

LITEN MEN NAGGANDE GOD

BILPROVNINGEN
10 år efter
avregleringen

LÅNGTEST -20
VINNARBILEN
ÄR UTSEDD!

TEST
Pann-
lampor



Vi Bilägare

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING

NR 16 ■ 8 DECEMBER ■ 2020 ■ 69 KRONOR ■ 79 NOK

WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

PRISVÄRDA SUVAR

● Mazda CX-30 ● Skoda Karoq ● Volvo XC40T2



PROV: VW Golf GTE

NU & DÅ

Bilsäkerhet
genom
historien



DESSUTOM Provkörd: Cupra Formentor
Nya bilar 2021 Begagnad bil: Peugeot 2008
Resmål: Kalklinbanan Forsby-Köping



LÅNGTEST

LITEN MEN NAGGANDE



Under 2020 har våra långtestbilar utsatts för vardagsbestyr och fördjupande testmoment. När långtestfamiljernas subjektiva intryck vägs samman med objektiva mätdata står det klart att titeln Årets Långtestbil 2020 tilldelas Renault Clio!

TEXT: NILS SVÄRD **FOTO:** SIMON HAMELIUS



GOD

Större artiklar om årets långteststall:

Nr 1 (presentation), nr 3 (vintertest),
nr 6 (multimedia/etapprapport),
nr 9 (barnsäkerhet/etapprapport),
nr 10 (semestertest),
nr 14 (servicekostnader).

Ihela 34 års tid har Vi Bilägare köpt egna bilar som fått tjänstgöra i vår unika långtestverksamhet. Ett knippe om fem bilmodeller, som var och en på sitt sätt tillhör det aktuella årets mest intressanta vardagsbilar, ges chansen att visa upp sina förtjänster i ett svenskt elddop.

Under året försöker vi köra ett teoretiskt varv runt jorden, cirka 4 000 mil, där deltagarna möter ett koncentrat av de tuffaste vardagsutmaningarna en bil måste klara av. Allt från kylslagna vinterprovningar till semestertest på sommaren där prestanda och körsäkerhet sätts på prov, med takbox och full packning.

Vidare gör vi nedslag och undersöker mycket annat som blottläggs när fem olika testchaufförer och dess familjer tar med bilarna på allt mellan reseäventyr och vardagspendling.

Självklart ställer vi inte exakt samma krav på en stor mellanklasskombi som på en småbil. Gemensamt kriterium är att de ska klara vedermödorna utifrån sina förutsättningar, hur väl de håller sina utlovade löften till köparna.

NÄR DET NYA DECENNIET bara var några veckor gammalt styrde vår vita kvintett till Härjedalen för de sedvanliga vinterprovningarna. Där kom testkaravanen att anföras av en tydlig ledare – Mazda 3. Den japanska Golfutmanaren överöstes med imponerade ordalag. Köregenskaperna briljerade när underlaget växlade mellan spärig isbark, djup drivsnö och polerade isfläckar.

"Bilen tycks inte veta vad varken halka eller sladd är för något", konstaterade en av förarna.

Under sommartestet fortsatte lovorden över körupplevelsen. Styrningen är direkt med god vägkontakt utan att bli nervös.

"I den här bilen påminns jag om att det är roligt att köra", var det någon som sade.

Trots hög lastvikt hanterade vår lilla japan bromstest och undanmanöverprov med bravur. Därtill är säkerhetsnivån på topp både för vuxna och barn, där vår helt grundutrustade bil erbjuder det mesta i säkerhetsväg. Nya 3:an är ett gediget bygge där Mazda stått emot ekonomifrestelsen att ta några genvägar.

En riktig vinnare alltså? Nja, tyvärr hade Mazdas designavdelning en annan ambitionsnivå. Lika många lovord som nya 3:an fick på deltesterna, minst lika många var de frustrerande kommentarerna från långtestfamiljerna när de skulle använda bilen till vardags. Kupén har ett sällan skådat mörker och kraftigt begränsad bakåtsikt med en död vinkel som täcker halva Härjedalen. Därtill är utrymmet inte speciellt imponerande.

De sista spikarna i kistan slås fast av motorn. Skyactiv-X är namnet på Mazdas



LÅNGTEST

»När alla intryck summeras blir det en sista plats.«

- skapelse som är först i världen med att blanda dieselmotorns kompressionstänning och bensinmotorns gnistdito. I hop med trendriktigt mildhybridsystem var våra förväntningar uppskruvade. Resultatet: slö på normala varvtal, ryckig och ojämn gång och törstigast av alla under teståret. Mazdas motor blev årets flopp.

När alla intryck summeras blir det en sista plats. Vi älskar Mazdan för vad den gör, men ogillar vad den är.

"En bortschablad bil", löd sammanfattningen från en förare.

EN ANNAN JAPAN som klev fram och imponerade i den härjedalska snöyran var Toyota Corolla. Spårstabil och säker tog den sig obekymrat an mil efter mil i dåligt väder med en mjuk, följsam fjädring som effektivt sorterade bort alla skarpa vägimperfektioner. I det tuffa vinterprovet blev Toyota lika klar tvåa som Mazda var överlägsen etta.

Rapporterna från vardagslunket innehöll inledningsvis nästan bara beröm. Hybrid-systemet ger Corolla hög körsmidighet och låg förbrukning oavsett trafiksituation. Den klart lättaste bilen att leva med under året, enligt många.

