

# SÄRTRYCK UR VI BILÄGARE NR 15 2020

# Vi Bilägare

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING

NR 15 ■ 17 NOVEMBER ■ 2020 ■ 69 KRONOR ■ 79 NOK

WWW.VIBILAGARE.SE

**TEST**

# SMÅBILAR

● Honda Jazz ● Opel Corsa ● Suzuki Swift ● Toyota Yaris





**TEST**

**Honda  
Jazz**

**Opel  
Corsa**

**Suzuki  
Swift**

**Toyota  
Yaris**



**Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020**





# SMÅBILAR PÅ RÄTT KURS

Färska småttingarna Honda Jazz, Opel Corsa och Toyota Yaris mäter sig mot nysminkade Suzuki Swift. Hur bra är 2020 års småbilar? Duger de till mer än förortspendling, förskoletaxi och shoppingrundor?

TEXT: ANDERS HELGESSON FOTO: SIMON HAMELIUS

**Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020**





1



2



3



4

1. Yaris har riktig vindrutedisplay, som utöver hastighet visar förbrukningsinformation och förarstödsystem, vilket telefonnummer som ringer samt navigationsanvisningar. 2. I Swift är justerbar ratt i djupled tillval (Inclusive-paket, 12 000 kr). 3. Sidrockkudde mellan förare och passagerare finns i Honda Jazz. En funktion som lär bli vanlig tack vare Euro-Ncaps nya mätmetoder. 4. Corsa har LED-strålkastare med adaptiv ljusbild.

Småbilen har behandlats tämligen styvmoderligt av svenska bilköpare. Sveriges bäst säljande småbil 2020 heter Toyota Yaris och ligger på en 14 plats i registreringsstatistiken. Närmsta klasskamrat, Renault Clio, hittar vi först på 32:a plats.

Varför detta kompakta motstånd mot småbilar? Det traditionella svaret brukar vara landets långa avstånd, den inhemska bilindustrin och en hög säkerhetsmedvetenhet. Men idag finns också en annan förklaring. Småbilsbaserade suvar. När den tidigare storsäljaren VW Polo har halkat ned till registreringsstatistikens 43:e plats har Polobaserade T-Cross avancerat till 13:e plats.

**ÄR DET I** någon bilklass där ekonomi är avgörande är det i den prispresade småbilsklassen. "Låga" inköpspriser innebär att vare sparad tusenlapp märks på milkostnaden. Med en prislapp på 182 900 kronor bäddar nyligen uppdaterade Suzuki Swift 1,2 Hybrid för en ekonomisk jordskredsseger. Prisgapet upp till testets dyraste bil är hissnande 82 000 kronor. Testbilen har utrustningsnivå "Select". Då ingår bland annat luftkonditionering, backka-

mera, parkeringssensorer bak och röststyrning. Vill man spara 15 000 kronor väljer man Swift i "Comfort" utförandet. Oavsett utrustningsnivå kommer Swift med en 1,2-liters bensinmotor på 83 hästkrafter och 385 centimeter kaross.

Toyota är generösare med karossplåten, plus nio centimeter, och erbjuder två motoralternativ. Valet står mellan en trecylindrig pjäs på 125 hästkrafter eller testbilens hybriddrivlina på 116 hästkrafter. Grundversionen Yaris "Active" lämnar nybilshallen från 177 900 kronor. Testbilen i Premier Edition kostar 235 900 kronor, men då har bilen i princip all utrustning som är möjligt att stoppa in i Yaris. Exempelvis tvåzons klimatanläggning, vindrutedisplay, eluppvärmd ratt, nyckellöst insteg och backkamera.

Honda Jazz Hybrid kommer med en fyrcylindrig bensinmotor på 1,5 liter och 109 hästkrafter. Grundversionen börjar på 234 500 kronor, testobjektet är topputrustade Jazz Executive för 262 000 kronor. Då ingår en kaross på 404 centimeter, delklädsel, extra USB-uttag, backkamera och uppkopplade tjänster. Bra andrahandsvärde, rimliga servicekostnader och en

## Corsa fått ett sämre rostskydd, men aluminiumhuv i den här klassen är ovanligt.»

årsskatt på strax under 1100 kronor håller milkostnaden i schack.

Opel är med 406 centimeter längsta bil i testet och det tar man betalt för. Testade toppversionen, Corsa GSI P130, går loss på 264 900 kronor. Då ingår sportstolar, nyckellöst insteg, klimatanläggning och parkeringssensorer fram och bak. Corsa bedöms få det procentuellt sett lägsta andrahandsvärdet. Efter tre år och 6 000 mil har den tappat 57 procent av nybilsvärdet. Motsvarande siffra för Yaris och Jazz är måttliga 45 procent. Hög fordonsskatt och bränslenotat ger Corsa testets högsta milkostnad, 39,47 kr/mil. Det är över tio kronor mer per mil jämfört med ekonomiska Swift.

När det här skrivs i början av

november har Opel en rikstäckande kampanj där man rabatterar Corsa GSI med 64 000 kronor (ca 24%). En sådan kraftig rabatt sänker milkostnaden över 10 kr/mil. Rimligt sa Bill. Fyndläge sa Bull.

**INNAN VI GER OSS** ut på test-slingorna inspekteras bilarna av Rostskyddsmedot AB:s rostskyddsexpert Thomas Widström.

– Alla fyra har uppenbara brister i rostskyddet. Dåligt tätade skarvar, bristande vaxbehandlingar i dörrar och balkar är ett genomgående tema. Jämfört med tidigare generation har Corsa fått ett sämre rostskydd, men aluminiumhuv i den här klassen är ovanligt. Honda står och väger mellan ett och två i betyg men med

4

Stockholms lokaltrafik (SL) har fyra pendelbåttlinjer. Djurgården 9 är en av båtarna. Tanken med pendelbåtttrafiken är att korta restiderna och avlasta vägarna.



Småttingarna lämnar staden till förmån för E18. Jazz Corsa och Yaris trivs riktigt bra, Swift vill helst stanna kvar i stadsmyllret. Här passerar dubbelbron över Ekolsundsviken. Den 510 meter långa norra bron, av Trafikverket kallad C339, är den yngre av de två och unik då det var första gången man använde stålrör för att pågrunda för brostöden. Bron invigdes hösten 1992 och används dagligen av tusentals pendlare från Stockholms norra förorter, Enköping och Västerås.



## Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020





1. Trådlös laddning av mobiltelefon är praktiskt och bekvämt. Opel har framtidssäkrat Corsa med en laddplatta som duger även när telefonen närmar sig A4-storlek. 2. Swift har trummor bak. Klokt beslut på en så lätt bil. 3. Automatiskt helljus och rattvärme i Yaris. Högreglering av LED-strålkastaren får föraren göra. 4. "Magic seats". Med baksätets sittdyna uppfälld är det inga problem att transportera vare sig utemöbler eller konbanans osjunga hjältar stående.

## »Så länge man inte 'ger benet' och motorerna rusar upp i varv märker man inte mycket av den mekaniska dansen.«

tanke på priset kan man förvänta sig mer. Det blir en etta.

**YARIS HINNER** rulla upp för tre av de fyra ramperna ur redaktionsgaraget innan förbränningsmotorn startar.

Det är första gången Toyota använder en trecylindrig motor i kombination med hybriddrift. Själva hybridtekniken är i stort sett densamma idag som för första generationens Prius. En planetväxel (CVT-växellåda) länkar samman elmotor, förbränningsmotor och generator.

Honda har valt en annan väg. Den fyrcylindriga förbränningsmotorn har försetts med en kraftig generator och elmotor. Systemeffekten är 109 hästkrafter. Någon växellåda i den traditionella meningen finns inte. Elmotorn är kopplad till drivhjul via reduktionsväxel. En hydraulisk koppling gör att förbränningsmotorn kan kopplas in på samma axel. Utväxlingen är fast och justerad för att ge energieffektiv körning i lands- och motorvägstempo. I lägre hastigheter används förbränningsmotorn för att alstra ström till elmotorn och vid behov ladda högspännings-

batteriet. När det behövs mer kraft, exempelvis vid omkörning, frikopplas motorn för att generera maximalt med ström till elmotorn.

Så länge man inte "ger benet" och motorerna rusar upp i varv märker man inte mycket av den mekaniska dansen. Testlaget menar att Hondas drivlina är väl så förfinad som Toyotas.

