

270 HK

BMW iX3

✓ 40 MILS RÄCKVIDD
✓ LADDTID 30 MIN
✓ KOMMER SNART



ALLT OM
BILEN

Prov-
körd!



LAMBORGHINI URUS
– 305 KM/H!

Nr 11 • 10 maj 2018, årg. 71 • www.teknikensvarld.se

Teknikens Värld

+5%
Vi ökar igen!



PROVKÖRD: NYA
MERCEDES A-KLASS

20

BILAR!

SUV-TEST

Så bra är nya **Volvo XC40**, **BMW X2**, **Jaguar E-Pace** och **Dacia Duster** mot konkurrenterna!

TEST



Alfa Romeo Stelvio • Audi Q5 • BMW X2 • BMW X3 • Dacia Duster • Jaguar E-Pace • Jeep Compass • Lexus NX 300h • Mazda CX-5 • Mitsubishi Eclipse Cross • Nissan Qashqai • Opel Grandland X • Renault Koleos • Skoda Karoq • Skoda Kodiaq • Subaru XV • Toyota C-HR • Volkswagen Tiguan Allspace • Volvo XC40 • Volvo XC60



GUIDE:

BILVÅRD!

Piffa upp din bil inför sommaren.

TIDSAM 0486-11
1.1
Pris 79 kr
Norge 89 nkr
Finland €8,90
7-388048-607904
RETURVECKA 21

TEST

Alfa Romeo Stelvio Super 280 ◊ Audi Q5 TDI 190 quattro ◊ BMW X2 xDrive20d ◊ BMW X3 xDrive20d ◊ D
Lexus NX 300h AWD ◊ Mazda CX-5 2,5 194 hk aut AWD ◊ Mitsubishi Eclipse Cross 1,5 4WD CVT ◊ Nissan
TDI 150 4x4 DSG ◊ Skoda Kodiaq TDI 190 4x4 DSG ◊ Subaru XV 2,0i ◊ Toyota C-HR 1,8 Elhybrid ◊ Volkswag



I detta nummer
kör vi i Nyköping!



Folkets favorit

Dacia Duster 1,2 TCe 4x4 ◊ Jaguar E-Pace D180 AWD aut ◊ Jeep Compass 1,4 Multiair 170 4WD Aut ◊
Nissan Qashqai dCi 130 ◊ Opel Grandland X 1,2 130 hk ◊ Renault Koleos dCi 175 aut ◊ Skoda Karoq
Volkswagen Tiguan Allspace TDI 190 4Motion ◊ Volvo XC40 D4 AWD ◊ Volvo XC60 D4 AWD



Det har blivit dags för **årets största suvtest**. Nu ställer vi **20 suvar i två storleksklasser** mot varandra för att ta reda på vilken du ska köpa.

TEXT: ERIK WEDBERG, MIKAEL STJERNA OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG ◊ FOTO: PATRIK LINDGREN OCH GLENN LINDBERG

Sverige är inte längre kombi-landet nummer ett. Visst, kombibilarna är fortfarande herrarna på försäljnings-täppan men de är hårt ansatta av en annan biltyp – suvarna. Volvo säljer nästan lika många XC60 som S/V90 och längre ner i listan över de mest sålda bilarna i Sverige klättrar nykomlingen XC40 steg för steg i rask takt.

Volvo förlitar sig allt mer på XC-modellerna. XC90 var först ut i "det nya Volvo" och har nu fått sällskap av XC60 och XC40 som genast kliver in som måttstockar i respektive klass. XC60 och XC40 är bilarna alla konkurrenter måste mäta sig mot och konkurrera med.

Nu ska vi för första gången ta reda på hur de två nya XC-bilarna från Volvo står sig mot de nyaste och bästa konkurrenterna. Vi har samlat 20 av marknadens hetaste suvar för ett jämförande test för att utse en vinnare i kompaktklassen och en i den lite större mellanklassen.

ALLRA FLEST nyheter hittar vi i kompaktklassen där det bokstavligen har sprutats ut nya modeller på marknaden. På kort tid har segmentet fyllts på med BMW X2, Jaguar E-Pace, Jeep Compass, Mitsubishi Eclipse Cross och Subaru XV som är helt nya bilar. Dessutom har

de sedan länge etablerade modellerna Dacia Duster och Nissan Qashqai uppdaterats kraftigt sedan vi körde dem senast. Alla har de gemensamt att de är direkt jämförbara med Volvo XC40 och därmed måste kunna mäta sig med nya lill-Volvon för att nå framgångar i Sverige.

Bland de större suvarna, låt oss kalla dem mellanklasssuvar, är nyheterna inte lika talrika. Det är ändå upplagt för flera intressanta jämförelser.

Volvo vill helst att XC60 ska jämföras med premiumtyskarna Audi Q5 och BMW X3 och i tidigare tester har svensken klarat sig bra i en sådan jämförelse. Den här gången får de fina tyskarna och den svala svensken finna sig i att utmanas underifrån av en hel hop starka rivaler. Den som funderar på att köpa en XC60 kan nämligen även snegla åt Skodas, Volkswagens eller till och med Alfa Romeos håll. Så brett har det här segmentet blivit.

TROTS ATT de strikt framhjulsdrivna suvarna blir fler tror vi att många kunder väljer biltypen för att få bättre framkomlighet, vilket uppnås bäst genom fyrhjulsdraft och hög markfrigång. Därför testar vi alla fyrhjulsdraftsystem på våra nollfriktionsrullar som simulerar isfläckar. Vi mäter också utrymmen med lasermätare, testar lastförmåga med läskbackar och mäter bränsleförbrukning, säkerhet i en undanmanöver och prestanda. Det är ett tufft jobb, men någon måste göra det. Häng med ut på årets största suvtest!

»

BETYG

BMW X2 xDrive20d

Pris/förmånsvärde	401 500/58 600
Motor	R4D/1 995 cm³
Koldioxidutsläpp	121 g/km
Effekt (hk)	190
Ny fordonsskatt från 1 juli*	4 378
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 800 1 775
0-100 km/h (s)	8,5 7,7
Bränsleförbr. (l/mil)	0,69 0,46
Milkostnad (kr)	49,77
Milkostnad från 1 juli*	51,01

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Härligt kommunikativ och direkt styrning. Aningen lealös runt nollan på motorväg. **8**

Körsmidighet: Våldigt breda A- och C-stolpar förstör sikten och små ytterspeglar hjälper inte till. **6**

Motor/kraftöverföring: Stark och nästan vibrationsfri dieselmotor. Superb automatlåda. **9**

Utrymmen: Ställd bredvid andra syns det hur lågt taket är. Trångt baksäte och bagageutrymme. **5**

Komfort: Hög ljudnivå från hjulhusen förstör komforten. Fast men bra fjädring räddar något. **6**

Användarvänlighet: Många knappar på mittkonsol och instrumentpanel passar inte alla. **7**

Att köpa: En av de dyrare bilarna i klassen. Säljs med stora tillvalspaket i stället för individuella tillval. **6**

Att äga: Högst värdeinsparing i lilla klassen gör X2 dyr att äga. Övriga kostnader är rimliga. **5**

Säkerhet: Brillant i älgtestet. Högsta Euro NCAP-betyg. Aktiva säkerhetssystem finns som tillval. **8**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 121 gram per kilometer ger sju poäng i miljöbetyg. **7**

TOTALT 67/100

Kommentar: Syskonet X1 är en smart utformad kompaktsuv som prickar för nästan alla rutor i kravlistan och har i tidigare test gett Volvo XC40 en rejäl match. X2 klarar inte att göra detsamma. Den är betydligt trängre och av någon anledning har BMW plockat bort ljudisolering, vilket förstör komforten.



► X2 är X1:s sportiga och coupéformade syskon. Så värst mycket sportigare är den dock inte. Men trång är den.

BMW X2 xDrive20d

Senast att ansluta till X-familjen är X2 och vi vågar säga att X2 är den mest onödiga av alla X-modeller hittills. Precis som X4 och X6 förhåller sig X2 till X1 som något slags coupéformatsyskon, byggd på likadan bottenplatta och utrustad med likadana drivlinor, men med sämre kupéutrymmen.

Det senare är det första vi slås av med X2. Alltså hur trång den är. Medan syskonet X1 har ett relativt stort och bekvämt baksäte är X2 nästan elak mot sina baksätesspassagerare. Här får även kortare passagerare ducka för det låga taket och dra in knäna för att få plats.

I de högre modellserierna är det lätt att förstå vad bokstaven X står för. X är lika med suv, det vill säga högre markfrigång och något bättre framkomlighet. Med X2 är bokstavens betydelse inte lika uppenbar. Av alla bilar vi har rakat ihop för de här dagarna är X2 minst suvaktig. Det är bra eftersom det innebär att X2 kränger väldigt lite. Fjädringen är fast och styrningen är direkt och kommunikativ på ett sätt som får X2 att framstå som en GTI-bil i golfklassen snarare än en suv. Det är dåligt eftersom det också innebär att X2 inte har hög körställning och god runtomsiikt. Den har heller inte de kupéutrymmen som normalt förknippas med suv-begreppet. Både när vi mäter med lasermätare och lastar med backar presterar X2 bottenresultat.

Vi förvånas över ljudnivån i X2. Smattret från gruset som stänker i hjulhusen fram och bak och

däckbuller gör att vi anar ett väldigt tunt lager ljudisolering, vilket bygger en ljudnivå i kupén som inte är behaglig. Det kan skyllas på testbilens lågprofildäck och 19-tumsfälgar, men oavsett hjulbestyckning ska en bil inte låta så här mycket.

Efter att ha sett en spansk motortidnings älgtest med BMW X2 är vi på helspänn inför vårt eget älgtest med bilen. Jo, det finns en spansk tolkning av älgtestet och i den har X2 betett sig dåligt och understyrt kraftigt. Det beteendet märker inte vi av. Till skillnad från våra spanska kollegor/konkurrenter lastar vi bilen enligt maxlast innan körning och om det är det som gör skillnaden eller inte låter vi vara osagt, men X2 briljerar i det svenska älgtestet – 80 km/h som ingångshastighet, och det utan några hårda ingrepp från antisladdsystemet. Chassit, utvecklad utifrån BMW-gruppens UKL-plattform, är helt enkelt bra i grunden.

X2 är omkring 15 000 kronor dyrare än X1 och det går inte att försvara den prisskillnaden. Utrustningsmässigt skiljer sig X2 från andra BMW-bilar. Utrustningen paketeras i tre nivåer, i stället för att kunden kan plocka enstaka paket eller tillval. Utöver basutförandet säljs X2 i de tre utförandena Advantage, M Sport och M Sport X. Friheten att välja tillval är mindre, samtidigt som ängesten att paketera sin bil rätt också är mindre. Testbilen är en X2 xDrive20d M Sport X som kostar 446 400 kronor. Det är mycket för en trång X1-avart.



► Är det ett facelift eller en ny generation? Dacia Duster har i alla fall en hel del nyheter bakom sin nya front.



