

# VI KÖR TESLA MED 1020 HK



ALLT OM BILEN

PROV-KÖRD!



## FORD BRONCO

Kaxig attityd och tuff design - den klassiska livsstilsbilen nu i Sverige!

Nr 3 • 26 jan 2023, årg. 75 • teknikensvarld.se

# Teknikens Värld

PROV-KÖRD!



## VOLKSWAGEN TIGUAN

Uppdaterat tryne och starkare motor när Volkswagen Tiguan Allspace förnyas.

# TEST

# FAMILJESUVAR

FYRA BILAR I TEST!

Alfa Romeo Tonale • Honda HR-V  
Mazda CX-60 • Mercedes GLC



## ÄVENTYRARENS VÅTA DRÖM

Med Xpedition Trucks tar du med dig ett helt specialbyggt hem ut i naturen. Och du får köra den på B-körkort!

### DUELLEN



## BMW M4 & PORSCHE 911 GT3

Mulliga prestanda, riviga motorer och manuella växellådor. Vi kör sportbilar som de var tänkta att köras!

03  
Pris 86 kr  
Norge 106 nkr  
Finland 99,90  
TIDSAM 0.486-03  
7 138804816086041  
RETURVECKA 6



*I detta nummer kör vi till Uppsala!*

# VÄGVALET

Vilken väg ska man välja om man inte vill köra på den helelektrifierade? Elbilar passar inte alla och alternativen är många, men vad är bäst? För att ta reda på det ger vi oss ut på vägarna med en sprillans ny **Mercedes GLC**, en pinfärsk **Alfa Romeo Tonale**, en nyutsprungna **Mazda CX-60** och en redan välbekant **Honda HR-V**.

TEXT: ERIK WEDBERG OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG ◉ FOTO: PATRIK LINDGREN

**D**et är slut med gullandet av de elektrifierade bilarna, det kommer inte längre att delas ut några inköpsbonusar till elektrifierade bilar, mamma och pappa staten har inte längre något favoritbarn på bilmarknaden. Inga 70 000 kronor till någon. Innebär det här att svenska bilköpare kommer att vända elbilarna ryggen? Nej, troligtvis inte.

Alla förståsigpåare tror på en fortsatt stark marknad för elbilar och kanske ett litet uppsving för laddhybrider. Att elektrifieringen är en väg vi har slagit in på och knappast kommer att vika av från kan nog de flesta skriva under på, det är bara att titta på vilka nyheter biltillverkarna spottar ur sig för närvarande. Det är elbilar, elbilar, elbilar...och så några laddhybrider. MEN, det finns faktiskt alternativ för den det inte passar att köra helelektrifierat, till det här testet har vi lyckats skrapa ihop inte mindre än tre pinfärska nyheter som INTE är elbilar. Men elektrifierade, ja det är de förstås allihop.



**ALFA ROMEO...** Jo, märket finns fortfarande och har precis kommit med en helt ny modell. Den heter Tonale och är som de flesta nya bilmodeller i dagsläget en suv, en kompakt sådan med teknik inlånad från olika delar av Stellantis-koncernen där Alfa Romeo numera ingår.

Tonale har av Alfa Romeo själva målats ut som starten på en ny era för märket, bilen som ska rädda den ständigt haltande bilfabriken, tvinga världen på knä och inse det faktum att Alfa Romeo kan hota även de bästa och största. Vi får väl se hur det blir med den saken. Vi kör i alla fall Tonale i mildhybridutförande med en bensinmotor som ger 130 hästkrafter till framhjul.

Mazda – Japans svar på Alfa Romeo – har också en alldeles ny modell och hör och häpna, det är en suv! Men som vanligt tänker Mazda inte riktigt som alla andra i branschen och har i nya CX-60 stoppat ner en sexcylindrig dieselmotor på 3,3 liter. I en alldeles ny modell! Så gör man ju inte nuförtiden. Men det är inte den vi kör nu. Mazda CX-60 finns också som laddhybrid, Mazdas första, och det är den som får mäta sina krafter den här gången. Modellbeteckningen lyder e-Skyactiv PHEV, låter ju hur miljögrönt som helst, men hur går det när Mazda begär laddhybriddebut? Har de tänkt annorlunda även här?

**MERCEDES GLC** är också helt ny. Andra generationen GLC har precis anslutit och det mesta är sig likt. Inte bara modellnamnet och designen, utan även motoruppställningen. Precis som förr finns flera olika laddhybrider, bensinmotorer och dieselmotorer. Skillnaden är att alla i viss mån är elektrifierade. Till och med den gamla, klassiska modellbeteckningen GLC 220 d 4Matic har fått en dos el, i form av ett mildhybridsystem på 48 volt.


Honda HR-V är inte helt ny, men den är mest elbil av alla i det här gänget, det är bara det att man måste tanka den med bensin för att elmotorn ska fungera. Ja, Hondas drivlinelösning är annorlunda och passar inte alla, men vi vet sedan tidigare test att bilen har många rätt och att den har kapacitet att utmana betydligt dyrare och namnkunnigare bilar.

Nu ska vi köra, mäta, klämma, känna och utvärdera de fyra suvarna för att komma fram till vilken som är bäst. Allt är med andra ord som det brukar vara när det är dags för test, men som vanligt blir nästan inget som det var tänkt. »

---

Tonale har av Alfa Romeo själva målats ut som starten på en ny era för märket, bilen som ska rädda den ständigt haltande bilfabriken...

---



► Vi prickar några av den uppländska vinterns kallaste dagar. Kylan påverkar den elektriska räckvidden hos laddhybriden Mazda CX-60.



## ALFA ROMEO TONALE

Att chefen ringer en söndagseftermiddag är som ni vet sällan bra. Ett oväntat chefsamtal en ledig dag brukar inte innehålla nyheter som ”du får ledigt i morgon också” eller ”din löneförhöjning blev lite större än väntat”. Så inte heller den här gången. Chefredaktör Engström är uppgjagad, tonläget är högt, orden hårda och tempot uppskruvat. Men den här gången är det inte riktat mot mig, eller någon annan på redaktionen för den delen. I skottlinjen står stackars Alfa Romeo Tonale.

Chefredaktör Engström sitter bakom ratten i Tonale och undrar (retoriskt) hur någon kan misslyckas med en bil på så många sätt, hur en bilfabrik med långa anor kan sätta sitt namn på något som fungerar så dåligt och är så långt ifrån märkets kärnvärden. Att den är helt uppåt väggarna prissatt överraskar honom inte heller. ”Kör den till skroten”, avslutar den verbala hårtork som precis har förmedlats över telefon och det är bara att gratulera sig själv till att den riktades åt Alfa Romeos håll den här gången.

**DET HÖR** inte till vanligheterna att tidningens testlag får köra en helt ny modell från

Alfa Romeo. Senast det hände var 2017 då suven Stelvio kom med samma rappa styrning som sedanen Giulia två år tidigare. Att ett bilmärke dröjer nästan fem år med att lansera en ny modell är ovanligt, men Alfa Romeo kan till viss del skylla på stökigheterna i ägarledet. Moderkoncernen FCA har gått ihop med franska PSA och det gör att så vitt skilda märken som Alfa Romeo, Opel, Citroën, Ram och många fler nu kan gå på samma släktmiddagar.

Det hör inte heller till vanligheterna att någon testbil får så mycket kritik som Alfa Romeo Tonale. Många

redaktionsmedlemmar vill passa på att köra den nya Alfan, och lika många vill förmedla sin avsky för densamma.

Mest kritik får motorn och växellådan. Alfa Romeo kallar just den här motoruppsättningen 1,5 Hybrid 130 hk DCT, men någon hybrid enligt ordets verkliga betydelse är det inte. Det är en så kallad mildhybrid, där elmotorn också är generatoren och med sina 20 hästkrafter har den mycket svårt att driva bilen utan bensinmotorns hjälp. Det händer bara vid försiktiga parkeringsmanövrar i rumstemperatur. Bensinmotorn måste vara igång för att ge värme till kupén. Den

## EN ANDRA ÅSIKT



### DANIEL ÖSTLUND OM ALFA ROMEO TONALE

Jag har ägt en lång rad bilar från Alfa Romeo, tillverkade från tidigt 1970-tal till tidigt 2000-tal. Ingen har väl varit så värst objektivt bra, men alla har haft sin charm, sin identitet och sitt existensberättigande. Alfa Romeo som biltillverkare var på den tiden egensinniga, ingenjör drivna och designmedvetna, till och med efter Fiats övertagande av märket. Men nu har det helt diffunderat ut i den stora Stellantis-koncernen och allt som gjort Alfa Romeo till Alfa Romeo är upplöst. Jag gråter tyst.



► Växelpaddlarna är så stora att de är i vägen för spakarna på rattstängan.



► En rejäl genomlastningslucka och stort utrymme under golvet – bra!

► Tonale bygger på plattformsteknik som härstammar från 2005 års Fiat Punto.



► Startknappen sitter på rat-ten och är till en början svår att hitta. Framstolarna är små och hårda i stoppningen.

sjuväxlade dubbelkopplingslådan har mycket svårt att samarbeta med motorn, vid mild till måttlig acceleration tvekar den på om den ska växla upp eller ner och vid inbromsning växlar den ofta ner så hårt att det rycker till i hela bilen och passagerarna undrar vad man håller på med.

Styrkänslan är lätt och verklighetsfrånvänd, vad som händer på vägen känner man inte, det är snarare som att alla fyra hjul simmar runt ovanpå asfaltens högsta toppar. Är däcktrycket för högt? Nej, det är nog bara fjädrarna och stötdämparna som är på tok för hårda. Bullrigt blir det också, på grund av lågprofildäcken.

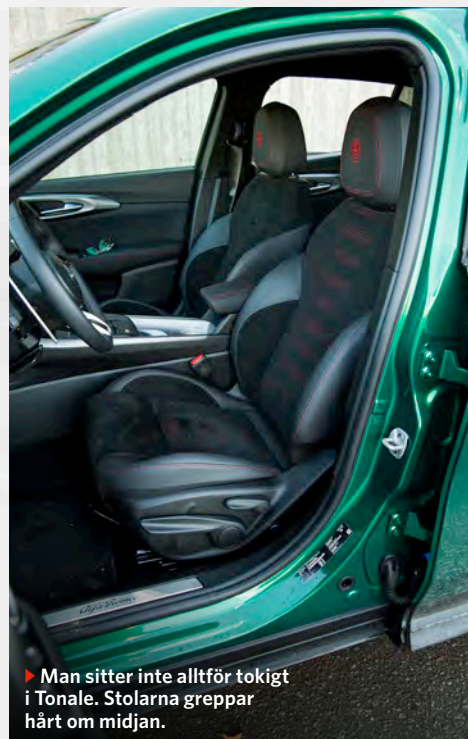
**FÖRARMILJÖN HAR** också brister. Man sitter högt, nära taket och långt från den lilla pekskärmen där pyttesmå symboler gör att man måste sikta noga med fingret. Alfa Romeo sätter stort värde i det så kallade DNA-vredet som styr bilens inställningar, men att gå från N till A eller D gör ingen större skillnad. Det är bara gaspedalen som blir mer eller mindre nervöst lagd.