Suzukis hybridlösning är mer basal. En kraftig startmotor/generator skjuter till 50 Nm under start och acceleration. Låg testförbrukning visar att tekniken tjänar den 982 kilo lätta bilen väl. Swift drar 0,1 l/100 km mindre än Jazz. Den femväxlade lådan är en trevlig bekantskap om än med ett något snävt kopplingsspel. Trots elknuff blir det lätt tjuvstopp vid trafikljusen. Steglös automatlåda är tillval. Utanför stadskärnan blir de 83 hästkrafterna surriga. Testlaget ser det som en petitess jämfört med det veritabla däckdånet. Ljudet är så besvärande att en redaktionsmedlem tvingades till paus i redaktionsgaraget för att vila öronen under en resa mellan Nyköping och Uppsala (ca 16 mil). På slät asfalt blir

Swift mindre brutal, men i jämförelse är Jazz lyxbilstyst. Corsa och Yaris ligger något steg efter även om den sistnämnda i kraft av hybridtekniken är tystare i låga farter.

**I CORSA TJÄNSTGÖR** PSA-koncernens trecylindriga bensinmotor på 130 hästkrafter och 230 Nm. Den åttaväxlade automatlådan växlar smidigt men vid krypkörning och finmanövrering finns en tvekan från gaspådrag till det att bilen reagerar.

Under testet fick Corsa en snittförbrukning av 5,6 l/100 km. Törstigast i kvartetten, men sett till bränslekostnad över ett

år skiljer det måttliga 2 830 kronor till bränslesnåla Yaris.

Fjädringssträckan bjuder på femtio nyanser av tjälskott, vägskarvar och asfaltslappningar. Jazz flyter fram med mjuka lugna rörelser. Bitvis känns den mer som en Golfklassare än småbil. Enda egentliga anmärkningen är något stum retur-fjädring vid vresigare gupp. Bra styrkänsla, men Jazz saknar storebror Civics skärpa. Corsa rör sig med bestämda och kontrollerade fjädringsrörelser. Ju fortare det går, ju bättre arbetar fjädringen. Riktningstabiliteten på motorväg är utmärkt.

Yaris mjuka fjädersättning hanterar ojämnheterna bra men

### ÄGARNAS TYCKER

I årets AutoIndex placerade sig

Honda 2:a, Toyota 3:a, Suzuki på 19:e och Opel på 22:a plats av 23 märken när svenska bilägare får tycka till om sitt bilinnehav.

I kategorin "Bilen", där köregenskaper, kvalitet och kostnader är avgörande, slutade Honda 2:a, Toyota 6:a, Suzuki 11:a och Opel på 18:e

plats. Honda får poäng för bränsleförbrukning, låga servicekostnader och kvaliteten på fordonet. För fjärde året i rad rankas märkets verkstäder högst, därefter följer Toyota (2), Suzuki (18) och Opel (19). Honda och Toyota ägarna har högt förtroende för sin verkstad. Suzuki och Opels svaga resultat beror till viss del på verkstädernas oförmåga att hålla den överenskomna tiden för service.





## HONDA JAZZ EXECUTIVE 1,5 I-MMD HYBRID

**GRUNDPRIS:** 262 000 kr  
**MILKOSTNAD:** 32,04 kr  
**KÖRKÄNSLA:** ●●●●●  
**EKONOMI:** ●●●●●  
**KOMFORT:** ●●●●●  
**SÄKERHET:** ●●●●●  
**MILJÖ:** ●●●●●

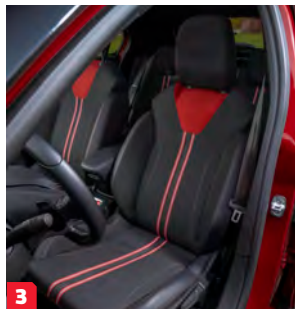


1. Tydlig hastighetsmätare! Stapeln längst till vänster visar högspänningsbatteriets laddning.
2. Høgt placerad mugghållare precis framför friskluftsutblåset. Kupétemperaturen avgör om det blir varm eller kall dryck...
3. Ibland är baksidan av stolen mer intressant än framsidan. Fiffig mobilhållare i Jazz. Nackstödet kan justeras i djupled, en testexklusiv funktion.
4. En inblick i hur förbrännings- och elmotor arbetar. Kugghjulet mellan axlarna visar när förbränningsmotorn är inkopplad mot drivhjulen. Den gröna växten är en poängräkningsfunktion för energieffektivt körning.



## OPEL CORSA GSI P130 AUT.

**GRUNDPRIS:** 264 900 kr  
**MILKOSTNAD:** 39,47 kr  
**KÖRKÄNSLA:** ●●●●●  
**EKONOMI:** ●●●●●  
**KOMFORT:** ●●●●●  
**SÄKERHET:** ●●●●●  
**MILJÖ:** ●●●●●



1. Rediga analoga mätartavlor utan krusiduller, färdatorn är inte lika generös med informationen som i föregående generations Corsa.
2. En bekant växelväljare. Koncernmamma Peugeot hälsar.
3. Opels sportstolar passar inte alla, men visst är de snygga? Med komfortstol får passageraren höj- och sänkbar stol.
4. Fysiska vred till klimatanläggningen uppskattas, men för att rikta luftströmmarna behöver man använda pekskärmen. Två värmevred trots att det bara är en temperaturzon. Uppenbar risk för förvirring och osämja mellan förare och passagerare...



## SUZUKI SWIFT SELECT 1,2 HYBRID

**GRUNDPRIS:** 182 900 kr  
**MILKOSTNAD:** 28,19 kr  
**KÖRKÄNSLA:** ●●●●●  
**EKONOMI:** ●●●●●  
**KOMFORT:** ●●●●●  
**SÄKERHET:** ●●●●●  
**MILJÖ:** ●●●●●

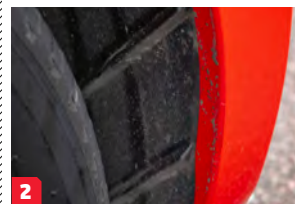


1. Tydliga analoga mätare även i Swift. Färdatorn visar diagram över vridmoment och effekt. Det orange dekorbandet binder ihop och omsluter hastighetsmätare och varvtalsräknare i ett behagligt ljus.
2. Fönsterverv är en utrotningsshotad art, så även i Swift. Elhis-sar bak kommer med den högre utrustningsnivån "Inclusive".
3. Ovanligt höga nackstöd. Svart textil är enda klädselalternativet. Endast förarstolen kan höjas och sänkas.
4. Förbränningsmotor, elmotor och batteri. Kan det bli tydligare? Här assisterar elmotorn förbränningsmotorn.



## TOYOTA YARIS PREMIERE EDIT. 1,5 HSD

**GRUNDPRIS:** 235 900 kr  
**MILKOSTNAD:** 30,52 kr  
**KÖRKÄNSLA:** ●●●●●  
**EKONOMI:** ●●●●●  
**KOMFORT:** ●●●●●  
**SÄKERHET:** ●●●●●  
**MILJÖ:** ●●●●●



1. Här är det digitalt som gäller. Färdatorns display är liten med bitvis otydliga symboler, att navigera runt i inställningarna ger en hel del initiala feltryck.
2. Det är detaljerna som gör det. Exakt vilken funktion de små hjulhusvingarna har lär bara kunna förklaras av en diplomingenjör från Osaka. Vi gissar att de på ett eller annat sätt påverkar luftströmmen i hjulhuset.
3. Stolen är klädd i tyg/läderkombinationen "Tokyo Fusion stitching".
4. Den diminutiva storleken till trots; färdatorns basala funktioner är tydliga. Här bidrar elmotorn till framdrivningen.

»»

# Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020





1



2



3



4

1. Honda Jazz går tryggt och är konsekvent i sitt uppträdande. 2. Opel bromsar resolut men är lättkörd genom hela manövern. 3. Swift går som en dröm. Bakaxeln är injusterad för viss medstyrning och klarar cirka 76 km/tim. Det är 3-4 km/tim över konkurrenterna. 4. Yaris har bekymmer. Bakvagnen fortsätter att bryta ut i sladd. ESP-ingreppet är tafatt. För att Yaris ska klara konbanan krävs max styrutslag. Så får inte en familjebil bete sig.