Speciellt imponerade drivlinan med sitt avslappade och snåla arbetssätt i hetsig stadstrafik. Elmotorns vridmoment gör den kvick iväg vid rödljusen samtidigt som förbrukningen ofta håller sig under halvlitern. Snittet för hela året stannade på 5,2 l/100 km. Snålast av alla.

En lång bit in på våren var det flera förare som hade Toyota-kombin som favorit till slutsegern. Men när asfaltvägarna värmdes upp av vårsolen och sommardeckarna åkte på blev tongången en annan, bokstavigen. Dänet från vägbanan gjorde att flera förare blev helt slutkörda efter längre åkturer.

Sommarens semestertest avslöjade också en graverande säkerhetsmiss: bromsarna var inte alls dimensionerade för att hantera en fullastad familjekombi. Stoppsträckan från 100 km/tim med packning i bilen blev hela 43 meter – nästan sex meter längre än för BMW och Mazda. Ett mätvärde som inte kan klassas som annat än uselt!

"Corolla kombi är nästan en helgjutten bil, men tyvärr bara nästan", är en ständigt återkommande kommentar.

En tröst är att Toyotan passerade långteståret med minst antal oplanerade verkstadskontakter: Noll.

PÅ PRISPALLEN hittar vi istället BMW 320d Touring, vilken delar testlaget i två läger. De som hyllar BMW:n gillar den silkeslena dieselmotorn och behagliga ljudnivån. Nya 3-serien har också blivit mycket rymligare än tidigare, speciellt i baksätet. Sittkomforten är hög både fram och bak. Barnfamiljerna uppskattade också den separat öppningsbara bakrutan. >>>

Vi Bilägare
TESTVINNARE



Ger mer än du tror – totalt 38 poäng.

1 Årets favorit

► Nya Clio visar att även små bilar kan erbjuda en stor komfortupplevelse. Den erbjuder påkostad interiör och passar utmärkt på långa etapper utanför stan med bra ljus, lågt buller och bekväm fjädring. Synd på något osmidig drivlina. Våldigt mycket bil för pengarna!

RENAULT CLIO

1,0 Tce 100 Intens

(Körd 3 300 mil)

Inköpspris, kr	205 300
Längd/bredd/höjd, cm	405/180/144
Bränsle	Bensin
Motor	3-cyl, 999 cm ³
Effekt, hk/Nm	101/160
Växellåda	Man, 5-vxl
Drivning	Fram
Milkostnad, kr	39,47

✚ Fjädring, bullernivå, säkra köregenskaper även med last, trivsamt interiör, starka LED-stälkastare (tillval), generös nybilsgaranti.

✖ Något begränsad kupévärm i kyla, okultiverad drivlina, svårt att nå deklarerad förbrukning, seg backkamera, ingen kupébelysning för baksätet.



Framtidensbil – totalt 32 poäng.

2 Årets underhållare

► Model 3 charmar från första metern med kvick acceleration, rapp styrning och vassa köregenskaper. Digitala användarfunktioner i en helt egen liga. Men byggkvalitet, komfortbegränsningar och irriterande missar på vitala bilfunktioner lägger krokben för en testseger.

TESLA MODEL 3

Standard Range Plus

(Körd 3 200 mil)

Inköpspris, kr	552 260
Längd/bredd/höjd, cm	469/185/144
Bränsle	El
Motor/batteri	Synkron AC/ ca 55 kWh
Effekt, hk/Nm	325/420
Växellåda	1-vxl, reduktionsväxel
Drivning	Bak
Milkostnad, kr	31,72

✚ Unika, digitala tjänster, lågt servicebehov, eget snabbladningsnät som fungerar klanderfritt, körglädje, suveränt antisladdsystem, effektiv kupévärm, inga lokala utsläpp, låga drivkostnader.

✖ Byggkvalitet, lynnig motorbroms på halt väglag, bullrig, opålitlig farthållare, klen maxlast, låg dragvikt, dyr i inköp.



Alla av årets bilar var utrustade med LED-strålkastare. Dock med varierande styrka.

VIB:S LJUSBETYG

Lysande Clio

► LED-insatser i alla fem. Vår BMW och Mazda har standardalternativet men vi rekommenderar starkt att välja kraftfullare och adaptiva helljus (tillval). BMW:s standardljus är smalt och kort och Mazda har ett bra Matrix-helljus för sin klass. Av testbilarna har Tesla Model 3 bäst ljussken. Men Clio imponerar med klassledande LED-strålkastare som inte är långt efter Model 3 i räckvidd.

Bilmodell	Halvljus	Helljus
BMW (LED*)	4	1
Mazda (LED*)	5	3
Renault (LED**)	4	3
Tesla (LED*)	5	4
Toyota (LED***)	4	3

*standard, **tillval ***"Bi-LED", standard för Style.



Lågmäld tysk – totalt 26 poäng.

3 Årets vattendelare

► Nya 3-serien har tagit ett rejält komfortsteg framåt. Välisolerad från vägljud, god sittkomfort och silkeslen dieselmotor håller högsta premiumnivå. Spårkänslighet lägger dock sordin på milätarpotentialen och nog borde dieselmotorn vara snålare? Högst CO2-utsläpp.