Mer än halvvägs in i utvecklingsarbetet av

Tonale fick Alfa Romeos nytiltsatte vd Jean-Philippe Imparato, tidigare vd för Peugeot, köra en prototyp och uppges ha blivit besviken. Laddhybridversionen som baseras på Jeep Compass 4xe imponerade inte på Imparato som helt enkelt beordrade sina anställda att börja om. Den var för dålig och behövde bli bättre, även om det innebär ett eller två års försening. Efter att ha kört den färdiga bilen är vi oerhört nyfikna på hur dålig den första var.

**FINNS DET** inga poster på pluskontot för Tonale? Jo, rattvärmen kommer ganska snabbt och med en testförbrukning på 0,62 l/mil är den snålast i testet. Sett till det höga priset är det dock för få plustecken, Tonale underpresterar enormt och blir en oväntat stor besvikelse.

Stellantis har gett sina mest problemtungda märken tio år på sig att visa att de ska få finnas kvar. Har de inte vänt röda siffror till svarta och kan visa en positiv prognos för framtiden så kommer de att ryka. Av Tonale att döma ser det tyvärr mörkt ut för Alfa Romeo. »



► Man sitter inte alltför tokigt i Tonale. Stolarna greppar hårt om midjan.

## HONDA HR-V

Det vilar något omodernt över Honda HR-V. I motsats till de flesta konkurrenter är HR-V en bil som ser liten och nått ut, och som faktiskt också är det. HR-V väger endast 1 480 kg, 720 kg mindre än Mazda CX-60 och är därmed snudd på unikt lätt för att vara en SUV i den här storleksklassen. Visst, den är kortare och smalare än Mazdan, men inte särskilt mycket mindre rymlig invändigt.

En kompakt och rymlig lättviktare till bil, hur omodernt låter inte det? Men också befriande. Det går ju! Med nya HR-V har Honda bevisat att det går att bygga en bil med vissa storbilsegenskaper utan att vägen visar siffror över 2 000 kg. Men krockskyddet då, den har ju bara fått fyra stjärnor i Euro NCAP:s krocktester och det kanske är det bristande krockskyddet som gör att den är lätt? Nej, den missade femte stjärnan beror på att HR-V inte har någon krockkudde mellan framstolarna som hindrar de åkande att slå ihop vid en sidokollision. Mittkrockkudden är ett relativt nytt krav för fem stjärnor.

**DEN LÅGA** vikten gör HR-V rolig på vägen. Styrningen är exakt och det går att kasta framvagnen genom kurvorna och den lätta baken följer glatt med. På hala vintervägar är HR-V lättkontrollerad och trippar över snösträngarna på motorvägen snarare än forcerar dem.

Honda HR-V kan vara rent ut sagt härlig att köra, men man måste tänka på vad man gör. Rör inte gaspedalen, titta knappt på den, hitta andra sätt att få upp bilen i fart och när den väl är på rull får man absolut inte tappa farten. Det är tricket. Anledningen är att HR-V är en seriehybrid utan växellåda. I prislistan är drivlinan benämnd som 1,5 Hybrid CVT, men någon CVT-växellåda finns inte, det bara känns så. Bensinmotorns uppgift är att driva en generator, som i sin tur levererar ström till elmotorn som driver hjulen.

I ett visst hastighetsområde, mellan 80 och 120 km/h, kan en koppling i vissa situationer slutas mellan generator och elmotor och då driver även bensinmotorn direkt på hjulen, men bara med samma fasta reduktionsutväxling som elmotorn.

I praktiken innebär det här att det surrar något alldeles hemskt om motorn när man vill

ha mycket fart snabbt, när gaspedalen trycks ner brusar motorn upp och med ojämma intervall låter det som att en växellåda byter växel. Men så är det inte. Växlingarna är fabricerade och det enda bensinmotorn gör är att ladda batteriet. Bäst är att vara försiktig med gaspedalen, då beter sig HR-V nästan som en elbil och är lättkörd och accelerationssnabb som en sådan i långsam stadstrafik.

Tänk om den hade gått att ladda! Då hade HR-V kunnat bli riktigt snål på bensinen. Hur man än vrider och vänder på elektronerna i den här drivlinan går det inte att förneka att de kommer från bensin.

**BORTSETT FRÅN** att det inte finns någon strålkastarspolning och att munstyckena till vindrutepolningen sitter så utsatt att de fryser igen i elva minusgrader är HR-V enkel att leva med. Genomtänkt och okomplicerat, rentav. Insteget är lagom högt, man sitter lagom högt och bekvämt på förarplats och den stora, mekaniska växelväljaren hittas liksom automatiskt av högerhanden. Ytterbackspeglarna är stora och man ser dem enkelt genom stora sidorutor. Bra sikt åt alla håll är man inte bortskämd med i moderna bilar, men här finns det. Hastighetsmätaren är analog, i övrigt är all instrumentering digital och tydlig. Pekskärmen är liten men tydlig och lättanvänd, precis som knapparna på ratten. Om man vill hitta något att störa sig på så skulle det vara att de fysiska knapparna är för många och utspridda både till vänster och höger om ratten.

HR-V är med väldigt god marginal billigast att köpa och äga i det här testet och det avspeglas inte i den upplevda detaljkvaliteten. Om Alfa Romeo Tonale känns som att den vore byggd i fabriken i Pomigliano d'Arco av fabriksarbetare med förakt, så framstår HR-V som en bil byggd med kärlek.

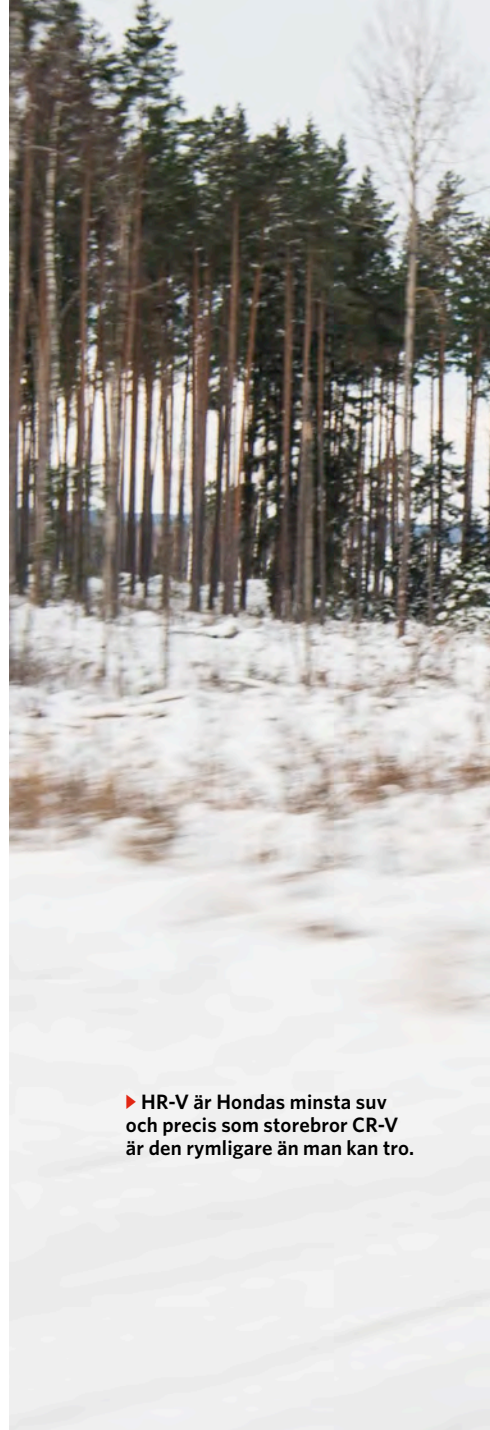
Hemma i Japan och borta i Kina går det att köpa HR-V med både renodlad bensinmotor och som helelektrifierad elbil. Det vill vi också kunna göra! HR-V är så bra att den förtjänar fler motoralternativ. HR-V tyngs av sin oinspirerande drivlina som inte är så snål som man kan förvänta sig, att den inte finns med fyrhjulsdraft kan vi köpa, men att hybriderna inte ens får dra något släp gör den svårare att köpa. »

## EN ANDRA ÅSIKT



### RUBEN BÖRJESSON OM HONDA HR-V

Den ser nått ut. Den väger bara 1 480 kilo och det är den lättaste hybriderna vi testat. Trivsamt bakom ratten och jag sitter riktigt bra. Gasar man på ordentligt så låtsas den ha en 6-växlad växellåda. Märkligt nog har den ingen växellåda alls. Den lurade mig att tro att det är en steglös CVT-låda. Motorn vrålar som en sådan i vissa lägen. Hela bilen funkade riktigt bra, men jag undrar om man någonsin tjänar igen hybridkostnaden på lägre bränsleförbrukning.

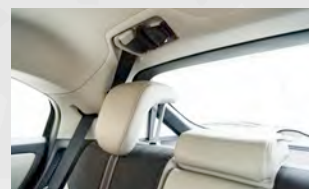


► HR-V är Hondas minsta SUV och precis som storebror CR-V är den rymligare än man kan tro.



► Många funktioner styrs med vanliga knappar – omodernt men välfungerande.





► Insynsskyddet följer bakluckan upp och hoppar lätt ur sina fästen om man lastar för högt.

► Takmonterat mittbälte sparar plats, men är inte så snyggt. Baksätet är rymligt och bekvämt.



► Stolen har inte så många inställningsmöjligheter men passar ändå de flesta.

► Du kommer att behöva förklara för passagerarna var handtaget till bakhörren sitter.

► Ingen genomlastningslucka och endast tvådelad fällning försvårar lastning.

► CX-60 är något större än gamla crossovermodellen CX-7.



## MAZDA CX-60

När nästan inget i världen är som vanligt är det skönt att Mazda står som en orubblig fyrbåk i stormen, och det lilla japanska märket gör det genom att tänka precis så annorlunda som de alltid har gjort. De ligger sällan i fas med resten av bilbranschen och nya CX-60 är ytterligare ett bevis på det.

Att ha en SUV i storleksklassen runt 470 centimeter på längden har nästan alla tillverkare, men Mazda kommer med sin först nu. Och säg det bilmärke som inte har haft någon laddhybrid i sitt sortiment de senaste fem åren – Mazda! Men nu kommer den, inte mer än tio år efter att konkurrerande Mitsubishi kom ut med sin Outlander PHEV.

**NYA SUVEN** CX-60 har en stor och blank pekskärm, men det går bara att peta på den när bilen står still. Vid körning tycker Mazda att det är för farligt att föraren petar på skärmen och låser därför infotainmentsystemet så att det bara kan skötas med rullvredet mellan stolarna. Okonventionellt, men kanske trafiksäkert, även om flera testförare blir högljutt irriterande på funktionen.

