

Kan vi köpa det vi vill ha?

**Kartläggning av bränslesnåla modellvarianter av
de vanligaste bilmodellerna och möjligheten att få dessa
med viss extrautrustning i Sverige och andra EU-länder.**

slutversion 14 november 2003

Per Elvingson

på uppdrag av Vägverket, november 2003

Sammanfattning

Syftet med föreliggande undersökning är att utröna i vilken utsträckning utbudet i bilhallarna påverkar konsumenternas val av bil.

Frågeställningarna har varit:

Om de bränslesnålaste modellvarianterna kan köpas med viss extrautrustning.

Om det finns snålare modellvarianter som är typgodkända för försäljning inom EU men inte tas in i Sverige.

I de fall en törstigare modell måste väljas för att få viss utrustning har jämförelse gjorts med förhållandena i andra EU-länder.

Studien är begränsad till de 30 mest sålda bilmodellerna i Sverige perioden januari-september 2003. Endast bensindrivna modeller tas upp till granskning.

Resultat och slutsatser:

All extrautrustning går inte att få i kombination med den snålaste varianten av en given modell. Framför allt gäller detta detaljer som har med utseende och ljudanläggningar att göra, men i några fall tvingas konsumenten välja en mer bränsleslukande bil för att få mer funktionsinriktad utrustning såsom farthållare, färddator, klimatanläggning och ESP. Toppnoteringen är Ford Focus, där krav på farthållare ökar förbrukningen med 25 procent.

I några av fallen ovan finns den snålaste varianten med extrautrustning på andra länders marknad, men i flera fall sker ingen tillverkning.

Åtta av de 30 mest säljande modellerna finns i mer bränslesnåla varianter än de som saluförs på den svenska marknaden.

Att alla modellvarianter inte finns på den svenska marknaden beror dels på låg efterfrågan på snåla men rikt utrustade bilar, dels på att dessa marknadsförs i mycket begränsad omfattning.

Konsumenternas trohet till de inhemska bilmärkena går igen i de flesta länder med egen bilindustri. I Sveriges fall är denna faktor sannolikt av stor betydelse för nybilarnas relativt höga utsläpp av koldioxid.

Om alla bilköpare konsekvent valde den snålaste bensindrivna modellvarianten, utan att byta bilmodell, skulle medelutsläppen av koldioxid minska, kanske i storleksordningen 5-10 procent.

Om alla bilköpare konsekvent valde den snålaste modellen inom samma storlekssegment skulle medelutsläppen av koldioxid minska, uppskattningsvis med 20-25 procent.

Förutom förändrade skatter är mer och bättre information till konsumenterna det styrmedel som främst står till buds. Företag och offentliga upphandlare är i kraft av sin storlek en nyckelgrupp i sammanhanget.

Bilsäljaren har en nyckelroll som länk mellan tillverkare/generalagent och kund. Eftersom säljarens lön vanligen är provisionsbaserad finns en drivkraft att sälja så dyra (och därmed i regel mer bränsleslukande) modeller som möjligt.

Biltillverkarna har åtagit sig att minska utsläppen av koldioxid från de nya bilarna och bör därför överväga hur återförsäljarna kan få starkare incitament att sälja ”snålt”.

Frågeställningar och metod

Svenskarna köper de mest bränsleslukande nybilarna inom EU. Utsläppen av koldioxid från nya bilar sålda 2002 var närmare 200 g/km, vilket är 19 procent över EU-genomsnittet på 168 g/km. Finland och Storbritannien, som ligger närmast efter Sverige i listan, har båda en medelutsläpp under 180 g/km.

Flera faktorer ligger bakom den höga svenska siffran. Enligt Per Kågeson (2003) kan drygt en fjärdedel förklaras med en låg andel dieslbilar i Sverige. Skatternas utformning, inklusive regelverket för förmånsbilar, har också stor betydelse.

Syftet med föreliggande undersökning är dock att utröna betydelsen av ytterligare en faktor:

I vilken utsträckning påverkar utbudet i bilhallarna konsumenternas val?

Framför allt har fokus riktats på:

- Styr tillgången på extrautrustning valet av modellvariant – är det troligt att kunden väljer en mer bränsleslukande bil för att få tillgång till exempelvis farthållare eller färd dator?
- Finns det snålare modellvarianter som är typgodkända för försäljning inom EU men som inte tas in i Sverige?

För de modellvarianter där man på den svenska marknaden måste välja större motor för att få viss extrautrustning har jämförelser gjorts med hur det ser ut på andra marknader inom EU. Denna jämförelse förlitar sig helt på den information från tillverkarna som finns publicerad på internet. Kontroll har gjorts under vecka 44-45, 2003.

För att göra materialet hanterligt omfattar alla beräkningar och jämförelser endast de 30 mest sålda bilmodellerna i Sverige perioden januari-september 2003. Detta täcker dock in ca 70 procent av försäljningen och alla modeller med en marknadsandel över 1 procent (Bil Sweden 2003). Undersökningen omfattar de bilar som säljs i bilhandeln, ca 260 000 bilar under 2003 enligt Bil Swedens prognos. Utanför ligger direktimporten, ca 40 000 bilar per år.