BMW 320D TOURING

Connected

(Körd 3 300 mil)

Inköpspris, kr	339 000
Längd/bredd/höjd, cm	471/183/144
Bränsle	Diesel
Motor	4-cyl, 1 995 cm ³
Effekt, hk/Nm	190/400
Växellåda	Man, 6-vxl
Drivning	Bak
Milkostnad, kr	42,71

+ Kul att köra, kultiverad och kraftfull dieselmotor, goda innerutrymmen, hög sittkomfort, lågt kupébuller, Connected-paketet ger bra uppkopplingsfunktioner.

- Spårkänslig och nervös, kärv manuell låda (välj automat!), lynniga köregenskaper i undanmanöverprovet, klen helhjul, något svårastad bagageutformning.



Titta vem som snackar – totalt 28 poäng.

4 Årets favoritfall

► Snål och smidig hybriddrivlina, fina köregenskaper, rymligt bagage och helt felfri. Corolla blev snabbt en favorit hos förarna och potentiell segerkandidat, men jobbigt vägbuller på långresor besvärar och den orimligt långa bromssträcka är svår att blunda för.

TOYOTA COROLLA TS

1,8 Hybrid Style

(Körd 3 400 mil)

Inköpspris, kr	286 800
Längd/bredd/höjd, cm	465/179/144
Bränsle	Bensinhybrid
Motor	4-cyl, 1 798 cm ³
Effekt, hk/Nm	122/142
Växellåda	Aut, steglös (e-CVT)
Drivning	Fram
Milkostnad, kr	40,46

+ Rymligt och flexibelt bagage, behaglig körupplevelse, lätt att köra snällt, bekväm fjädring, låga driftkostnader.

- Uttröttande vägbuller, underdimensionerade bromsar, för klassen begränsat baksäte (trångt för bakåtvända bilbarnstolar), låg last- och dragvikt, rörig förarmiljö och taffligt mediasystem.



Drabbad av design – totalt 22 poäng.

5 Årets onödigaste

► En trivsamt och påkostad kompaktbil. Köregenskaper och säkerhet på topp. Men Mazda 3 krånglar till det för sig med en karossform som gör den svårnyttjad i vardagen. Den avancerade motorn visade inga framsteg – tvärt om irriterande ryckig. Kul bil, men för vem?

MAZDA 3

2,0 Skyactiv-X Sky

(Körd 3 400 mil)

Inköpspris, kr	264 900
Längd/bredd/höjd, cm	446/180/144
Bränsle	Bensin
Motor	24V-mildhybrid, 4-cyl, 1 998 cm ³
Effekt, hk/Nm	180/240
Växellåda	Man, 6-vxl
Drivning	Fram
Milkostnad, kr	34,14

+ Välbalanserade köregenskaper, sympatiskt mediasystem, trivsamt förarmiljö, hög säkerhetsnivå, god sittkomfort, hög standardutrustning.

- Usel sikt, instängt baksäte, vridsvag motor som går ryckligt, litet bagage utan finesser, hög lasttröskel, klen värme bak, högt grundpris, törstigast i gänget.

Sprickor i Tesla-fasaden ...

Ett knappt år och inte fullt 4 000 mil är en smal sak för en ny bil. När vår rostskyddsexpert Thomas Widström synar karosserna och undersöker chassi och hålrum med titthålskamera passerar BMW, Renault och Toyota utan större anmärkningar, som förväntat. Dock är inte tak och vindruta i nivå på Corolla. Den uppstick-

ande plåtkanten är känslig för stenskott, vilket vår bil uppvisar tecken på, men utan allvarigare blesyrer än så länge.

Värre är det för Mazda och Tesla. Mazdas tunna lack har flera tydliga stenskott. Dålig karosspassning gör att kanten på vänster baddörr på kort tid har blästrats ända ned till grundlacken – en klar rostrisk redan

nästa år. Plasttrösklarna har ovanligt stora glipor vid baddörrsöppningarna där grus kilats ned och riskerar att gnugga sig igenom lacken under tröskeln. En dold och allvarlig rostfälla.

Vår expert Thomas blir inte imponerad av byggkvaliteten på Tesla. Karosspassningen är undermålig. Bagageluckeöppningen (huv) är otät och släpper in vägdamm, saltstänk och till och med höstlöv. Höger baddörr har blästerskador på bakskärmens framkant med stenskott som redan penetrerat lacken.

Karosskarvarna på både främre och bakre bagagelucka har undermålig tätning och uppvisar redan sprickbildningar där fukt kan leta sig in – här kan vi förväntas oss rost med tiden. ☹



Stora glipor på Mazdas plasttrösklar.



Sprickbildningar i karosskarvarna på Teslas bakklucka imponerar ej. Rostriskt!



Chassidetalljer, balkar och hålrum undersöks med fiberoptik.

ROSTSKYDD

Bilmodell	ViB:s rostskydds-betyg, 1-5	Rostskyddsgaranti, år
BMW 3-serie	4	12
Mazda 3	2	12
Renault Clio	3	12
Tesla Model 3	3	12
Toyota Corolla	2	12

LÅNGTEST



Att sitta och vänta i bilen är mysigast i Tesla som kan bjuda på sprakande brasljöd och maximal kupévärm. Det finns även inbyggt Netflix.



Utöver klimatanläggningarnas effektivitet mäter vi också stols- och rattvärm.



Värmekameran avslöjar om tillverkarna har snålat med eltrådarna.



Priset på original taklastbågar har inget med montering att göra. Teslas är dyra och krångliga.



BMW:s öppningsbara bakruta gör livet lättare när matsäcken ska fram ur en fullastad bil.



Vägbullret har mätts på fem olika underlag – fin och grov asfalt samt tre typer av vinterväg.