Mazda är inte först med det, men automatisk stolsinställning är ett lika udda grepp. Vi provar att sitta i stolen, knappa in vår kroppslängd på pekskärmen (kan bara göras vid stillastående) och låter bilens dator dra elstolens sits och ryggstöd till en, enligt Mazda, optimal körställning. Det blir tyvärr långt ifrån optimalt, men man kan efterjustera och spara inställningen och bilen läser då av ditt ansikte. Nästa gång du kliver in känner bilen igen ditt ansikte och kommer ihåg din stolsinställning. Upp till sju personer kan ha sin stolsinställning sparad. En välkommen funktion i hushåll där fler än en kör samma bil.

**ATT CX-60** kan laddas med 7,2 kilowatt är också välkommet, det öppnar möjligheten att ladda på kortare tid och därmed köra fler elektriska mil. CX-60, som i laddhybridutförandet kallas e-Skyactiv PHEV, har ett 17,8 kilowattimmar stort batteri och det ska enligt WLTP-siffrorna räcka till 6,3 elmil. Det gör det inte i verkligheten.

Första försöket att mäta den elektriska räckvidden i vår standardiserade räckviddsslinga görs i tio minusgrader och försöket avbryts när bensinmotorn plötsligt, efter två mil, startar trots att batteriet har mycket laddning kvar. Bilen tyckte förmodligen att det var för kallt.

## EN ANDRA ÅSIKT



### SANNE VÄLI-TAINIO OM MAZDA CX-60

Oj, vilken kluns! Det känns direkt att det är en stor bil och att den vill ta plats. Jag kommer inte tillräckligt högt upp, som vanligt, så head up-displayen hamnar i vägen för framåtsikten. Nackdelen med stora laddhybridsuvar är att elen tar slut och sedan dricker den bensin som en alkis. Och så är den rätt tråkig och förarassistanssystemen skäller på en med jämna mellanrum. Ingen favorit.



► Mazdan känns påkostad invändigt, med mjukt stoppade ytor och kramvänligt läder.



► Skärmen är låg och bred. Pekfunktionen är aktiverad endast när bilen står still, på rull måste man använda rullvredet.



► Lyxigt med flera ladduttag, till och med 230-voltsuttag och stolsvärme även i baksätet.

Men värme fanns det ändå, CX-60 har ett elektriskt värmeelement som värmer kupén när bensinmotorn är avstängd. Några dagar senare provar vi i plusgradigt väder och då får elmotorn arbeta ostört. Redan efter 4,2 mil är dock elen slut och bensinmotorn tar över.

Plattformen som används till CX-60 heter Skyactive Multi-Solution Scalable Architecture och den ska bli grund för totalt fem hybridbilar, fem laddhybrider varav en är CX-60, och tre elbilar från Mazda.

För att vara en helt nyutvecklad plattform ger den en gammal känsla. CX-60 känns stor och tung på vägen men räddas delvis av sin fina styrning och rappa bensinmotor. Ovanligt nog känns den som äldst och mossigast när den går på el.

CX-60 PHEV har ett väldigt kärvt beteende vid eldrift, elmotorn viner och rycker i bilen som en hårdväxlande automatlåda. Det går inte att ställa in mer eller mindre bromskraftåtervinning vid gasuppsläpp. Det minst sagt ociviliserade beteendet i elmotorn är inte unikt för det här exemplaret, vid första provkörningen av CX-60 PHEV noterades samma

oljud från elmotorn. Totalt finns fem körlägen att välja på. Helelektriskt, Normal, Sport, Offroad och Towing. Men det märks ingen större skillnad bortsett från hur snabbt växellådan arbetar och hur kvickt gaspedalen reagerar.

**MAN KAN** fråga sig varför Mazda släpper CX-60 nu, så sent påkommet, och det enkla svaret är drag. Vi anar att Mazda har spanat in sig på ett hål i marknaden där kunder efterfrågar suvar i den här storleksklassen med hög dragförmåga. I laddhybridutförandet får CX-60 dra upp till 2 500 kg (dock bara 833 kg med B-körkort), vilket är lika mycket som den dieselmotoriserade versionen.

De goda dragegenskaperna och det lastvänliga bagageutrymmet, där baksätetryggarna kan fällas i tre delar och insynsskyddet förvaras under golvet (praktiskt!) talar till Mazdas fördel. Högt pris, kort elräckvidd, hög bensinförbrukning och motsträvig elmotor är dock tunga poster som måste läggas i den andra vågskålen och får CX-60 PHEV att framstå som ett mindre bra val. »



► Baksätet kan fällas i tre delar. Bra! Insynsskyddet kan tas loss och förvaras under lastgolvet. Också bra! Lastöglorna är rejäla och snyggt klädda med räfflat gummi. Bra!





► Under golvet finns ett rejält extrautrymme, där kan även insynskyddet stuvas undan.



► Digital Light betyder att strålkastarna kan projicera bilder på vägbanan.



► Sidolisten under dörrarna samlar smuts som lätt flyttas över till byxbenen.



► Mercedes-baksätet är påkostat med separata klimatzoner och stolsvärme. Allt kostar extra.



► Endast svankstödet kontrolleras med knapp på stolen. De andra reglagen finns på dörrsidan.



► Knapparna och svepytorna på fyra av rattens totalt sex ekrar är inte så lätta att hantera.



## MERCEDES GLC

Visst kan man tro att modellbeteckningen GLC har hängt med i många år hos Mercedes? Men då bedrar man sig, detta är blott den andra generationen GLC. Den första kom 2015 och ersatte GLK som i praktiken kan sägas vara första generationen GLC. Suvarna i den här storleksklassen, drygt 4,5 meter långa, har varit enormt framgångsrika för Mercedes, så pass att GLC har varit Mercedes absolut bäst säljande modell på senare år. 2,6 miljoner exemplar av första generationen GLC hann hem till sina köpare innan den nya tog över alldeles i slutet av 2022.

Andra generationen GLC kommer inte att sälja lika bra som den första, inte för att vi tror att den är sämre än den första, utan för att elbilsförsäljningen kommer att ta över allt mer. Mercedes har spottat ur sig elbilar de senaste två åren och de strikt förbränningsmotoriserade bilarna blir allt färre. Nya GLC är dock en av dem, den finns inte i helt eldrivet utförande men väl som laddhybrid och i ett antal mildhybridutföranden. Faktum är att ingen av motorerna som hittar ner i nya GLC tillåts klara sig utan någon form av elektrifiering.

**PÅ BAKLUCKAN** står det GLC 220 d 4Matic och det innebär, precis som på utgående generation, att det är en fyrcylindrig dieselmotor på 2,0 liter som sitter under motorhuven och skickar sin kraft via en nioväxlad automatlåda till alla fyra hjul.

Nya GLC byggs på Mercedes flexibla MRA-2-plattform och den är förberedd för elektrifiering. GLC finns också som laddhybrid med bensinmotor och kallas då 300 e eller 400 e medan dieselladdhybriden heter 300 de. Alla har ett batteri med lagringskapacitet på hela 31,2 kWh som ska räcka för elektrisk körning upp till tio mil.

Dieselmotorn är i grunden densamma som i gamla GLC 220 d, nu kallas den OM654M och är begåvad med ett mildhybridsystem på 48 volt, där en kombinerad startmotor/generator ensam kan driva bilen i mycket låga hastigheter eller vid landsvägs- eller motorvägskörning under mycket mild belastning.

Det är inte ofta det händer, men vi konstaterar snabbt, bara efter några mils körning i GLC, att både motorn och mildhybridsystemet fungerar toppenbra. Den förfinade dieselfyrkan går ovanligt mjukt och tyst för att vara just en fyrcylindrig dieselmotor. Den största fördelen med mildhybridsystemet är att förbränningsmotorn kan stängas av tidigare när den inte behövs, till exempel när man rullar mot ett rödljus. Då

stänger GLC av sin dieselmotor redan i 20 km/h och kan låta den vara avstängd flera minuter för att sedan, blixtnsabbt, sparka igång den igen så att man kan dra iväg snabbt från grönljuset.

Vid blandad testkörning mäter vi en förbrukning på 0,64 l/mil, men vi är övertygade om att det går att köra den snålare än så vid lugn och lång körning. För den som absolut inte vill stanna på långresan kan GLC 220 d vara rätt val, här går det att ta sig långt över 100 mil utan att behöva stanna och tanka.

Den nya motorn har också längre slaglängd, ny kamaxel, dubbla variabla turboaggregat och högre laddtryck och sammantaget ger det en otroligt mjuk, tyst och kraftfull karaktär.

**KVALITETSKÄNSLAN** i inredningen har blivit bättre, tack och lov! Här märks inte alls samma knirr och knarr som i gamla GLC och det nya MBUX-operativsystem där skärmen framför ratten mäter 12,3 tum och pekskärmen i mitten 11,9 tum är ett lyft, även om det inte är något under av användarvänlighet. Med ett riktigt volymvred och bättre rattknappar hade förarmiljön varit riktigt angenäm.

Nya GLC är lite större än den gamla, och det är framförallt ett längre överhäng bak som gör skillnad. Och visst visar både vår lasermätare och våra läskbackar att nya GLC är rymligare, dock inte så mycket. 36 mot 32 läskbackar och lite längre lastlängd är det som skiljer.

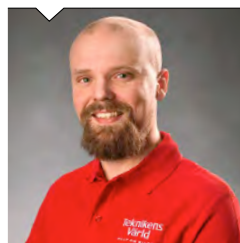
Förutom att ge ett lite större bagageutrymme borde det göra att den känns större och otympligare att köra än den gamla bilen. Testbilen är dock extrautrustad med bakaxelstyrning (+35 600 kr i paket med luftfjädring) som gör att bakhjulen styr emot med upp till 4,5 grader i låga farter för att simulera ett kortare axelavstånd. Det gör bilen smidigare, den smiter liksom runt hörnen på ett behagligt vis, men det för med sig bieffekten att den kan upplevas instabil i medelhög hastighet, håller man inte ratten rakt kan det kännas som att bilen ormar sig på vägen i 70 km/h. GLC kräver en väldigt stadig hand för att inte upplevas ostadig på vägen.

I dagens bilklimate framstår GLC 220 d 4Matic som en specialist. Den är inte rätt val för dig som kör korta sträckor och lägger få mil per år. Den höga skatten gör att den måste användas för att komma till sin rätt. Förbrukningen är låg på långkörning och komforten är på topp. För den som vill köra många mil utan stopp, och för den som vill dra tunga släp, är den helrätt. »

► Andra generationen Mercedes GLC fortsätter med dieselmotor, nu med mildhybridstöttning.



## EN ANDRA ÅSIKT



### ERIK ANDRÉN OM MERCEDES GLC

GLC må vara helt ny, men ändå som Mercedes var förr. Och då tänker jag inte bara på den testade drivlinan, även kvalitetskänslan har fått sig ett lyft. (Om än kanske inte riktigt till 1970-talets kassakåpsnivå.) Det digitala gränssnittet MBUX känns dock igen från dagens märkessyskon. Touchytorna på ratten kräver tillvänjning, och grafiken är datorspelsmässig. Det är inte coolt, bara plottrigt.