Eftersom dieseldrivna bilar fortfarande står för en liten del av den totala försäljningen i Sverige (ca 7 procent) används bensindrivna modellvarianter som referens vid beräkningarna, trots att dieseldrivna modellvarianter i regel är de som ger upphov till lägst utsläpp av koldioxid.

För att belysa betydelsen av konsumentens val har beräkningar gjorts av effekten av:

- om alla bilköpare skulle välja den snålaste modellvarianten av respektive bilmodell,
- om alla bilköpare skulle välja den snålaste modellen utan att byta storlekssegment.

Betydelsen av tillgång på extrautrustning

För nästan alla bilmodeller som kontrollerats i denna undersökning gäller att vissa utrustningsdetaljer endast kan erhållas i kombination med en större motorstorlek, och därmed en högre bränsleförbrukning. Framför allt handlar det om tillbehör som rör utseende och ljudkomfort, t.ex. läderklädsel, vissa aluminiumfälgar och mer exklusiva ljudanläggningar.

Men även när det gäller tillbehör som är av mer direkt betydelse för körningen, t.ex. farthållare, färd dator, ESP och automatisk luftkonditionering (AAC), förekommer det att köparen tvingas välja en modellvariant med större motor och högre förbrukning för att få tillgång till utrustningen.

Följande fall har noterats bland de 30 mest sålda modellerna i Sverige:

Modell	Extra förbrukning (liter/100 km)	Farthållare	Färd dator	ESP	Klimatanläggning
Ford Focus	1,7	x			
Skoda Octavia	0,4	x			x
Skoda Fabia	0,5			x	
Citroën C5	0,6	x	x	x	x
Citroën C3	0,2	x		x	x
Citroën Xsara	0,3	x	x	x	
Citroën Xsara	1,0				x
Renault Clio	0,8		x	x	x
Renault Megane	0,1				x
Peugeot 206	0,2		x		
Toyota Corolla	0,3				x

I flera fall tycks det som att de snålaste varianterna över huvud taget inte tillverkas med de aktuella tillbehören. I vissa fall handlar det om att modellvarianterna inte tas in i Sverige. Citroën C5 kan t.ex. fås med snålaste motorn och tabellens fyra tillbehör vid inköp i Danmark Nederländerna. Renault Clio kan fås med snål motor och färd dator i Nederländerna.

Generalagenter och återförsäljare som kontaktats förklarar detta med att det finns mycket begränsad efterfrågan på extra tillbehör på de motorsvaga varianterna. Den konsument som vill ha en bil som är både bränslesnål och rikt utrustad är mycket ovanlig.¹

Omvänt gäller att den konsument som kostar på sig extra utrustning av olika skäl inte är så priskänslig och därmed inte bryr sig så mycket om ifall drivmedelskostnaden samtidigt ökar. Här spelar sannolikt systemet med förmånsbilar en viktig roll, eftersom bilanvändaren inte bär den fulla kostnaden för bilens drift.

Föreliggande granskning visar att färd dator och/eller farthållare erbjuds på vissa modeller i Nederländerna där detta inte går att få i Sverige. En trolig förklaring är att det i Nederländerna ges skatterabatt och subventioner (upp till 30 procent av kostnaden) för installation av tillbehör som kan främja ett bränslesnålt körsätt, bl.a. farthållare och färd dator.

En mer detaljerad beskrivning av de undersökta modellerna ges i bilaga 1, där de 30 mest sålda märkena presenteras.

Nuvarande trend att allt fler bilar får extrautrustning är i sig värt en kommentar. Den extraförbrukning dessa ger upphov till syns inte i statistiken över nybilarnas bränsleförbrukning, eftersom certifieringsvärdena fastställs med t.ex. klimatanläggning avslagen. Det betyder att skillnaden mellan de snålaste och enklaste modellvarianterna (som ofta saknar klimatanläggning) och de dyrare och större modellerna är större än vad certifieringsdata visar.

¹ Detta antagande styrks av att Audi, som satsat på att utveckla en bil som både är bränslesnål och exklusiv – modellen A2 – nu uppges vara på väg att lägga ner produktionen på grund av låg efterfrågan.

Utbudet i bilhallarna

Utbudet på den svenska marknaden har jämförts med det i Danmark, Tyskland, Nederländerna, Storbritannien och i några fall Frankrike och Schweiz.

Bland de 30 mest sålda modellerna i Sverige januari-september 2003 finns flera exempel där snålare (motorsvagate) bensindrivna varianter säljs i de andra länderna, men inte i Sverige:

Volvo S40/V40 (marknadsandel 3,3 %)

Snålast i EU: 7,7 liter/100 km (1,6-motor)

Snålast i Sverige: 7,8 liter/100 km (1,8-motor)

Peugeot 307 (marknadsandel 3,26 %).