► Påkostad inredning i X2 charmar de förare med sportigt sinne. Våldigt bra justermån på stol och ratt.



► Budgettänket lyser igenom i bagageutrymmet. På undersidan av lastgolvet syns plywoodskivan.

Dacia Duster 1,2 4x4

Det finns mycket som talar för Dacia Duster som testvinnare i den lilla klassen. 151 900 saker, närmare bestämt. 151 900 kronor, alltså. Det är vad en Dacia Duster med bensinmotorn på 1,2 liter och 125 hk med manuell låda och fyrhjulsdrift kostar i grundpris. Man kan köpa sig nästan tre Dacia Duster för samma summa som en BMW X2, Jaguar E-Pace eller Volvo XC40 D4 AWD. Är det en berättigad prisskillnad? Självklart inte! XC40 är inte en nästan tre gånger så bra bil som Duster.

Precis som de tre gånger så dyra konkurrenterna klarar Duster att flytta upp till fem personer från A till B och de kan även få bagaget med sig. Att döma av försäljningssiffrorna och andrahandsvärdet för Duster är det många bilköpare som inte kräver mer än så av en bil. Knepet för att falla för Duster är att titta på prislappen innan man kör iväg. När man vet hur billig den är kan man under körningen underhålla sig med att hitta allt Duster har och som även en betydligt dyrare bil har. Den har svankstöd, fathållare, döda-vinkel-varnare och dimljus. Har man dessutom lagt 20 000 kronor extra för att få högsta utrustningsnivån Prestige bjuder Duster på lyxpjolar som parkeringsradar bak med backkamera och pekskärm med navigation, USB och blåtand.

Duster har helt enkelt det mesta man kan förvänta sig av en modern bil, men är också lite sämre på allt. I testprotokollet skrivs det flera kommentarer om den högt (och en aning löst) monterade

förarstolen som har enkel skumgummistoppning, den sega och okänsliga kopplingen, spårkänsligheten och det vinande transmissionsljudet. Mest retar vi oss på de utstickande trösklarna som snabbt blir smutsiga och smutsar ner våra byxben när vi öppnar dörrarna och kliver ut. Trots alla brister konstaterar de flesta testförare att Duster är befriande okomplicerad, robust och förmodligen perfekt som bruksbil för den som mest kör på landsbygden.

Duster av modellår 2018 är till stora delar en ny bil. Den kan beskrivas som andra generationens Duster – även om Dacia hävdar att detta är den tredje eftersom de även räknar in facelift från 2013. Alla karosplåtar är faktiskt nya medan chassit är detsamma, dock med mer ljudisolering och uppdaterad styrning från Renault Clio!

Dacia har tyvärr inte fått ordning på säkerhetsprestandan. I det krocktestresultat som publicerades av Euro NCAP i december 2017 fick Duster pinsamma tre stjärnor och det beror inte bara på att den saknar många förarstödsystem. I kategorin Vuxenskydd fick Duster 71 procent i betyg. Jämför det med Subaru XV:s 94 procent...

Den senaste uppdateringen har inte förändrat det faktum att Duster har en unik position på marknaden genom sitt låga pris och robusta framtoning. Dessvärre har uppdateringen inte heller ändrat faktumet att Duster, sett till nästan alla egenskaper, är långt efter de dyrare konkurrenterna. »

BETYG

Dacia Duster 1,2 TCE 4x4

Pris/förmånsvärde	151 900/28 600
Motor	R4/1 197 cm ³
Koldioxidutsläpp	145 g/km
Effekt (hk)	125
Ny fordonsskatt från 1 juli*	4 585

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 470 1 427
0-100 km/h (s)	11,1 11,0
Bränsleförbr. (l/mil)	0,78 0,64
Milkostnad (kr)	30,59
Milkostnad från 1 juli*	32,33

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Inte det minsta engagerande, men det duger. Ingen bil för långfärd. **5**

Körsmidighet: Fullt godkänd sikt åt alla håll. En av de mindre bilarna i testet. **8**

Motor/kraftöverföring: Växel-låda med budgetkänsla och mycket transmissionsljud under körning. **6**

Utrymmen: Lättlastat bagageutrymme, men baksätet imponerar inte lika mycket som de bästa. **7**

Komfort: Mycket ljud från vägen och drivlina. Aningen obehagliga framstolar. **5**

Användarvänlighet: Har de funktioner man kan kräva, och de är busenkla att hantera. **8**

Att köpa: Det går inte att förneka att Dacia ger mycket bil för pengarna. **9**

Att äga: Om det inte vore för bränslenoten skulle Duster bli otroligt billig att äga och köra. **8**

Säkerhet: Pinsamt resultat i Euro NCAP:s tester och övertygar inte heller i älgtestet. **5**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 145 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg. **5**

TOTALT **66/100**

Kommentar: Dacia Duster har tagit några små kliv framåt, framför allt i upplevd kvalitetskänsla och köregenskaper. Trots det har priset inte skenat i väg. Värre är att Dacia fortfarande inte har fått ordning på säkerhetsprestandan. Duster presterar dåligt i Euro NCAP:s krocktest och imponerar inte heller i vårt älgtest.

BETYG

Jaguar E-Pace D180 AWD aut

Pris/förmånsvärde	412 900/61 000
Motor	R4D/1 999 cm ³
Koldioxidutsläpp	147 g/km
Effekt (hk)	180
Ny fordonsskatt från 1 juli*	6 190
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	2 010 1 994
0-100 km/h (s)	9,5 9,3
Bränsleförbr. (l/mil)	0,87 0,56
Milkostnad (kr)	54,21
Milkostnad från 1 juli*	55,82

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Härlig styrning med bra precision och lagom tyngd. Riktighetsstabil.

8

Körsmidighet: Uppfattas som väldigt bred och svårplacerad. Stora ytterspeglar hjälper.

6

Motor/kraftöverföring: Inte riktigt lika vass som BMW. Automatlådan gör inte alltid rätt.

8

Utrymmen: En av de sämre lastarna i gången. Inte mer än ett godkänt baksäte.

5

Komfort: Jämförelsevis tyst i kupén. Går tungt och stabilt på vägen. Bra stolar fram.

8

Användarvänlighet: Lättanvänt infotainmentsystem. Adaptiva farthållaren är en besvikelse.

8

Att köpa: Hyfsat lågt grundpris, men det kan skena och hamnar lätt nära 600 000 kr.

6

Att äga: Jaguar klarar sig bra i ekonomikalkylen trots högt pris. Tacka serviceerbjudandet för det.

5

Säkerhet: Lilla E-Pace har fått toppbetyg av Euro NCAP och klarar älgtestet bra trots vinterdäck.

8

Miljö: Koldioxidutsläpp på 147 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg.

5

TOTALT

67/100

Kommentar: Jaguars minsta suv är inte så liten och nätt som den ser ut. Snarare tungfotad och omfångsrik. E-Pace är ett av toppalternativen för den som kör långt och vill ha det bekvämt på bilresan, men man får vara beredd på att lämna en del bagage hemma. Man måste också vara beredd att gräva djupt i plånboken.

Jaguar E-Pace D180 AWD

Jösses vad Jaguar gör det svårt för oss. Det är inte lätt att som svensk försöka hålla ordning på de brittiska suvmodellerna. Den nya lillsuven E-Pace förväxlas lätt med den kommande elbilen I-Pace beroende på om man uttalar första bokstaven på engelska eller svenska och inte blir det lättare av att just bokstaven E för tankarna till eldrift. Men E-Pace är inte det minsta eldriven. "E" indikerar nämligen inte drivlinan, utan rangordningen i Jaguar-familjen. På samma sätt som XE är lillebror till XF är E-Pace lillebror till F-Pace.

Så värst mycket mindre än F-Pace upplever vi dock inte att E-Pace är. Visst, den är 33 cm kortare och har betydligt mindre kupéutrymmen, men den är samtidigt en något övergödd katt. När vi ställer E-Pace på lastbilsvägen utanför Nyköping visas de generande siffrorna 2 010. Det innebär att den E-Pace vi kör, med tvålitersdiesel, automatlåda och fyrhjulsdraft, är tyngre än den F-Pace med likadan drivlina vi har vägt tidigare. Jaguar och Land Rover tycks inte vara brydda över vikten på sina bilar. Titta bara på lilla knepiga suvcabben Range Rover Evoque Cabriolet som har en tjänstevikt på 1 997 kg!

Hög vikt rimmar förstås illa med Jaguars traditionella kärnvärden men i den typen av bilar de bygger nu kan det finnas en poäng med att vara tung på vägen. E-Pace uppfattas som en större bil än övriga suvar i den lilla klassen, vi måste påminna oss om att det inte är storebror F-Pace vi sitter i. På motorvägsetapperna rör den sig lika

stabil och avslappnat som de större bilarna och ljudkomforten är på topp. Dessutom sitter man väldigt bra i de stora framstolarna.

Vikten för förstås även med sig negativa saker. Att släpa runt på vikt innebär att förbrukningen stiger och under testet drar E-Pace nära 0,9 l/mil. Den höga vikten får den också att kännas klumpig och stor på snirkliga landsvägar och trånga stadsgator. Det blir tydligt att det endast är den avhuggna rumpen som gör E-Pace till en mindre bil än F-Pace.

Jaguars tvålitersdiesel med 180 hk är mer än tillräckligt stark för bilen men bullrar och vibrerar något mer än BMW:s och Volvos motsvarigheter. I testbilen kombineras den med en nioväxlad automatlåda som byggs av ZF. Samma växellåda sitter för övrigt i Jeep Compass, där den gör ett betydligt sämre jobb. I Jaguar-utförandet hittar den rätt växel snabbt och växlar mjukt.

Prislappen på den testade Jaguaren är minst sagt hiskelig, i det snudd på fullutrustade utförandet kostar den en bit över 650 000 kronor. Vi har svårt att förstå varför. Trots all dyr extrautrustning känns E-Pace inte det minsta mer påkostad än Volvo XC40 D4 AWD med Momentum-utrustning för 383 900 kronor. Inredningen i Jaguaren upplevs inte som mer välbyggd än Volvos och nästan alla förare anmärker på en uppenbar ergonomisk brist. Den stora pekskärmen, som har väldigt bra känsla och styr ett väldigt logiskt menysystem, sitter för långt bort från föraren.



► E-Pace gör sitt bästa för att föraren inte ska se så mycket bakåt. Sikten snett bakåt är klart begränsad.



► Jaguars inredning är stiligt avskalad och väl fungerande. Dessvärre brister kvalitetskänslan i vissa plastpaneler.

Jeep Compass 1,4 Multiair 170 hk

Compass, finns det en Jeep som heter så? Du är förlåten om du inte kommer ihåg den. Vi är många som har glömt den lilla Jeepen med de märkliga anletsdragen. Nu finns en ny Compass på marknaden och nu är karossdragen lättare att komma överens med. Den nya generationen tillverkas i Mexiko och byggs delvis på italienbyggda Jeep Renegade och Fiat 500X. Compass är dock snäppet större och kommer till skillnad från nämnda bilar att bara säljas i fyrhjulsdrivet tillstånd här hemma.