## »Yaris kraftigt överstyrd beteende är inte acceptabelt i en modern personbil med antisladdsystem.«

när fjädringen sätts på tuffare prov upplever en del förare att den är i mjukaste laget. Eller som det stod i ett testprotokoll: "Högre hastighet kombinerat med tjälskott och chassit visar tydliga aladådrag." Men Yaris klarar trots allt tempohöjningen bättre än Swift. Stora ojämnheter och bilen börjar gå småbils-knixigt. Men körglädjen är det inget fel på. Både Yaris och Swift är lätt i steget med småbils-skul styrrespons.

**KONBANANS 18** koner placeras ut, bilarna lastas med sand-säckar och testpersonal. Corsa är först ut. Med ett resolut och välavvägt bromsning tar antisladdsystemet ned hastigheten effektivt och bilen rinner genom konfällan med god kontroll. Strax över 70 km/tim nås bilens gräns. Corsa understyr in i det fiktiva mötande körfältet. Ett förutsägbart, konsekvent

och tryggt beteende. Honda Jazz mjuka fjädring ger en hel del karoskrängning men även Jazz går lugnt och konsekvent genom konfällan utan överraskningar eller hyss när vi successivt höjer hastigheten till det att bilen understyr ur banan. Precis så som en familjebil ska reagera vid undanmanöver. Sen är det Yaris tur.

Vi börjar i en hastighet som lämnat testkonkurrenterna oberörda – 60 km/tim. När Yaris har undvikit den fiktiva älgen/barnet/cyklisten och ska tillbaka "på rätt sida vägen" finns det redan i denna låga hastighet en tendens till att bakvagnen vill bryta ut i sladd. När hastigheten höjs förstärks beteendet. Strax över 70 km/tim krävs fullt motstyr för att kontrollera sladden. I en verklig trafiksituation riskerar bilen att antingen köra av vägen eller gå med sidan in mot mötande

trafik. För att ge föraren mer kontroll över situationen behöver antisladdsystemet ta ned hastigheten och begränsa sladden. Yaris kraftigt överstyrd beteende är inte acceptabelt i en modern personbil med antisladdsystem.

Än så länge går det bara att spekulera i hur Yaris hade hanterat undanmanövern på vinterväg. Det vi kan konstatera är att sämre grepp minskar förarens marginaler att kontrollera och häva en sladd.

**SUZUKIS INREDNING** är en resa bakåt i tiden. Hårdplast högt och lågt men instrumentpanelens rejäla fysiska knappar och vred ger oklanderlig ergonomi. Att ratten inte kan justeras i djupled är svagt. Swift är utrustad med dödvinkelvarning, vingelvarning, varning för korsande trafik (vid backning), skyltavläsning och trötthetsvarning. Knappsatsen till flera av förarstödsystemen sitter skymda i höjd med vänster knä. Att passagerarstolen inte går att höja eller sänka är mer eller mindre legio i klassen. Funktionen finns att få i Opel, men inte i kombination med GSI-utförande.

Testlaget kommer inte riktigt överens med Opelstolen, några klagar på för lång (!) dyna,

någon menar att ryggstödet är utformat för en dromedar medan andra sitter alldeles förträffligt i den fasta stolen. Att fotstödet är för litet och vredet alldeles för trångt till, var vi överens om.

Suzukistolen får anmärkningar för att ha en kort och mjuk dyna. Honda och Toyotas stolar gillas av samtliga. Redan efter 600 mil är Hondaklädseln synligt nött. Hur kommer den att se ut när tidens tand fått tugga i några år?

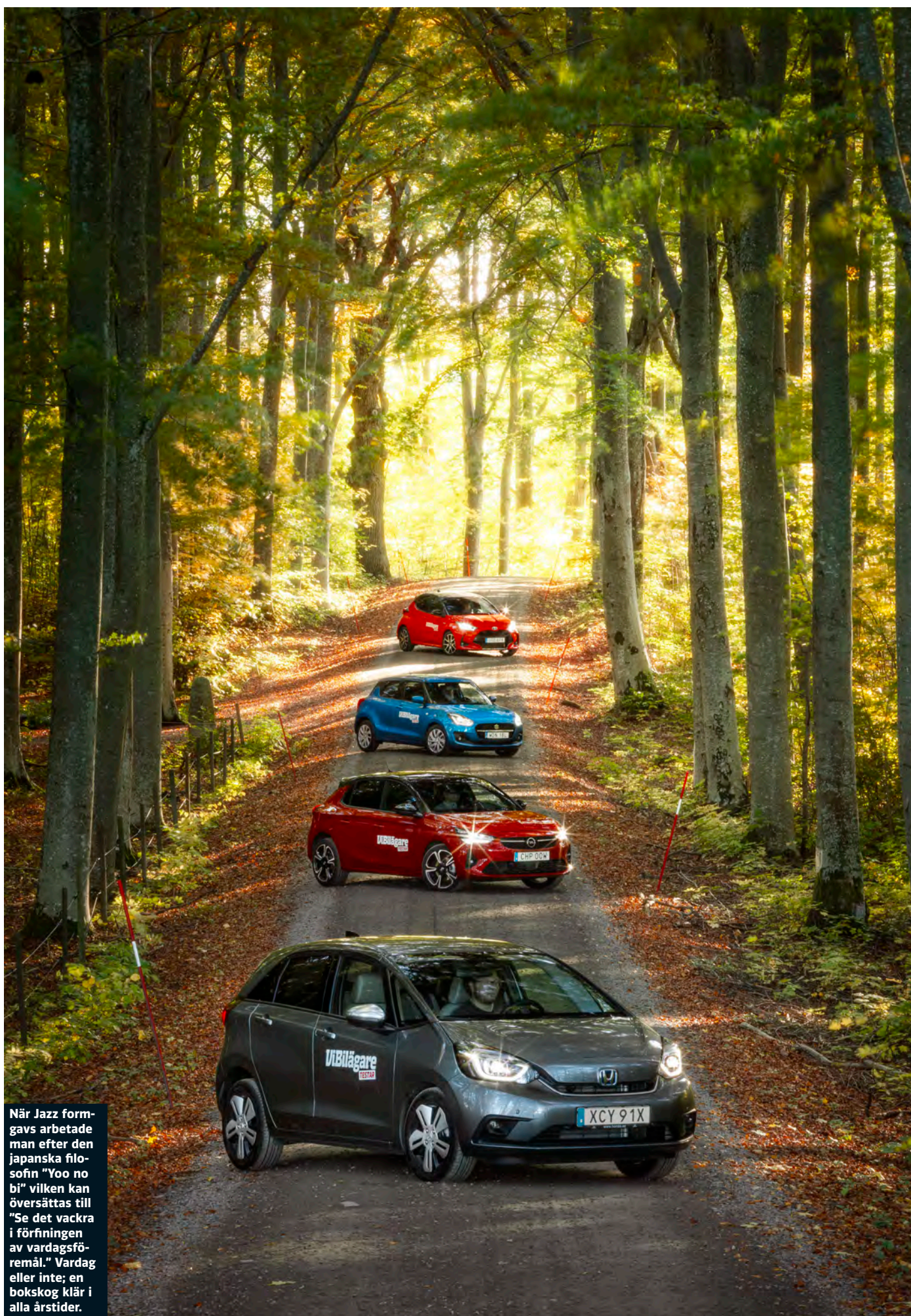
En säkerhetsfinns vi räknar att se hos fler tillverkare är den extra sidokrockkudde som placerats mellan stolarna i Honda och Toyota. Vid en sidokrock ska den hindra förare och passagerare att slå i varandra.

Yaris kupé är dystert svart men formgivningen gör att den upplevs bredare och rymligare än vad den faktiskt är. Instrumentpanelen är delvis vadderad, textilkädda dörrsidor och diskret bakgrundsbelysning av dörrhandtagen höjer mysfaktorn. Plus för många och genomtänkta förvaringsfack.

I förhållande till de murriga konkurrenterna är Jazz som en rymdkapsel från Star Wars. Stora glasytor ljusa materialval, modern instrumentpanel

&gt;&gt;&gt;





När Jazz form-gavs arbetade man efter den japanska filosofin "Yoo no bi" vilken kan översättas till "Se det vackra i förfiningen av vardagsföremål." Vardag eller inte; en bokskog klär i alla årstider.



## Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020





HONDA

Tvåekrad ratt har blivit högsta mode 2020. I Jazz är den eluppvärmd. Tydliga knappar och vred. Dubbla handskfack är inte så tokigt.