► Under testperioden hinner vi gå igenom flera väderomslag. Från snö och tretton minusgrader till regn och fyra plus.



EXTRA TESTMOMENT: **BAKSÄTESKOMFORT** 174 centimeter Ruben Börjesson mäter baksäteskomforten

#### Alfa Romeo Tonale

Den korta Alfa har oväntat bra benutrymme och fötterna får plats under stolen framför, även med stora vinterkängor på. Takhöjden är fullt tillräcklig och kardantunneln är så låg att den knappast stör den som sitter på mittplatsen.

#### Honda HR-V

Testets bästa baksäte! Benutrymmet är nästan onödigt bra även bakom en lång förare och det finns gott om fotutrymme under framstolen. Sittdynan är bekväm och ger bra lårstöd, det finns ingen störande kardantunnel och den smarta fällningen av baksätet är just...smart!

#### Mazda CX-60

Den stora Mazdan har ett stort baksäte. Benutrymmet är slösande och takhöjden är bra. Trots fyrhjulsdraft är kardantunneln låg. Men det blir inte så bekvämt som i de andra. Sittdynan är kort och ger dåligt lårstöd och man sitter generellt sämre i Mazdan.

#### Mercedes GLC

Sittdynan är kort och ser obekvämt ut, men tack vare rätt vinkel och bra fotutrymme under stolen framför sitter man bekvämt. Takhöjden är fullt tillräcklig, men en rejäl och störande kardantunnel gör att Mercedes-baksätet i praktiken är tvärsigt.

## SAMMANFATTNING

Det brukar sägas att det inte finns några dåliga bilar längre, alla moderna bilar håller så hög lägstanivå att de knappt kan jämföras med de många dåliga bilar som fanns under det förra seklet. Nu har det kommit en ny bil som ifrågasätter det talesättet, en bil som får oss att inse att man aldrig kan luta sig tillbaka och tro att allt är frid och fröjd.

Den bilen heter Alfa Romeo Tonale 1,5 Hybrid. Visst, den har fått full pott i Euro NCAP:s krocktester, har ett bra baksäte och en mildhybridiserad motor som inte drar alltför mycket bensin, men där slutar förtjänsterna. På förarplats framstår Tonale som en så disharmonisk och ofullständig produkt att vi tror att till och med väldigt bilovana skulle rynka på näsan och lämna tillbaka bilen efter en kort första provkörning. Med en rörig instrumentering, låg kvalitetskänsla, stötig fjädring, hög ljudnivå, okänslig styrning, märklig växellåda och trött motor är Tonale en riktig kalkon på vägen. Oskäligt dyr att köpa är den märkligt nog också.

**VI KAN** tänka oss att CX-60 är ett välkommet tillskott till Mazdas modellutbud. Märket har

saknat en stor SUV, och inte minst en laddhybrid, i modellutbudet. Men är det rätt SUV, och är det rätt laddhybrid för Mazda? Som modell är CX-60 rätt för målgruppen, tillräckligt rymlig, tillräckligt bekväm och tillräckligt välutrustad och välbyggd till ett pris som inte skrämmer allt för mycket. I laddhybridkonkurrensen tror vi att den får svårt att hävda sig. Elräckvidden är för kort och körningen blir alldeles för ryckig och kärv när bensinmotorn inte får hjälpa till. Vi tror mer på CX-60 med den stora dieselmotorn. Den må vara otidsenlig, men får dra tungt och kan bli en ny favorit just bland de som behöver dra

Diesebilarna straffas hårt, både genom hög skatt och dyrt bränsle...



► Honda HR-V tar ytterligare en testseger utan att övertyga helt och hållet. Modellen förtjänar en bättre motor. Och en växellåda.



tunga släp och inte klarar sig med en elbil. Dessa köpare blir allt färre, men finns alltså jämt och CX-60 är skickligt riktad mot dem. Vi tror att den är betydligt bättre som vridstark dieseldragare än som laddbar hybrid med miljösamvete.

**MERCEDES HAR** tydligt valt väg med GLC. Den ska även framöver stå på barrikaderna och försvara förbränningsmotorsuvarnas plats på marknaden och precis som Mazda CX-60 kommer den säkerligen att hitta hem hos ett flertal köpare under flera år framöver.

GLC 220 d 4Matic visar att det fortfarande finns utvecklingspotential i dieselmotorn. Mercedes vidareutvecklade dieselfyra med mildhybridstöttnig är kanske inte blixtrande snabb från stillastående, men övertygar med sin körbarhet och komfort vid vanlig körning.

GLC 220 d 4Matic visar tyvärr också att det är ett dyrt nöje att köra diesebil i dag. Dieselbilarna straffas hårt, både genom hög skatt och dyrt bränsle som gör att brytpunkten för när det lönar sig ekonomiskt att köra

diesebil har flyttats kraftigt, frågan är om det någonsin blir fördelaktigt att köra diesel. I det här testet ser vi att dieselbilen får en bränslekostnad på drygt 30 000 kronor per år – mer än dubbelt så mycket som det kostar att köra laddhybriden CX-60 och om dieselpriiset fortsätter vara på hög nivå blir det svårt att försvara dieseln. Mercedes GLC är förstas sedan 2018 har försäljningen av nya dieselbilar rasat, kunderna har övergivit dieselbilarna till förmån för laddbara bilar och det är inte svårt att förstå varför. Det räcker att titta på bränslekostnaderna i det här testet.

**VANLIGA, DET** vill säga icke laddbara, hybrider har möjligtvis inte heller framtiden för sig, men i den här jämförelsen sticker just en sådan ut som det bästa köpet. Honda HR-V har några smarta och kluriga lösningar, pigga köregenskaper och väldigt överkomliga ägandekostnader. Det räcker mer än väl för att vi ska ha överseende med den märkliga hybriddrivlinan. Bakom ryggen håller vi dock tummarna för att Honda tar hit HR-V med andra motorer. ◉



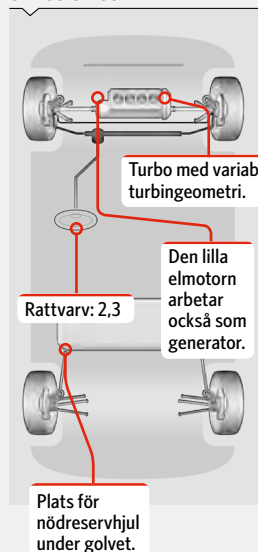
## TEKNISKA DATA

### Alfa Romeo Tonale Edizione Speciale 1,5 Hybrid 130 hk DCT



40% Viktfördelning (Teknikens Världs mätning) 60%

#### CHASSISKISS



#### TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

**Pris:** 499 000 kr.

**Motor:** Drivmedel: Bensin. Tvärmonterad 4-cyl radmotor, 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 12,5:1. Borring/slag 71,2/92,2 mm, cylindervolym 1 469 cm<sup>3</sup>. Max effekt 130 hk (96 kW) vid 5 750 r/min, max vridmoment 240 Nm vid 1 500 r/min. 48V mildhybridsystem. Elmotor 20 hk (15 kW), total effekt 130 hk, batterityp litiumjon, 0,77 kWh.

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 4 länkar.

**Styrning:** Elmotor driven servo, 2,3 rattvarv. Vändcirkel 11,6 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/40 R20. Punkteringslagningsskit.

**Garantier:** Nybil 5 år/20 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 8 år, lack 3 år.

#### UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

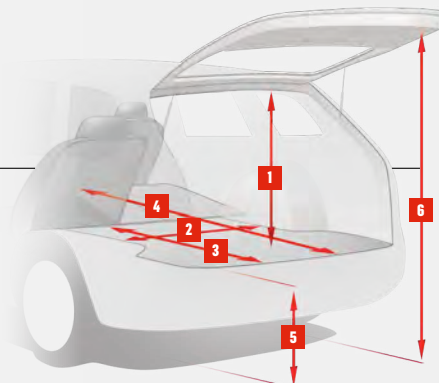
Adaptiv stötdämpning	○	Over the air-uppdatering	○
Automatiskt helljus	○	Apple CarPlay/Android Auto	●/●
Automatisk parkeringshjälp	○	Klimatanläggning	●
Automatlåda/antal växlar	●/7	LED/Adaptiv LED	●/●
Backkamera/360°	●/72 000*	Läderklädsel	●
Backstartsassistans	●	Metalliclack	11 000
Digitalt mätarkluster	●	Navigation	●
Dragkrok	i.u.	Nivåreglering	○
Elbaklucka	●	Nyckellöst system	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Nyckel i mobiltelefon	○
Eljusterbara stolar	57 000**	Parkerings- Bak	●
Elvärm t baksäte	○	sensor Bak och fram	●
Farthållare/adaptiv	●/●	Parkeringsvärmare	○
Fyrhjulstyrning	○	Regnsensor	●
Genomlastningslucka	●	Rattvärme	●
Head-up display	○	Ställbar ratt höjd/längsled	●/●
Höj/sänkbar passagerarstol	○	Panoramatak	27 000***
Infotainmentskärm, tum	10,125	Trådlös mobilladdning	●

► **Kommentar:** \*Ingår i Superiore-paket. \*\*Ingår i Lusso-paket\*\*\*Ingår i Premium-paket.

#### MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

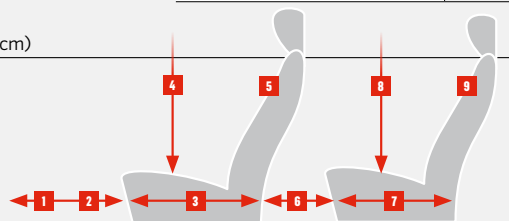
Axelavstånd	264		
Längd	453		
Bredd	184		
Höjd	160		
Spårvidd fram	158	Spårvidd bak	158
Markfrigång	16		
Tjänstevikt	1 634	Verklig vikt	1 680
Maxlast	501	Verklig maxlast	455
Taklast	50		
Totalvikt	2 135		
Släpvikt B-körkort	1 365		
Tank	55		

#### BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



1 Höjd	68	5 Lasttröskel	76
2 Bredd mellan hjulhus	96	6 Höjd under baklucka	188
3 Djup	80	Antal läskbackar	24
4 Djup med nedfällt säte	165	VDA-liter med uppfällt baksäte	500
		VDA-liter med nedfällt baksäte	1 550

#### KUPÉUTRYMME Mått (cm)



1 Längsta benutrymme fram	60	6 Kortaste benutrymme bak	13
2 Kortaste benutrymme fram	40	7 Dynans längd bak	52
3 Dynans längd fram	48	8 Takhöjd bak	94
4 Takhöjd fram	99	9 Bredd axelhöjd bak	135
5 Bredd axelhöjd	133		

#### ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	4,3	0-201 meter	12,1
0-70 km/h	6,7	0-402 meter	18,3
0-100 km/h	11,5	Sluthastighet vid 402 m (km/h)	128
0-130 km/h	19,1	Omkörning 70-130 km/h	12,4
0-160 km/h	-	Topphastighet (km/h)	-
0-200 km/h	-	...uppmätt efter (m)	-

#### BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

Förbrukning el (kWh/mil)	-
Förbrukning bensin (l/mil)	0,62
Räckvidd (mil)	89
Max uppmätt laddeffekt (kW)	-
Laddtid (min)	-

#### PRISER ÖVRIGA VERSIONER

1,6 Turbo Diesel 130 hk	479 000 kr
1,5 Hybrid VGT 160 hk	499 000 kr

► **Kommentar:** Mildhybridtekniken förmår inte ge Tonale någon elektrisk räckvidd över huvud taget. I accelerationstestet är Tonale för långsam för att hinna nå en toppfart över den en kilometer långa mätsträckan.