Snålast EU: 6,7 liter/100 km (1,4 liters motor, 75 hk, dock mk 2000).

Snålast i Sverige: 7,2 liter/100 km (1,6 liters motor)

Ford Focus (marknadsandel 2,90 %).

Snålast i EU: 6,6 liter/100 km (1,4 liters motor)

Snålast i Sverige: 6,8 liter/100 km (1,6 liters motor)

Opel Astra (marknadsandel 1,72 %).

Snålast i EU: 6,2 liter/100 km (1,2 liters motor)

Snålast i Sverige: 6,9 liter/100 km (1,6 liters motor)

Renault Clio (marknadsandel 1,41 %)

Snålast i EU: 5,8 liter/100 km

Snålast i Sverige: 5,9 liter/100 km

BMW 3-serie (marknadsandel 1,34 %).

Snålast i EU: 7,0 liter/100 km (316 ti Compact, dock miljöklass 2000)

Snålast i Sverige: 7,1 liter/100 km

Hyundai Santa Fe (marknadsandel 1,03 %)

Snålast i EU: 9,6 liter /100 km (2,0)

Snålast i Sverige: 9,8 liter/100 km (2,4)

Toyota Yaris (marknadsandel 1,01 %).

Snålast i Schweiz: 5,0 liter/100 km (1.0 linea sol)

Snålast i EU: 5,4 liter/100 km (1.0 VVT-i)

Snålast i Sverige: 5,6 liter/100 km

Bland bilar längre ner i försäljningslistan finns fler exempel där snålare modellvarianter som inte säljs i Sverige. T.ex. har Opel beslutat att inte ta in den överlägset snålaste bensindrivna bilen i småbilsklassen, Opel Corsa Eco Easytronic. Honda beslöt hösten 2003 att inte ta in Honda Civic IMA, som är hybridversionen av Honda Civic.

Flera snåla modellvarianter tas alltså inte in på den svenska marknaden av generalagenterna.

En annan faktor som kan påverka konsumentens val är att motorsvaga (snåla) varianter visserligen går att beställa, men att de ofta inte finns på plats i bilhallen för provkörning och/eller att de har en längre leveranstid.

Bilsäljarens roll

Säljaren i bilhallen är en nyckelperson när det gäller att påverka konsumentens bilval. Värt att notera är att säljarna i regel har provisionsbaserad lön, dvs. de tjänar mer ju fler och ju dyrare bilar de säljer. Säljaren har alltså ett klart intresse av att kunden väljer en dyrare – och därmed i regel mer bränsleslukande – bilmodell eller modellvariant.

Märkestrohetens betydelse

Det stora andelen bilar från Volvo och Saab i den svenska nybilsförsäljningen är en viktig orsak till hög medelförbrukning eftersom dessa bilar *både* är stora och relativt törstiga för sin storleksklass.

Att bilköparna i många fall favoriserar det egna landets bilindustri märks tydligt i en europeisk jämförelse.

I **Sverige** har Volvo plus Saab ca 30 procent (20+10) av nybilsförsäljningen.

I **Tyskland** har Volvo plus Saab ca 1,5 procent av nybilsförsäljningen; tyska märken har 67 procent.

I **Frankrike** har Volvo plus Saab ca 0,5 procent av nybilsförsäljningen, franska märken har 61 procent.

I **Italien** har Volvo plus Saab mindre än 1 procent av nybilsförsäljningen, Fiat har 20 procent.

I **Storbritannien, Nederländerna** och **Danmark**, som alla saknar stark egen bilindustri, tycks konsumenterna välja mer fritt. Enskilda fabrikat har bara i undantagsfall mer än runt 10 procent av marknaden. I Västeuropa som genomsnitt är andelen Volvo och Saab ca 1,5 respektive 0,5 procent.

Om alla valde den snålaste modellvarianten

Det saknas för närvarande underlag för att beräkna hur mycket utsläppen av koldioxid från nybilarna skulle minska om alla bilköpare konsekvent valde den snålaste modellvarianten, utan att byta bilmodell. Av den statistik Bil Sweden publicerar går det bara i undantagsfall att utläsa enskilda modellvarianters andel av försäljningen.

Data finns emellertid tillgängliga på bilmärkesnivå (Vägverket 2003). Här följer några exempel på hur nybilens medelutsläpp av koldioxid försäljningsåret 2002 skulle ha minskat om alla köpare av respektive märke valt samma bilmodell men snåltest tillgängliga modellvariant:

Saab: från 213 till 205 g/km = 4 procent

Volvo: från 221 till 210 g/km = 5 procent

Toyota: från 182 till 164 g/km = 10 procent

Skoda: från 174 till 151 g/km = 13 procent

Audi från 211 till 182 g/km = 14 procent

Jämförelsen måste ses som mycket grov – bl.a. har ingen hänsyn tagits till att vissa modeller släpper ut mer koldioxid per km i kombiutförande – men en potential i storleksordningen 5-10 procent tycks finnas.