»Vettig bil, visst, men den lämnar inget habegär.«

- Rapp styrning med hög vägkänsla gillades också av följarskaran. "En bil med karaktär och personlighet som inbjuder till mycket bilkörning", lød en kommentar.

Den direkta styrningen har också sina nackdelar. Förarna som gav BMW:n en lägre ranking angav just den bristfälliga spårstabiliteten som huvudargument. "Jätteskön att åka i, men jobbig att köra på långfärd" och "Vettig bil, visst, men den lämnar inget habegär. Jag trivs inte med att aldrig riktigt kunna slappna av bakom ratten", var två av de hundratal kommentarerna från våra förare under året.

Under året blev den verkliga förbrukningen klart högre än vad både färrdatorn och broschyren utlovade. Vi summerar till 5,8 l/100 km. Dieselbränslets högre energiinnehåll gav därmed det högsta CO₂-utsläppet i gänget – 151 g/km. Att jämföra med 143 för Mazda 3 eller 119 g/km för bensinhybriden Corolla.

OM MILJÖ ÄR DEN viktigaste egenskapen är elbilen Tesla Model 3 den givna vinnaren. Men adderar vi fler aspekter får nykomlingen från Kalifornien det tuffare. Sällan har vi varit med om en bil som blandat högt och lågt så friskt.

I ärlighetens namn imponerar företaget

Tesla mer än själva bilen. De erbjuder ett fräscht och uppiggande omtag på den annars så förutsägbara bilindustrin. De digitala lösningarna och uppkopplings-tjänsterna är en försmak om hur bilägandet kommer se ut år 2025. Samarbetet mellan bil och förare håller högsta nivå med avancerad teknik som är lätt att använda.

På kort tid har amerikanerna byggt upp sin egen infrastruktur där inte ens Norrlands inland är undantaget – Teslaladdare står i Storuman, Jäkkvik, Puolikasvaara och inom kort i Abisko.

Nya funktioner och uppdateringar laddas automatiskt ned till bilen via trådlös internetuppkoppling. Vi har under året fått flera nya finesser som inte fanns när vi köpte bilen. Även digitala fel som annars kräver ett verkstadsbesök åtgärdas medan bilen är parkerad vid hemmet.

Den fyraåriga nybilsgarantin gäller utan servicekrav och som ägare uppmuntras man att byta filter och kolla bromsar själv. Ändå blev Teslas årets flitigaste verkstadsbesökare. Vi har fått byta lister till bakdörrarna efter vattenläckage och en omfattande hjulinställning förklarades med "sättningar i chassit", men gick ej på garanti. När detta skrivs står bilen



En drönare har följt våra äventyr under året. Filmerna finns att beskåda på vår hemsida.

EKONOMI

Vad kostar bilarna – egentligen?

► Med intaget av laddbilar blir ägarkalkylen inte lika linjär som tidigare. Totalkostnaden varierar allt mer beroende på körsträcka/tid för olika drivmedel. Därför redovisar vi numera både den faktiska totalkostnaden för långteståret, uträknat på 4000 mil samt kompletterar med ett teoretiskt ägande för 3 år/6000 mil – baserat på våra egna erfarenheter under ägandet. Under 2020 har vår elbil Tesla Model 3 varit billigast att äga. Servicefri, låga elkostnader och hög efterfrågan på begagnatmarknaden håller totalkostnaden nere trots högt inköpspris. Men om två år, när elbilsutbudet mognat, är det inte säkert att en sedanmodell likt Model 3 är lika eftertraktad. Vid en ägartid av 3 år/6000 mil ligger Teslas prisbild modellen i fatet och den riskerar att förlora mest i värde räknat i rena kronor. På längre sikt ser vi att de billigare bilarna från Mazda, Toyota och Renault ger den mest förmånliga totalalkylen. Högt pris och dyr skatt gör BMW 320d dyrast i drift i båda våra räkneexempel.

Bilmodell	BMW 320d Touring Connected	Mazda 3 2,0 Skyactiv-X Sky	Renault Clio 1,0 TCe 100 Intens	Tesla Model 3 Standard Range Plus	Toyota Corolla TS 1,8 Style
Grundpris, kr	377 800	264 900	186 900	534 760	286 800
ViB:s inköpspris inkl. tillval, kr	399 000	264 900	205 300	552 260*	286 800
Värdeinsparing långteståret, kr/% (1)	101 200/25	66 700/25	93 900/45	73 260/13	96 600/34
Värdeinsparing 3 år/6000 mil, kr/% (1)	172 060/43	92 407/35	110 635/54	206 476/37	111 603/39
Årsskatt, kr/efter 3 år	5811/2999	3312/800	2246/514	360/360	1754/382
Försäkring, kr/år (2)	6276	4572	4632	9564	3816
Vinterhjul 4 st, kr (3)	19 995	12 900	14 500	21 150	17 125
Testförbr., l (kWh)/100 km	5,8	6,3	5,8	19,6	5,2
Bränslekostnad, testår kr (4)	33 165	36 469	33 584	5 114	30 162
Laddavgifter, kr	–	–	–	10 804	–
Energikostnad/mil, kr	8,29	9,12	8,40	3,98**	7,54
Service långtest, kr	0***	8153 (2st)	4 515	0****	7875 (2 st)
Service, kr/mil	0,00	2,04	1,13	0,00	1,97
Serviceintervall, mil/år	3000/2	2000/1	3000/2	1500/1	3000/1
Tvätt, spolarvätska, AdBlue, torkarblad, mm, kr/år	4 411	4 454	4 498	6 616****	4 521
TOTALKOSTNAD teståret, kr	170 859	136 560	157 875	126 875	161 853
MILKOSTNAD teståret	42,71	34,14	39,47	31,72	40,46
MILKOSTNAD 3 år/6 000 mil	49,20	34,61	36,44	47,28	36,67

*Efter miljöbonus. **Inkl. laddavgifter. ***Fri service i 4 000 mil/3 år. ****Inget servicekrav.