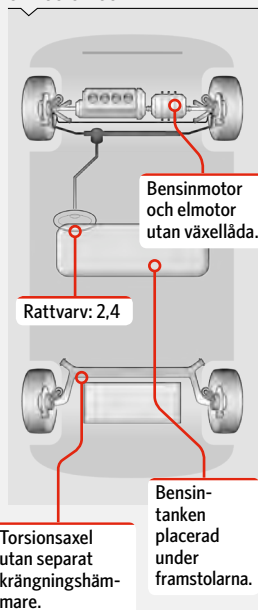
## TEKNISKA DATA

### Honda HR-V 1,5 CVT Advance



40% **Viktfordelning** (Teknikens Världs mätning) 60%

### CHASSISKISS



### TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

**Pris:** 357 700 kr.  
**Motor:** Drivmedel: Bensin-el. Tvärställd 4-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,5:1. Borrning/ slag: 73,0/89,5 mm. Cylindervolym: 1 498 cm<sup>3</sup>. Max effekt: 107 hk (79 kW) vid 6 000–6 400 r/min. Max vridmoment: 131 Nm vid 4 500–5 000 r/min. Elmotor 131 hk (96 kW), total effekt 131 hk, batterityp litiumjon, 1,2 kWh.  
**Kraftöverföring:** Motorer fram, framhjulsdrift. Fast reduktionsutväxling.  
**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: torsionsaxel.  
**Styrning:** Elmotordriven servo, 2,4 rattvarv. Vändcirkel 11,3 meter.  
**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.  
**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/50 R18. Punkteringslagningsskit.  
**Garantier:** Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vägassistans 3 år, batteri 5 år/10 000 mil.

### UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

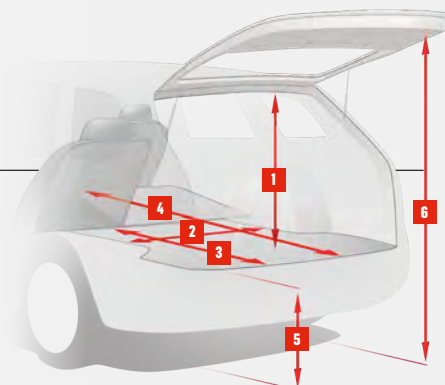
Adaptiv stötdämpning	○	Over the air-uppdatering	○
Automatiskt helljus	●	Apple CarPlay/Android Auto	●/●
Automatisk parkeringshjälp	○	Klimatanläggning	●
Automatläda/antal växlar	●/1	LED/Adaptiv LED	●/●
Backkamera/360°	●/○	Läderklädsel	20 000
Backstartsassistans	●	Metalliclack	7 000
Digitalt mätarkluster	●	Navigation	●
Dragkrok	○	Nivåreglering	●
Elbaklucka	○	Nyckellöst system	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Nyckel i mobiltelefon	○
Eljusterbara stolar	○	Parkerings- Bak	●
Elvärm t baksäte	○	sensor Bak och fram	●
Farthållare/adaptiv	●/●	Parkeringsvärmare	○
Fyrhjulstyrning	○	Regnsensor	●
Genomlastningslucka	○	Rattvärme	●
Head-up display	○	Ställbar ratt höjd/längsled	●/●
Höj/sänkbar passagerarstol	○	Taklucka/panoramatak	○
Infotainmentskärm, tum	9	Trådlös mobilladdning	●

► **Kommentar:** Honda erbjuder inga paket utom de tre utrustningsnivåerna bilen erbjuds med. I testet kör vi mellannivån som kallas Advance.

### MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

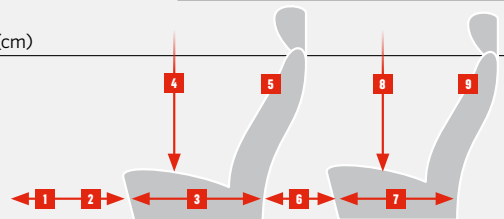
Axelavstånd	261		
Längd	434		
Bredd	179		
Höjd	158		
Spårvidd fram	154	Spårvidd bak	154
Markfrigång	19		
Tjänstevikt	1 473	Verklig vikt	1 480
Maxlast	397	Verklig maxlast	390
Taklast	50		
Totalvikt	1 870		
Släpvikt B-körkort	0		
Tank	40		

### BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



1 Höjd	78	5 Lasttröskel	71
2 Bredd mellan hjulhus	101	6 Höjd under baklucka	184
3 Djup	75	Antal läskbackar	33
4 Djup med nedfällt säte	168	VDA-liter med uppfällt baksäte	319
		VDA-liter med nedfällt baksäte	1 289

### KUPÉUTRYMME Mått (cm)



1 Längsta benutrymme fram	62	6 Kortaste benutrymme bak	23
2 Kortaste benutrymme fram	39	7 Dynans längd bak	47
3 Dynans längd fram	49	8 Takhöjd bak	92
4 Takhöjd fram	98	9 Bredd axelhöjd bak	134
5 Bredd axelhöjd	132		

### ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	3,3	0-201 meter	10,1
0-70 km/h	5,2	0-402 meter	16,9
0-100 km/h	9,3	Sluthastighet vid 402 m (km/h)	128
0-130 km/h	17,6	Omkörning 70-130 km/h	12,4
0-160 km/h	-	Topp hastighet (km/h)	-
0-200 km/h	-	...uppmätt efter (m)	-

### BRÄNSLE- /ELFÖRBRUKNING

Förbrukning el (kWh/mil)	
Förbrukning bensin (l/mil)	0,64
Räckvidd (mil)	63
Max uppmätt laddeffekt (kW)	-
Laddtid (min)	-

### PRISER ÖVRIGA VERSIONER

Elegance	331 700 kr
Advance Style	382 700 kr

► **Kommentar:** Trots att HR-V nästan alltid driver sina hjul med elmotorn försvinner det mycket bensin ur tanken. Den uppmätta testförbrukningen är en deciliter högre än vid tidigare teststillfälle, då mätningar gjordes under våren i varmare väderlek.

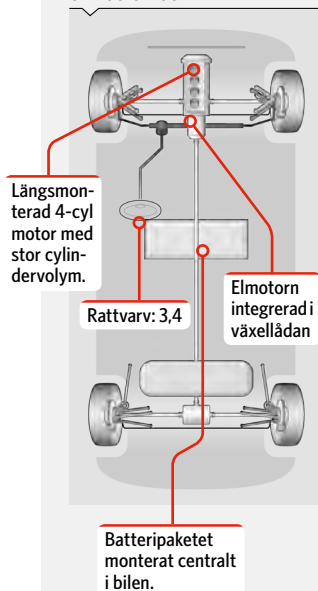
## TEKNISKA DATA

### Mazda CX-60 E-Skyactiv PHEV Homura



49% **Viktfordelning** (Teknikens Världs mätning) 51%

### CHASSISKISS



### TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

**Pris:** 560 300 kr

**Motor:** Drivmedel: Bensin-el. Längsmonterad 4-cyl radmotor, 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 13,0:1. Borrning/slag 89,0/100,0 mm, cylindervolym 2 488 cm<sup>3</sup>. Max effekt 191 hk (141 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 261 Nm vid 4 000 r/min. Elmotor 175 hk (129 kW), total effekt 327 hk, batterityp litiumjon, 17,8 kWh. Max laddeffekt AC 7,2 kW. Elektrisk tillsatsvärmare.

**Kraftöverföring:** Motor fram, elmotor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 länkar.

**Styrning:** Elmotor driven servo. 3,4 rattvarv. Vändcirkel 11,7 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 235/50 R20. Punkteringslagningsskit.

**Garantier:** Nybil 3+10 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vägassistans 3 år.

### UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

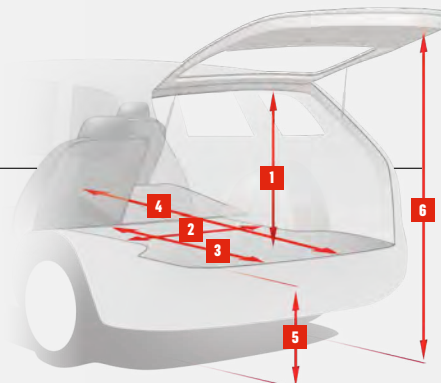
Adaptiv stötdämpning	○	Over the air-uppdatering	●
Automatiskt helljus	●	Apple CarPlay/Android Auto	●/●
Automatisk parkeringshjälp	○	Klimatanläggning	●
Automatlåda/antal växlar	●/8	LED/Adaptiv LED	●/●
Backkamera/360°	●/●	Läderklädsel	●
Backstartsassistans	●	Metalliclack	7 900
Digitalt mätarkluster	●	Navigation	●
Dragkrok	17 500	Nivåreglering	○
Elbaklucka	●	Nyckellöst system	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Nyckel i mobiltelefon	○
Eljusterbara stolar	●	Parkerings- Bak	●
Elvärm t baksäte	●	sensor Bak och fram	●
Farthållare/adaptiv	●/●	Parkeringsvärmare	●
Fyrhjulstyrning	○	Regnsensor	●
Genomlastningslucka	40/20/40	Rattvärme	●
Head-up display	●	Ställbar ratt höjd/längsled	●/●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Taklucka/panoramatak	9 900
Infotainmentskärm, tum	12,3	Trådlös mobilladdning	●

► **Kommentar:** CX-60 säljs i tre utrustningsutföranden där Homura är näst högsta nivån och innehåller det mesta man behöver i utrustningsväg.

### MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

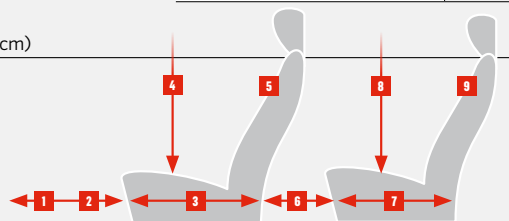
Axelavstånd	287		
Längd	474		
Bredd	189		
Höjd	169		
Spårvidd fram	164	Spårvidd bak	164
Markfrigång	18		
Tjänstevikt	2 146	Verklig vikt	2 200
Maxlast	521	Verklig maxlast	467
Taklast	100		
Totalvikt	2 667		
Släpvikt B-körkort	833		
Tank	50		

### BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



1 Höjd	75	5 Lasttröskel	69
2 Bredd mellan hjulhus	107	6 Höjd under baklucka	180
3 Djup	90	Antal läskbackar	38
4 Djup med nedfällt säte	169	VDA-liter med uppfällt baksäte	570
		VDA-liter med nedfällt baksäte	1 726

### KUPÉUTRYMME Mått (cm)



1 Längsta benutrymme fram	61	6 Kortaste benutrymme bak	14
2 Kortaste benutrymme fram	36	7 Dynans längd bak	47
3 Dynans längd fram	49	8 Takhöjd bak	94
4 Takhöjd fram	98	9 Bredd axelhöjd bak	145
5 Bredd axelhöjd	141		

### ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	3,3	0-201 meter	10,4
0-70 km/h	4,8	0-402 meter	15,7
0-100 km/h	7,6	Sluthastighet vid 402 m (km/h)	150
0-130 km/h	11,8	Omkörning 70-130 km/h	7,1
0-160 km/h	18,0	Topphastighet (km/h)	-
0-200 km/h	-	...uppmätt efter (m)	-

### BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

Förbrukning el (kWh/mil)	2,80
Förbrukning bensin (l/mil)	0,81
Räckvidd (mil)	4,2
Max uppmätt laddeffekt (kW)	7,2
Laddtid (min)	170

### PRISER ÖVRIGA VERSIONER

**e-Skyactiv D** 493 400 kr

► **Kommentar:** CX-60 är snabb från stillastående när den kan använda både el- och bensinmotor. Men särskilt snål är den inte, varken på el eller bensin.

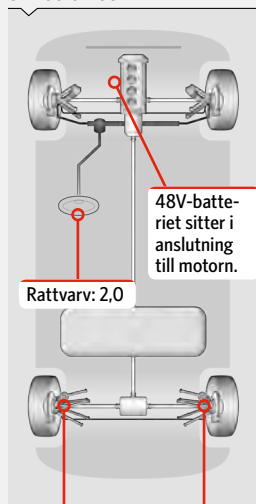
## TEKNISKA DATA

### Mercedes GLC 220 d 4Matic



49% **Viktfordelning** (Teknikens Världs mätning) 52%

### CHASSISKISS



48V-batteriet sitter i anslutning till motorn.

Rattvarv: 2,0

Testbilen utrustad med bakaxelstyrning.

Avancerade hjulupphängningar och luftfjädring.

### TEKNISKA DATA Tillverkarens uppgifter

**Pris:** 598 900 kr

**Motor:** Drivmedel: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor. 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 82,0/94,3 mm, cylindervolym 1 993 cm<sup>3</sup>. Max effekt 197 hk (145 kW) vid 3 600 r/min, max vridmoment 440 Nm mellan 1 800-2 800 r/min. 48V mildhybridsystem, elmotor 23 hk (17 kW).

**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdrift. 9-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 länkar.

**Styrning:** Elmotor driven servo. 2,0 rattvarv. Vändcirkel 11,8 meter (11 m med fyrhjulsstyrning).

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

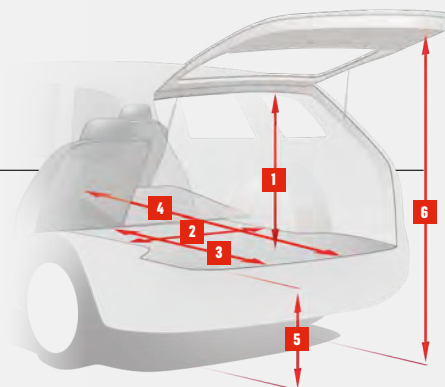
**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 8 tum, bak 9 tum, däck fram 235/55 R19, bak 255/50 R19.

**Garantier:** Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 30 år, lack 3 år, vägassistans förnyas vid service.

### MÅTT OCH VIKT (cm, kg)

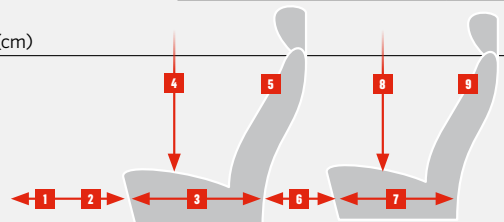
Axelavstånd	289		
Längd	472		
Bredd	189		
Höjd	164		
Spårvidd fram	163	Spårvidd bak	164
Markfrigång	18		
Tjänstevikt	2 150	Verklig vikt	2 150
Maxlast	400	Verklig maxlast	400
Taklast	i.u.		
Totalvikt	2 550		
Släpvikt B-körkort	950		
Tank	62		

### BAGAGEUTRYMME Mått (cm, l)



1 Höjd	73	5 Lasttröskel	73
2 Bredd mellan hjulhus	109	6 Höjd under baklucka	196
3 Djup	95	Antal läskbackar	36
4 Djup med nedfällt säte	183	VDA-liter med uppfällt baksäte	620
		VDA-liter med nedfällt baksäte	1 640

### KUPÉUTRYMME Mått (cm)



1 Längsta benutrymme fram	64	6 Kortaste benutrymme bak	12
2 Kortaste benutrymme fram	40	7 Dynans längd bak	46
3 Dynans längd fram	50-55	8 Takhöjd bak	93
4 Takhöjd fram	99	9 Bredd axelhöjd bak	142
5 Bredd axelhöjd	139		

### ACCELERATION (sekunder)

0-50 km/h	3,1	0-201 meter	10,6
0-70 km/h	5,0	0-402 meter	16,3
0-100 km/h	8,7	Sluthastighet vid 402 m (km/h)	139
0-130 km/h	14,2	Omkörning 70-130 km/h	9,2
0-160 km/h	22,2	Topp hastighet (km/h)	-
0-200 km/h	-	...uppmätt efter (m)	-

### BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

Förbrukning el (kWh/mil)	-
Förbrukning diesel (l/mil)	0,64
Räckvidd (mil)	97
Max uppmätt laddeffekt (kW)	-
Laddtid	-

### PRISER ÖVRIGA VERSIONER

200 4Matic	582 900 kr
300 4Matic	656 900 kr
300 d 4Matic	661 900 kr
300 e 4Matic	742 900 kr
300 de 4Matic	770 900 kr

### UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	35 600*	Over the air-uppdatering	●
Automatiskt helljus	●	Apple CarPlay/Android Auto	●/●
Automatisk parkeringshjälp	●	Klimatanläggning	●
Automatlåda/antal växlar	●/9	LED/Adaptiv LED	●/17 300
Backkamera/360°	●/5 900	Läderklädsel	20 900
Backstartsassistans	●	Metalliclack	10 400
Digitalt mätarkluster	●	Navigation	●
Dragkrok	12 500	Nivåreglering	○
Elbaklucka	●	Nyckellöst system	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Nyckel i mobiltelefon	●
Eljusterbara stolar	●	Parkerings- Bak	●
Elvärm t baksäte	4 500	sensor Bak och fram	●
Farthållare/adaptiv	●/5 100	Parkeringsvärmare	15 600
Fyrhjulsstyrning	35 600*	Regnsensor	●
Genomlastningslucka	40/20/40	Rattvärm	●
Head-up display	130 000**	Ställbar ratt höjd/längsled	●/●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	Panoramatak	18 100
Infotainmentkärm, tum	11,9	Trådlös mobilladdning	●

► **Kommentar:** \*Ingår i Teknikpaket 35 600 kr, \*\*Ingår i AMG Line Premium Plus 130 000 kr.

► **Kommentar:** GLC 220 d sticker inte ut åt något håll, den är varken särskilt snabb ur startblocken eller snål på dieseln. Det går inte att köpa GLC med något annat än fyrhjulsdrift, laddhybriderna har rejäla prispåslag.

### EKONOMI

#### EKONOMISUMMERING

■ = Billigast ■ = Dyrast

## SÅ MYCKET KOSTAR BILARNA ATT ÄGA PER ÅR

Ekonomisummeringen är beräknad på en årlig körsträcka av 2 000 mil. Fet stil anger belopp i kronor, inom parentes redovisas hur stor del av milkostnaden som just den kostnadsposten står för.



Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
Värdeminskning	79 967 (54%)	52 600 (49%)	81 333 (64%)	89 467 (54%)
Kapitalkostnad	17 465 (12%)	12 520 (12%)	19 611 (15%)	20 962 (13%)
Service och underhåll	9 558 (7%)	7 277 (7%)	7 532 (6%)	8 305 (5%)
Fordonsskatt	7 558 (5%)	5 389 (5%)	360 (0%)	10 414 (6%)
Försäkring*	7 464 (5%)	5 028 (5%)	6 348 (5%)	7 212 (4%)
Bränsle**	23 610 (16%)	24 320 (23%)	11 485 (9%)	30 618 (18%)
Totalkostnad per månad	12 318	8 928	10 556	13 915
<b>Milkostnad de första tre åren</b>	<b>72,81</b>	<b>53,57</b>	<b>63,33</b>	<b>83,49</b>

\*Försäkringspriset är baserat på en 40-årig man boendes i villa. Priserna är hämtade från försäkringsbolaget Folksam.

\*\*Dagspriserna för bränsle i detta test:  
**Bensin:** 19,04 kr/l.  
**Diesel:** 23,92 kr/l.  
**El:** 1,50 kr/kWh.

**?** **Värdeminskning:** Att nya bilar rasar i värde är inget nytt, men likväl något som de flesta bilköpare blundar för men måste ta med i beräkningen. Här försvinner många tusenlappar varje månad utan att det märks i plånboken. Först när det är dags att byta bil går det upp för en hur mycket av investeringen som egentligen försvunnit. Värdeminskningen är den enskilt tyngsta ekonomiska posten i nybilsägandet och utgör i de flesta fall mer än halva årskostnaden.

**?** **Kapitalkostnad:** Kapitalkostnaden anger hur mycket det kostar att låna de pengar som behövs för att köpa bilen, inklusive ränta och eventuella avgifter. När vi räknar med kapitalkostnad utgår vi från 3,5 procents ränta och ingen kontantinsats. Även om man inte tar lån för att finansiera bilköpet bör man räkna med kapitalkostnaden, i form av utebliven ränta på kapitalet.

**?** **Vad ska jag tänka på med service:** Elbilar kostar i regel mindre än konventionella bilar att serva. Det är oljebytet som gör skillnad. Ett filter och några liter olja betyder tusenlappar mer i servicekostnad för en bensin- eller dieseldriven bil. Tänk på att många elbilar sliter mindre på de mekaniska bromsarna, men att de ändå behöver återkommande inspektion och eventuellt underhåll. En elmotor är däremot i princip underhållsfri och det finns ingen växellåda som behöver underhållas. Många elbilar har därför längre serviceintervaller än bilar med förbränningsmotorer. De flesta bilar har idag variabla serviceintervaller beroende på körsätt och användning.