Tre motorversioner tas hit där bensinaren är på 1,4 liter med 170 hästkrafter medan dieselmotorerna båda tvåliter med 140 eller 170 hästkrafter. Samma motorer som i Renegade, men de orkar också med den större bilen. Växlandet sköts med sexväxlad manuell- eller niostegad automatlåda.

Compass har en betydligt mindre ruffig och bruksig framtoning än sin föregångare och sina större modellsyskon, och tycks vara utformad för ett mer vardagligt liv. Och nog ska den kunna klara det. Trots kompakta mått är Compass rymlig. Baksätet räcker gott och väl även för vuxna och bagageutrymmet är bland de rymligare i klassen.

Priset talar också för Compass. Testbilen har den enda bensinmotorn som finns att tillgå – 1,4 Multiair med 170 hk, fyrhjulsdrift och automatlåda. Den säljs bara i det välutrustade Limited-utförandet och då säger prislappen 309 900 kronor. Många kommer att vilja lägga till Parkeringspaketet, Teknikpaketet, Funktionspaketet och Läderpaketet. Då stiger

priset med 43 000 kronor, men Compass är fortfarande en av de billigare i den lilla klassen.

Dessvärre, för Jeeps del, tittar testlaget inte bara i prislistan. Vi kör bilarna också och för Compass del innebär det att testprotokollet fylls med mestadels negativa kommentarer. Det klagas på framstolarna som är hårda och obekväma, på den hårda fjädringen, på bristen av förvaringsfack i förarmiljön, på den lilla och tröga skärmen som styr infotainmentsystemet och faktiskt även på raten som är så stor och tjock att den blir obekväm att hålla i. Mest påtagligt är att styrningen är så lätt och direkt att det blir svårt att hålla rak kurs med Compassen. Dessutom upplevs fjädringen mjuk i sidled, vilket gör att den gungar till åt sidorna vid minsta lilla styrutslag. Lika illa är att den avancerade, nioväxlade, automatlådan inte alls passar ihop med den rappa bensinmotorn. Den väljer oftast en för låg växel och ligger kvar på den för länge. Varpå motorn brusar upp och låter ansträngd.

Allt är inte negativt med Compass. En Jeep ska ha bra fyrhjulsdrift, och det har Compass. Alla Compass har även en låsfunktion till fyrhjulsdriften och markfrigången är skapliga 21,5 centimeter. Fyrhjulsdriften kan också justeras med ett vred i lägena Auto, Snow, Sand och Mud. När vi testar fyrhjulsdriften på våra nollfriktionsrullar är Compassen blixtn snabb på att fördela kraften mellan fram- och bakhjul, men man måste knappa in läget Sand eller Mud för att få någon diffbromsverkan mellan höger och vänster hjulpar. »



► Jeep kallar sitt infotainmentsystem Uconnect. De sju menyflikarna i botten finns alltid där. Skärmen är inte toppmodern.



► Jeeps fyrhjulsdrift presterar olika beroende på valt körläge. Bäst blir det i Sand. Varför kan det inte vara bra hela tiden?

BETYG

Jeep Compass 1,4 Multiair 170 4WD Aut

Pris/förmånsvärde	309 900/43 400
Motor	R4/1 368 cm ³
Koldioxidutsläpp	160 g/km
Effekt (hk)	170
Ny fordonsskatt från 1 juli*	4 906

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 670 / 1 621
0-100 km/h (s)	9,5 / 9,5
Bränsleförbr. (l/mil)	1,20 / 0,69
Milkostnad (kr)	48,83
Milkostnad från 1 juli*	50,56

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Alldeles för lätt och direkt styrervo gör Compass nervös på vägen. **6**

Körsmidighet: A-stolparna förstör sikten snett framåt. Något bättre bakåt. **7**

Motor/kraftöverföring: Stark och trevlig motor men växellådan förstör med sin dumhet. **6**

Utrymmen: Medelbra bagageutrymme. I baksätet sitter man rymligt och högt. **7**

Komfort: Mjuk fjädring som inte klarar små ojämnheter. Godkänd ljudnivå. **6**

Användarvänlighet: Enkel förarmiljö, bortsett från menysystemet som inte är toppmodern. **7**

Att köpa: Förhållandevis attraktiv prissättning sett till de funktioner man får. **7**

Att äga: För Compass är det framför allt bränslekostnaden som får milkostnaden att dra iväg. **6**

Säkerhet: Högsta Euro NCAP-betyg och Jeepen klarar sig bra i älgtestet. **8**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 160 gram per kilometer ger fyra poäng i miljöbetyg. **4**

TOTALT 00/100

Kommentar: Nya Compass har en attraktiv prislapp sett till den utrustning och de egenskaper bilen ger. Det är också välkommet att nya Compassen inte ser ut som den gamla. Vi väljer ändå bort Compass från tätstriden eftersom varken styrning, fjädring eller drivlina är på samma nivå som de bästa konkurrenterna.

BETYG

Mitsubishi Eclipse Cross 1,5 4WD CVT

Pris/förmånsvärde	299 900/42 500
Motor	R4/1 499 cm ³
Koldioxidutsläpp	159 g/km
Effekt (hk)	163
Ny fordonsskatt från 1 juli*	6 083
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 700 1 695
0-100 km/h (s)	9,2 9,8
Bränsleförbr. (l/mil)	1,06 0,70
Milkostnad (kr)	49,91
Milkostnad från 1 juli*	52,25

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Upplevs hög och vindkänslig. Styrning med viss fördröjning och bristande känsla.

6

Körsmidighet: Det är aldrig bra med en ribba på tvären genom bakrutan. Bra sikt framåt.

7

Motor/kraftöverföring: Hyfsad CVT-låda, men motorn uppfattas som trött.

6

Utrymmen: Veldig bra benutrymme i baksätet men bagageutrymmet är trångt.

6

Komfort: Mjuk förarstol helt utan sidostöd. Mycket skrammel från hjulhusen bak.

5

Användarvänlighet: Onödigt tillkrånglat med pekskärm OCH pekplatta.

6

Att köpa: Högt pris, men Mitsubishi slänger med mycket utrustning i grundnivån.

7

Att äga: Mitsubishi's milkostnad drabbas hårt av den höga förbrukningen.

5

Säkerhet: Högsta Euro NCAP-betyg. Klarar älgtestet, med viss dramatik.

7

Miljö: Koldioxidutsläpp på 159 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg.

5

TOTALT 60/100

Kommentar: Vi tror inte att Mitsubishi Eclipse Cross kommer bli samma toksuccé som det större syskonet Outlander. Främst för att den inte går att få i laddhybridutförande (vilket vi tycker är en stor miss), men även för att modellen egentligen inte tillför något nytt i klassen utöver sin speciellt utformade baklucka.



► Eclipse Cross är inte så sportig som namnet antyder. Inte heller så...krossig.

Mitsubishi Eclipse Cross 4WD CVT

Mitsubishi har gjort en liten fuling. Eclipse är ett av de starkare modellnamnen i märkets historia och nu är det återuppväckt. Men den nya Eclipse-modellen har ingenting med sina föregångare att göra. Tillägget Cross antyder att nya Eclipse är en suv eller crossover. Än märkligare blir namnvalet med tanke på att Eclipse Cross delar teknisk bas med den större suven Outlander.

Eclipse Cross påminner till formen om BMW X2. Fotatrycket och markfrigången säger att det är en suv, men lutningen på bakluckan säger att det är en coupé. C-stolpen är kraftigt lutad och för att inte förstöra bagageutrymmet helt är bakrutan delad. Det ger ett speciellt utseende men även sämre bakåtsikt. Ibland får man titta över ribban i bakrutan, ibland under. Oftast är den precis i vägen. Den delade bakrutan gör dock sitt jobb på så sätt att Eclipse Cross inte är hopplös att lasta saker i.

Tack och lov har Eclipse Cross inte ärvt förarmiljön från Outlander. Man sitter betydligt bättre och instrumentpanelen är modernare och mer lättjobbad. Inte heller under körning märks något släktskap, Eclipse Cross är mer på tå och kränger mindre i kurvorna. Dessvärre är styrningen av den sort som ger en viss fördröjning mellan ratt-rörelse och styrlagslag. I älgtestet visar Eclipse Cross prov på märkliga köregenskaper. Fjädringen har svårt att bära det tunga lasset, varpå bilen

kränger kraftigt och faktiskt lyfter lite på innerhjulens vid ett tillfälle. Trots det klarar Mitsubishi fullt godkända 73 km/h i ingångshastighet.

I grundnivån Komfort ingår bland annat sätesvärme bak, eluppvärmd ratt, backkamera, head up-display och eluppvärmd vindruta. Dessvärre är inställningsmöjligheterna på head up-displayen så snåla att en lång förare inte alls ser det som projiceras på den lilla plastbiten framför ratten.

Infotainmentsystemet är nytt för Mitsubishi och den högupplösta skärmen sitter högt placerad. Systemet är intressant – det enda sättet att få navigation i Eclipse Cross är att spegla sin smartphone och använda sig av telefonens kartor. Mitsubishi menar att det är så många som har smartphone i dag att detta är rätt i tiden. Det tror vi också.

Bakom växelväljaren sitter en pekplatta likt den man hittar i en nyare Lexus. Det tar lite tid att lära sig navigera med pekplattan och skärmen går även att styra som en touchskärm. Vi har tyvärr inte så mycket tid som krävs för att bli kompisen med pekplattan utan väljer helst att peta direkt på skärmen.

Den enda motorn som går att få är en nyutvecklad bensinmotor på 1,5 liter, i testbilen kopplad till en CVT-låda som är lite smartare och mer körbar än de flesta andra CVT-växellådor. Vill man ha fyrhjulsdrift så är CVT ett måste, manuell låda finns endast i kombination med framhjulsdrift.



► Qashqai fick en uppdatering i fjol inför modellåret 2018. Förändringarna är små.

► Mitsubishi-bakrutan är delad i två. Ribban i mitten är duktig på att vara i vägen för sikten.



► Nissan låter oss välja om bilen ska vara fram- eller fyrhjulsdreven.



Nissan Qashqai dCi 130 6MT 4WD

Den vanligaste motorn till Qashqai är 1,6 diesel på 130 hästkrafter och det är också den enda motorn som kan kombineras med fyrhjulsdraft och har manuell växellåda. Det är den vi kör i det här testet och förfäras av hur ociviliserad och högljudd den är. Den brummar och lever om vid minsta gaspådrag och vid vissa varvtal skramlar den illa. Nissan behöver en ny, modern dieselmotor.