OPEL

Corsa har breda A-stolpar som skymmer sikten snett framåt. Handskfacket är enormt rymligt och har en skärning som skapar extra rymd för benen.



SUZUKI

Redigt och lite gammaldags, men rattan är knappintensiv. Under temperaturvreden finns en spak för mekanisk återcirkulation.



TOYOTA

Högt placerade och lättillgängliga fönsterhissar, extra förvaringsfack på instrumentpanelen, mätartavlor som Minioner och två-zonsklimat. Prydligt.



Bekvämt låg inre lasttröskel, med en iläggsskiva hade den eliminerats helt med ett helt plant lastgolv som positiv bieffekt. Svag belysning men en extra lampa i ovankant av bakluckan finns som tillval. Bakluckans öppningsvinkel är sådan att luckan fungerar som "paraply" vid i- och urlastning.



Likt testkonkurrenterna 60/40 delning av ryggstödet. Lastytan blir inte plan, men nackstöden kan dras ut för en flackare vinkel. Bakluckan öppnar så högt att nederkanten är i linje med stötfångaren. För att den som lastar inte ska smutsa ned sig på låsbygeln skyddas bygeln av ett lock. Omtänksamt.



När var det nu butiken öppnade? Swift har en extremt hög inre lasttröskel. Det är ett enkelt och vikeffektivt sätt att förbättra krocksäkerheten. Att lyfta en tung matkasse över den 25 centimeter höga tröskeln är ett effektivt sätt att få ryggskott. Swift saknar lastsäkringsöglor, men krok för kassen finns.



Yaris och Jazz fäster hatthyllorna/insynsskydden i metallkrokar. En obetydlig detalj men risken för att de skulle gå av eller skadas vid överambitiös packning är minimal. Swift och Corsa har fästen i plast. Stötfångaren är bred och repkänslig, ett slitskydd av plast eller metall kostar ca 1700 kronor.

## »Påminner den inte om en olycklig elefantunge...«

med vadderade vita ytor. Tunna A-stolpar och rejäla sidospeglar ger svårslagen runtomsikt, dessutom är dödavinkelvarning, parkeringssensorer och backningskamera standard.

Vid stadskörning är det Swift som i kraft av snäv vändcirkel är närmast Jazz i körsmidighet. Corsa och Yaris är inga Hef-

faklumpar, men breda C-stolpar stör sikten snett bakåt.

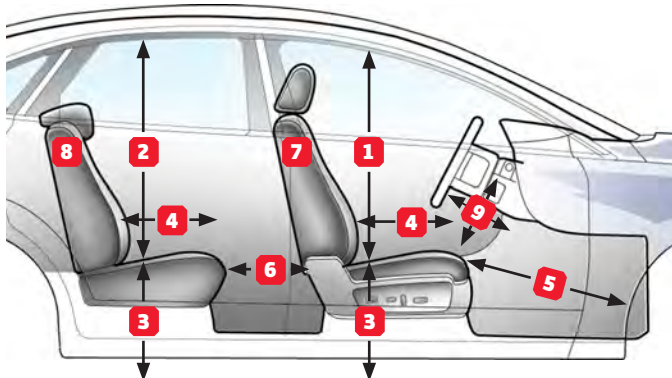
Honda säger att Jazz ska påminna om 1990-tals föregångaren Logo. Det kanske den gör men det är något med de små hjulen och den grå färgen. Påminner den inte om en olycklig elefantunge där snabeln inte vuxit till sig? Testchauf-

för Christian Ellmark har en poäng. Den grå färgen ger inte den höga och visuellt smala karossen några komplimanger, men raka karosslinjer har en uppenbar fördel. Volym. Utan att fälla baksätet sväljer Jazz sex läskbackar med mindre justeringar i plastpanelerna hade det gått in ytterligare två. Med fällt

baksäte ryms totalt 32 backar. Det är 12 backar fler än testets blygsammaste lastare Toyota Yaris. Baksätets dyna kan vikas upp mot ryggstödet, smidigt om man har behov av att flytta en mindre cykel, växt eller annat skrymmande gods. Lastningen underlättas av att bakdörarna öppnar i nära 90 grader. »»



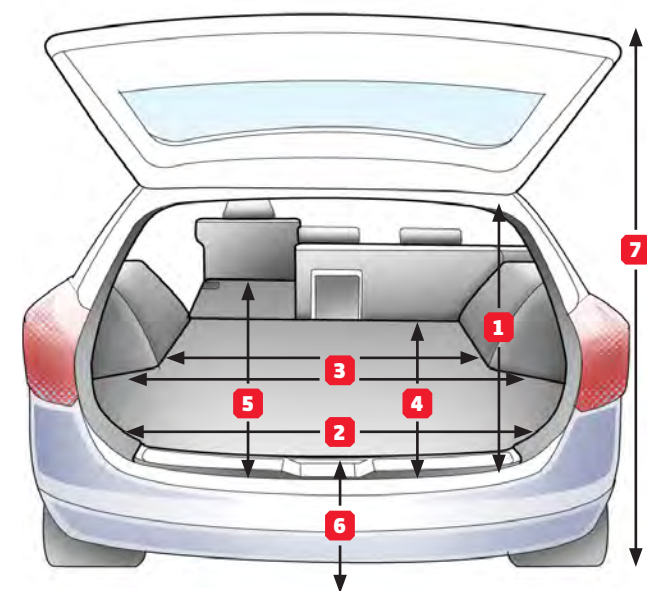
## KUPÉMÅTT



| Mått, cm                     | Honda   | Opel    | Suzuki | Toyota  |
|------------------------------|---------|---------|--------|---------|
| 1. Takhöjd fram              | 101-94  | 96-87   | 101-93 | 98-90   |
| 2. Takhöjd bak               | 92      | 91      | 93     | 90      |
| 3. Sitt höjd fram/bak        | 45/55   | 43/48   | 47/52  | 46/52   |
| 4. Sittdynans längd fram/bak | 51/48   | 53/46   | 49/48  | 50/46   |
| 5. Benutrymme fram           | 38-57   | 38-61   | 36-59  | 35-59   |
| 6. Benutrymme bak            | 45-22   | 30-7    | 39-13  | 36-8    |
| 7. Kupébredd fram            | 139     | 135     | 133    | 132     |
| 8. Kupébredd bak             | 127     | 127     | 127    | 121     |
| 9. Skjutmän ratt längd/höjd  | 67-71/4 | 63-67/4 | 66/5   | 63-69/4 |

**KOMMENTAR:** Skjutmän "ratt längd" mäts från rattens nedersta punkt fram till gaspedalens mitt. Skillnaden mellan Honda och Opel/Suzuki är påtaglig. Raka linjer lönar sig: Swift är kortast, inte minst.

## LASTMÅTT



| Mått, cm                             | Honda    | Opel     | Suzuki  | Toyota  |
|--------------------------------------|----------|----------|---------|---------|
| 1. Höjd i lastöppning                | 85       | 74       | 73      | 82      |
| 2. Bredd i lastöppning               | 95       | 88       | 87      | 89      |
| 3. Bredd mellan/bakom hjulhus        | 101/116  | 101/101  | 101/114 | 82/100  |
| 4. Lastgolv uppfällt baksäte         | 60       | 64       | 62      | 58      |
| 5. Lastgolv nedfällt baksäte         | 138      | 130      | 123     | 127     |
| 6. Höjd till lasttröskel in./yttre   | 8/61     | 18/70    | 25/74   | 17/68   |
| 7. Höjd under baklucka               | 186      | 187      | 186     | 185     |
| Antal läskbackar uppf./nedf. baksäte | 6/32     | 7/22     | 6/25    | 6/20    |
| Bagagevolym VDA, liter               | 304-1205 | 309-1025 | 265-947 | 286-947 |

**KOMMENTAR:** I Corsa och Yaris riskerar säkerhetsbältena att klämmas och skadas när baksätet fälls upp. Corsa och Yaris har centimetrarna precis på fel ställe för att kunna maximera backpackningen. I Jazz råder det motsatta förhållandet, 32 backar är en back mer än VW Golf – otroligt!



Ovanligt lättillgängliga Isofixfästen i **HONDA**.



Den här föredömligt tydliga barnsäkerhetslåset hör till **SUZUKI**.

