

Sommerfest i miniklassen

[Tekst: Frederik T. Frey | Foto: Mathias Brandt & Anders Richter]

Med fire friske modeller i miniklassen er der ingen vej uden om en stortest. Den nye Seat Ibiza mødes med nyhederne Fiesta, Swift og Micra, mens Kia Rio og tidligere testvinder Mazda 2 også vil lege med.

Alle testbiler koster fra omkring 130.000 kr. Som de står her med udstyr, løber de dog op i omkring 200.000 kr. stykket



Nissan Micra har priser, der begynder ved 139.990 kr. Standard på alle biler er nødbremse med fodgængerengenkendelse.

NISSAN MICRA 0,9 IG-T TEKNA

Pris 179.100 kr.
Effekt / Moment 90 hk / 140 Nm
0-100 km/t 12,1 sek.
EU-miks 22,7 km/l

På vejen ★★★★★

Micra kører dynamisk takket være Intelligent Trace Control-systemet. Og selv på 17" fælge er komforten ikke forsvundet.

Motor ★★★★★

Motoren er en ommer. Med Renault-aner er den 3-cylindrede støjende, vibrerende og ikke særlig kraftfuld. Micra fortjener en bedre motor.

Kabine ★★★★★

Masser af udstyr og et flot og moderne designsprog kan ikke redde Micra fra, at pladsen er trang – særligt på bagsædet.

Økonomi ★★★★★

Imponerende lave reservedelspriser får følgeskab af et højt niveau af standard sikkerhedsudstyr. Det er ærgerligt, at adaptiv fartpilot ikke fås.

På vej rundt i svinget fanges mit øje af en blå illustration på en lille skærm bag rattet af Nissan Micra. Kurven går mod venstre, og skærmen fortæller mig, at bilens Intelligent Trace Control-system arbejder via bilens ESC-system for at sikre mig den bedste linje gennem svinget. Den sorte japanske 5-dørs hatch-back krænger en del, og sekundet efter begynder bagenden at vandre – en hel del faktisk.

Nissan Micra er en ny spiller i en klasse, der generelt er præget af udvidelser, og som altid har haft et godt tag i de danske bilkunder. I dagens test af i alt seks biler møder japaneren den nye Ford Fiesta, den nye Seat Ibiza, den nye Suzuki Swift samt de næsten nye Kia Rio og tidligere testvinder i form af Mazda 2. Alle biler har benzinmotorer og et sundt niveau af udstyr.

Jeg er startet i Nissan Micra, der hurtigt viser sig som en af de mest legesyge i klassen og derfor også i denne test. Intelligent Trace Control-systemet kan via ESC-systemet bremse hjulene individuelt og derfor indirekte fordele kræfterne mellem forhjulene som et elektronisk spærredifferentiale. Det gør den lille Nissan yderst oplagt til svingkørsel.

Bagenden er sat op til at kunne hjælpe til ved at træde ud og tvinge forenden i den ønskede retning. Det er virkelig sjovt at presse Micra, der også

Micra har mindst plads på bagsædet i denne test. Forsædet mangler også støtte til lår og bagdel.

Vi glæder os, til Micra's motorprogram udvides. 0,9-liters motoren her er grov, støjende og vibrerer meget.

krænger en del, hvilket er med til at understrege følelsen af, at der er fart på. Men netop fordi der kan være så meget leg og spil i undervognen, kan det punkt, hvor hele bilen stabiliserer sig selv igen efter en kurve med bagenden forskudt en smule ude, godt føles lidt abrupt og uskont.

Komforten er ellers fint tilstede i Micra i Tekna-udstørsversionen, der kører på forholdsvis store 17" hjul. Bilen kører faktisk så godt, at jeg ærgrer mig over motoren. En 3-cylindret 0,9-liters maskine lånt fra Renault. Den er støjende, grov og langt fra vibrationsfri. Dertil kommer også, at den skal have smæk for at yde. Det føles ikke særligt belønnende.