#### ANALYTIKERN KARL WAHLIN OM TESTBILARNAS FRAMTIDA VÄRDE

Denna gång ställs tre olika hybrid-drivlinor mot varandra: Italiensk och tysk mildhybrid mot japansk fullhybrid och laddhybrid. Förutom effekt och förbrukning så påverkar graden av elektrisk draghjälp också fordonskatten, en nog så viktig parameter i

den ekonomiska ekvation som vi nu ska försöka lösa.

Alfa Romeo är ett litet märke i Sverige och endast dryga hundratalet nya Alfor rullade ut på vägarna det senaste året. Märket karaktäriseras av sportighet och design och lillsuven

Tonale är inget undantag. Sidospeglar med italienska flaggan, snyggt! Tonale är också utrustad med NFT-certifiering, en blockkedjeteknik som lagrar information om bilens hälsa. Tryggt för andrahandsköparen.

Men estetik och certifikat till trots har Tonale i testat utförande endast 130 hästkrafter och framhjulsdryft. Sett till detta är bilen mycket dyr. Därtill kommer Transportstyrelsen att debitera drygt 7 500 kronor fordonsskatt per år under de första

**Karl Wahlin**, analytiker på Bilpriser.se.  
 Beräkningen av värdeminskning sker i samarbete med Bilpriser.se



**bilpriser\_**

**? Förmånsvärde:** Det här gäller dig som har en bil från din arbetsgivare. Den som får använda företagets bil privat har en förmån. Därför måste förmånsvärdet adderas till inkomst och betala skatt för förmånen. Med en marginalskatt på 50 procent är skattekostnaden 50 procent av förmånsvärdet. Här anger vi förmånsvärdet, inte kostnaden för förmånen. Värdet av en förmånsvärdet grundas inte på det bilen kostar i verkligheten. I stället sätter Skatteverket ett pris på bilen som ska användas i förmånsvärdesuträkningen. Ovanpå detta listpris läggs priset på tillvalen som bilen är utrustad med.

**? Fordonsskatt:** Alla personbilar beläggs med en fordonsskatt som beräknas utifrån värdet för koldioxidutsläpp som uppmäts av fordonstillverkaren enligt gällande EU-regler. För bilar med utsläpp högre än 75 g/km tas en förhöjd skatt - malus - ut i tre år från första registrering. Bilar som släpper ut mindre än 75 g/km har endast en grundskatt på 360 kronor per år.



**? Vad ska jag tänka på med reservdelar till elbilar:** Angivna reservdelar är riktpriiser tillhandahållna av de svenska generalagenterna. Elbilar drabbas inte av kostsamma byten av saker som kamkedja eller partikelfilter, men sliter ofta mer på däckerna på grund av sin tyngd och motoreffekt. När elbilen är gammal och har körts många mil kan batteriet behöva servas eller i värsta fall bytas och kostnaden för det är svår att förutse.

**PRISER** (kr)

 = Billigast  = Dyrast



	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
<b>Pris i testat utförande</b>	<b>499 000</b>	<b>357 700</b>	<b>560 300</b>	<b>598 900</b>
Värde efter 1 år	333 400	256 800	381 800	423 400
Värde efter 2 år	294 200	224 200	345 200	374 200
Värde efter 3 år	259 100	199 900	316 300	330 500
Värde efter 3 år i procent	<b>51,9</b>	55,9	<b>56,4</b>	55,2
<b>Förmånsvärde per år, brutto</b>	99 419	71 894	80 134	<b>113 010</b>
Skatt	7 558	5 389	360	10 414
Skatt efter 3 år	976	602	360	3 282

**RESERVDELAR** Serviceintervaller (mil) och kostnader (kr).

 = Billigast  = Dyrast

Bromsklossar fram (par)	Pris Arbetskostnad	2 269 1 240	1 256 825	1 014 704	2 703 2 592
Bromskivor fram/bak	Pris Arbetskostnad	4 760/2 266 1 375/1 925	2 302/1 927 1 100/1 100	3 281/2 392 563/986	5 810/5 590 2 592/4 032
Kamremsbyte	Intervall (mil) Pris	Ej intervall -	Ej intervall -	Kedja -	Kedja -
Partikelfilter		32 300	22 378	24 900	i.u.
Framskärm (komplett)		5 800	3 928	2 279	4 336
4 fälgar för vinterdäck (standard)		37 000	18 319	10 924	23 416
Däck		3 119	2 079	2 999	1 899
Strålkastarinsats halogen/LED		26 300	12 011	17 149	25 076
Stötdämpare fram (par)		5 700	4 560	2 824	36 820
Stötfångare fram		8 700	6 738	6 148	i.u.
Torkarblad (par)		495	610	559	761
Backspegel (komplett)		3 700	6 083	12 311	11 806

**SERVICE** Serviceintervaller (mil) och kostnader (kr).

 = Billigast  = Dyrast

1:a	Intervall	1 500/1 år	2 000/1 år	2 000	2 500
	Pris	4 100	2 143	2 248	7 496
2:a	Intervall	3 000/2 år	4 000/2 år	4 000	5 000
	Pris	5 400	2 721	3 650	7 496
3:e	Intervall	4 500/3 år	6 000/3 år	6 000	7 500
	Pris	4 800	6 743	2 803	7 496
Sammanlagd servicekostnad under de 3 första åren*		14 300	11 607	8 701	14 992

\*Schablonkörsträcka: 2 000 mil per år.

Vår statistik visar att GLC 220d efter tre år och 6 000 mil behåller drygt 55% av nypriset

tre åren. Sedan sjunker fordonsskatten men tyvärr räcker det inte: Tonale hamnar på jumboplats i ekonomironden.

Mercedes kämpe i denna batalj är en fyrhjuldriven dieselsuv med mildhybridteknik. Diesel, det betyder hög fordonsskatt trots att 48-voltsbatteriet knuffar på. Nypriset är också högt, men Mercedes kommer med kvalitet och prestige och det uppskattas på begagnatmarknaden. Vår statistik visar att GLC 220d efter

tre år och 6 000 mil behåller drygt 55 procent av nypriset och det räcker till en tredjeplats i testgruppen.

Honda utmanar med HR-V, en framhjuldriven bensinhybrid med blygsamma 131 hästkrafter. HR-V är till skillnad från Tonale och GLC fullhybrid och det innebär att den kan köras helt på el, åtminstone en begränsad sträcka. Det är positivt för den ekonomiska kalkylen och Hondas generellt fina restvärden i kombination med det i testet i

särklass lägsta nypriset gör att HR-V kniper andraplatsen.

Sett till kronor per hästkraft är Mazdan svårslagen: Hela 327 hästkrafter. Att årsskatten endast är 360 kronor gör förstås heller ingenting. Smolket i bågaren skulle i så fall vara räckvidden på el, som inte verkar nå upp i utlovade 63 kilometer. Men med laddhybridteknik, fyrhjuldrift, rejäl dragvikt och goda utrymmen visar räknedosan att CX-60 är den ekonomiska vinnaren bland testbilarna.

## JÄMFÖRELSE BIL FÖR BIL – SÄKERHETSUTRUSTNING, KROCKTESTER, FÖRBRUKNING, ACCELERATION, UTRYMMEN

### SÄKERHETSUTRUSTNING

Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
Adaptiv farthållare	●	●	●	5 100
Aktiv motorhuv	○	○	○	○
Autobroms	cykel/fordon ●/●	●/●	●/●	●/●
	fotgängare/vilt ●/○	●/○	●/○	●/○
Bältessträckare	fram ●	●	●	●
	bak ●	●	●	●
Bälteskrafts-	fram ●	●	●	●
begränsare	bak ●	●	●	●
Dödavinkelvarnare	●	●	●	●
Filhållnings-	varnande ●	●	●	●
assistent	styrhjälp ●	●	●	●
Fästen för barnstol fram/bak	○/●	○/●	○/●	○/●
Höger kudde urkopplingsbar	●	●	●	●
Kollisionsvarnare/autobroms vid utbackning	●	●	●	●
Krockgardiner (huvud)	●	●	●	●
Krockkudde fram vänster/höger	●/●	●/●	●/●	●/●
Krockkudde sida fram/bak	●/●	●/○	●/●	●/4 800
Knäckkudde	○	○	●	●
Mörkerkamera	○	○	○	○
Pre crash	○	●	○	●
Skyltigenkänning	●	●	●	●
Trötthetsvarnare	○	●	●	●

► **Kommentar:** Alfa Romeo, Honda och Mazda bjuder på det mesta i utrustningsväg medan Mercedes tar extra betalt för vissa säkerhetssystem.

### EURO NCAP KROCKTESTRESULTAT

	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
<b>Krocktestresultat</b>				
Totalbetyg	★★★★★	★★★★☆	★★★★★	★★★★★
Testad år	2022	2022	2022	2022
Skydd för vuxna	83%	82%	88%	92%
Skydd för barn	85%	75%	91%	90%
Oskyddade trafikanter	67%	72%	89%	74%
Förarstödsystem	85%	78%	76%	84%

? **Euro NCAP krocktestresultat:** Krocktestorganisationen Euro NCAP:s stjärnbetyg baseras på hur bilmodellerna bedömts inom fyra delområden: Säkerhet för vuxna, som utgör 40 procent av betyget, säkerhet för barn (20 procent), säkerhet för fotgängare (20 procent) och förarstödjande säkerhetsutrustning (20 procent). Fem stjärnor är det enda som är riktigt godkänt. Fyra stjärnor kan vara acceptabelt, men tre är direkt dåligt. Betygets värde devalveras med tiden. Fem stjärnor från exempelvis 2015 är inte lika mycket värda som fem från 2022. Testerna ändras och kraven skärps.



### BRÄNSLE-/ELFÖRBRUKNING

■ = Bäst ■ = Sämst

	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
Bränsleförbrukning*	0,61	0,54	0,79	0,55
■ Bränsleförbrukning Teknikens Världs mätning	0,62	0,64	0,81	0,64
Differens	+0,01	+0,10	+0,02	+0,09
Elförbrukning*	-	-	2,3	-
■ Elförbrukning Teknikens Världs mätning	-	-	2,8	-
Differens	-	-	+0,5	-
Räckvidd el*	-	-	6,3	-
■ Räckvidd el Teknikens Världs mätning	-	-	4,2	-
■ Temperatur vid testtillfälle (C°)	-5	-5	+1	+3

\* WLTP, tillverkarens uppgifter

### BAGAGEUTRYMME

Mått (cm, l)

■ = Bäst ■ = Sämst

	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
1 Höjd	68	78	75	73
2 Bredd mellan hjulhus	96	101	107	109
3 Djup	80	75	90	95
4 Djup med nedfällt säte	165	168	169	183
5 Lasttröskel	76	71	69	73
6 Höjd under baklucka	188	184	180	196
7 Antal läskbackar	24	33	38	36
8 VDA-liter med uppfällt baksäte	500	319	570	620
9 VDA-liter med nedfällt baksäte	1 550	1 289	1 726	1 640

► **Kommentar:** Alfa Romeo Tonale är den minsta bilen och det märks i bagageutrymmet. Mercedes totalängd ger resultat på lastlängden.