## BARN I BIL

|                                  | Honda       | Opel    | Suzuki      | Toyota      |
|----------------------------------|-------------|---------|-------------|-------------|
| Bakåtvänd barnstol fram          | ja          | ja      | ja          | ja          |
| Bakåtvänd barnstol bak           | ja, ytterp. | ja, hö. | ja, ytterp. | ja, ytterp. |
| Barnstolsöglor fr/b              | nej/nej     | nej/nej | nej/nej     | nej/nej     |
| Bältespåminnare bak              | ja          | ja      | ja          | ja          |
| Bältessträckare bak              | ja          | ja      | ja          | ja          |
| Bälteskraftbegränsare bak        | ja          | ja      | ja          | ja          |
| Elektriska barnsäkerhetslås      | nej         | nej     | nej         | nej         |
| Fär liggvagn plats, längd/bredd? | nej/nej     | nej/ja  | nej/nej     | nej/nej     |
| Heltäckande sidokrockgardin      | ja          | ja      | ja          | ja          |
| Klämskydd, fönsterhissar fr/b    | ja/ja       | ja/ja   | nej/man.    | ja/ja       |
| Integrerade bälteskuddar bak     | nej         | nej     | nej         | nej         |
| Isofixfästen fr/b                | nej/ja      | ja/ja   | ja/ja       | nej/ja      |
| Sidokrockkuddar bak              | ja          | nej     | nej         | nej         |
| Urkopplingsbar krockkudde        | nyckel      | nyckel  | nyckel      | nyckel      |
| ViB:s barnbetyg                  | ★★★★        | ★★      | ★★★         | ★★★★        |

**KOMMENTAR:** Barnvagnen transporteras stående på sidan i Honda, Swift och Yaris. I Opel ryms den på bredden men det krävs viss teknik. Lyft bort hatthyllan, fäll sätet, lasta vagnen. Fäll upp sätet med bestämdhet och vagnen kläms fast. Tillbaka med hatthyllan. En stressad förälder med mindre respektfull inställning till barnvagn och bagageutrymmets plastpaneler lär kunna pruta bort ett moment eller två. Sidokrockkuddar bak i Jazz – wow!

## KROCKTEST

|                           | Honda                | Opel       | Suzuki      | Toyota    |
|---------------------------|----------------------|------------|-------------|-----------|
| Vuxenskydd                | 87                   | 84         | 88          | 86        |
| Barnsäkerhet              | 83                   | 86         | 75          | 81        |
| Oskyddade trafikanter     | 80                   | 66         | 69          | 78        |
| Förarstödsystem           | 76                   | 69         | 44          | 85        |
| Pisksnärtskydd fr/bk      | bra/bra tvek./dåligt | bra/dåligt | bra/bra     | bra/bra   |
| Automatisk nödbroms (AEB) | ja                   | ja         | ja          | ja        |
| Betyg AEB city/landsväg   | bra/bra              | bra/godk.  | ej test/bra | godk./bra |
| Totalbetyg Euro NCAP      | Ej testad            | ★★★★       | ★★★★        | ★★★★★     |

**KOMMENTAR:** Toyota och Honda har testats enligt Euro-NCAP reglementet 2020. För ett högre vuxenskydd betyg behöver Toyota förarens bäl och fötter skyddas bättre vid frontalkrock. Likt Jazz finns en sidokrockkudde mellan framstolarna för att undvika kontakt mellan förare och passagerare. Krockkudden bedömdes vara mycket effektiv i båda bilarna. Suzuki (2017) och Opel (2019) är krocktestade under mindre krävande reglemente.

## MÅTT & VIKT

|                   | Honda   | Opel    | Suzuki  | Toyota  |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|
| Längd, cm         | 404     | 406     | 385     | 394     |
| Bredd, cm         | 181     | 177     | 174     | 175     |
| Höjd, cm          | 153     | 143     | 150     | 150     |
| Axelavstånd, cm   | 252     | 254     | 245     | 256     |
| Spårvidd fr/b, cm | 149/147 | 149/149 | 152/152 | 152/151 |
| Markfrigång, cm   | 13,6    | 13,0    | 12,0    | 13,5    |
| Tjänstevikt, kg   | 1318    | 1259    | 982     | 1223    |
| Maxlast, kg       | 392     | 391     | 383     | 392     |
| Taklast, kg       | 35      | 70      | 50      | 0       |
| Släpvikt, kg      | 0       | 1200    | 1000    | 450     |

# Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020



## »Enda smolket i glädjebägaren är det svaga rostskyddet.«

Baksätet har utmärkt ben- och fotutrymme samt bekväm sittdyna. Som ett resultat av bränsletankens placering slutar golvet svagt uppåt. Det gör det lite trängre att kila in fötterna under stolarna framför, i gengäld kan golvet fungera som ett fotstöd att ta spjörn mot vid hårdare inbromsning.

Corsa har dålig öppningsvinkel på bakdörrarna. Rörelsen för att trixa sig förbi hjulhuset och in i kupén beskrivs bäst som vertikal limbo. Att baxa in en barnstol är inte mycket enklare. På plats är baksätet inte så tokigt. Ben- och fotutrymme är adekvat. Bakom en förare som är kortare än rikssnittet går det montera en bakåtvänd barnstol. Bakom 182 centimeter testskribent blir det svårare.

Yaris har bättre öppningsvinkel, oväntat bra benvinkel och bekväm sittdyna, den låga takhöjden är ett aber för individer över 180 centimeter. Kortare personer lär störa sig på den dåliga sidosikten.

**VISST HANTERAR** dagens småbilar ett liv både i och utanför storstadsområdenas pendlingsstråk. Minst intresserad av att lämna storstaden är Swift. Det lite ålderstigna intrycket stör inte nämnvärt och kompenseras av låg milkostnad. Med en högre komfortnivå och ett högre Euro NCAP-betyg hade Swift undvikit jumboplatsen.

Yaris erbjuder trevliga köregenskaper, fin komfort, energieffektiv drivlina, högsta betyg i Euro NCAP och allt till en rimlig milkostnad. Men det yviga beteendet i undanmanövern går inte att ursäkta. Trea.

Välutvecklade köregenskaper, stark motor och bra strålkastare. Men fyra stjärnor i Euro NCAP och nära 15 000 kronor dyrare per år jämfört med närmsta konkurrent? Det blir en andraplats för Corsa.

Överst på pallen kommer Jazz. Trygga köregenskaper. Fin komfort. Hög utrustningsnivå med ett flertal förarstödsystem som standard. Exceptionella innerutrymmen. Enda smolket i glädjebägaren är det svaga rostskyddet. ☹

### EKONOMI

|                                   | Honda         | Opel          | Suzuki        | Toyota        |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Grundpris testad version, kr      | 262 000       | 264 900       | 182 900       | 235 900       |
| Testbilens pris, kr               | 269 000       | 277 900       | 188 400       | 235 900       |
| Förmånsvärde, kr/år               | 36 602        | 41 699        | 32 535        | 32 700        |
| Värdeinsparing, kr/% (1)          | 117 900/45    | 151 000/57    | 95 300/52     | 106 155/45    |
| Bränslekostnad, dekl./test, kr/år | 13 060/14 470 | 16 180/15 890 | 13 910/14 190 | 12 200/13 060 |
| Årskatt, kr/efter tre år          | 1 098/360     | 3 148/756     | 1 672/360     | 524/360       |
| Försäkring, kr/år (2)             | 3 050         | 3 050         | 2 900         | 3 650         |
| Servicekostnad, kr (3)            | 8 510         | 9 570         | 7 580         | 15 260        |
| Serviceintervall, mil/år          | 2 000/1       | 2 000/1       | 2 000/1       | 1 500/1       |
| Garantier, år (4)                 | 3/3/12/3*     | 3/3/12/1*     | 3/3/12/3*     | 3/3/12/3      |
| <b>Milkostnad, kr (5)</b>         | <b>32,04</b>  | <b>39,47</b>  | <b>28,19</b>  | <b>30,52</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/vägassistans. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeinsparing, bränslekostnad enl. EU-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10 000 kr för löpande underhåll. \*Förlängs årsvis efter original- eller basservice hos märkesverkstad.