Kabinen er med et tydeligt udtryk, og faktisk kan jeg godt lide stilen, på nær knapperne til elruderne i dørsiden. Flere af materialerne er også lækre og bløde at røre ved. Pladsen er dog i den klemte ende, og jeg får ikke nok støtte til lår og balder i førersædet.

Nissan'en har store mængder af sikkerhedsudstyr, og faktisk er det ikke kun de højt udstyrede versioner, der kan bryste sig af systemer som nødbremse med fodgængerengenkendelse. Det er standard på alle Micra'er, flot!

Ford Fiesta har langt om længe fået en afløser. Den gamle model blev introduceret tilbage i 2008. Designet på den nye er bestemt igen revolution, men bag rattet er der sket flere ændringer.

FORD FIESTA 1,0 ECO. TITANIUM

Pris 169.370 kr.
Effekt / Moment 100 hk / 170 Nm
0-100 km/t 10,5 sek.
EU-miks 23,3 km/l

På vejen ★★★★★

Fiesta kører poleret og med stor komfort og blødhed i betjening af pedaler, rat og gear. Der skal graves efter dynamik, men den er der.

Motor ★★★★★

Den 3-cylindrede motor gør det godt i den nye Fiesta og præsterer, som den skal. Forbruget er testens næstbedste, og gearkassen er fin.

Kabine ★★★★★

En ny flot og lys skærm tager meget af opmærksomheden i en velindrettet kabine, der også bruger blød blød plastik flere steder. Super førersæde.

Økonomi ★★★★★

Mangler lidt standardudstyr sammenlignet med konkurrenterne. Men Ford er mestre i gode pakker til stærke priser. Nyprisen er fin.

Motoren her lå også i den tidligere Fiesta. Den fungerer rigtigt godt og yder 100 hk og 170 Nm sammen med en 6-trins gearkasse.

Fiesta har rimelig plads på bagsædet. Med sæderne slået ned, er bagagerummet testens næststørste med 1.093 liter.



Kabinen har fået et generelt løft, og der er nu en central trykfølsom skærm på 8" at fornøje sig med. Førersædet i denne Titanium-version er utroligt godt, og generelt føles interiøret lækkert for en bil i denne klasse med flere bløde materialer på instrumentbordet.

En spændende nyhed med danske øjne er muligheden for et B&O Play-musikanlæg med 10 højttalere og en subwoofer. Systemet kan kobles med navigation og DAB+-radio og koster fra 7.800 kr. Det spiller godt efter lidt intuitiv kalibrering, og pakken er oplagt at tilkøbe, hvis musik er i fokus.

Ford har generelt styr på sammensætning af pakker. En førerassistentpakke til 6.290 kr. giver for eksempel adaptiv fartpilot og digital skærm bag rattet.

Køreegenskaberne er det næste, jeg dykker ned i på min køretur i den nye Fiesta. Sammenlignet med den tidligere model har Ford stoppet den nye med en masse vat. Bilen er generelt blødere, og betjeningen af rat, pedaler og gear er med en sådan følelse, at Fiesta føles dyrere, end den er. Graden af raffinementet er hævet, og alting går flydende men stadig med tilpas modstand til, at den føles som et kvalitetsprodukt.

Det gør Fiesta til en gennemarbejde køreoplevelse, der dog fjerner lidt af den umiddelbare skarphe, som den

Testbilen har Audiopakke 3 til 9.990 kr. med B&O Play-højttalere, subwoofer og DAB+-radio.

Billigste Ford Fiesta koster 129.990 kr. Der findes også en særlig B&O Play-version fra 174.790 kr.

tidligere var så kendt for. Styringen er fortsat hurtig og præcis, og som kilometerne hældes på, opdager jeg også, at Fiesta fortsat er dynamisk og lækkert afstemt – den skal bare klemmes lidt mere, før den skifter karakter. Motor og gearkasse løser deres opgave fint, og det oplyste forbrug er testens næstbedste. Fiesta er også eneste bil i dag med seks gear – en rar ting på motorvejen.

Suzuki Swift er troppet op i stiveste puds, som hedder Exclusive.