Under testdagarna märks ett tydligt mönster. Vissa bilar är ständigt ute på vägen och granskas av nyfikna testförare. Andra bilar blir stående. Qashqai tillhör den senare gruppen. Nyfikenheten på Qashqai är begränsad, trots att den nyligen uppdaterades. Andra generationen Qashqai kom 2014 och uppdaterades inför modellår 2018. Mer lyx och mer förfining samt tystare gång sägs ha varit målet med uppdateringen. Uppgraderade material i inredningen, mer ljudisolering i dörarna samt i hjulhusen bak och bättre gummilister till framdörrarna ska sänka ljudnivån. Bakrutorna är nu i tjockare glas, allt för att färden ska bli tystare. Åkkomforten påstås vara bättre i och med att stötdämpare, fjädrar, bussningar och krängningshämmare kalibrerats och förfinats. På utsidan märks ny front och nya strålkastare samt bakljus med ny signatur och bakre hasplåtar.

Av alla komforthöjande nyheter märker vi inte så mycket. Qashqai är fortfarande lite stötigare och bullrigare än snittet i klassen. Vi tycker att en

större del av faceliftbudgeten borde ha lagts på utveckling av förarmiljön som inte är i nivå med de bästa i klassen. Centralt på instrumentpanelen trönar en liten, matt pekskärm av gammalt snitt som inte gör någon glad. Det går inte alls att kontrollera den på samma läsplatteleknande sätt som Volvo och Jaguar har fått till. Nissans infotainment-system är i stället utformat för att man ska välja funktion med tryckknapparna vid sidan av skärmen och sedan trycka på skärmen. Systemet har ingen hemskärm, likt Volvos Sensus-system.

Ute på landsvägarna i Södermanland övertygar Qashqai inte med sina köregenskaper. Styrervon är onödigt tung och okänslig och fjädringen klarar inte små ojämnheter i vägen utan känns stötig. Bättre blir det när vi svänger in på Björkviks flygfält för älgtest.. Det är ingen bekväm åktur vid bjuds på, men den går exemplariskt. Qashqai har den typen av antisladdsystem som jobbar för att ta ner farten. Vi kan hålla så hög ingångshastighet som 83 km/h innan bilen börjar riva koner.

Qashqai har blivit en storsäljare runt hela Europa, dels för att den var en pionjär i klassen, dels för att den är billig. 255 900 kronor för en fyrhjulsdreven bil med 130-hästarsdiesel är attraktivt. Men betänk att man då får lägsta utrustningsnivån Visia som saknar det mesta. Du kommer att sukta efter Tekna-utrustningen, och då är priset 299 900 kronor. »

BETYG

Nissan Qashqai dCi 130 6MT 4WD

Pris/förmånsvärde	255 900/38 400
Motor	R4D/1 598 cm ³
Koldioxidutsläpp	129 g/km
Effekt (hk)	130
Ny fordonsskatt från 1 juli*	3 148
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 700 1 643
0-100 km/h (s)	12,0 10,5
Bränsleförbr. (l/mil)	0,80 0,49
Milkostnad (kr)	40,26
Milkostnad från 1 juli*	40,82

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Slö styrning som rimmar illa med det i övrigt hyfsade chassit. **6**

Körsmidighet: Qashqai är kompakt men takstolparna är klumpiga och tar bort sikt. **7**

Motor/kraftöverföring: En otidsenligt bullrig dieselmotor och långslagig växellåda. **5**

Utrymmen: Mediokert bakåtesutrymme. Medelbra bagageutrymme trots kompakt format. **7**

Komfort: Motorbullret och stolskomforten sänker betyget. Relativt hög ljudnivå i kupén. **5**

Användarvänlighet: Infotainmentsystem enligt gamla skolan som inte är roligt att jobba med. **6**

Att köpa: Relativt billig, dessutom med hyfsad utrustningsnivå i Tekna-utförande. **7**

Att äga: Rimliga servicekostnader och låg förbrukning håller milkostnaden nere. **7**

Säkerhet: Nissan klarar älgtestet mycket bra. Fem stjärnor hos Euro NCAP. Godkänd bromsprestanda. **8**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 129 gram per kilometer ger sex poäng i miljöbetyg. **6**

TOTALT 64/100

Kommentar: Ur en ekonomisk synvinkel är Nissan Qashqai helt med i matchen och den klarar sig bra i säkerhetsronden. Men det är egentligen allt. Vi ser inga uppenbara fördelar som gör Qashqai till ett bättre bilval än andra kompaktsuvar. För att konkurrera på riktigt behöver den framför allt en modernare motor.

BETYG

Opel Grandland X 1,2 130 hk manuell

Pris/förmånsvärde	219 900/35 000
Motor	R3/1 199 cm ³
Koldioxidutsläpp	117 g/km
Effekt (hk)	130
Ny fordonsskatt från 1 juli*	2 164
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 520 1 508
0-100 km/h (s)	10,9 11,1
Bränsleförbr. (l/mil)	0,70 0,51
Milkostnad (kr)	34,70
Milkostnad från 1 juli*	35,53

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Bra styrning ger visst mått av körglädje, men chassit hänger inte riktigt med.

7

Körsmidighet: En av de större i gänget, skymmande A- och C-stolpar stör.

7

Motor/kraftöverföring: Gammalmodig och långslagit växellåda. Behaglig motor.

7

Utrymmen: Rymligt bagageutrymme som sväljer många backar, på bekostnad av baksätet.

7

Komfort: Hyfsad sittkomfort. Lätt stötig gång och hög ljudnivå i kupén.

6

Användarvänlighet: I stort sett en enkel bil att ta till sig. Pekskärmen störst ofta av solljus.

7

Att köpa: Som vanligt lågt grundpris med mycket utrustning när det gäller Opel.

8

Att äga: Gynnas av framhjulsdraft och manuell låda som ger låg värdeminskning.

9

Säkerhet: Full pott hos Euro NCAP och bra resultat även i älgtestet. Saknar adaptiv farthållare.

7

Miljö: Koldioxidutsläpp på 130 gram per kilometer ger sju poäng i miljöbetyg.

7

TOTALT 72/100

Kommentar: Opel Grandland X kan ses som en maskerad Peugeot, men är faktiskt mer och bättre än så. Motorn är stark och styrningen ger bra känsla på vägen. Dessvärre räcker det inte för att bli det bästa valet i klassen. Opel kommer nära, men konkurrenten här till höger – Skoda Karoq – är en för svår nöt att knäcka.



► Opel fortsätter att stoppa in riktigt små knappar i förarmiljön.



► Bakom en lucka döljs ett stort förvaringsfack med ladduttag.



► Grandland X är en av de större bilarna i kompaktklassen. 448 cm på längden.

Opel Grandland X 1,2 Ecotec MT6

Opel må vara uppköpt av franska PSA-gruppen och mellanstora suven Grandland X må vara baserad på Peugeot 3008, men Opel är ändå inte helt kvitt sitt amerikanska arv. På testbilens rutor går det fortfarande att se en tydlig GM-logga instansad, som en oönskad tatuering av en gammal älskares namn.

Som de flesta nu vet har PSA köpt Opel och affären blev klar i fjol, men samarbetet började redan 2012. De nya bilarna från Opel med PSA-teknik är alltså inga hastverk om nu någon trodde det. Visserligen tillverkas båda bilarna i Frankrike i samma fabrik, men det skiljer mer än man tror. Inte minst utseendemässigt då de ser ut som två skilda bilar, åtminstone fram och bak. Opelteknikerna har varit inne och petat på många saker och det har gett att Grandland X framstår som en mer komplett bil än 3008. Medan Peugeot 3008 är mjuk både i styrning och chassi är Opeln fastare i hullet och har en styrservo som är mer direkt samtidigt som den ger bättre kursstabilitet på motorväg.

Som namnet antyder är Grandland X en stor bil, med sina 448 centimeter på längden är den störst i lilla klassen och det märks på insidan. Opeln är rymlig på alla mått både i bagageutrymmet men brister en aning i baksätet. Grandland X är så dukig på att svälja läskbackar att den endast slås av Skoda Karoq i lilla klassen.

Med 20 bilar i samma test är det mycket att

hålla reda på, ibland för mycket. Det blir tydligt i fyrhjulsdraftsmomentet där alla bilar körs upp på nollfriktionsrullarna för att mäta sina fyrhjulsdraftskunskaper. I bara farten slinker även Grandland X upp på rullarna med sina framhjul. Och glider genast ner för backen. En tydlig påminnelse om att Grandland X inte går att få med fyrhjulsdraft, precis som kusinen från Peugeot.

Grandland X kan enbart köpas med framhjulsdraft och med två olika motorer. Bensinmotorn som sitter i testbilen är en trecylindrig 1,2-litersmotor med 130 hk och 230 Nm. Dieselalternativet är en 1,6-litersmotor med 120 hk. Båda finns med standardmonterad sexväxlad manuell låda eller mot tillägg på 15 000 kronor en sexstegad automat.

Grandland X kan vara en väldigt billig bil. 219 900 kronor är instegspriset för bensinmotorn med manuell låda och lägsta utrustningsnivå. Den är dock väl fattig. Köp hellre en bil med utrustningsnivån Enjoy som bland annat har eluppvärmd ratt, klimatanläggning och vägmärkesavläsning.

Opel är dock smarta nog att slänga med den sju tum stora pekarskärmen med Apple Carplay/Android Auto-kompatibilitet som standard även i basbilen. Det hör till ovanligheterna att biltillverkarna inte vill ha extra betalt för det, vilket är helt fel tänkt eftersom den absoluta majoriteten av dagens bilköpare förutsätter att det ska finnas. Det gör i alla fall vi.



► Vi uppskattar de tre separata klimativren under pekskärmen.



► Skodas blanka pekskärm är en fröjd att hantera.



► Karoq är hög och kompakt – ett recept för smidiga köregenskaper och bra utrymmen.

Skoda Karoq TDI 150 4x4 DSG

När det här skrivs har Skoda precis lanserat sin tredje SUV, kallad Kamiq. Den är ungefär lika stor som Karoq och är främst utvecklad för den kinesiska marknaden. Till Europamarknaden tillför den dock ingenting, här klarar vi oss bra med Karoq som är efterträdaren till Yeti. Till skillnad från Yeti är Karoq designad helt enligt nu rådande mall för kompakta suvar och crossovers. Karoq ser inte bara ut som många av sina konkurrenter, den ser också ut ungefär som sitt större syskon Kodiaq. Medan Kodiaq är vad man skulle kunna kalla övre mellanklasstor med sina 470 centimeter på längden är Karoq ett par snäpp mindre med sina 438 cm. Det gör att den hamnar i precis samma härad som Seat Ateca medan Volkswagen Tiguan hamnar i en halv klass för sig med sina 449 cm på längden.

Jämfört med föregångaren Yeti har Karoq vuxit rejält (+16 cm). Det börjar bli många ungefär lika stora suvar som ser ungefär likadana ut i Volkswagen-koncernen, och med handen på hjärtat börjar det bli svårt att inte bara se utan även känna skillnad.

Nej, Karoq sticker inte ut på något sätt. Eller jo, det kanske den gör ändå. Det behövs inte många kilometers körning för att vi ska drabbas av insikten att Karoq är den mest kompletta bilen i klassen. I det fullklottrade testprotokollet hittas faktiskt inte en enda negativ kommentar, vilket hör till ovanligheterna.