****Inkl. hjulinställning à 2616. (1) Enlig Autovista Inter-Globals värdering baserat från Vi Bilägares inköpspris. (2) Folksam bilförsäkring, körsträcka 2 000 mil, i stad typ Västerås. (3) En uppsättning ContiVikingContact7 på alufälg. (4) Baserat på det snittpris långtestslaget betalat för blyfri 95, diesel och el under året. Priserna är 14:43 kr/l (95), 14:41 kr/l (D) respektive 1,53 kr/kWh.

VÄRDEMINSKNING

Lullull faller tungt

► Värdeinsparingen är en dold utgift som inte visar sig förrän det är dags att sälja bilen. En prognos på inbytesvärdet visar att det är relativt välutrustade Clio och Corolla som faller brantast under långtestårets 4000 mil. Men de står sig bättre på lite längre sikt. För BMW och Tesla är förhållandet omvänt. Där finns en hög betalningsvilja för en "ettåring", men två år senare är läget ett annat. Basutrustade Mazda 3 förlorar relativt lite i både kronor och procent.

Bilmodell	Värdefall 1 år/4000 mil kr/%	Värdefall 3 år/6000 mil kr/%
BMW 320d	101 200/25	172 060/43
Mazda 3	66 700/25	92 407/35
Renault Clio	93 900/46	110 635/54
Tesla Model 3	73 260/13	206 476/37
Toyota Corolla	96 600/34	111 603/39

DUBBLA PRISER

Inbytes-/handlarpriser

► En begagnad bil har egentligen två priser. Ett när bilen byts in och ett som begagnatköparen sedan betalar i bilhallen. I tabellen redovisas inbytes- och försäljningspriser (prutat och klart hos bilhandlare).

Beloppen har tagits fram av värderingsinstitutet Autovista Inter-Global AB och gäller om bilarna byts in/köps hos en oberoende återförsäljare. Inom märkeshandeln kan priserna, i båda ändar, ligga 10–15 procent högre.

Bilmodell	Inbytespris/ begköp, kr*	Inbytespris/ begköp kr*
	1 år/4000 mil	3 år/6000 mil
BMW 320d	298/331	227/252
Mazda 3	198/225	172/191
Renault Clio	111/130	95/106
Tesla Model 3	479/515	346/376
Toyota Corolla	190/216	175/194

*i tusen kr.

Elbilar håller värdet i 1–2 år

Vid ett bilköp är skatt, försäkring och delvis även förbrukning förut-sägbara konstanter i ägarkalkylen. Desto svårare är det att bedömma värdefallet framåt i tiden. Vi har låtit Autovista göra två analyser av långtestbilarnas attraktionskraft på begagnatmarknaden – dels hur stor del av värdet som är kvar nu vid långtest-årets slut, dels hur värdet står sig över lite längre tid i 3 år och 6 000 mil.

Införandet av ett bonus/malus-systemet där många modeller med förbränningsmotor betalar en straffskatt de första tre åren ger följd effekter på begagnatmarknaden. Lätt begagnade bilar med bensin/dieselmotor går faktiskt mot ett något bättre andrahandsvärde än tidigare.

– Bonus/Malus styr tjänstebilsåkarna att välja el- eller laddhybrid. Men eftersom skatten sjunker efter år tre kommer många begagnatköpare vara intresserade av diesel och fyrhjulsdraft även i framtiden, förklarar Johan Trus, professionell bilvärderare på Autovista.



Johan Trus.

UTBUDET AV ELBILAR är begränsat just nu och många går på export, vilket håller upp prisbilden. Det är också Tesla Model 3 som behåller värdet bäst efter vår tid med bilen. Vid ett inbyte hos en handlare skulle vi få tillbaka hela 87 procent av nybilsvärdet! Så lite har ingen annan bil förlorat i värde tidigare. Men om bara två år till kan läget vara ett annat.

– Elbilar håller värdet bra de första 1–2 åren men sjunker sedan snabbare än bensin-/dieselmotorer när de är 3–4 år, berättar Trus.

– Under de kommande 2–3 åren kommer många nya elbilar i flera segment. Räckvidden kommer troligtvis att öka i takt med utvecklingen. Det är faktorer som ger ett lägre framtida restvärde trots att de håller värdet bra idag.

Dessutom är Model 3 en sedan, en karosform som generellt inte har så stor efterfrågan i Sverige. Skulle vi behålla vår bilen i 2 år och 2 000 mil ytterligare kommer Tesla att tappat mest av alla i värde räknat i kronor. Vår BMW 320d kommer att förlora något mer i procent, men inte i rena pengar.

HÖGST VÄRDEFALL i förhållande till nybilspriset, både nu och efter 3 år, har Renault Clio. Extrautrustning betalar sig inte på en småbil, men även märkets historia ligger den i fatet.

– Historiskt har Renault många olika kampanjer och rabatter för privatkunder vilket drabbar andrahandsvärdet, förklarar Trus.