Den trecylindrede Boosterjet-turbomotor på én liter har en integreret generator, der yder tre hestkræfter og et moment på 50 Nm. Det giver et lille bidrag helt nede i omdrejninger. Sammenlignet med en Swift med samme motor uden generatoren går denne variant 1,6 km/l længere på literen ifølge det oplyste forbrug. Jeg bilder mig også ind, at jeg kan mærke de ekstra kræfter under acceleration – særligt mellemaccelerationer – men mild hybrid-systemet giver kun lidt ekstra ved lave omdrejninger.

De 112 hk, motoren yder, får Swift til at være let på tå, og selv om motorlyden for fuld hane ikke er så fed, er der masser af skub i bilen. Den køreklare vægt på 990 kg hjælper også, når det kommer til køreegenskaberne.

Den forholdsvis lave vægt gør Swift

Swift koster fra 129.990 kr., men nap hellere den billigste Boosterjet-variant, da Suzuki's sugemotor er mindre attraktiv.



På motoren sidder en generator integreret, der yder tre hk og 50 Nm. Den assisterer ubemærket i flere køresituationer.



Pladsen omkring bagsædet er fin. Men bagagerummet er med sæderne i brug testen mindst – 265 liter.



Kabinen er fornuftigt indrettet i Swift, men det handler mere om funktion end form. Aircon er standard på alle Swift.

SUZUKI SWIFT 1,0 BOOSTERJET

Pris 182.990 kr.
Effekt / Moment 112 hk / 170 Nm
0-100 km/t 10,6 sek.
EU-miks 23,3 km/l

På vejen ★★★★★

Japaneren vejer under et ton, og det kommer både dynamikken og komforten til gode. Swift kører friskt men mangler lidt retningsstabilitet.

Motor ★★★★★

Turbomotoren med hybrid-generator-konstruktionen føles frisk og er god til mellemaccelerationer. Lyden kan dog blive anstrengt under pres.

Kabine ★★★★★

Her er alt det udstyr og plads, du vil have. Materiale kvaliteten er dog ikke så rar i hård plast, og der er en del vindstøj i kabinen.

Økonomi ★★★★★

Her i øverste udstyrsniveau mangler Swift ikke noget – heller ikke adaptiv fartpilot. Fraprisen er testens højeste og reservedelene til den dyre side.

let at placere på vejen i sving, og bilen føles letkørt og som om, at den er opstemt – særligt på snørklede veje.

På motorvejen er Swift dog en smule udfordret. Retningsstabiliteten er den ringeste i dette felt, og kabinen fyldes hurtigt med vindstøj ved disse hastigheder. Det lyder til, at støjen er centreret omkring sidespejle og A-stolperne. Det giver mig god anledning til at skruer op for anlægget og generelt bekendtgøre mig med interiøret. Skærmen i midterkonsollen er den, der også sidder i Baleno og Vitara. Den fungerer fint uden at imponere i dette felt.

Imponerende er dog niveauet af sikkerheds- og komfortudstyr her i øverste udstyrsniveau. Der er blandt andet adaptiv fartpilot, automatisk op/ned-

MAZDA 2 1,5 SUPERIOR

Pris 173.500 kr.
Effekt / Moment 90 hk / 148 Nm
0-100 km/t 9,4 sek.
EU-miks 22,2 km/l

På vejen ★★★★★

Dynamiske køreegenskaber og et hurtigt styretøj. Undervognen er fast – men selv på 16" fælg kan ujævnheder mærkes mere, end de burde.

Motor ★★★★★

Det er utroligt, hvad Mazda's folk kan få ud af en sugemotor. Den er både hurtig og rimelig nøjsom. Der mangler dog moment til mellemaccelerationer.

Kabine ★★★★★

Interiøret er dér, hvor Mazda for alvor viser sin alder. Designet holder fortsat, men her føles intimt på grænsen til trangt, og plastikken er hård.