Om alla valde snålaste bil inom storleksklassen

En vanlig uppfattning bland bilköparna är att man måste välja en mindre bil för att reducera sin bränsleförbrukning. Som visats ovan kan det räcka med att byta variant inom samma modell.

Ännu större blir effekten om köparen ger avkall på sin eventuella märkestrohet och istället väljer den snålaste bilmodellen inom samma storlekssegment.

Beräkningen nedan utgår från den indelning i storleksklasser som används av Gröna Bilister i den årliga rankningen av miljöbästa bilar (Gröna Bilister 2003). Indelningen baseras på bilens yttermått och antalet säkra sittplatser.

Den referensmodell som valts i varje storleksklass i tabellen som följer har låg förbrukning och samtidigt hög trafiksäkerhet (minst fyra stjärnor hos Euro NCAP).

Storleksklass	Förbrukning (l/100 km)	Koldioxid (g/km)	Referensmodell
Minibilar	4,9	118	VW Lupo FSI
Småbilar	4,9	118	Opel Corsa Eco Easytronic
Lilla mellanklassen ¹	5,9	142	Seat Ibiza, Skoda Fabia
Stora mellanklassen	6,3	151	VW Golf Variant 1,6 FSI
Storbilar	7,2	173	Ford Mondeo 1.8i 16V SCi

¹ Ännu snålare är hybridbilen Toyota Prius, som drar blott 5,1 liter/100 km (120 g CO₂/km).

Om fördelningen på storleksklasser bland de 30 mest sålda modellerna perioden januari-september 2003 (motsvarande 70 procent av försäljningen) antas vara representativ för hela nybilsförsäljningen blir resultatet följande:

Storleksklass	Andel av försäljningen	Referensmodellens utsläpp av koldioxid
Minibilar	1,5 %	118
Småbilar	9,0 %	118
Lilla mellanklassen	24,4 %	142
Stora mellanklassen	32,5 %	151
Storbilar	32,7 %	173
Alla tillsammans	100 %	153

Denna grova beräkning visar att om alla nybilsköpare valde den snålaste bilen utan att byta storlekssegment skulle medelutsläppet av koldioxid kunna minska från dagens ca 200 ner till 153 g/km, eller med närmare en fjärdedel. (Om Toyota Prius används som referensmodell i lilla mellanklassen sjunker medelförbrukningen med ytterligare 5 g/km.)

Målnivån för EU som helhet är 140 g/km 2008 och 120 g/km 2010.

Vad kan göras?

Beräkningarna ovan visar att nybilarnas utsläpp av koldioxid skulle kunna minska avsevärt om bilköparna konsekvent valde de snålaste bilmodellerna inom respektive storleksklass. Viss minskning skulle också erhållas om den snålaste modellvarianten valdes inom samma märke.

Vad kan då göras för att påverka konsumenternas val?

När det gäller att välja snåla bilar i största allmänhet (oberoende av märke) kan mer information ha effekt, även om drivmedelspris och fordonsskatter sannolikt har mycket större betydelse.

Sammanställningar typ Gröna Bilisters årliga förteckning ”Miljöbästa bilar” (som görs med stöd från Vägverket) är ett värdefullt hjälpmedel för såväl privatpersoner som upphandlare. Även den årliga bränslefoldern från Konsumentverket-Vägverket-Naturvårdsverket är användbar, liksom Folksamns lista över säkra och miljöbra bilar.

Eftersom en så stor del av nybilsförsäljningen görs av företag och offentliga upphandlare är en strategiskt viktig insats att få fler att använda objektiva och tydliga miljökriterier vid sina bilinköp – många bilinköp görs säkert relativt slentrianmässigt med stort inslag av märkestrohet, framför allt till ”svenska” bilar (Volvo och Saab).

Viktig kunskap att förmedla är den stora skillnad i miljöegenskaper som finns inom samma bilmodell och framför allt inom samma storlekssegment.

När det gäller att få konsumenterna att välja snålare varianter av en given modell är bilförsäljarna en nyckelgrupp. Ett faktor att ta hänsyn till här är att försäljarnas lön i de flesta fall är provisionsbaserad, vilket innebär att de tjänar mer ju dyrare (och därmed nästan alltid törstigare) bilar de lyckas sälja.

En framkomlig väg kan vara att försöka få konsumenterna att i högre utsträckning intressera sig för miljöegenskaper vid bilinköp – det är ingen avgörande faktor idag enligt flera undersökningar. Dock visar Vi Bilägares senaste enkät Bil-Q att bilköparna bryr sig mer om miljön än vad bilsäljarna tror (Vi Bilägare 2003). Bilsäljaren kan säkert anstränga sig att sälja den snålaste modellvarianten, som ger något lägre provision, om alternativet är att inte sälja något alls – dvs. om kunden går till konkurrenten istället.

Med ökad efterfrågan från kunderna blir det också mer intressant att ta in fler snåla modellvarianter än vad som görs idag.