Japanska bilar är uppskattade på begagnatmarknaden. Det ger lågt värdefall för både Mazda 3 och Toyota Corolla. Mazdas generösa grundutrustning, som gör att vår bil helt saknar tillval, bidrar till den allra minsta värdeförlusten i årets kvintett. ☹

LÅNGTEST

Totalt har långteststallet samlat ihop intryck från över 16 500 mil under året. Lite kortare än vanligt, något som beror på resbegränsningar och hemmearbete under pandimåret 2020.



»Smidig som en småbil med vägkänsla som en gokart.«

- på verkstad för oljeläckage från drivaxelns reduktionsväxel.

Utöver miljöfördelar ger eldriften oslagbar körsmidighet. Kraften kommer direkt och få bilar upplevs så pigga och alerta som Tesla Model 3. Köregenskaperna håller högsta klass. Mellanklassedanen är smidig som en småbil och har en vägkänsla som en gokart.

”Det är svårt att vara sur på den särskilt länge. En feelgoodbil med dubbla personligheter”, erkänner en chaufför.

Insidan är ljus och luftig med generösa glaspartier. Utan motor i fronten finns det extra gott om plats för resande och dess bagage, men varför finns ingen halvkombi-lucka?

Till bilens nackdelar adderar vi komforten. Stolarna håller god nivå men vägbuller och vindbrus läcker in i kupén. Mest av allt irriterar de plötsliga inbromsningar som spökar i bilens farthållare och i Teslas ”utökade självkörningsfunktion”.

Hur summerar man en bil där dess förtjänster är på en nivå ingen annan varit på tidigare, det dåliga är slarv av sällan skadat slag där den totala milkostnaden för långteståret är lägst trots ett pris över halvmiljonen?

De flesta jurymedlemmar gav Teslan en mittenplats. En jämnhet som resulterar i en andraplats i slutsummeringen.

”En nästan perfekt tjänstebil, men jag skulle aldrig köpa den för egna pengar”, är en kommentar som säger en hel del.

HUR STOR BIL BEHÖVER man egentligen? Nya Renault Clio ställer testlaget inför en filosofisk frågeställning. Den knappt 4,1

meter korta småbilen har under året visat framfötterna som långteststallets allra främsta långfärdsvagn.

”Stadig som en tysk på väg till ölstugan, aldrig svajig som en fransman på väg hem”, står att läsa i ett förarprotokoll.

De traditionella småbilsnackdelarna lyser med sin frånvaro. Fjädringen rör sig snyggt och kontrollerat på knaggliga norrlandsvägar, ljudnivån är behaglig även på motorväg, LED-strålkastarna tillhör de bästa i gänget. Framstolarna känns alldagliga vid en första provsittning men visar sig fungera klanderfritt på långfärd. Det här är en imponerande liten småbil som duger lika bra som smidig cityloppa som sällskap till en resande säljare. Ärligt talat är den faktiskt allra bäst utanför staden.

DEN LILLA ENLITERSMOTORN med turbo ger goda fartresurser genom mellanregistret, men samspelet mellan motor (som

vibrerar tydligt på låga varv), koppling och växellåda imponerar inte. Vi är besvikna på att en bil med Clions yttermått inte är smidigare att manövrera i den redan ryckiga stadstrafiken. Det är emellertid något som man lär sig när man lever med bilen en längre tid, vilket även gäller hanteringen av den något yxiga mediaenheten.

Innerutrymmena håller god nivå för småbilssegmentet. Isofixfäste fram underlättar småbarnslivet och bagaget med justerbart lastgolv sväljer det man förväntar sig. Att baksätet saknar kupébelysning är en irriterande besparingsåtgärd som givit upphov till grova kraftuttryck som ej går att citera här.

Plåster på sårerna är fem års nybilsgaranti som ger köparen extra trygghet mot oförutsedda verkstadsutgifter.

Små anmärkningar och stundtals förvånansvärt stora förtjänster gör att Vi Bilägare korar Renault Clio till Årets Långtestbil 2020! 🏆

KROCKSÄKERHET

Hög säkerhet oavsett storlek

► Årets kvintett erbjuder högsta möjliga säkerhetsnivå och det gäller inte bara de största modellerna. Faktum är att allra bäst krockskydd för vuxna erbjuder Mazda 3 som kammar hem betyget 98 % i EuroNCAP:s krocktester. Den enda bilen som fått högre resultat än så länge är dess ”storebror” Mazda CX-30 som når 99 %. Tesla Model 3 får ett extra högt betyg gällande förarstödsystem tack vare bra samverkan mellan människa och bil. Övriga hade ej tillräckligt tydliga varningssignaler för filhållningssystemet.

Bilmodell	BMW 3-serie	Mazda 3	Renault Clio	Tesla Model 3	Toyota Corolla
TOTALBETYG	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Vuxenskydd	97 %	98 %	96 %	96 %	95 %
Barnsäkerhet	87 %	87 %	89 %	86 %	84 %
Oskyddade trafikanter	87 %	81 %	72 %	74 %	86 %
Förarstödsystem	76 %	73 %	75 %	94 %	77 %
Pisksnärtskydd, fr/b	bra/	bra/	bra/	bra/	bra/
	bra	bra	bra	bra	bra
Automatisk nödbroms (AEB)	standard	standard	standard	standard	standard
Betyg AEB city/landsväg	bra/bra	bra/bra	bra/bra	bra/bra	bra/bra

FAKTA SÅ BARNSÄKRA ÄR LÅNGTESTBILARNA

Tesla har svårt att nödbromsa för barn

► Det är förhållandevis små skillnader i säkerhetshöjande utrustning för barn mellan årets långtestbilar. Mycket beror på barnens ålder. Toyotas baksäte ger begränsningar i placering av bakåtvända bilbarnstolar för familjer med små barn. För större barn saknar BMW justerbar bälteshöjd i framsätet.