Økonomi ★★★★★

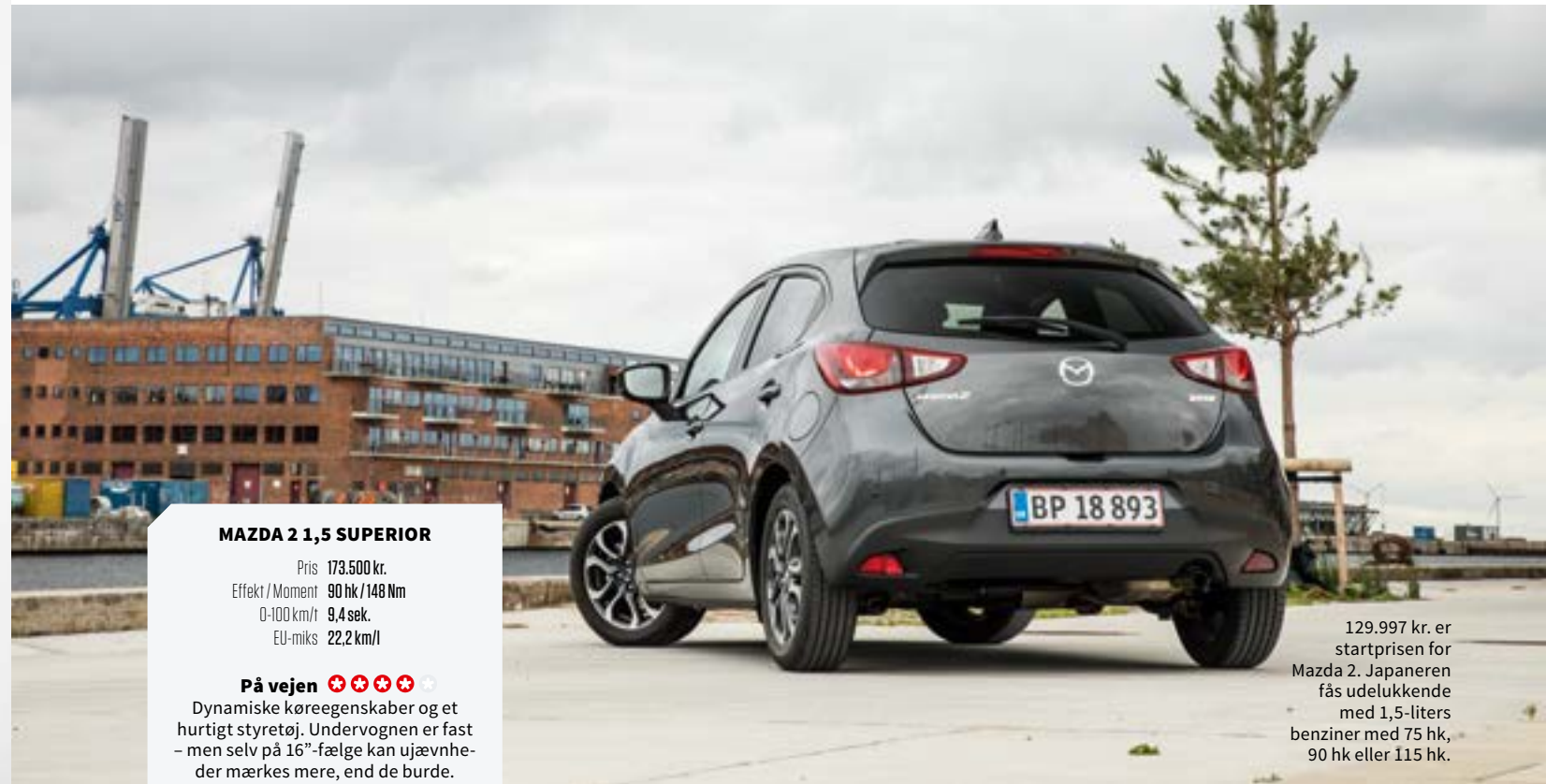
Mazda har gode priser på det, der er en rigtig fin bil. Her kunne være lidt mere plads og sikkerhedssystemer sammenlignet med visse konkurrenter.

blænd på forlygterne og navigation.