### RESERVDELAR

|                             | Honda         | Opel                   | Suzuki        | Toyota               |
|-----------------------------|---------------|------------------------|---------------|----------------------|
| Strålkastare, kr            | 7 270         | 16 190                 | 12 360        | 2 130                |
| Bakljus, kr                 | 3 410         | 2 580                  | 1 980         | 2 580                |
| Bromsbelägg fram, kr        | 1 200         | 1 200                  | 1 680         | 840                  |
| Bromsskivor fram, kr        | 1 940         | 1 710                  | 1 690         | 2 580 (inkl. belägg) |
| Fälg, kr                    | 5 500         | 1 500                  | 1 500         | 3 530                |
| Avgassystem utan kat., kr   | 5 620         | 8 260                  | 6 440         | 3 030                |
| Katalysator, kr             | 10 860        | 7 490                  | 7 860         | 8 760                |
| Kamremsbyte, kr/intervall   | kedja         | 7 730/20 000 mil/12 år | kedja         | kedja                |
| Arb.kostnad avgassystem, kr | 960           | 1 670                  | 630           | 750                  |
| <b>Totalt, kr</b>           | <b>36 760</b> | <b>48 330</b>          | <b>34 140</b> | <b>24 200</b>        |

### SÄKERHETSFUNKTIONER

|                                | Honda | Opel | Suzuki       | Toyota |
|--------------------------------|-------|------|--------------|--------|
| Autobroms                      | ja    | ja   | ja           | ja     |
| Autobroms vid backning         | nej   | nej  | nej (varnar) | nej    |
| Autobroms för fotgängare       | ja    | ja   | ja           | ja     |
| Autobroms för cykel            | ja    | ja   | ja           | ja     |
| Bältesfäste justerbart höjdlid | ja    | nej  | ja           | nej    |
| Döda vinkel-varnare            | ja    | ja   | ja           | nej    |
| Filhallningsystem              | ja    | ja   | ja           | ja     |
| Trötthetsvarnare               | ja    | ja   | ja           | ja     |

### UTRUSTNING

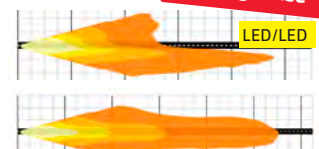
|                     | Honda               | Opel  | Suzuki   | Toyota   |
|---------------------|---------------------|-------|----------|----------|
| Adaptiv farthållare | ja                  | 4900  | ja       | ja       |
| Automatlåda         | ja                  | ja    | 15 000   | ja       |
| Automatisk p-hjälp  | nej                 | nej   | nej      | nej      |
| Backningskamera     | ja                  | ja    | nej      | ja       |
| Fyrhjulsdraft       | nej                 | nej   | 15 000   | 163 000* |
| Klimatanläggning    | ja                  | ja    | 12 000** | ja       |
| Kollisionsvarnare   | ja                  | ja    | ja       | ja       |
| Luftkonditionering  | nej                 | nej   | ja       | nej      |
| Läderklädsel        | nej (delläder std.) | 9 900 | nej      | nej      |
| Lättmetallfälgar    | ja                  | ja    | ja       | ja       |
| Metallclack         | 7 000               | 4 900 | 5 500    | ja       |
| Panoramaglastak     | nej                 | 8 100 | nej      | nej      |
| P-sensorer fr/b     | ja/ja               | ja/ja | nej/ja   | ja/ja    |
| Rattvärme           | ja                  | nej   | nej      | ja       |

**KOMMENTAR:** Bara Opel låter köparen i någon större utsträckning välja tillval utanför paketlösningar. Swiftförraren bör överväga att välja utrustningsnivå "Inclusive". 12 000 kronor för att få ratten justerbar i längd och höjd, bitigare stereo, klimatanläggning, nyckellöst insteg, navigation samt elhissar bak får ses som prisvärt. Opel korsa är ensam om att erbjuda läderklädsel, på köpet kommer eljusterbar förarstol. \*Endast med sportversionen Yaris GR. \*\* Kombinerar med ytterligare utrustning.

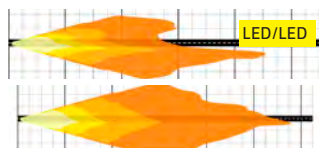


## LJUSTEST

Fler ljustester på  
vibilagare.se



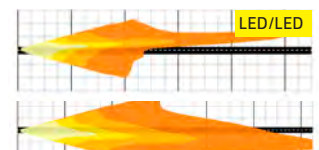
| Honda         | Halvljus | Helljus |
|---------------|----------|---------|
| Längd, m      | 120      | 156     |
| Bredd, m      | 26       | 12      |
| Betyg         | ●●●●●    | ●●●●●   |
| Spolning: nej |          |         |



| Opel          | Halvljus | Helljus |
|---------------|----------|---------|
| Längd, m      | 110      | 169     |
| Bredd, m      | 28       | 4       |
| Betyg         | ●●●●●    | ●●●●●   |
| Spolning: nej |          |         |



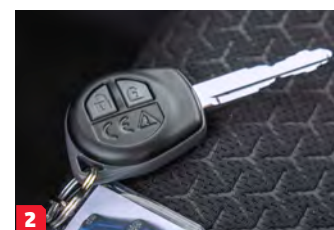
| Suzuki        | Halvljus | Helljus |
|---------------|----------|---------|
| Längd, m      | 90       | 175     |
| Bredd, m      | 27       | 17      |
| Betyg         | ●●●●●    | ●●●●●   |
| Spolning: nej |          |         |



| Toyota        | Halvljus | Helljus |
|---------------|----------|---------|
| Längd, m      | 115      | 186     |
| Bredd, m      | 28       | 11      |
| Betyg         | ●●●●●    | ●●●●●   |
| Spolning: nej |          |         |

**KOMMENTAR:** Hondas halvljus är mycket bra men helljuset övertygar inte. Kort och dessutom relativt smalt. Opel har adaptiva strålkastare. Medtrafikanterna besvärar inte av bländning men med tanke på att konkurrenterna har likvärdiga prestanda med standardstrålkastare känns de extra 8900 kronorna svärsmotiverade. Strålkastarspolning går inte att få till någon av bilarna. Samtliga var utrustade med automatiskt helljus. Toyotas ljusbild drar något snett, Toyota hade ingen möjlighet att kontrollera strålkastaren innan tidningen gick till tryck.

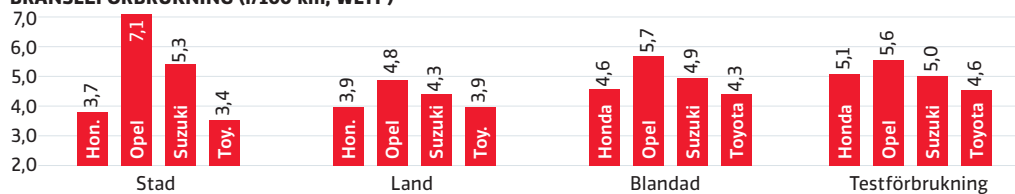
| MEDELVÄRDE | Halvljus | Helljus |
|------------|----------|---------|
| Längd, m   | 99       | 186     |
| Bredd, m   | 25       | 18      |



**1.** Växelväljarkulissen i Yaris är en illusion då det är mittkonsolen som omringar växelspaken. För 1500 kr förvandlas deppsvart pianolack till uppiggande rött. **2.** Suzuki har en startnyckel rakt upp och ned. Retro Suzuki, retro! **3.** Kamrem eller kamkedja, det är frågan. I Suzuki får man svaret när locket till oljepåfyllningen avlägsnats. Udda!

## TESTVÄRDEN

### BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



### MILJÖ

|                           | Honda | Opel  | Suzuki | Toyota |
|---------------------------|-------|-------|--------|--------|
| Bränsletank, l            | 40    | 44    | 37     | 36     |
| CO <sub>2</sub> (g/km)    | 104   | 129   | 111    | 97     |
| NOx labb (mg/km)/i trafik | 6/60  | 26/60 | 7,9/60 | 9,5/60 |

**KOMMENTAR:** Testslingan bestod av huvudsakligen lands- och motorvägskörning med korta inslag av stadskörning. Landsvägskörning gynnar den högt växlade Corsa som ligger någon deciliter under den angivna förbrukningen vid blandad körning. En större andel stadskörning torde höja förbrukningen markant utan att hybridernas förbrukning skulle påverkas märkbart negativt. Honda har en överförbrukning på runt elva procent, Yaris cirka två.