Av betydelse är också den information kunden själv kan tillägna sig i bilhallen. Enligt en överenskommelse med Konsumentverket – delvis också reglerat genom EU-lagstiftning – ska tydlig information om bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid finnas i anslutning till varje enskild bil. Därtill ska anslås förbrukningsuppgifter för alla tillgängliga modellvarianter och bränslefoldern från Konsumentverket m.fl. ska finnas väl synlig.

Tidigare stickprovsundersökningar (liksom besök i ett tiotal bilhallar i samband med den här studien) visar att många bilhandlare slarvar med informationen. Konsumentverket saknar f.n. resurser att kontrollera att överenskommelsen följs (Michel Gabrielsson, pers. komm).

Om nu bilhandlarna i dagsläget har relativt små incitament för att sälja snåla bilar så har biltillverkarna desto större intresse av att nybilarnas utsläpp av koldioxid sjunker, eftersom man lovat EU-kommissionen en 25-procentig minskning perioden 1995-2008/09. Om målet inte uppfylls hotar kommissionen med att förslå tvingande lagstiftning. Biltillverkarna borde alltså genom sina importörer/generalagenter ge bilsäljarna tydliga incitament att sälja fler snåla bilar.

Källor

Bil Sweden 2003a. 100 i topp, januari-september 2003. Finns tillgänglig på www.bilsweden.se.
Bil Sweden 2003b. Nyregistreringsstatistik 2003. September.
Gabrielsson, Michel, Konsumentverket. Telefonsamtal 28 oktober 2003.
Gröna Bilister 2003. Miljöbästa bilar 2003. Bilaga till Trafik & Miljö nr 2, 2003.
Kågeson, Per, 2003. Förslag till ändrade skatteregler för personbilar och lätta lastbilar. PM till trafikbeskattningskommittén, 2003-10-08.
Vi Bilägare 2003. Bil-Q 2003. Specialbilaga, februari 2003.
Vägverket 2003. CO2-statistik 2002, version 2003-05-14. Opublicerat material från Karim Barsoum, bilregistret.
Vägverket, Konsumentverket och Naturvårdsverket, 2003. Bilar, bränsleförbrukning och vår miljö.

Övrigt

Länkar till nationella databaser med modellutbud och förbrukningsdata finns på http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_database.htm
Länkar till biltillverkare och branschorganisationer finns på <http://www.acea.be/ACEA/links.html>

Bilaga 1. De 30 mest säljande bilmodellerna januari – september 2003.

Marknadsandel enligt Bil Swedens statistik. Kategori-indelning enligt Gröna Bilister (2003). Övrig information från respektive biltillverkare (broschyrer och hemsidor).

1. Volvo V/C70

Marknadsandel: 10,2 % Kategori: Storbil.

Snålaste modellvariant: V70 2,4 140 hk, 9,1 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör. (Bifuel-varianten kan ej fås med färddator.)

Även snålaste modellvarianten har relativt hög förbrukning för sin storleksklass. Ett flertal modeller i samma storlekssegment drar under 8,5 liter/100 km.

2. Saab 9-5

Marknadsandel: 5,5 % Kategori: Storbil.

Snålaste modellvariant: Saab 9-5 Aero Sedan, 8,8 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör.

Även snålaste modellvarianten har relativt hög förbrukning för sin storleksklass. Ett flertal modeller i samma storlekssegment drar under 8,5 liter/100 km.

3. Saab 9-3

Marknadsandel: 4,3 % Kategori: Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Saab 9-3 Sport Sedan 1,8i, 7,9 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

All viktig extrautrustning kan fås med den snålaste modellvarianten.

Även snålaste modellvarianten har relativt hög förbrukning för sin storleksklass. Ett flertal modeller i samma storlekssegment drar under 7,0 liter/100 km.

4. VW Golf

Marknadsandel: 3,5 % **Kategori:** Lilla mellanklassen (kombin i stora mellanklassen).

Snålaste modellvariant: Golf 1,6 FSI, 6,2 liter/100km (6,3 för motsvarande kombi).

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

MARGINELL BETYDELSE

Kommentarer:

Den snålaste bensindrivna modellen kan fås med alla tillbehör.

Om man på grund av partikelutsläppen inte vill ha direktinsprutande motor är 1,4 litersmotorn den näst snålaste (6,6 liter/100 km). Denna kan inte fås med farthållare eller mer avancerad klimatanläggning.

På danska marknaden är 1,4-litersmotorn den snålaste. Farthållare kräver 1,6 liters motor som drar 6,9 liter/100 km.

Kombiversionen av Golf (Variant) finns även i bifuel-utförande (bensin+gas); kan fås med alla viktigare tillbehör.

Golf 1,6 FSI och 1,4 är båda bland de snålaste i sin storleksklass.

5. Volvo S40/V40

Marknadsandel: 3,3 % **Kategori:** Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: S40/V40 1.8, 7,8 liter/100 km (mk 2000; nya S40/V40 är väsentligt snålare).

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör.

I Danmark, Tyskland och Schweiz säljs Volvo S40/V40 med 1,6-liters motor, förbrukning 7,7 liter/100 km.