Pladsen i kabinen er også utrolig god, og bagsædet er ingen undtagelse. Til gengæld er fornemmelsen af lækkerier på et minimum. Her er vitterligt alt i udstyr, men betjeningen, designet og materialerne kunne være bedre.

Mazda 2 vandt sidste gang vi testede biler i denne klasse i Bil Magasinet nr. 286. Ingen af de biler, den slog dengang for to år siden, er med i dag, men mange af egenskaberne, der gjorde den til sejrherre, er intakte.

Mazda 2 har som den eneste testbil sugemotor med fire cylindre. Selv om flere af de andre konkurrenter også fås med sugemotor, er Mazda'en den eneste, der udelukkende fås uden



129.997 kr. er startprisen for Mazda 2. Japaneren fås udelukkende med 1,5-liters benziner med 75 hk, 90 hk eller 115 hk.



Superior-udstyrsniveauet er gavmildt med DAB-radio, 7" farveskærm samt en auditiv vognbane-assistent.



Pladsen kunne være bedre ved alle siddepladser i Mazda 2. Stolene er forholdsvis flade og polstringen hård.



Ingen turboladning i dette motorrum. Mazda bruger en 4-cylindret sugemotor, der yder 90 hk og 148 Nm.

turbotryk. Selv om markedet har rykket sig i en retning af mindre motorer med turbotryk, har den 1,5-liters Mazda-motor fortsat kvaliteter. Det oplyste forbrug på 22,2 km/l er pænt, og faktisk har Mazda 2 den hurtigste accelerationstid til 100 km/t med 9,4 sekunder – og det selv om motoren "kun" yder 90 hk, mens flere andre konkurrenter yder omkring og over 100 hk. Der, hvor motoren viser sin svaghed, er i mellemaccelerationerne. Her er sugemotorens moment på 148 Nm i underkanten.

Køreegenskaberne er præcise og til den dynamiske side. Et G-vectoring system tager gassen lidt fra, når du drejer ind i en kurve, for at sikre en mere glidende kørsel.

Det er let at have det sjovt, og undervognen og affjedringen er til den faste side. Det ville ikke være et problem, hvis ikke også sæderne samtidig godt kunne drage nytte af blødere polstring og lidt bedre støtte. Mazda 2 bliver aldrig ubehagelig, men man kan ikke kalde den klassisk komfortabel sammenlignet med feltes øvrige biler.

Kabinen kan bedst beskrives som intim, og faktisk giver det en smule mening i den sportslige Mazda 2. Nu hvor japaneren er så køreglad og har en skøn og stram gearkasse, virker det mere tåleligt, at pladsen rundt om

Kia Rio tilbydes også med automatgear. Her begynder priserne ved 184.999 kr. Billigste Rio fås fra 129.999 kr.



KIA RIO 1,0 T-GDI ADVANCE

Pris 177.999 kr.
Effekt / Moment 100 hk / 172 Nm
0-100 km/t 10,7 sek.
EU-miks 24,4 km/l

På vejen

Rio kører pænt og forudsigeligt, hvilket skjuler en rimelig kompetent undervogn. Det åbenbares først, når bilen presses.

Motor

Den 3-cylindrede turbomotor har karakter og et fint moment, der hjælper den godt afsted. Lidt anonym gearkasse.

Kabine

En del hård plastik, men oplevelsen af plads både rundt om føreren og særligt på bagsædet er god. Designsproget er forsigtigt, men rent.

Økonomi

Super garanti, men vi venter fortsat på muligheden for adaptiv fartpilot – særligt nu, hvor bilen har nødbremse og fodgængerkenkendelse.



Der er masser af komfortudstyr i Rio Advance som varme i rattet. Skal bilen have LED-baglygter, koster det 3.999 kr. oveni.

førersædet er god, og på bagsædet er der godt med plads til passagerernes ben. Alt er dog ikke fryd og gammen. Flere paneler i interiøret er udført i hård plastik, og selve designet og udlægning af knapper, drejehjul og andre funktioner er ikke topmoderne. Hård plastik er ikke kriminel, men biler som Nissan Micra og Ford Fiesta giver i de testede versioner et mere luk-susorienteret indtryk.