Bäst utrustning hittar vi i Tesla Model 3 och Mazda 3. Men medan Tesla klarar sig sämst i barnronderna hos krocksäkerhetsinstitutet EuroNCAP är Mazda 3 allra bäst i gänget. Det gör att vi korar Mazda 3 till den säkraste långtestbilen för barn, trots att elhissen till passagerardörren fram saknar klämskydd.

	BMW	Mazda	Renault	Tesla	Toyota
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja	ja	ja
Urkopplingsbar krockkudde	ja, nyckel	ja, nyckel	ja, vred	ja, knapp	ja, nyckel
Höj- och sänkbar pass.stol fram	ja	ja	ja (2)	ja	ja
Justerbar bälteshöjd pass. fram	nej	ja	ja	ja	ja
Isofixfästen fr/b	nej/ja	nej/ja	ja/ja	nej/ja	nej/ja
Barnstolsöglor fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Klämskydd, fönsterhissar fr/b	ja/ja	nej/ja	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Bakåtvänd barnstol bak	ja	ja	hö. sittplats	ja	hö. sittplats
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	nej	nej	ja	nej
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	ja	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja	ja	ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja	ja	ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej	nej	nej
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej	nej	nej
Backkamera	11 600 kr (1)	ja	4 900 kr	ja	ja (3)
Krocktest EuroNCAP	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Barnsäkerhet	87%	87%	89%	86%	84%
Totalpoäng, barnsäkerhet	42,8 p	43,0 p	43,7 p	42,3 p	41,6 p
Frontkollision, barn 6 och 10 år	15,8 p	16,0 p	15,7 p	15,3 p	15,6 p
Sidokollision, barn 6 och 10 år	8,0 p	8,0 p	8,0 p	8,0 p	8,0 p
Säkerhetsfunktioner	7,0 p	7,0 p	8,0 p	7,0 p	6,0 p
Montering av barnstol	12,0 p	12,0 p	12,0 p	12,0 p	12,0 p
Nödbroms, utspringande barn	bra	bra	tveksamt	tveksamt	bra
ViB:s barnbetyg	3	3	3	3	3

(1) I paket med p-sensorer fram/bak samt automatisk parkeringsassistent. (2) Ingår i utrustningsnivå "Intens". (3) Från utrustningsnivå "Active" och uppåt.

GARANTIPAKET

Renault ger 5 år

► BMW är snålast med nybilsgarantin, bara 2 år. Detta medan Renault ger 5 år. Tesla är också relativt generös med 4 års nybilsgaranti och en batterigaranti (att kapaciteten håller sig över 70 % upp till 8 år/16 000 mil) för vår Standard Range (8 år/ 19 200 mil för Long Range med större batteri).

Bilmodell	Garantier, år*
BMW 3-serie	2/-/3/12/3/5
Mazda 3	3**/-/3/12/3/3
Renault Clio	5/-/3/12/3/5
Tesla Model 3	4/8/3/12/4/4
Toyota Corolla	3/-/3/12/3/3

*Nybil, batteri, vagnskada, rost, lack, väg-assistans. **3 år nybil med 7 års förlängd "komponentgaranti" (ej sliddelar).

KUPÉBULLER dB(A)

Stora skillnader i ljud

► Nya BMW 3-serie har tagit ett stort komfortsteg framåt – framförallt kupébullen. Ett lågfrekvent och uttröttande väg ljud ger sämst ljudkomfort i Corolla. Tesla har buller-dämpande däck men upplevs ändå "småbils-burkig" och oisolerad med flera påtagliga ljudkällor. Clio är behaglig för öronen.

Bilmodell	Buller (fin) 110 km/tim, dB(A)	Buller (grov) 110 km/tim, dB(A)
BMW 320d	69	75
Mazda 3	73	78
Renault Clio	72	76
Tesla Model 3	71	76
Toyota Corolla	73	79

Tesla och Renault har svårt att nödbromsa för utspringande barn.



Inget klämskydd på passagerardörrens elhiss i Mazdan. Ajajaj!



LÅNGTEST



Lågt bensinpris höll nere soppakostnaden. Ändå kostade Mazdan 9,12 kr/mil i bränsleutlägg.



Teslas egna snabbnätverk uppskattas. Av årets 269 laddningar var hela 129 publika betalladdningar. Totalt betalade vi 2,70 kr/mil i laddavgifter.