Man sitter bra i framstolarna, förarmiljön och infotainmentsystemet med dess stora och blanka pekskärm fungerar oklanderligt och det går heller inte att klaga på köregenskaperna. Trots att den är lika stor som de flesta konkurrenter upplevs den smidig. Sikten framåt är bra tack vare smala A-stolpar, midjelinjen är låg och bakåtsikten är bland den bästa av alla bilar.

Trots allt är det nog så att Karoq inte kommer att kunna locka några köpare med sina köregenskaper. Det fullt habila uppträdandet på vägen är så att säga bara grunden, något man ska ta för självklart. Karoq briljerar i stället med sin flexibilitet i baksäte och bagageutrymme. Karoq är, hittills, ensam i Volkswagen-koncernen om att ha det så kallade Varioflex-baksätet. Den som har kikat in i en Yeti kommer ihåg att baksätet är delat i tre sektioner som kan fällas, skjutas och plockas ur lite hursomhelst. Precis så är det även i Karoq. När alla tre enheter lyfts ur får bagageutrymmet snudd på skåpbilsproportioner – då rymmer upp till 1 810 VDA-liter!

Varioflex ingår i den svenska standardutrustningen och gör Karoq till en betydligt mer praktisk kompaktsuv än många konkurrenter.

Inte gör den bort sig prismässigt heller. Grundnivån Ambition innehåller så pass mycket utrustning att många kan nöja sig med den och om man vill ha dieselmotor, dubbelkopplingslåda och fyrhjulsdraft börjar priset på 296 700 kronor. »

BETYG

Skoda Karoq TDI 150 4x4 DSG

Pris/förmånsvärde	296 700/42 200
Motor	R4D/1 968 cm ³
Koldioxidutsläpp	137 g/km
Effekt (hk)	150
Ny fordonsskatt från 1 juli*	5 906

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1740 1722
0-100 km/h (s)	9,6 9,3
Bränsleförbr. (l/mil)	0,82 0,52
Milkostnad (kr)	43,25
Milkostnad från 1 juli*	44,94

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Inte lika vass styrning som de bästa, men bra helhetskänsla. **7**

Körsmidighet: Bra runtsikt och bra backkamera förtjänar högt betyg. **8**

Motor/kraftöverföring: Mycket len gångkultur i motorn och bra växellåda. **7**

Utrymmen: Rymlig och flexibel. Varför är inte alla kompaktsuvar så här? **9**

Komfort: Godkänd sittkomfort och låg ljudnivå. Inte lika stötbenägen som vissa andra. **7**

Användarvänlighet: Ett av de bättre infotainmentsystemen. Rakt igenom enkel förarmiljö. **8**

Att köpa: Relativt välutrustad redan i basutförande. Kostar inte mycket att extrautrusta. **7**

Att äga: Karoq klarar sig hyfsat bra rakt igenom hela ekonomikalkylen. Billig att försäkra. **7**

Säkerhet: Högsta betyg hos Euro NCAP. Klarar älgtestet mycket bra och bromsar bra. **8**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 150 gram per kilometer ger sex poäng i miljöbetyg. **6**

TOTALT 74/100

Kommentar: Första testet av Karoq slutade med en seger. Då var motståndet inte större än tre bilar. Den här gången är konkurrenterna betydligt fler men Karoq lyckas ändå hålla alla bakom sig i poängsammansräkningen tack vare en hög lägstanivå. Den är kanske inte så spännande, men den gör inte bort sig i någon gren.

BETYG

Subaru XV 2,0i

Pris/förmånsvärde	289 900/41 600
Motor	B4/1 995 cm ³
Koldioxidutsläpp	159 g/km
Effekt (hk)	156
Ny fordonsskatt från 1 juli*	6 083
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 560 1 537
0-100 km/h (s)	9,3 10,4
Bränsleförbr. (l/mil)	0,82 0,70
Milkostnad (kr)	43,23
Milkostnad från 1 juli*	45,61

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Härligt kommunikativ styrning. Hård fjädring. Våldigt lite suvkänsla. **8**

Körsmidighet: Bra sikt framåt men bakåtsikten begränsas något av C-stolparna. **7**

Motor/kraftöverföring: Rivig bensinmotor kopplad till en av de bättre CVT-lådorna. **8**

Utrymmen: Bra benutrymme i baksätet, men det är på bekostnad av bagageutrymmet. **6**

Komfort: Hög ljudnivå och obehagliga stolar fram. Fjädring som är i hårdaste laget. **6**

Användarvänlighet: Tre digitala skärmar är minst en för mycket. Finns mycket att förbättra. **6**

Att köpa: Relativt välutrustad i basutförande. Finns endast med automatlåda. **7**

Att äga: Från 1 juli stiger skatten rejält för XV. Redan nu dyr på grund av bränslekonto. **7**

Säkerhet: Högsta betyg hos Euro NCAP och mycket bra i ålgtestet. Bromsar bra. **8**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 159 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg. **5**

TOTALT 68/100

Kommentar: Subaru XV är suven som egentligen inte vill vara en suv. Köregenskaperna och framtoningen säger mer upphöjd golfklassare än renodlad kompaktsuv. Bra för körupplevelsen, sämre för användbarheten. Subaru har inte riktigt kommit tillräkta med de komfortproblem föregångaren drogs med, även nya XV är en av de bullrigare och stötigare i klassen.

Subaru XV 2,0i

Vid första anblick är det lätt hänt att man ifrågasätter Subaru XV. Är det verkligen en suv? Den ser ju inte ut som en suv. Snarare en lite upphöjd golfklassare. Men jo, nya Subaru XV uppfyller alla kriterier för att få kallas suv. Åtminstone lika mycket som sina närmaste konkurrenter. Den har hög markfrigång (22 cm), är lika lång och hög som andra i klassen och den går dessutom bara att få med fyrhjulsdraft. Om inte det är en suv så säg!

Subaru brukar vara duktiga på fyrhjulsdraft och XV är inget undantag. När vi kör upp med framhjulen på rullarna för att se hur snabbt inkopplingen av bakhjulen sker glänser XV genom att ta sig upp helt utan hjulspinn på framhjulen. Förklaringen är att fyrhjulsdraften är permanent 60 procent fram, 40 procent bak genom en hydraulisk lamellkoppling. Med rullarna under vänster hjulpar testar vi diffverkan sidledes och även i det här momentet klarar sig XV bra. Vänster hjulpar spinner några varv innan kraften styrs över till höger, men vi märker en tydlig förändring när vi kopplar in terrängkörningsläget kallat C-Mode. Då blir diffverkan mellan hjulparen mycket snabbare.

Den XV vi kör är av andra generation som ser ut ungefär som den första som lanserades för bara sex år sedan. Nya XV är dock en helt ny bil som byggs på en helt ny plattformsteknik. Konstruktionen är nästan dubbelt så vridstyv som tidigare och

anpassad för el- och hybriddrift. Än så länge får vi dock nöja oss med bensinmotor i XV. Motorn är en två liter stor fyrcylindrig boxermotor på 156 hästkrafter. Alltså i grunden samma motor som tidigare, men den har uppdaterats och blivit cirka tolv kg lättare samt fått sex extra hästkrafter. Motorn är stark (och törstig!) och samarbetar bra med den steglösa CVT-växellådan som är standard och enda alternativ till XV. Subarus kunder har enligt uppgift klagat på vinandet i den gamla CVT-växellådan och tvingats Subarus ingenjörer att göra något. Lösningen blev en ny mjukvara med artificiella växelsteg, och det gjorde susen. Det är faktiskt inte helt lätt att känna att det är en CVT-låda så länge man inte gasar fullt under lång tid. Vid normal körning är den toppen.



► Behövs det verkligen två skärmar på instrumentpanelen? Nej, är vårt svar.

► Andra generationen Subaru XV ser ut ungefär som den första, men den är helt ny.



Toyota C-HR 1,8 elhybrid

På bara drygt ett års tid har Toyotas nya suv C-HR klättrat högt upp i försäljningsstatistiken och vi kan inte låta bli att göra en liknelse med Nissan Juke. Juke chockade med sin märkliga design och fick många att spy galla över modellen, men försäljningen gick som tåget. Så har även skett med C-HR. Det är svårt att hitta någon som utan reservation uppskattar den extrema designen, trots det ligger C-HR på 24:e plats i försäljningstoppen.

Förklaringen kan till viss del finnas i drivlinan. C-HR är den enda suven i den här storleksklassen som kan fås med hybriddrivlina. En 1,8 liter stor bensinmotor med 98 hästkrafter får hjälp av två elmotorer. Den ena elmotorns (kallad MG1) uppgift är att fungera som startmotor åt bensinmotorn och att ta vara på eventuell överskottsenergi från bensinmotorn och omvandla den till el. Den andra elmotorn (MG2) har som huvuduppgift att driva bilen framåt men arbetar också som generator vid inbromsningar och som backväxel. Hybriddriften gör att C-HR går snålast av alla testbilar, skam vore väl annars. Under testperioden hamnar den blandade förbrukningen på 0,62 l/mil.

Vi har klagat på att bilar från Toyota saknar körglädje, och i jämförelse med de piggaste i klassen har C-HR inget att hämta. Men sett till andra Toyota-bilar är C-HR bra. Kanske till och med den körgladaste Toyotan hittills (GT86 borträknad).

Styrervon har fått mer tyngd än i tidigare Toyota-modeller och fjädringen är fast utan att bli stötig. Ännu roligare blir C-HR dock med den drivlina som inte säljs i Sverige men som vi kört utomlands, det vill säga 1,2-liters bensinmotor med framhjulsdraft och manuell låda. Toyotas manuell låda är härligt precis, men här i Sverige får vi bara tillgång till CVT-låda.

De flesta testförare uppskattar C-HR. Den är inte lika känslolokal som andra Toyota-produkter. Den brottas dock med problemet att utsidan lovar mer än vad bilen kan leverera. Tro inte att C-HR är någon sportsuv, den är däremot en väldigt smidig stadsbil. Hybriddriften och det kompakta formatet gör den enkel att slänga runt med i innerstan.

C-HR vill se ut som en coupé och fungerar faktiskt också nästan som en coupé. Baksätet är rymligare än man kan tro. En fullvuxen passagerare ryms bakom en fullvuxen i framsätet utan att behöva veckla in benen eller huvudet. Trots det sitter man helst inte bak i C-HR. Make till mörkt och instängt baksäte finns nämligen inte. Sidofönstren och bakrutan är så små att det känns som att sitta i en jordkällare. Passagerare med anlag för åksjuka varnas. Korta baksätespassagerare, ofta kallade barn, kan dessutom ha svårt att komma in i bilen utan hjälp eftersom de bakre dörrhandtagen är högt monterade uppe vid taket.



► C-HR är Toyotas körgladaste modell på länge. Trots hybrid-drift och CVT-växellåda.