Den mekaniske pakke i Rio virker overbevisende. Gearkassen gør ikke megen væsen af sig, men fungerer.

Den 3-cylindrede turbomotor er nyudviklet, og med 100 hk og 172 Nm er den kvik. Karakter har den også, og det maksimale moment ligger ved lave omdrejninger, hvor man ofte har brug for det ved bykørsel. Er humøret til det, kan den lille maskine sagtens tåle lidt pisk.

Styretøjet er ved lavere hastigheder ikke særligt direkte, og udslaget skal gøres større end i testens andre biler, før koreaneren begynder at reagere på ratdrejningen. Ved højere tempo reagerer det mere harmonisk, nok fordi farten er med til at gøre opfattelsen af tid kortere. Kia Rio mangler dog for alvor feedback gennem rattet for at føles sjov at køre svingkørsel i.

Undervognen kan faktisk godt klare

Den 3-cylindrede turbomotor er ikke eneste mulighed i koreaneren. Der findes også to sugemotorer og en dieselmotor.



en del stress og opfører sig neutralt uden at være direkte kedelig. Men med det halvtamme styretøj bliver øvelsen aldrig rigtig fornøjelig. Til gengæld er komforten fin – også her på 17 tommer alufælge.

Seat Ibiza får lov at runde dagens test-felt af, og det er en bil, mange har glædet sig til. Jeg er også én af dem, der har set frem til den nye spanier, der dog ikke ser helt så ny ud i karrossen, som jeg havde forventet. Ligesom det er tilfældet med Fiesta er det opdaterede design mere evolution end revolution.

I kabinen er opskriften lidt den samme i Ibiza. Der er klare forbedringer at spore, men meget er også i tråd med det, som vi kender. Den nye

TSI-motoren yder 95 hk og 160 Nm, og føles aldrig slap. Den er dog i den tørstige ende og føles ikke spændende eller indlevende.



Der er fin plads bagi, og bagagerummet på 355-1.165 liter er testens største uanset om bagsædet er oppe eller nede.



SEAT IBIZA 1,0 TSI XCELLENCE

Pris 174.900 kr.
Effekt / Moment 95 hk / 160 Nm
0-100 km/t 10,9 sek.
EU-miks 21,3 km/l

På vejen

Kører meget civiliseret og som en større bil. Forenden har greb på Michelin-dækkene, men bagenden føles ikke indstillet på samarbejde.

Motor

Føles stærkere end de 95 hk, den har. Momentforløbet er lineært og lidt kedeligt. Har det højeste oplyste brændstofforbrug.

Kabine

Flot integreret skærm lyser op i en kabine, der er lidt kedelig. Den kobberfarvede strimmel er en smagssag, men skaber lidt liv.

Økonomi

Seat'en er ikke billig, og den mangler fortsat lidt sikkerhedsudstyr, før den spiller på alle tangenter. Heldigvis kan adaptiv fartpilot købes for 4.100 kr.

Skærmen i midterkonsollen måler 8" og koster 8.000 kr. Full Link til systemet koster 3.100 kr. ekstra.



skærm mellem sæderne tager sig godt ud, og testbilens kobber/messing-farvede stribe hen over instrumentbordet falder også i min smag.

Overalt i kabinen er pladsen også mere end almindelig gavmild. Det er bestemt også tilfældet i bagagerummet, der er det største blandt de seks biler med en kapacitet på 355-1.165 liter.

Motoren i Ibiza er en 1-liters 3-cylindret turbomotor som i samtlige af de andre testbiler på nær Mazda 2. Seat'en yder 95 hk og 160 Nm, hvilket er i den lavere halvdel af testfeltet. Men det holder ikke den grå hatchback tilbage, for den føles kvik på gassen, omend momentudviklingen, som omdrejningerne stiger, er lidt monoton og kedelig. Forenden i Ibiza er responsiv, og bevægelserne på rattet veksles hurtigt til retningsskift.