Även den snålaste modellvarianten har relativt hög förbrukning för sin storleksklass. Ett flertal modeller i samma storlekssegment har en förbrukning under 7 liter/100 km.

6. Peugeot 307

Marknadsandel: 3,3 % **Kategori:** Lilla mellanklassen (kombin i stora mellanklassen).

Snålaste modellvariant: XR 1.6, 7,2 liter/100 km (snålaste kombi drar 7,7 liter/100 km).

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Den snålaste modellvarianten kan fås med nästan all extrautrustning.

I Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Schweiz säljs en modellvariant som drar 6,7 liter/100 km (1,4 liter motor, 75 hk, dock miljöklass 2000).

Även den snålaste modellvarianten har relativt hög förbrukning för sin storleksklass. Ett flertal modeller i samma storlekssegment har en förbrukning kring 6,5 liter/100 km eller lägre.

7. Renault Megane

Marknadsandel: 3,0 % **Kategori:** Lilla mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Megane 1,4 16V, 6,8 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

MARGINELL BETYDELSE

Kommentarer:

Den snålaste modellvarianten kan fås med nästan all extrautrustning, undantaget mer avancerad klimatanläggning och vissa designpaket. Är detta angeläget kan den näst snålaste modellvarianten väljas, som drar obetydligt mer (6,9 liter/100 km). Gäller även i Danmark.

För att vara en bil i lilla mellanklassen har Megane 1,4 16V hyfsat låg förbrukning, flera bilar i klassen drar dock under 6,5 liter/100 km.

8. VW Passat

Marknadsandel: 2,9 % **Kategori:** Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Passat 1,6 Comfort, 7,7 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör.

Även snålaste modellvarianten har relativt hög förbrukning jämfört med andra modeller i stora mellanklassen. Passat ligger dock på gränsen till storbilsklassen och räknat som storbil är förbrukningen låg.

9. Ford Focus

Marknadsandel: 2,9 % **Kategori:** Lilla mellanklassen (kombi i stora mellanklassen).

Snålaste modellvariant: Focus 1,6i 16V Zetec, 6,8 liter/100 km (både sedan och kombi).

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
VISS BETYDELSE.

Kommentarer:

Alla viktigare tillbehör kan fås med alla motorer, undantag dock för farthållare som kräver 2,0 liters motor, vars förbrukning är väsentligt högre, 8,5 liter/100 km.

På den tyska, schweiziska och brittiska marknaden finns Ford Focus även med 1,4 liters motor, förbrukning 6,6 liter/100 km.

I Danmark och Nederländerna säljs Focus också med 1,4 liters motor, men där uppges förbrukningen till 6,8 liter/100 km.

För att få farthållare krävs 2,0-motorn både i Danmark och Nederländerna. Minst 1,6 liter krävs för färddator i Danmark.

Sedanmodellen, som tillhör lilla mellanklassen, har en relativt låg förbrukning för sin storlek. Kombimodellen tillhör stora mellanklassen och hör där till de snålaste modellvarianterna.

10. Toyota Corolla

Marknadsandel: 2,9 % **Kategori:** Lilla mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Corolla 1,4 (sedan), 6,7 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

VISS BETYDELSE

Kommentarer:

För att få AAC måste man välja 1,6 litersmotorn med förbrukning 7,0 liter/100 km.

Kombiversionen ”Touring” finns endast med 1,6-liters motor, förbrukning 7,2 liter/100 km.

På modellvarianten Verso krävs 1,8 litersmotor med förbrukning 7,6 liter/100 km för att få AAC (och läderklädd ratt); snåläst är 1,6 litersmotorn med förbrukning 7,3 liter/100 km.

Corolla 1,4 har hyfsat låg förbrukning för sin storleksklass.

11. Volvo S60

Marknadsandel: 2,8 % **Kategori:** Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: S60 2,4 140 hk, 8,9 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör. (Bifuel-varianten kan inte fås med färddator.)

Snålaste modellvarianten har hög förbrukning; flera modeller i samma storleksklass drar under 7 liter/100 km.

12. Peugeot 206

Marknadsandel: 2,2 % **Kategori:** Småbil.

Snålaste modellvariant: 206 X-line, 6,2 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

VISS BETYDELSE

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör. Färddator kräver dock en modellvariant med 1,6-liters motor, men denna drar ganska lite mer, 6,4 liter/100 km. Samma villkor i Storbritannien och Nederländerna.

I Danmark krävs 1,6 liters motorn även för att få ESP, AC och AAC.

Peugeot 206 X-line tillhör de snålaste småbilarna på marknaden. (Den snålaste bensindrivna småbilen, Opel Corsa ECO Easytronic, drar dock bara 4,9 liter/100 km.)

13. Ford Mondeo

Marknadsandel: 2,2 % Kategori: Storbil.

Snålaste modellvariant: Mondeo 1.8i 16V SCi, 7,2 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

MARGINELL BETYDELSE

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör.