► Terrängkörläget X-Mode i Subaru XV gör viss skillnad för funktionen i fyrhjulsdriften. XV klarar sig dock bra oavsett körläge.



► Bakre dörrhandtagen sitter nästan uppe vid taket och är svåra att nå för barn. Ett onödigt tilltag som inte ger något mervärde.

BETYG

Toyota C-HR 1,8 Elhybrid

Pris/förmånsvärde	244 900/37 300
Motor	R4-el/1 798 cm ³
Koldioxidutsläpp	87 g/km
Effekt (hk)	122
Ny fordonsskatt från 1 juli*	360

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1590 1525
0-100 km/h (s)	11,6 11,0
Bränsleförbr. (l/mil)	0,62 0,39
Milkostnad (kr)	34,59
Milkostnad från 1 juli*	34,77

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Ovanligt direkt och exakt styrning för att vara Toyota. Stum fjädring.

7

Körsmidighet: Veldig dålig sikt bakåt. Backkamera är nästan ett måste.

5

Motor/kraftöverföring: Inget för den som vill köra aktivt. Smidig och lättkörd i stadstrafik.

7

Utrymmen: C-HR tar jumboplat-sen i backlastningsmomentet. Bättre baksäte än man kan tro.

5

Komfort: Fjädringen är för hårt satt för att vara bekväm. Dovt malande från däck.

7

Användarvänlighet: Stor pekskärm med touchknappar runt om. Kräver tillvänjning.

7

Att köpa: Lågt prissatt med tanke på att man får automatlåda på köpet.

8

Att äga: Toyotan är billig i de flesta ekonomiposter. Nästan skattefri från 1 juli.

9

Säkerhet: Högsta betyg hos Euro NCAP. Fixar älgtestet bra men säkerhetssystem kostar extra.

8

Miljö: Koldioxidutsläpp på 122 gram per kilometer ger åtta poäng i miljöbetyg.

8

TOTALT 71/100

Kommentar: Toyota C-HR är ett roligt tillskott, framför allt sett till Toyotas i övrigt lite slätstrukna modellprogram. C-HR väcker känslor och lämnar ingen oberörd. Ingen kan ställa sig neutral till designen, men ingen kan heller påstå att Toyotan är särskilt praktisk. Den här gången har form fått gå långt före funktion.

BETYG

Volvo XC40 D4 AWD

Pris/förmånsvärde	380 800/54 400
Motor	R4D/1 969 cm³
Koldioxidutsläpp	133 g/km
Effekt (hk)	190
Ny fordonsskatt från 1 juli*	5 524
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 900 1 864
0-100 km/h (s)	8,6 7,9
Bränsleförbr. (l/mil)	0,85 0,50
Milkostnad (kr)	50,60
Milkostnad från 1 juli*	52,24

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Fullt fokus på att vara lättkörd. Lätt och direkt styrning som ändå inte blir nervös. **8**

Körsmidighet: Hög sittposition ger överraskande bra sikt. Toppen- bra backkamera. **7**

Motor/kraftöverföring: En av de starkare och tystaste dieselmotorerna just nu. **8**

Utrymmen: En av de bättre på att lasta i bagageutrymmet. Bra, men inte bäst baksäte. **7**

Komfort: Mycket bra framstolar. Låg ljudnivå och välavvägd fjädring för alla vägar. **8**

Användarvänlighet: Vid det här laget har alla testförare vant sig vid, och uppskattar pekskärmen. **8**

Att köpa: Priset är högt, men i Momentum-nivån ingår mycket utrustning. **6**

Att äga: Volvos servicepriser och förväntat stor värdeminskning får milkostnaden att stiga. **5**

Säkerhet: Euro NCAP har fortfarande inte hunnit testa XC40. Har många säkerhetssystem. **7**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 133 gram per kilometer ger sex poäng i miljöbetyg. **6**

TOTALT 70/100

Kommentar: Det ser ut som att man måste betala väldigt mycket pengar för en liten bil om man köper Volvo XC40. Och visst är det så, men XC40 är inte dyrare än sina närmaste konkurrenter och den kan i allra högsta grad mäta sig med BMW och Jaguar. Den ekonomiska biten gör dock att XC40 inte kan anses vara det bästa köpet i kompaktklassen.



► XC40 har en för klassen hög markfrigång – 21 centimeter.



► Ratt- och stolsvärme kan ställas i tre steg - exemplariskt av Volvo! Alla gillar dock inte att det inte finns riktiga knappar för funktionen.



► XC40 bjuder på en smart utformad interiör. Bra förvaringsfack. Men varför måste ratten sitta så långt bort?

Volvo XC40 D4 AWD

Det trötta begreppet sossecontainer känns väldigt långt bort i dag. När vi radat upp alla 20 testbilar bildar några en grå massa, andra sticker ut och piggar upp. En av de senare är Volvo XC40. Vem hade för 20 år sedan kunna tro att en Volvo skulle skilja sig så pass från mängden och framstå som en av marknadens formgladaste bilar?

Men det är precis vad XC40 gör. Det beror inte bara på att testbilen är välutrustad och påkostad med vitt tak, vita fälgar och vita backspeglar. Grundformen är annorlunda och inte minst bakdelen särskiljer sig genom de snirkliga bakljusen och den kraftigt uppgående fönsterlinjen.

Fönsterlinjen är ett hett debatterat ämne. Har Volvo förstört utsikten i baksätet? Har de förstört sikten snett bakåt för föraren? Svaren blir nej, och nej. Ingen av de som åker i baksätet, inte ens barnen, klagar på att sikten är dålig eller att det känns instängt. Förklaringen är förmodligen att man inte har huvudet där plåten viker uppåt och att man därför inte störs. Detsamma gäller sikten snett bakåt från förarplats. Visst är C-stolparna monumentalt breda i nederkant, men det är inget som stör till vardags. Låt vara att det är lätt hänt att man förlitar sig på parkeringsvarnarna och backkameran. Volvos backkamera är för övrigt den bästa i segmentet, till stor del tack vare den högupplösta och stora Sensus-skärmen som ger en bra bild.

Våra mätningar visar att Volvo inte har låtit

formen gå ut över lastförmågan. I backlastningsmomentet är XC40 tredje bästa bil med 31 backar, även om lasermätarens siffror inte visar på några större skillnader mot konkurrentbilarna.

Till skillnad från många konkurrenter upplevs XC40 inte som en crossover utan snarare som en riktig suv. Det är framför allt den 21 cm höga markfrigången som gör det. Det kan också vara vikten. Testbilen som är en XC40 D4 AWD väger 1 900 kg – 430 kg tyngre än Dacia Duster!

Under hela testperioden får XC40 idel lovord för sin förarmiljö. Sensus-skärmen är stor, snabb och lättkontrollerad. Den adaptiva farthållaren är smart och lätt att ställa in. Det enda vi inte gillar är justermånen på ratten som är för snål i längsled. Vid ett kommande facelift (förmodligen till årsmodell 2022) kräver vi att Volvo förlänger rattstången med minst fem centimeter!

Volvos tvålitersdiesel med 190 hk är lika bra som BMW:s 20d-motor, men tyvärr håller Volvos automatlåda inte samma höga nivå. Allt för ofta betar sig den åttaväxlade automaten som en trög-tänkt imbecill och förstör den fina körupplevelsen.

Volvo XC40 skulle kunna ge Skoda Karoq en rejäl match om slutsegern om det inte vore för den där lilla detaljen som heter pris. Den XC40 vi kör är nästan 100 000 kronor dyrare än Karoq och det är en skillnad som inte går att motivera med några rationella argument.

Vinnare i kompaktklassen

Det är i den mindre storleksklassen det finns flest suvnyheter. Bara i den här test-uppställningen kan vi räkna till inte mindre än fyra helt nya modeller som vi inte har utsatt för fullödigt test tidigare. Lägg därtill några modeller som har uppdaterats sedan de senast förekom i testsammanhang och kompaktklassen framstår som mer än fullspäckad av nyheter. Och det finns flera stora utropstecken.

BMW X2 sticker ut hakan med sin annorlunda profil och sportiga framtoning. Och visst, vore vi på en slät asfaltssträcka skulle vi välja X2 före de flesta konkurrenter. Den lilla coupévarianten av grundmodellen X2 bjuder på fina köregenskaper men också osedvanligt högt kupébuller. Dessutom är den trång i kupén.

Budgetvalet Dacia Duster har uppdaterats kraftigt sedan vi senast körde den och nog har den blivit bättre. Inredningen har sedan tidigare blandat högt och lågt, nu med en viss övervikt åt högt. Klimatvreden ger faktiskt lite Audi-känsla, samtidigt som andra vred ger moppebils-känsla. Duster ger onekligen mycket

bil för pengarna, men för att vinna tester får man inte göra bort sig i krocktester.

Volvo XC40 tillhör den växande klick av kompaktsuvar med premiumambitioner och höga prislappar. I våra testmoment presterar XC40 på hög nivå rakt igenom. Det kompakta formatet till trots är den rymlig nog för en mindre familj och den duger även för långa

motorvägsetapper. Vinnare i klassen blir den ändå inte.

Det finns nämligen en bil som håller en ännu högre lägstanivå än Volvon och dessutom kostar betydligt mindre. Den bilen heter Skoda Karoq och hur oengagerande den än må vara och hur mycket vi än kan sakna föregångaren Yetis karaktärsfullhet går det inte att bortse från Karoq. Det är med växande frustration vi letar efter brister hos Karoq, det är nästan som om tjekerna har använt våra tester som mall i utvecklingen. Eller så är det bara så att vi testat bilar så som köparna använder dem och att det är efter de kriterierna Skoda bygger sina bilar. Hur som helst – Skoda Karoq vinner lilla klassen! »

Eller så är det bara så att vi testat bilar så som köparna använder dem och att det är efter de kriterierna Skoda bygger sina bilar.

TESTET FORTSÄTTER!

För att underlätta för er läsare har vi delat upp de 20 suvarna i två storleksklasser, nu när vi har avverkat den kompakta går vi raskt över till mellanklassen.



► Skoda Karoq har alla egenskaper vi söker i en kompakt suv. Här är vinnaren i lilla klassen!



BETYG

Alfa Romeo Stelvio Super 280

Pris/förmånsvärde	475 000/73 600
Motor	R4/1 995 cm ³
Koldioxidutsläpp	161 g/km
Effekt (hk)	280
Ny fordonsskatt från 1 juli*	6 297
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 860 1 829
0-100 km/h (s)	6,3 5,7
Bränsleförbr. (l/mil)	1,61 0,70
Milkostnad (kr)	67,73
Milkostnad från 1 juli*	70,15

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Direktstyrd som en gokart. Fast chassi och synnerligen krängningsobenägen.

8

Körsmidighet: Usel bakåtsikt. Svårparkerad som få. Ingen city-suv.

6

Motor/kraftöverföring: Bra fartresurser och åttastegad ZF-automatlåda som växlar snabbt.

9

Utrymmen: Bra utrymmen men så är den också ganska stor. Lastutrymmet lider av coupéformen.