Testbilen er monteret med nogle af mine yndlingsdæk, Michelin Pilot Sport 4 i størrelsen 215/15 R17, og de sikrer højt greb i forenden med masser af feedback gennem rattet.

Ibiza er god til hurtige retningsskift, og i det hele taget er det svært at overraske fordækkene og få dem til at miste deres greb. Det er lidt samme historie med bilens bagende, men selv om højt greb ofte er en god ting, er det i dette tilfælde lidt en skam. Ibiza's bagende og

Den nye Seat Ibiza har meget tilfælles med den kommende VW Polo. Priserne for Ibiza begynder ved 134.900 kr.



bagdæk er så stabile, at det går hen og bliver kedeligt. Både Ford Fiesta, Suzuki Swift, Mazda 2 og ikke mindst Nissan Micra har en bagende, der kan engageres ved sportslig kørsel, og bidrage til at justere bilens vinkel. I Seat'ens tilfælde er bagenden næsten urokkelig plantet, og det er ærgerligt, nu hvor forenden har så fint greb.

Ved dagens afslutning skal jeg udføre den svære opgave, det er at pege på en vinder. Og for en gangs skyld synes det ikke særligt svært. Det svære bliver nærmere at placere de resterende fem biler i en rækkefølge. Alle seks biler i testen har styrker, der pointmæssigt placerer dem tæt. Swift og Ibiza er i top tre på grund af deres pladsforhold, sikkerhedsudstyr og sjove køreegenskaber. Micra kører dynamisk, men fortjener en bedre motor. Mazda 2 og Rio slås om ikke at komme sidst; begge er fine biler, men Kia'ens ringe feedback er en dealbreaker på Bil Magasinet. Vinderen Ford Fiesta er en helstøbt bil, der rammer bredt og har kvaliteter i samtlige kategorier. ●

Selv om Seat Ibiza har det mest festlige navn, så er det altså ikke helt den, som løber med sejren i dag. Det gør Ford Fiesta.

Vi synes

Klassen af minibiler er utrolig bred, og der kunne let have været dobbelt så mange biler med i denne sammenligning. Vi er gået efter de seks mest oplagte modeller lige nu. Alle seks biler i denne test er utroligt kapable, og de fleste har et sundt allround-fokus. Her på Bil Magasinet roser vi generelt særligt de dynamiske aspekter af køreglæde, men skeler også til omfanget af sikkerhedsudstyr.

Frederik T. Frey | September 2017

1 FORD FIESTA
★★★★★
Fiesta fortsætter i et mere komfortabelt spor end den foregående. De dynamiske kvaliteter er fortsat til stede under pres, og Fiesta er på alle måder en gennemarbejdet nyhed.

2 SUZUKI SWIFT
★★★★★
Swift mangler lidt finpudsning, men køreegenskaberne er der godt styr på takket være den lave vægt. Japaneren er et rummunder med et flot niveau af sikkerhedsudstyr.

3 SEAT IBIZA
★★★★★
Spanieren er rummelig og letkørt – men desværre hverken overraskende eller decideret spændende. Måske føles den lidt som en misset chance – i hvert fald i denne variant.

4 NISSAN MICRA
★★★★★
Fantastiske svingegenskaber med en undervogn, der virkelig er med på sjov og ballade. Men som allrounder er pladsen for beskeden, og motoren under Micra's øvrige niveau.

5 MAZDA 2
★★★★★
Mazda 2 er forfriskende simpel, og sugemotoren gør det godt på flere punkter her i feltet af turbomotorer. Modellens alder kan efterhånden anes på pladsforhold og udstyr.

6 KIA RIO
★★★★★
Den nye Kia Rio hatchback fejler som sådan ikke noget, men til vores smag er køreegenskaberne for afdæmpede. Muligheden for adaptiv fartpilot vil pynte, når den lanceres.