### ACCELERATION

|              | Honda             | Opel              | Suzuki            | Toyota            |
|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 0–100 km/tim | 9,2 s–155 m       | 9,0–146 m         | 12,0 s–208 m      | 10,3 s–173 m      |
| 0–400 m      | 18,1 s–124 km/tim | 16,5 s–137 km/tim | 18,1 s–124 km/tim | 17,4 s–129 km/tim |

### SEGDRAGNING 70–110 KM/TIM

|                       | Honda     | Opel        | Suzuki       | Toyota      |
|-----------------------|-----------|-------------|--------------|-------------|
| 3:ans växel (automat) | 6 s–155 m | 5,6 s–128 m | 8,3 s–210 m  | 6,6 s–168 m |
| 4:an                  | - m       | - m         | 12,6 s–318 m | - m         |
| 5:an                  | - m       | - m         | 20,0 s–502 m | - m         |
| 6:an                  | - m       | - m         | - m          | - m         |

**KOMMENTAR:** Med tanke på att Swift har ett effekthantikapp på mer än 20 hästkrafter hänger den med bra. Vid segdragnings blir det tydligt att det saknas en vridmomentsstark elmotor eller påhejande turboaggregat.

### BROMSAR

|              | Honda  | Opel   | Suzuki | Toyota |
|--------------|--------|--------|--------|--------|
| 100–0 km/tim | 37,2 m | 36,4 m | 37,6 m | 35,6 m |

**KOMMENTAR:** Toyota Corolla har uppvisat långa bromssträckor, i Yaris har Toyota fått bättre bett i bromsarna, 35,6 meter är testbäst. Trots att Swift väger 336 kilo mindre än Yaris behöver den ytterligare två meter.

### KUPÉBULLER dB(A)

|                             | Honda | Opel  | Suzuki | Toyota |
|-----------------------------|-------|-------|--------|--------|
| 50 km/tim (fin/grov asfalt) | 61/68 | 64/69 | 63/70  | 63/69  |
| 70 km/tim                   | 64/70 | 66/73 | 67/73  | 65/71  |
| 90 km/tim                   | 66/73 | 68/75 | 69/76  | 67/74  |
| 110 km/tim                  | 70/75 | 71/77 | 72/78  | 71/76  |

**KOMMENTAR:** Jazz är tyst, kanske till och med på klassledande nivå. Örat upplever Toyota som något bullrigare än vad ljudmätaren visar. Fin asfalt gynnar avsevärt ljudkomforten i Swift.



# Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020



## MODELLFAKTA

**HONDA JAZZ EXECUTIVE 1,5 I-MMD HYBRID****TILLVERKNINGSLAND:** Japan.**MOTOR:** Tvärställd 4-cylindrig direktinsprutad bensinmotor. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler/cylinder. Cylindervolym 1498 cm<sup>3</sup>. Kompression 13,5:1. Borrning/slag 73,0/89,5 mm. Elmotor.**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Max effekt 97 hk (72 kW) vid 5500 v/min. Max vridmoment 131 Nm vid 4500 v/min. El: 109 (80 kW), 253 Nm. Systemeffekt: 109 hk, 253 Nm.**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, eCVT-växellåda. Varvtal vid 110 km/tim på högsta växeln: Varvräknare saknas.**HJULUPPHÄNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk. Halvstelaxel bak.**HJUL:** Fälgbredd 6,0 tum. Däck 185/55 R16.**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,1 m. 2,5 rattvarv mellan fulla rattutslag.**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.**PRESTANDA:** Toppfart 175 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9,5 s (fabriksuppgifter).**ÖVRIGA VERSIONER:** Crosstar 1,5 i-MMD Hybrid e-CVT 279 900 kr.**OPEL CORSA GSI P130 AUT.****TILLVERKNINGSLAND:** Spanien.**MOTOR:** Tvärställd 3-cylindrig direktinsprutad bensinturbo. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler/cylinder. Cylindervolym 1199 cm<sup>3</sup>. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 75,0/90,5 mm.**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Max effekt 130 hk (96 kW) vid 5500 v/min. Max vridmoment 230 Nm vid 1750 v/min.**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, ättavväxlad automatlåda. Varvtal vid 110 km/tim på högsta växeln: 1950 v/min.**HJULUPPHÄNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk. Halvstelaxel bak.**HJUL:** Fälgbredd 7,0 tum. Däck 205/45 R17.**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,1 m. 2,7 rattvarv mellan fulla rattutslag.**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.**PRESTANDA:** Toppfart 208 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 8,7 s (fabriksuppgifter).**ÖVRIGA VERSIONER:** P75 214 900 kr. Corsa-e (el) 359 900 kr.**SUZUKI SWIFT SELECT 1,2 HYBRID****TILLVERKNINGSLAND:** Japan.**MOTOR:** Tvärställd 4-cylindrig direktinsprutad bensinmotor. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler/cylinder. Cylindervolym 1197 cm<sup>3</sup>. Kompression 13,0:1. Borrning/slag 73,0/71,5 mm. Elmotor.**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Max effekt 83 hk (61 kW) vid 6000 v/min. Max vridmoment 107 Nm vid 2800 v/min. El: 3,13 hk (2,94 kW). Systemeffekt: 83 hk (61 kW).**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, femväxlad manuell växellåda. Varvtal vid 110 km/tim på högsta växeln: 2900 v/min.**HJULUPPHÄNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk. Halvstelaxel bak.**HJUL:** Fälgbredd 6,0 tum. Däck 185/55 R16.**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 9,6 m. 3,0 rattvarv mellan fulla rattutslag.**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade), trummor bak. Mekanisk p-broms.**PRESTANDA:** Toppfart 180 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 13,1 s (fabriksuppgifter).**ÖVRIGA VERSIONER:** AllGrip Auto 4x4 (83 hk) 197 900 kr.**TOYOTA YARIS PREMIUM EDITION 1,5 HSD****TILLVERKNINGSLAND:** Frankrike.**MOTOR:** Tvärställd 3-cylindrig direktinsprutad bensinmotor. Två överliggande kamaxlar, fyra ventiler/cylinder. Cylindervolym 1490 cm<sup>3</sup>. Kompression 14:1. Borrning/slag 80,5/97,6 mm. Elmotor.**EFFEKT/VRIDMOMENT:** Max effekt 91 hk (67 kW). (Toyota anger inget varvtal för max effekt.) Max vridmoment 120 Nm vid 3600 v/min. El: 80 hk (59 kW), 141 Nm. Systemeffekt: 116 hk (85 kW).**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift, steglösautomatlåda (eCVT). Varvtal vid 110 km/tim på högsta växeln: Varvräknare saknas.**HJULUPPHÄNGNING:** Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben med undre triangellänk. Halvstelaxel bak.**HJUL:** Fälgbredd 6,0 tum. Däck 205/45 R17.**STYRNING:** Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,4 m. 2,8 rattvarv mellan fulla rattutslag.**BROMSAR:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.**PRESTANDA:** Toppfart 175 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9,7 s (fabriksuppgifter).**ÖVRIGA VERSIONER:** 1,5 (125 hk) 177 900 kr. GR (261 hk) 398 900 kr.**ROSTSKYDDSPROGNOS** (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)**Honda**

► Rostskydd har inte varit Hondas starka sida, Jazz utgör inget undantag och får en etta i betyg. Tröskellådorna har nedåtvinklade skarvar. Det ger en stark och billig konstruktion men de måste tätas ordentligt för att inte ge grogrund till rost. Jazz har dåligt tätade skarvar. Otätade skarvar är ett tema som fortsätter över till bottenplattan (bild). Dörrar, baklucka och motorhuv är acceptabelt tätade, motorhuv har sämre vaxbehandling än dörrar och baklucka. I balkar och axlar saknas invändig vaxbehandling. Bakom hjulhusens innerskärmar av filt samlas skräp, en uppenbar rostrisk. Bränsletank i plast, påfyllningsrör i stål. Tunn lack, 70 My.

**ROSTSKYDDSGARANTI:** Betyg:

12 år

● ● ● ● ●

**Opel**

► Tidigare har Opel haft relativt "öppna" underreden utan plastinklädnad. I Corsa är bottenplattan i princip helt inklädd. Under plastsköldarna har skarvarna lämnats otätade. Utsatta ställen, exempelvis tröskellådornas nedåtvinklade skarvar, är tätade. Ingen invändig behandling av balkar dessutom är lackskiktet mycket tunt ca 15 My. Bränsletank och påfyllningsrör i plast. Avgasrör i plåt, slutrören i rostfritt.