7

Komfort: Stort minus för alltför stumt chassi. Något bullrigare än konkurrenterna.

6

Användarvänlighet: Bra instrumentering och avskalad mittpanel. Men varför dessa jättepaddlar?

8

Att köpa: Alfa Romeo tar bra betalt, men prislappen är inte ohemul.

5

Att äga: Bensinräkningarna och värdeminskningen skickar iväg totalkostnaden.

5

Säkerhet: Toppbetyg hos Euro NCAP. Den saknar dock vissa körassistenter. Bra i älgtest.

9

Miljö: Koldioxidutsläpp på 161 gram per kilometer ger fyra poäng i miljöbetyg.

4

TOTALT

67/100

Kommentar: Alfa Romeo Stelvio är en lyckad sportsuv, med betoning på sport. Styrningen är speciell, och ger bilen en viss nerv. Motorn har en väldig "punch" som matchar chassit. Baksidan av sportmedaljen är att stötdämpningen upplevs som allt för stötig för vardagskörning. Kvalitetskänslan är överlag god, men det finns ett par detaljmissar.



► Förarmiljön är väldigt lyckad, det är både modernt och elegant och dessutom bjuder man på klassiska Alfa-trattar.



► Styrvreden saknar den tunga kvalitetskänsla vi hittar i BMW. Växelspaken känns plastig och har kvar gjutskarvar.

Alfa Romeo Stelvio Super 280

Du har förmodligen inte sett så många Stelvio på vägarna i Sverige, men internationellt är den en framgång. Med Giulia och Stelvio på menyn ökade Alfa Romeo-försäljningen globalt med 62 procent under 2017. Den kompromisslöst sportiga sättningen har uppenbarligen fallit många kunder i smaken, och går också hem hos testlaget. På Björkvik Ring står Stelvion nästan aldrig still. Oavsett var man gömmer den nosas den omedelbart upp av en körsugen testlagsmedlem som liksom inte kan få nog av Stelvio-testosteron. Körtjournalerna visar att Alfa Romeon har körts 50 procent mer än övriga testbilar.

Snittförbrukningen talar sitt tydliga språk: 1,61 liter per mil. Det säger mer om bilens pockande läggning än om den egentliga bränsleförbrukningen. I EU-körcykeln, som inte inkluderar ideliga fullgasaccelerationer, nöjer sig Stelvio med modesta 0,7 liter per mil. Sparsamt med tanke på effekt och bilstorlek.

Körupplevelsen är speciell. Styrningen är direkt som på en gokart med 2,3 rattvarv mellan ändlägena. Normalt brukar det vara omkring tre rattvarv. Lägg till en hysteriskt rolig drivlina. Fyran på två liter ger 280 hästkrafter vid 5 250 varv, och max vridmoment på 400 Nm kommer vid 2 250 varv. Vi klockar 6,3 sekunder på 0-100 km/h. Det här är en stor, rymlig fyrhjulsdriven sportbil.

Karisma finns där absolut. Men också en

hel del bokstavskombinationer. Att umgås med Stelvio är som att vara inlåst i en vinkällare med samtliga deltagare i Farmen och Ex on the beach. Fascinerande till en början, men efter ett tag längtar man efter lugn och ro. Dags att vrida på Alfa Romeos välbekanta DNA-vred. Dynamic-läget ger dig en extrem gasrespons, det är Le Mans hela dagen. Helt i sin ordning, speciellt i en Alfa Romeo. Ska märket bli framgångsrikt måste de bjuda på något annat än Audi Q5-kopior. Men alla börjar inte dagen med en omkörning. "N" som i "Neutral" och "A" som i "Advanced Efficiency" tar bort lite av hysterin i gasresponsen. Men fortfarande förutsatts att man har ett i det närmaste osunt intresse för vägens ojämnheter. Är det så här de nya stötdämparna från Cementa känns? Särskilt tyst blir Stelvio inte heller, det låter från vägen och även motorn. Bensinmotorn har ett påtagligt hårt motorljud, påminnande om en modern diesel.

Komfortmissarna är synd för Stelvio är en charmig typ. Instrumentpanelen blandar klassiska Alfa-trattar och träpaneler och får det ändå att se både modernt och sportigt ut. Kupéutrymmena är inte dåliga och den i grunden bakhjulsdrivna Stelvio får godkänt när vi testar fyrhjulsdrivningen. Priset är dock högst i denna testuppställning, och kanske är det till slut ekonomin som skrämmer kunderna mer än de knallhårda stötdämparna.



► Förarmiljön upplevs som påkostad och elegant. Med rätt tillval kan man skräddarsy sin "ambiance".



► Till skillnad från Volvo har Audi ratat pekskärmen, och styr menyerna med MMI-vredet.

Audi Q5 TDI 190 quattro

Audi Q5 kom ut ny häromåret när Audi flyttade produktionen av andra generation Q5 till Mexiko. Sin vana trogen bjuder inte Audi på några design-sensationer. Ändå är den nya Q5-serien byggd på en helt ny plattform, med en ny fyrhjulsdraft. Man har övergett det gamla mekaniska systemet med Torsen-differential och har i stället utrustat nya Q5 med en Haldex-liknande koppling som elektroniskt detekterar hjulspinn. Bilen är i grunden framhjuldriven men kopplar in bakaxeln på bråkdelen av en sekund när det behövs. När vi testat systemet på nollfriktionsrullar märker vi ingen skillnad jämfört med den gamla, och mer påkostade Torsen-differentialen. Det här är grejor som fungerar bra på vinterväglag.

Fördelen med den nya drivningen är, enligt Audi själva, att den drar tre centiliter mindre per mil, det är en stor skillnad när tillverkarna jagar varje droppe. Audi Q5 säljs med en uppsjö av olika bensin- och dieselsversioner. Den här gången testar vi en av de populäraste konstellationerna, den 190 hästkrafter starka tvålitersdieseln i kombination med dubbelkopplingslåda och fyrhjulsdraft. Drivlinan är utomordentligt smidig. Stark, snål – den drog 0,81 liter per mil under testdagarna vilket är jämförelsevis lågt – och väl dämpad. Testlagets kommentarer är genomgående positiva. Från "kul att köra" och "pigg" till "logisk instrumentering" och "bekvämt och tyst".

Kupén är välisolerad och i kombination med tysta friktionsdäck så vägar vi utse Audi Q5 till tystaste och mest diskreta suven i sällskapet. Sittkomforten är också utmärkt. Den avmätt eleganta instrumenteringen bidrar till trivselen. Form har fått gå hand i hand med funktion. Q5 är som ett tempel för tidlös, god smak. Audi har inte gått "all-in" för bildskärmsbaserade inställningar, och det underlättar i vardagen.

Allt positivt har dock inte fått nya kunder att strömma till. Försäljningen av Q5 i Europa står och stampar på samma nivå som innan modellskiftet. Kanske har de inte märkt att det har kommit en ny generation?

FRÅNVARON AV karaktär, något kantigt som sticker ut, gör att man lätt glömmar bort Q5. Grundingrediensen i en suv är ju en smula kaxighet, biltypen ska ha attityd. Det saknas i Audi Q5, men den bjuder i gengäld på mycket hög komfort, bra utrymmen och en fin fyrhjulsdraft. Sammantaget är den en av topppresterarna i sitt segment, och Q5 brukar hamna på pallplats när vi testat segmentet – så bra är den. Det som talar emot är främst att priset är högt liksom milkostnaden. Så länge vi jämför Q5 med andra modeller från dyra märken går prissättningen an, men när vi tar in mindre premiumansatta märken som Mazda och Skoda i jämförelsen kommer Audi Q5 till korta. »

BETYG

Audi Q5 TDI 190 quattro

Pris/förmånsvärde	424 700/63 400
Motor	R4D/1 968 cm ³
Koldioxidutsläpp	132 g/km
Effekt (hk)	190
Ny fordonsskatt från 1 juli*	5 429
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 840 1 892
0-100 km/h (s)	8,9 7,9
Bränsleförbr. (l/mil)	0,81 0,50
Milkostnad (kr)	54,44
Milkostnad från 1 juli*	56,06

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Mycket bra blandning av skarp styrning och komfort. **8**

Körsmidighet: Dålig sikt drar ned betyget. Rutorna upplevs som relativt små. **7**

Motor/kraftöverföring: Den trevliga och smidiga tvålitersfyran gör inte bort sig. **8**

Utrymmen: Samma utrymmen som i BMW X3 och Volvo XC60. Plus för tredelat ryggstöd. **7**

Komfort: Det som framför allt utmärker vår test-Audi var tystnaden, delvis tack vare däck. **8**

Användarvänlighet: Mycket information i den eleganta förarmiljön. Men den fungerar bra. **8**

Att köpa: Dyr, betydligt mer kostsam än Kodiaq som trots allt har samma drivlina. **6**

Att äga: Lågt pris på servicekontrakt ger låga underhållskostnader. Hyfsad låg värdeminskning. **6**

Säkerhet: Höga Euro NCAP-betyg och mycket bra resultat i Teknikens Världs algtest. **9**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 132 gram per kilometer ger sex poäng i miljöbetyg. **6**

TOTALT 73/100

Kommentar: Det är inte första gången nya Audi Q5 får toppbetyg i ett suv-test. Q5 känns helguten som bil, och det är svårt att hitta något att anmärka på. Den är komfortabel, snabb, körglad. Tystast kupé bland testbilarna. Men härligheten kostar förstås därefter. Milkostnaden och utrymmena gör att den parkerar bakom Skoda Kodiaq.

BETYG

BMW X3 xDrive20d

Pris/förmånsvärde	451 500/68 800
Motor	R4D/1 995 cm³
Koldioxidutsläpp	132 g/km
Effekt (hk)	190
Ny fordonsskatt från 1 juli*	5 429
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	2 070 2 010
0-100 km/h (s)	9,0 8,0
Bränsleförbr. (l/mil)	0,81 0,50
Milkostnad (kr)	56,09
Milkostnad från 1 juli*	57,45

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Mycket underhållande vägegenskaper och skarp styrning.

8

Körsmidighet: Stora rutor för biltypen. Bra backkamera men den kostar extra.

8

Motor/kraftöverföring: Stark tvålitersdiesel som påminner om VW-gruppens tvålitersdiesel.

8

Utrymmen: Mycket snarliga utrymmen jämfört med Audi Q5. Plus för tredelat ryggstöd bak.

7

Komfort: Något bullrigare än Audi Q5, men skillnaden är härfin. Komfortläget som gör jobbet bra.

8

Användarvänlighet: Vi gillar att BMW har sparat direktreglage för alla vanliga funktioner.

8

Att köpa: Högt grundpris och då är utrustningen inte särskilt imponerande.

6

Att äga: Hög värdeminskning men gratis service under tre år väger upp kalkylen.

6

Säkerhet: Mycket bra krocktestbetyg hos Euro NCAP. Medelbra älgtestresultat.

8

Miljö: Koldioxidutsläpp på 132 gram per kilometer ger sex poäng i miljöbetyg.