BIL MAGASINET TESTER PÅ

Shell FuelSave Blyfri 95

DATA	FORD FIESTA 1,0 ECOBOOST TITANIUM	KIA RIO 1,0 T-GDI ADVANCE	SUZUKI SWIFT 1,0 BOOSTERJET SHVS	SEAT IBIZA 1,0 TSI XCELLENCE	NISSAN MICRA 0,9 IG-T TEKNA	MAZDA 2 1,5 SUPERIOR
Pris (testbil)	169.370 kr. (200.070 kr.)	177.999 kr. (197.491 kr.)	182.990 kr. (187.990 kr.)	174.900 kr. (218.790 kr.)	179.100 kr. (190.100 kr.)	173.500 kr. (180.000 kr.)
Opbygning						
Motor	R3, 999 cm³, 12V, turbo	R3, 998 cm³, 12V, turbo	R3, 998 cm³, 12V, turbo	R3, 999 cm³, 12V, turbo	R3, 898 cm³, 12V, turbo	R4, 1.496 cm³, 16V
Effekt	100 hk ved 6.000 o/min	100 hk ved 4.500 o/min	112 hk ved 5.500 o/min	95 hk ved 5.000 o/min	90 hk ved 5.500 o/min	90 hk ved 6.000 o/min
Moment	170 Nm ved 1.400 o/min	172 Nm ved 1.500 o/min	170 Nm ved 2.000 o/min	160 Nm ved 1.500 o/min	140 Nm ved 2.250 o/min	148 Nm ved 4.000 o/min
Hjulophæng for/bag	McPherson/Compound	McPherson/Compound	McPherson/Compound	McPherson/Compound	McPherson/Compound	McPherson/Compound
Transmission	6-trins manuel	5-trins manuel	5-trins manuel	5-trins manuel	5-trins manuel	5-trins manuel
Bremsesystem for/bag	Ventilerede skiver/skiver	Ventilerede skiver/skiver	Ventilerede skiver/skiver	Ventilerede skiver/skiver	Ventilerede skiver/tromler	Ventilerede skiver/tromler
Præstationer (fabrikstal)						
0-100 km/t	10,5 sek.	10,7 sek.	10,6 sek.	10,9 sek.	12,1 sek.	9,4 sek.
Topfart	183 km/t	188 km/t	195 km/t	182 km/t	175 km/t	183 km/t
Dimensioner og vægt						
Mål (L/B/H)	404/174/148 cm	407/173/145 cm	384/174/150 cm	406/178/144 cm	400/173/146 cm	406/170/150 cm
Akselafstand	249 cm	258 cm	245 cm	256 cm	253 cm	257 cm
Vægt/last/påhæng	1.164/506/1.000 kg	1.155/445/1.000 kg	990/430/1.000 kg	1.122/418/1.000 kg	1.128/402/1.200 kg	1.050/455/900 kg
Bagagerum	292-1.093 liter	325-980 liter	265-947 liter	355-1.165 liter	300-1.004 liter	280-950 liter
Dæk (testbil)	Michelin Primacy 3	Goodyear Eagle F1	Bridgestone Ecopia EP150	Michelin Pilot Sport 4	Bridgestone Turanza T005	Toyo Proxes R39
Dimensioner	195/55R16	205/45R17	185/55R16	215/45R17	205/45R17	185/60R16
Økonomi						
Reserveprisindeks*	101	153	150	140	88	131
Forbrug EU-miks	23,3 km/l	24,4 km/l	23,3 km/l	21,3 km/l	22,7 km/l	22,2 km/l
CO2-udslip	87 g/km	94 g/km	97 g/km	106 g/km	99 g/km	105 g/km
Garanti (mekanik/lak/rust)	2/3/12 år	7/5/12 år	2/3/12 år	2/3/12 år	3/3/12 år	3/3/12 år
Årlige afgifter	620 kr.	620 kr.	620 kr.	620 kr.	620 kr.	620 kr.

* Indeks 100 er gennemsnittet for summen af 11 gangse reservedele for de ti mest solgte biler i 2015

BIL magasinet

TESTVINDER!

★★★★★

September 2017

“For en gangs skyld synes det ikke svært at pege på en vinder. Den nye Ford Fiesta er en helstøbt bil, der rammer bredt og har mange kvaliteter.”