Om man inte vill ha direktinsprutning (höga partikelutsläpp) är näst snålaste alternativet 1.8i 110 hk, som drar 7,6 liter/100 km. Denna kan dock inte fås med AAC (kräver 1.8i 125 hk, som drar obetydligt mer, 7,7 liter/100 km) eller farthållare (kräver 2,0 liters motor med lägsta förbrukning 7,9 liter/100 km).

Mondeo 1.8i 16V SCi, 7,2 liter/100 km säljs även i Danmark men rapporteras där ha en lägsta förbrukning på 7,4 liter/100 km.

I Danmark och Nederländerna kan den näst snålaste modellen (1.8i), till skillnad mot i Sverige, fås med farthållare och AAC som tillbehör.

Mondeo 1.8i 16V SCi, men även 1.8i 16V, hör till de snålaste bilarna i storbilsklassen.

14. Audi A4

Marknadsandel: 1,9 % Kategori: Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: A4 2.0 FSI, 7,1 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör.

FSI-motorn säljs inte i Danmark, där är istället Audi A4 1,6 snåläst (7,8 liter/100 km).

Audi A4 2.0 FSI hör till de bränslesnålare i stora mellanklassen.

15. Opel Astra

Marknadsandel: 1,7 % Kategori: Lilla mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Ecotec 1,6 16V, 7,0 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

All extrautrustning kan fås i kombination med alla motorstorlekar.

I bl.a. Danmark och Tyskland säljs Astra med 1,2 liters motor, förbrukning 6,2 liter/100 km.

Även denna går att få med i stort sett alla tillbehör.

Den snålaste Astra-varianten på den svenska marknaden har relativt hög förbrukning, flera modeller i lilla mellanklassen drar under 6,5 liter/100 km.

16. Toyota Avensis

Marknadsandel: 1,7 % Kategori: Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Avensis 1,8, 7,2 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

All viktig extrautrustning kan kombineras med alla motoralternativ.

Versionen Verso kan bara fås med 2,0 liters motor, förbrukning 8,6 liter/100 km.

Avensis 1,8 är en relativt snål bil i sin storleksklass.

17. VW Polo

Marknadsandel: 1,5 % Kategori: Småbil.

Snålaste modellvariant: Polo 1,4 FSI, 5,8 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

MARGINELL BETYDELSE

Kommentarer:

Vill man inte ha drektinsprutad motor (höga partikelutsläpp) är näst snålaste alternativet 1,2 litersmotorn. Denna drar marginellt mer, 5,9 liter/100 km men kan inte fås med farthållare (ej heller med sportchassi och diverse inredningsdetaljer). För att få detta måste man välja vanliga 1,4-litersmotorn med lägsta förbrukning 6,4 liter/100 km.

Både Polo 1,4 FSI och 1,2 hör till de snålaste i sin storleksklass.

18. Skoda Fabia

Marknadsandel: 1,5 % **Kategori:** Lilla mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Fabia 1,2 Compis och Comfort; 5,9 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?

VISS BETYDELSE.

Kommentarer:

För att få ESP måste man välja 1,4 liters motorn, förbrukning 6,4 liter/100 km.

I Danmark (men inte i Sverige och Nederländerna) måste 1,4-motorn väljas för att få farthållare.

Fabia 1,2 hör till de snålaste modellvarianterna i lilla mellanklassen.

19. Skoda Octavia

Marknadsandel: 1,4 % **Kategori:** Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Octavia 1,4 16V Ambiente och Classic; 6,7 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
JA

Kommentarer:

För att få farthållare och AAC måste man välja 1,6 litersmotorn, förbrukning 7,1 liter/100 km.

Gäller även i Nederländerna. Färddator kan dock fås med 1.4-motorn.

Octavia med 1,4-liters motor säljs inte i Danmark, snålast där är 1,6.

Octavia 1,4 16V hör till de snålaste modellvarianterna i stora mellanklassen.

20. Renault Clio

Marknadsandel: 1,4 % **Kategori:** Småbil.

Snålaste modellvariant: Clio 1,2 16V, 5,9 liter/100km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
JA

Kommentarer:

Den snålaste modellvarianten som kan fås med färddator, klimatanläggning (AAC) och ESP är Clio 1,4 16V. Den drar markant mer än 1,2-modellen, 6,7 liter/100 km. Samma villkor tycks gälla i Danmark.

I Nederländerna och Frankrike säljs en variant som inte finns i Sverige, CLIO 1.2L 16v Quickshift 5, förbrukning 5,8 liter/100 km. Kan i åtminstone Nederländerna fås med färddator.

Clio 1,2 16V hör till de snålaste bilarna i sin storleksklass.

21. BMW 3-serie

Marknadsandel: 1,4 % **Kategori:** Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: 316i Sedan, 7,1 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Den snålaste modellvarianten kan fås med all väsentlig extrautrustning.

I Storbritannien säljs även en modellvariant som drar 7,0 liter/100 km (316 ti Compact). Finns även i Danmark men uppges där dra 6,9 liter/100 km.