### KUPÉUTRYMME

Mått (cm)

■ = Bäst ■ = Sämst

	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
1 Längsta benutrymme fram	60	62	61	64
2 Kortaste benutrymme fram	40	39	36	40
3 Dynans längd fram	48	49	49	50-55
4 Takhöjd fram	99	98	98	99
5 Bredd axelhöjd	133	132	141	139
6 Kortaste benutrymme bak	13	23	14	12
7 Dynans längd bak	52	47	47	46
8 Takhöjd bak	94	92	94	93
9 Bredd axelhöjd bak	135	134	145	142

► **Kommentar:** Det är inte många moderna bilar som behöver mer än tio sekunder för att ta sig till 100 km/h, men Alfa Romeo Tonale är en av dem.

### ACCELERATIONSTEST (sekunder, km/h)

■ = Bäst ■ = Sämst

	Alfa Romeo	Honda	Mazda	Mercedes
■ 0-50 km/h	4,3	3,3	3,3	3,1
■ 0-70 km/h	6,7	5,2	4,8	5,0
■ 0-100 km/h	11,5	9,3	7,6	8,7
0-100 km/h enligt tillverkaren	9,6	10,7	5,8	8,0
■ 0-130 km/h	19,1	17,6	11,8	14,2
■ 0-160 km/h	-	-	18,0	22,2
■ 0-200 km/h	-	-	-	-
■ Omkörning 70-130 km/h	12,4	12,4	7,1	9,2
Toppfart enligt tillverkaren	200	170	200	219

■ = Teknikens Världs egna mätningar.



**Alfa Romeo Tonale 1,5 Hybrid**

Pris/förmånsvärde	499 000 kr/99 419 kr
Motor/Effekt	R4/130 hk
Koldioxidutsläpp	139 g/km

Teknikens Världs testvärde		Tillv. uppgift.	
Älgtest (km/h)	-	-	-
Tjänstevikt (kg)	<b>1 680</b>	1 634	
0-100 km/h (s)	<b>11,5</b>	9,6	
Bränsleförbr. (l/mil)	<b>0,62</b>	0,61	
Räckvidd (el)	-	-	
Räckvidd totalt	<b>89</b>	90	
Milkostnad (kr)	<b>72,81</b>		

**Köregenskaper:** Slapp men ändå nervös styrning utan känsla. Dålig riktningstabilitet.

**5**

**Körsmidighet:** Dålig sikt åt alla håll och dålig bild i backkameran. De stora växelpaddlarna stör.

**6**

**Motor/kraftöverföring:** Orkeslös och surrig. Irriterande växellåda som växlar för hårt.

**5**

**Utrymmen:** Bekvämt och rymligt baksäte, men bagageutrymme är begränsat.

**7**

**Komfort:** Stötig, små framstolar och hög ljudnivå. Om den ändå vore sportig, inte bara obehag.

**5**

**Användarvänlighet:** Liten pekskärm med minimal typsnitt och små symboler.

**5**

**Att köpa:** En fullutrustad Tonale är ohemuldt dyr. Även snikutrustade versioner kostar över 400 000 kr.

**5**

**Att äga:** Hög skatt, dyr service, kraftig värdeinsnkning. Det mesta talar emot Alfa-ägandet.

**6**

**Säkerhet:** Inte broms- eller älgtestad. Däremot högsta betyg i Euro NCAP.

**7**

**Miljö:** Om mildhybridtekniken tillför något mer än vikt är svårt att avgöra. Medelbra för bilyten.

**5****TOTALBETYG** Max: 100**56**

► **Kommentar:** Tyvärr alla Alfisti, det blir platt fall för nya Alfian. Tonale är inget annat än en besvikelse till bil och vi ser inga skäl till köp annat än det överraskande rymliga baksätet och den någorlunda snåla motorn. Fast är den så snål egentligen, eller beror det på att vi inte vill köra med den?

**Honda HR-V 1,5 CVT Advance**

Pris/förmånsvärde	357 700 kr/71 894 kr
Motor/Effekt	R4-el/131 hk
Koldioxidutsläpp	122 g/km

Teknikens Världs testvärde		Tillv. uppgift.	
Älgtest (km/h)	-	-	-
Tjänstevikt (kg)	<b>1 480</b>	1 473	
0-100 km/h (s)	<b>9,3</b>	10,7	
Bränsleförbr. (l/mil)	<b>0,64</b>	0,54	
Räckvidd (el)	-	-	
Räckvidd totalt	<b>63</b>	74	
Milkostnad (kr)	<b>53,57</b>		

**Köregenskaper:** Pigg styrning och fin balans, men den lama motorn förtar en del av känslan.

**8**

**Körsmidighet:** Upphöjd körposition och bra sikt åt alla håll. Upplevs liten, smidig och lättkörd.

**9**

**Motor/kraftöverföring:** Man ska inte inbilla sig att den är snabb. Däremot snål och lättkörd i stad.

**6**

**Utrymmen:** Fiffig baksätelösning, därtill rymligt och bekvämt baksäte. Litet bagageutrymme.

**7**

**Komfort:** För hög ljudnivå och lite för hård fjädring. Godkänd sittkomfort.

**6**

**Användarvänlighet:** Traditionell förarmiljö med knappar, lite för många och för utspridda.

**7**

**Att köpa:** Pruta duktigt och du kan köpa två för priset av en GLC. Svårslagen köpeekonomi.

**8**

**Att äga:** Låg skatt och snål drivlina gör Honda billig att äga. Medelmåttiga servicekostnader.

**8**

**Säkerhet:** Endast fyra stjärnor i krocktest. Ej broms- eller älgtestad på grund av väglag.

**6**

**Miljö:** Den som lär sig hantera den udda drivlinan kan köra HR-V snällt. Men det kräver försiktig gasfot.

**5****TOTALBETYG** Max: 100**70**

► **Kommentar:** HR-V känns lite speciell, så där som ganska få bilar gör. Det kluriga baksätet gör den oväntat användbar och körgladje finns, trots den tråga hybridmotorlösningen. Men den passar inte alla. Behöver man fyrhjulsdrift eller dra släp får man leta vidare. En testseger blir det ändå, om än knapp.

**Mazda CX-60 E-Skyactiv PHEV Homura**

Pris/förmånsvärde	560 300 kr/80 134 kr
Motor/Effekt	R4-el/327 hk
Koldioxidutsläpp	33 g/km

Teknikens Världs testvärde		Tillv. uppgift.	
Älgtest (km/h)	-	-	-
Tjänstevikt (kg)	<b>2 200</b>	2 146	
0-100 km/h (s)	<b>7,6</b>	5,8	
Bränsleförbr. (l/mil)	<b>0,81</b>	0,79	
Räckvidd (el)	<b>4,2</b>	6,3	
Räckvidd totalt	<b>66</b>	-	
Milkostnad (kr)	<b>63,33</b>		

**Köregenskaper:** Välvägd och känslig styrning. Känns stor och tung på vägen.

**7**

**Körsmidighet:** Bra sikt och bra backkamera. Sämre sikt snett bakåt.

**7**

**Motor/kraftöverföring:** Kärv och obehag att köra på el. Bättre på bensin, men högljud motor.

**6**

**Utrymmen:** Konstigt nog inte bättre baksäte än Alfa eller Honda. Rymligt bagageutrymme.

**8**

**Komfort:** Mjukare och tystare än Honda, men Mazdan rör inte på den fluffiga Mercan.

**7**

**Användarvänlighet:** Superenkla menyer. Peksärmen är inte pekbar under färd.

**8**

**Att köpa:** Över halvmiljonen, men det köper en stor och i stort sett maxutrustad bil.

**7**

**Att äga:** CX-60 bedöms hålla sitt värde bra över tid. Det höga inköpspriset tynger ändå ekonomin.

**7**

**Säkerhet:** Högsta betyg från Euro NCAP och många hjälpsystem är standard. Ej älg- eller bromstestad.

**7**

**Miljö:** Plockar poäng på sin laddbarhet, men är långt ifrån den bästa laddhybriden.

**5****TOTALBETYG** Max: 100**69**

► **Kommentar:** Det är som att tiden har sprungit ifrån Mazda CX-60, redan innan modellen hunnit nå ut till marknaden. Laddhybridtekniken är inte alls på nivå med de bästa och i kombination med Mazdas traditionella framtonging ger det en känsla av gammal modell.

**Mercedes GLC 220 d 4Matic**

Pris/förmånsvärde	598 900 kr/113 010 kr
Motor/Effekt	R4/197 hk
Koldioxidutsläpp	144 g/km

Teknikens Världs testvärde		Tillv. uppgift.	
Älgtest (km/h)	-	-	-
Tjänstevikt (kg)	<b>2 150</b>	2 150	
0-100 km/h (s)	<b>8,7</b>	8,0	
Bränsleförbr. (l/mil)	<b>0,64</b>	0,55	
Räckvidd (el)	-	-	
Räckvidd totalt	<b>97</b>	113	
Milkostnad (kr)	<b>83,49</b>		

**Köregenskaper:** Mercedesstypt avslappnad styrning och chassi. Bakaxelstyrningen kräver tillväjning.

**8**

**Körsmidighet:** Stor, svullen kaross. Bra kamerahjälpsmedel och bakaxelstyrningen höjer smidigheten.

**7**

**Motor/kraftöverföring:** Kraftfull, tyst och nästan vibrationsfri. Smart och mjuk växellåda.

**8**

**Utrymmen:** Fullt jämförbar med CX-60. Bekvämt men inte jätterymligt baksäte.

**8**

**Komfort:** Låg ljudnivå och svävande luftfjädring. Mycket bra framstolar.

**9**

**Användarvänlighet:** Pillriga rattknappar och oändliga menyval. Lär man sig någonsin hitta rätt?

**5**

**Att köpa:** Känns prisvärd i jämförelse med Tonale, trots merpriset. Kan extrautrustas väldigt dyrt.

**5**

**Att äga:** Det är svettigt att köra diesel just nu. Dieselpriiset och skatten tynger.

**4**

**Säkerhet:** Toppbetyg i krocktest, dock ej broms- eller älgtestad. Många säkerhetssystem som tillval.

**7**

**Miljö:** Kör den försiktigt på långresa och effektiviteten blir svårslagen. Men dieseln straffas.

**3****TOTALBETYG** Max: 100**64**

► **Kommentar:** Nya GLC imponerar med sin höga komfort och kraftfulla men ändå rimligt snåla dieselmotor. Få kan behöva mer komfort eller motor än så här. Men det kostar på, det är svårt att räkna hem en dieslbil ekonomiskt i dagsläget och därtill är inköpspriset allt annat än plånboksnpassat.