	45,5	46,5
<b>TOTALPLACERING</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

**SVERIGES  
BÄSTA  
BETYGSSYSTEM**  
NYRKAN LIGGER I DETALJERNA

**BÄST:** Ekonomi, utrym-  
men, garantier samt kör-  
egenskaper till vardags.

**SÄMST:** Bullernivå, föga  
vass vid aktiv körning, kör-  
hjälpmedel kostar extra.

**BÄST:** Hög teknisk nivå och  
god säkerhet. Smidig vid  
vardagskörning.

**SÄMST:** Ivekams drift-  
säkerhet. Ganska bullrig.  
Låg körglädjenivå.

**BÄST:** Hög säkerhets-  
nivå. Rejäl dos körglädje.  
Riktigt vass design.

**SÄMST:** Låg driftsäker-  
het, trång kupé och skralt  
bagageutrymme.



## VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR



**JOHN ARGELANDER,**  
REDAKTIONSCHEF

Behöver man inte ett slösande stort baksäte är V60 tillräckligt rymlig, åtminstone för fyra personer. Dessutom är T6 min nya favoritdrivlina i V60 – i stort sett lika kraftfull som T8, men inte lika kostsam. 340 hästar räcker gott och väl för mig – och säkert för många av er också. För en relativt liten merkostnad jämfört med Passat/Superb får man en högre "levnadsstandard" i V60, med bättre framstolar, mer påkostad interiör – och bakhjulsdrift när man kör på el. Det blir en V60 T6 för mig, alla dagar i veckan!



**ELIAS MEDELBERG,**  
REPORTER

Det är konstigt vad lite design kan göra med en bil. Passat gör inget för mig, Superb däremot tycker jag känns klart mer attraktiv. Utrymmet lockar även fast jag inte behöver mer plats än vad en Porsche 911 bjuder. Ekonomin är en trevlig bonus. Är det lite habegär jag känner? Jovisst, men V60 drar i mig ännu lite mer. Ännu snyggare, bekvämare, roligare att köra. Allt är lite bättre i Volvon. Ja, förutom ekonomin och utrymmet då. Jag har skrivit det tidigare, jag passar extremt bra i förarsätet på V60. Det känns hemtamt på något sätt. En V60, tack.



**JOAKIM DYREDAND,**  
REDAKTÖR

Superb är vad den heter, utmärkt. I testet i ams 24/2019 där Passat GTE och V60 T8 TE mötte BMW 330e valde jag V60. Varför blir mitt val en "Passat XL" den här gången? Delvis är det en ekonomisk fråga. Volvo borde verkligen öppna upp för laddhybrider med ännu svagare förbränningsmotorer. Om inte annat borde T6 TE göras tillgänglig i utrustningsnivån Momentum Advanced. Superb är inte körglad som V60, men som familjebil är den svårslagen med enorma utrymmen och god ekonomi.

## SUMMERING - DÄRFÖR VINNAR SKODA ...

Titta på stora bilden först. Saknar Superb något? Japp, deras logotyp (som är en amerikansk ursprungsbefolkning och en pil – även om Skoda hävdar att "personen" är ett lagerblad) har försvunnit från bakstammen. Istället står det S K O D A utskrivet. Volvo startade den trenden. VW hängde också på vid sin facelift, men valde P A S S A T. Och så behöll man sin logotyp eftersom backkameran så fiffigt göms där för att inte bli smutsig.

Med den betraktelsen lagd åt sidan kan

vi konstatera det som kändes ganska avgjort på förhand. Hur skulle en förstora Passat, till ett lägre pris, kunna förlora mot originalet? Men att Passat skulle ta bronns kanske inte kändes lika solklart.

Volvo V60 har några starka kort. Den erbjuder mest körglädje, lägst ljudnivå, vass design och goda materialval.

Men prioriterar du innerutrymmen har V60 svårt att matcha konkurrenterna. Den är också rejält mycket dyrare. Dess fördel med fyrhjulsdraft bör belysas, men i samma mening ska påpekas

att det snarare rör sig om allhjulsdraft. Förklaring: Bakhjulen drivs av elmotorn, framhjulen av förbränningsmotorn och detta helt individuellt. Ingen kraftfördelning finns. Att V60 inte har en vanlig fyrhjulsdrafts egenskaper kan vara bra att känna till.

Superb kommer att bli populär. Synd att den kommer sent i modellcykeln. För att skapa mer bryderi: Nya modernare Octavia Combi kommer också som laddhybrid. Invändigt är den drygt V60-stor.

# EFTERSOM EN BILD SÄGER MER ÄN TUSEN ORD.



**ŠKODA**

Vi har förstås avancerade digitala analyssystem, ŠKODA Originaldelar, specialverktyg och allt det andra du förväntar dig av en märkesverkstad. Dessutom har våra tekniker, förutom specialistutbildningen och erfarenheten av ŠKODAS alla modeller, också en uppkopplad ServiceCam. Med den kan teknikern dokumentera och skicka dig film eller bilder direkt under arbetets gång om det är något som du behöver se eller få förklarat. Det är bara ett exempel på hur vi jobbar för att du ska vara en nöjd ägare av en ŠKODA.

Så om din bil behöver lite omsorg och kärlek, till exempel service eller en reparation, välkommen till din auktoriserade ŠKODA verkstad.

**Boka gärna via [bokaservice.skoda.se](https://bokaservice.skoda.se).**



Bilköp och ägande på distans  
[skoda.se/simplyhome](https://skoda.se/simplyhome)

**ŠKODA** Originalservice



Med ŠKODA Kortet Visa kan du dela upp betalningen på 12 månader utan ränta och avgifter.

Med ŠKODA Kortet Visa kan du dela upp ditt köp hos din ŠKODA-återförsäljare på 12 mån utan ränta eller avgift för krediten vilket ger en effektiv ränta på 0,0% (2020-01-27). Den genomsnittliga månads-kostnaden är 834 kr och totalt återbetalningsbelopp är 10 000 kr vid en skuld på 10 000 kr. ŠKODA Kortet Visa är en löpande kontokredit med ränte- och avgiftsfri inköpsmånad. Om du väljer att delbetala ditt köp utanför din ŠKODA-återförsäljare eller om du frångår din delbetalningsplan för köpet tillkommer f.n 17,40% rörlig ränta och avavgift om 25 kr/mån. Detta ger ett månadsbelopp på 923 kr, ett totalt återbetalningsbelopp på 11 081 kr och en effektiv ränta på 21,27 % vid en skuld på 10 000 kr i 12 månader. Samtliga räntor per 2020-01-27. Kreditgivare är Ikano Bank AB (publ), orgnrn 516406-0922. Poäng utgår inte vid betalningar genom tjänsten Betalo eller kontantuttag.