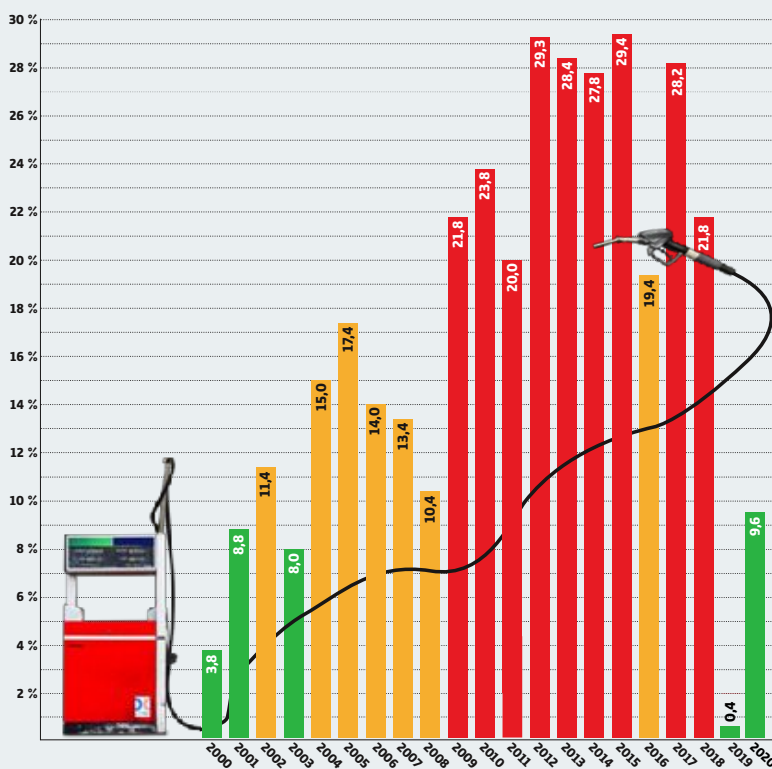
VERKLIG FÖRBRUKNING/DEKLARATIONEN

Hybriden håller vad den lovar

► Det här blev det andra långteståret där bilarnas deklarerade förbrukning anges i den tuffare WLTP-körcykeln. Innan var det NEDC-cykeln som gällde med stora gråzoner och låga hastigheter i körproven som gjorde att bilarna ofta drog över 20 % mer än utlovat. Trots WLTP-reglerna får årets långteststall bara knappt godkänt i hur nära "broschyrsiffran" vi kommer i verkligheten. Överförbrukningen totalt för förbränningsmotorerna är 9,6 %. Närmast att infria sitt löfte är hybriden Toyota Corolla med en överförbrukning på 6,6 %. Vår eldrivna Tesla Model 3 är inte med i denna jämförelse då elbilens förbrukning påverkas mycket av laddbeteendet, där förusterna blir stora om man exempelvis ofta laddar fullt.

Färgerna i diagrammet betyder:

■ = Godkänt (0–10 %) ■ = Mindre bra (11–19 %) ■ = Underkänt (20 % och däröver)



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Hybriden imponerar

► Corollas hybriddrivlina blev snålast av alla under året. Sedan är det förhållandevis jämt mellan 320d, Clio och Mazda trots olika bilstorlekar och förbränningstekniker.

Bilmodell	ViB:s förbr.	Dekl. förbr.*	Skilnad i %
BMW 320d (d)	5,8	5,2	+10,7
Mazda 3 (b)	6,3	5,8	+8,9
Renault Clio (b)	5,8	5,2	+11,9
Tesla Model 3 (el)	19,6	14,9	+31,7
Toyota Corolla (hb)	5,2	4,9	+6,6

LÅNGTESTSTALLET 2000–2020

2000: Fiat Multipla, Opel Zafira, Mazda Premacy, Toyota Yaris Verso, Skoda Fabia, Volvo V70.

2001: Audi A2, Chrysler PT Cruiser, Ford Mondeo, Toyota Prius I, Volvo S60.

2002: Citroën C5, Jaguar X-Type, Mini Cooper, Renault Laguna, Toyota Avensis Verso.

2003: Mazda 6, Nissan Primera, Opel Vectra, Saab 9-3, Volvo XC90.

2004: Daewoo Nubira, Opel Meriva, Toyota Prius II, VW Golf, Volvo S40.

2005: Citroën C4, Mercedes A-klass, Opel Astra, Peugeot 407, Skoda Octavia.

2006: Peugeot 1007, Renault Modus, Saab 9-3 kombi, VW Passat, Volvo V50.

2007: Citroën C4 Picasso, Ford S-Max, Kia Ceed, Skoda Roomster, Volvo C30.

2008: Audi A4, Ford Mondeo, Peugeot 308, Subaru Impreza, Volvo V70.

2009: Ford Fiesta, Honda Jazz, Renault Megane, VW Golf, Volvo XC60.

2010: Kia Venga, Opel Astra, Peugeot 3008, Skoda Yeti, VW Polo.

2011: Dacia Duster, Ford C-Max, Opel Meriva, Saab 9-5, Volvo V60.

2012: BMW i3, Hyundai i40, Mercedes B-klass, Opel Ampera, VW Up.

2013: Honda CR-V, Kia Ceed, Mazda 6, VW Golf, Volvo V40.

2014: BMW i3, Peugeot 308, Skoda Octavia, Suzuki SX4 S-Cross, Toyota Auris HSD.

2015: Citroën Cactus, Ford Mondeo, Nissan Qashqai, Skoda Fabia, VW Passat.

2016: Audi A4, Mazda MX-5, Opel Astra, Subaru Levorg, Toyota Avensis.

2017: Kia Niro, Peugeot 3008, Suzuki Ignis, Volkswagen Tiguan, Volvo V90.

2018: Kia Optima Plug-in, Opel Insignia, Skoda Karoq, Volkswagen Polo, Volvo XC40.

2019: Audi A6, Dacia Duster, Ford Focus, Hyundai Kona Electric, Volvo V60.