BMW 316i Sedan är relativt snål i sin storleksklass.

22. Peugeot 406

Marknadsandel: 1,3 % **Kategori:** Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: 406 SE 1.8, 7,7 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Den snålaste modellvarianten kan fås med nästan all extrautrustning.

Relativt bränslesnål för sin storleksklass. Bästa bensinmodellen i klassen drar dock bara 6,3 liter/100 km (Golf Variant med direktinsprutning).

23. Audi A6

Marknadsandel: 1,3 % **Kategori:** Storbil.

Snålaste modellvariant: Avant 2.0, 8,3 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör.

Flera A6-modeller hör till de bränslesnålaste i storbilsklassen.

24. Citroën C5

Marknadsandel: 1,3 % **Kategori:** Stora mellanklassen.

Snålaste modellvariant: C5 1,8i 16V, 7,7 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
JA

Kommentarer:

ESP, farthållare, klimatanläggning, färdator m.m. kräver modell med 2,0-liters motor, förbrukning 8,3 liter/100 km.

I Danmark och Nederländerna kan dessa tillval fås i kombination med 1.8i-motorn.

Även den snålaste modellvarianten av Citroën C5 har relativt hög bränsleförbrukning, flera bensindrivna modeller i samma storleksklass drar under 7,0 liter/100 km.

25. Volvo S80

Marknadsandel: 1,8 % **Kategori:** Storbil.

Snålaste modellvariant: S80 2,4 140 hk, 9,0 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör. (Bifuel dock inte med färdator.)

Även snålaste modellvarianten har relativt hög förbrukning. Flera modeller i samma storleksklass drar under 8,5 liter/100 km.

26. Mazda6

Marknadsandel: 1,1 % **Kategori:** Storbil.

Snålaste modellvariant: 1.8 Touring, 7,8 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
VISS BETYDELSE

Kommentarer:

För att få antispinnsystem, panikbromshjälpssystem m.m. måste man välja 2,0 liters motor, förbrukning 8,5 liter/100 km. Ingen info om detta i Danmark.

Mazda6 1.8 Touring hör till de allra snålaste bensindrivna bilarna i storbilsklassen. Även 2.0-motorn med förbrukning 8,5 liter/100 km ligger bra till.

27. Citroën C3

Marknadsandel: 1,0 % Kategori: Småbil.

Snålaste modellvariant: C3 1.1 SX, 6,0 liter/100 km (miljöklass 2000).

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
JA

Kommentarer:

För att få farthållare, ESP och klimatanläggning måste man välja en större motor. Snålast av dessa är modellvarianten 1,6i Sensodrive med förbrukning 6,2 liter/100 km.

I Danmark kan ESP och klimatanläggning fås med 1,4i-liters motorn, farthållare kräver 1,6i-motor (båda drar dock lika mycket, 6,2 liter/100 km).

I Nederländerna kan färdator fås med 1.1-motorn, klimatanläggning kräver dock 1.4i.

Citroën C3 1.1 SX, men även 1,6i Sensodrive, är relativt snåla bilar i sin storleksklass.

28. Hyundai Santa Fe

Marknadsandel: 1,0 % Kategori: Storbil.

Snålaste modellvariant: 2.4, 9,8 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

All extrautrustning kan fås oberoende av motortyp.

I Danmark säljs modellen även med 2,0-motor (2WD, miljöklass 2000), förbrukning 9,6 liter/100 km. All viktig extrautrustning är tillgänglig.

Hyundai Santa Fe är en SUV med hög förbrukning i relation till storlek.

29. Citroën Xsara

Marknadsandel: 1,0 % **Kategori:** Lilla mellanklassen.

Snålaste modellvariant: Xsara II 1,4i SX, 6,7 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
JA

Kommentarer:

ESP, färd dator och farthållare kräver 1,6-liters motor, förbrukning 7,0 liter/100 km. För klimatanläggning krävs 2,0-motor, förbrukning 7,7 liter/100 km. Samma villkor i Danmark.

I Nederländerna kan AAC och färd dator fås i kombination med snålaste motorn

Xsara 1.4i har hyfsat låg förbrukning för sin storleksklass.

30. Toyota Yaris

Marknadsandel: 1,0 % **Kategori:** Minibil.

Snålaste modellvariant: Yaris 1,0 och 1,3; 5,6 liter/100 km.

Troligt att köparen väljer törstigare modellvariant för att få tillgång till viktig extrautrustning?
NEJ

Kommentarer:

Snålaste modellvarianten kan fås med alla viktigare tillbehör.

I Schweiz säljs modellvarianten Yaris 1.0 linea sol, förbrukning 5,0 liter/100 km. I Storbritannien och Danmark säljs modellvarianten 1.0 VVT-i, drar 5,4 liter/100 km.

Yaris klassas som minibil och hör där till de snålaste. Yaris Verso, lilla mellanklassen, finns bara med 1,3-liters motor och drar 6,4 liter/100 km. Även denna tillhör de snålaste i sin klass.