Dörrar och baklucka har dåligt tätade hörn (bild), i dörrarnas framkant saknas tätning. Motorhuv är av aluminium, resten av bilen är i stålplåt. Stänklappar saknas, blästerrisk

**ROSTSKYDDSGARANTI:** Betyg:

12 år

● ● ● ● ●

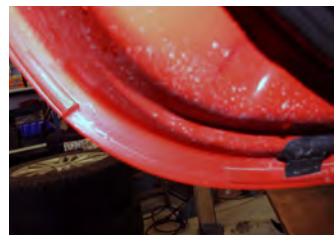
**Suzuki**

► Karossen är helt av stålplåt. Motorhuv är bra tätad och har invändig behandling, men den saknas i dörrar och baklucka. Bakluckan är dåligt tätad. Dörrarnas tätningar får omdömet "halvbra". Balkarna under bilen är bara delvis vaxbehandlade och bottenplattans slitskydd är i stort sett obefintligt. De bakre skärmkanterna är vettigt konstruerade och de flesta av underredets skarvar är adekvat tätade. Innerskärmar av plast i alla hjulhus. Stänklappar fram. Tröskellådornas nedåtvända skarvar har inte tätats. Dessutom finns en smutssamlare list (bild). Lacken håller 60 My, det är ungefär halva tjockleken mot vad som är önskvärt.

**ROSTSKYDDSGARANTI:** Betyg:

12 år

● ● ● ● ●

**Toyota**

► Stora plastsköldar skyddar underredet. Dåligt tätade tröskellådor, bristande inrebehandling. I övrigt väl tätade skarvar och visst slitskydd på de mest utsatta ställena. Innerskärmar av plast fram och bak. Begränsad risk för smutsansamling bakom skärmarna. "Normal" tunt lackskikt på chassikomponenter och bottenplatta, 20–25 My. Stänklappar saknas. Hela avgassystemet är i stål.

Dörrar, baklucka och motorhuv har dåligt tätade hörn där det tätande pvc-limet inte lagts runt hela dörrbladet (bild). Innsidan är duttbehandlad med vax. Ju tunnare lack, ju känsligare för stenskott. Toyota och Opel har ett lackskikt på ca 80 My.

**ROSTSKYDDSGARANTI:** Betyg:

12 år

● ● ● ● ●

Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020



## MEDIEFUNKTIONER

|                                   | Honda          | Opel           | Suzuki        | Toyota       |
|-----------------------------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| Systemets namn                    | Connect Garmin | Mult. Navi Pro | SLDA          | Touch 2      |
| Pris                              | std.           | 6900           | std.          | std.         |
| Svenskspråkig                     | ja             | ja             | ja            | ja           |
| Typ av skärm                      | pek            | pek            | pek           | pek          |
| Skärmstorlek, tum                 | 9              | 10             | 7             | 8            |
| DAB-radio                         | ja             | ja             | ja            | ja           |
| Antal bluetooth-enheter samtidigt | 1              | 1              | 1             | 1            |
| Röststyrning                      | ja             | ja             | ja            | ja           |
| Telefonspeglning                  | ja             | ja             | ja            | ja           |
| Trådlös telefonladdning           | nej            | 1500           | nej           | nej          |
| Bluetooth/USB/AUX                 | ja/3xUSB A/-   | ja/3xUSB A/-   | ja/1xUSB A/ja | ja/1xUSB A/- |
| Navigatör                         | ja             | 4900           | 12 000        | nej          |

**KOMMENTAR:** Suzukis mediasystem ger ett eftermonterat intryck men de funktioner man kan förvänta sig ska finnas 2020 finns. Yaris och Jazz är uppkopplade. Via app (My Toyota respektive My Honda+) kan ägaren exempelvis se var bilen befinner sig, analysera körstil, låsa/öppna bilen och förprogrammera reserutten till bilens navigation. För ett decennium sedan var det science fiction-funktioner, nu finns de i småbilsklassen. Hondas navigationssystem använder sig av kartmaterial från Garmin. Valfungerande tydligt men grafiken från telefonens Android Auto eller Apple Car Play känns väl så modern. Honda stödjer för övrigt trådlös Apple Car Play. Vill man använda CD-skiva får man välja Swift i enklast tänkbara utförande eller bärbar CD-spelare med bluetooth. För 8 000 kronor utrustas Yaris med högtalare från JBL.

»För ett decennium sedan var det science fiction-funktioner, nu finns de i småbilsklassen.«



HON

Till vänster om skärmen fysiska knappar och volymvred. I nedkant av skärmen touchknappar till ofta använda funktioner.



OPE

Mediaenheten från PSA har hjälpligt "Opelifierats". Jämfört med storebror Insignia upplevs det otydligt.



SUZ

Har inte konkurrenternas fysiska vred för volym men att svepa upp/ned på skärmen fungerar över förväntan. Tydlig grafik.



TOY

Mediaenhet inlänad från Corolla. Menysystemet är huvudsakligen textbaserat och småstökigt, men man vänjer sig...

## VI TYCKER



## Lite dyrare, mycket bättre

**1 HONDA.** Honda plockar hem testsegern tämligen enkelt, att man kan få in så mycket storbilskänsla och utrymme på 404 cm imponerar. Körglädjen är inte på särskilt hög nivå men komforten är riktigt bra. Körkomfortmässigt lämnar bilen inte mycket att önska. Bra fjädring, strålände runtomskikt tack vare de dubbla A-stolparna, bekväma stolar och ett riktigt rymligt baksäte. Den kluriga baksätelösningen lär komma till användning en dag när man minst anar det. Det kan inte bli annat än testseger.

### KOMMENTAR:

Min testfavorit är Opel Corsa. Trevligast förarplats, mest körglädje och snyggast design och inte en oäven långfärdsryssare. Egenskaper man får betala en slant för. Honda Jazz ger intryck av att vara större än den är. Toyota Yaris är ett lyft jämfört med föregångarna, men det räcker inte till toppen. Suzuki Swift slutligen, är alldeles för obekvämt för min smak.



Christian Ellmark, testförelse.

### KOMMENTAR:

Jag försöker värja mig med rationella argument: Den är så plastig och bullrig. Kopplingsspel kort som en ögonblinkning. Lack så tunn att dammkorn är en stenskotts fara. Det hjälper inte. Charmtrollat Swift blir mitt val. Smidig. Kul. Okonstlad. Att Suzuki fyller bilen med förarstödsystem i stället för elhissar, mysbelysning och annat lull-lull är djupt sympatiskt.



Anders Helgesson, testledare.



**2 OPEL.** Hög milkostnad, trångt baksäte och endast fyra stjärnor i Euro-NCAP:s krocktest ligger Corsa i fatet. Med milen uppskattas de pigga köregenskaperna, den klippstadiga gången och starka motorn. Till rätt pris är Corsa ett alternativ man inte ska förbise.

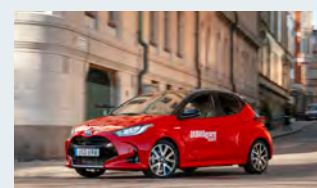


### KOMMENTAR:

Jazz har äntligen fått hög komfort och praktisk! Den är värd varje extra krona mot de övriga. Nya Yaris har blivit en kul krabat att ratta, men onödigt trång bak och orimligt sladdlynt. Swift är både charmig och vettig men väl daterad – passar bäst som begköp.



Nils Svärd, testförelse.



**3 TOYOTA.** En andraplats var inom räckhåll för Yaris. Trevliga köregenskaper, bra åkkomfort, pigga köregenskaper och en stark och snål hybridlösning. Men så var det undanmanövern. Att kasa runt som en smörklick i en het panna vinner man inga tester på – tvärtom.

**4 SUZUKI.** Kavat krabbat utan krusiduller till en plånboksvänlig prisnivå. Se bortom plastpanelerna och slå dövörat till för bullernivån och Swift kan vara din vinnare. Med ett femstjärning Euro-NCAP betyg hade Swift avancerat en plats.

### KOMMENTAR:

Äntligen någon som byggt en bil från en intelligent idé igen och dessutom genomfört den nästan perfekt – Honda är överlägset bäst, trots priset. Opel är min tvåa. Härlig motor/låda, stabil att köra, känns välgjord. Sedan är det svårt, men Yaris har tagit flera steg framåt medan Swift egentligen stått stilla – det premierar jag men Suzuki är inget dåligt val för det.



Calle Carlquist, testförelse.

Särtryck ur Vi Bilägare nr 15 2020