6

TOTALT 73/100

Kommentar: Den testbil som bäst matchar Alfa Romeo Stelvio i ronden körglädje är BMW X3. Fantastisk fin styrkänsla, lagom tung i sportläget. BMW X3 bjuder på en dubbel karaktär, det är en bil för hela familjen. Men priset är högt och milkostnaden därefter. Speciellt när gratis-service-åren har passerats.

BMW X3 xDrive20d

Hela segmentet premiumsuvar i mellanklassen har ömsat skinn de senaste åren, och BMW X3 är inget undantag. Den USA-tillverkade suven kom ut i en helt ny generation häromåret, byggd på en sprillans ny plattform med en helt ny förkortning – CLAR heter den numer. Men det hjälper inte, knappt någon i testlaget kan se vad som är nytt på den senaste generationen. Tyskarna är som bekant mästare i att få nya modeller att se gamla ut.

Men en försiktig omgörning betyder inte att den är sämre. Ta interiördesignen som exempel. Den klassiska knappraden för radion är en hälsning till gammal BMW-design. En anakronism? Nein! Det fungerar fortfarande kanonbra. Det fina i kråksången är att allt modernt lurar bakom knuten. Den stora bildskärmen kan delas upp i flera mindre skärmar och informationen och inställningarna är lätta att hitta med BMW:s vred mellan stolarna. Riktigt modernt och osannolikt vettlöst är möjligheten att med gester styra till exempel ljudvolymen på radion.

Men vi förlåter BMW (och Volkswagen) för årets sämsta partytrick eftersom de traditionella direktreglagen för radio och klimat finns kvar. Det går att med en knapptryckning få igång stolsvärmen eller ändra fläkthastigheten utan att gå en omväg via en bildskärmsmeny. Om du känner att du har tillräckligt med skärmtid i ditt liv gillar du upplägget.

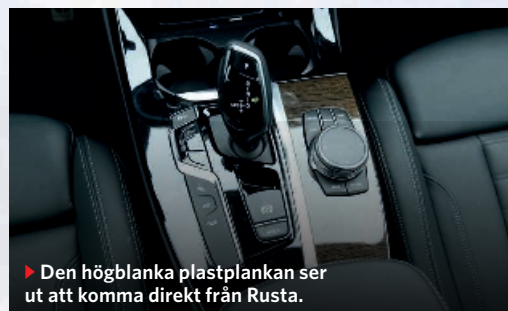
Det enda i interiören som flera i testlaget hakar upp sig på är den osannolikt plastiga träpanelen. Men det finns gott om alternativ i BMW:s optionshylla, det är ingen "dealbreaker".

Valmöjligheterna känns överlag som BMW:s

stora fördel. Chassi, motor och styrning kan ställas in efter önskemål. Väljer vi program "sport" kommer BMW X3 inte långt efter Alfa Romeo Stelvio i körkänsla. Styrningen har snabba 2,5 rattvarv mellan ändlägena, "tung men ändå lätt" kommenterade en av racerförarna i testlaget.

Stötdämpningen blir också påtagligt fast i sportläget, och vi inbillar oss att flertalet BMW-förare till vardags väljer komfortläget. Till skillnad från i Alfa Romeo Stelvio förändras karaktären genomgående. X3 ställer om sig, kepsen vrids 180 grader. Det enda som vi inte riktigt blir av med är väggljudet. Testbilen är något ljudligare än den lågmälda Audi Q5. Kanske delvis beroende på däckdimension, testbilen var skodd med breda lågprofildäck i dimensionen 275/45 på 20 tums fälgar.

Priset för en BMW X3 är högt, men den levererar också. Lika stark som Audi Q5, lika rymlig. Men för att merpriset ska kunna motiveras vill det till att man ibland verkligen vill köra sportigt och känna på gränserna. Annars finns det billigare alternativ.



► Den högblanka plastplankan ser ut att komma direkt från Rusta.



► Sportigaste körupplevelsen tillsammans med Alfa Romeo Stelvio. Men ingen ser att X3:an är ny...

Lexus NX 300h AWD

NX 300h är en tystlåten elbybrid som kan smyga fram ljudlöst, med en högst anspråkslös toppfart på 180 km/h, och den kostar under 400 000 kronor. Ett snudd på rationellt bilval i suvsegmentet, för kloka, rationella bilköpare. Men anrättningen störs av ett par irriterande brister.

Det börjar dock bra. När du har tryckt på startknappen hörs ingenting. Hybriddrivningen skickar iväg Lexus NX ljudlöst och du märker knappt när den bensindrivna Atkinson-motorn kickar in. Det smakar framtid så det förslår. Komforthöjande är också de sköna stolarna, i skinn i Business-versionen, men köper du NX Comfort för 382 600 kronor får du nöja dig med tyg.

Men när du vill ställa in ljud, värme och knappa in en destination på navigationssystemet (tillval) blir det för mycket framtid. Inställningarna görs till en del via en tryckplatta som är kopplad mot en åtta tums bildskärm. På pekplattan kan du peka dig fram till önskad bokstav eller funktion. Det tar bara en kort stund innan man förstår hur det är tänkt att fungera, och ytterligare en kort stund därefter irriterar man sig på hur dåligt det fungerar. Pekplatta i en bilkupé är ingen bra idé. En bil rör på sig, accelererar och kränger – till och med en Lexus. Det är svårt att hålla fingret rätt på pekplattan.

Instrumenteringen är japansk. Ett virrvarr av information håller föraren lagom konfunderad under hela resan. Upplägget påminner om det som drabbade det japanska laget i filmklassikern "Canonball Run" från 1981. De kör en trimmad Subaru till ledning men missar sista avfarten eftersom de var för upptagna med försöka förstå instrumenttavlorna.

Framhjulen drivs av en 2,5-liters bensinmotor på 155 hästkrafter assisterad av två elmotorer, en på framaxeln och en på bakaxeln. Systemeffekten är 197 hästkrafter. När vi klockar tiden i accelerationstest gör den bra ifrån sig. 0-100 km/h tar 9,1 sekunder och upp till 130 km/h håller den jämna steg med BMW X3 och Audi Q5.

Men måste det låta som om den protesterar hela tiden? Den steglösa transmissionen ylar vid fullgas, till synes utan samband med accelerationen. Men ta inte för allvarligt på den anmärkningen. I vardagslag ägnar vi oss inte åt fullgasomkörningar, och med lätt gasfot är Lexus NX tyst och mjuk.

Värre tycker jag det är med bränsleförbrukningen. I EU-körcykeln drar den 0,5 l/mil, men i verkligheten är den mycket känslig för gaspådrag och vill snabbt ha mer bränsle. Under testdagarna snittade vi 0,98 l/mil. Lägg därtill dåligt resultat i testet av fyrhjulsdrevningen och mediokert lastutrymme så blir det inget bra slutbetyg. Lexus NX är mest av allt något för dig som vill ha något lättkört i city. Men varför då titta på en suv över huvud taget?



► Pekplattan kan inte göra någon glad utom leverantören som fick ordern.



► Runt 90 km/h nöjer den sig med 0,6 l/mil, men så fort du rör gaspedalen ökar törsten.

BETYG

Lexus NX 300h AWD

Pris/förmånsvärde	382 600/52 200
Motor	R4-e/2 494 cm ³
Koldioxidutsläpp	121 g/km
Effekt (hk)	197
Ny fordonsskatt från 1 juli*	2 492
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1970 1915
0-100 km/h (s)	9,1 9,2
Bränsleförbr. (l/mil)	0,98 0,52
Milkostnad (kr)	49,90
Milkostnad från 1 juli*	50,83

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Lätt styrning som inte förmedlar någon väggänsla. Tendenser till understyrning.

7

Körsmidighet: Dålig sikt bakåt. Backkamera är tack och lov standard.

6

Motor/kraftöverföring: Den tysta hybriddrivningen imponerar i stan, men inte på motorväg.

7

Utrymmen: Mycket dåligt lastutrymme med tanke på bilstorlek. Platt golv i baksätet.

6

Komfort: Bra sittkomfort och mycket tyst gång så länge den inte pressas.

7

Användarvänlighet: Rörig instrumentpanel och pekplatta som kräver stadig hand.

6

Att köpa: Riktigt bra grundpris på Lexus NX, om du värdesätter hybridiseringen.

7

Att äga: Normalt andrahandsvärde men höga servicekostnader. Bränsleförbrukningen kräver lätt gasfot.

7

Säkerhet: Högsta betyg hos Euro NCAP. Säkerhetssystemen fins men kräver kryss i tillvalslistan.

7

Miljö: Lexus NX 300h är snål mest på papperet. På landsväg är den som andra bilar.

6

TOTALT 66/100

Kommentar: På förhand såg det så bra ut. Superlåg bränsleförbrukning, inga barnsliga sportattribut – helt enkelt en vuxen-suv. Men med ett antal brister som sänker anrättningen. Pekplattan som krånglar till vardagen, en transmission som inte riktigt verkar kopplad till gaspedalen och en bränsletörst som på landsväg var högst normal.

BETYG

Mazda CX-5 2,5 194 hk aut AWD

Pris/förmånsvärde	331 900/42 000
Motor	R4/2 488 cm ³
Koldioxidutsläpp	162 g/km
Effekt (hk)	194
Ny fordonsskatt från 1 juli*	6 404
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 750 1 688
0-100 km/h (s)	8,7 9,2
Bränsleförbr. (l/mil)	1,05 0,71
Milkostnad (kr)	49,28
Milkostnad från 1 juli*	51,74

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Tight och lättfotad är CX-5. Skarp styrkänsla och välbalanserat chassi.

8

Körsmidighet: Bakåtsikten är anständig och framför allt är CX-5 relativt kort, 4,55 meter.

8

Motor/kraftöverföring: Drivlinan går åt det sportiga hållet, sugmotor vill varvas.

8

Utrymmen: Övántat rymlig med hänsyn till storleken. Men den är en halvportion jämförd med Kodiat.

7

Komfort: Vi sitter utmärkt i de ljusa och eleganta skinnstolarna. Fast chassi, men inte stöttigt.

7

Användarvänlighet: Föredömligt lättarbetad bakom ratten. Instruktionsbok behövs ej.

8

Att köpa: AWD och den 194 hk starka bensinmotorn erbjuds bara med lyxutrustning. Men prisvärd!

8

Att äga: Bensinmotorns törst kostar pengar. Lyxversionen adderar till värdeminskningen.

7

Säkerhet: Högsta betyg i Euro NCAP-krocktest. Odramatiskt beteende i ålgtest.

8

Miljö: Koldioxidutsläpp på 162 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg.

4

TOTALT **73/100**

Kommentar: Det blir ett toppbetyg för Mazda CX-5. Modellen är en av de trevligaste suvarna att köra, då den lyckas med en bra kombination av sport och komfort. Trots en kompakt kaross är kupén relativt rymlig och bagageutrymmet imponerande. Ett extra plus för den lättarbetade cockpiten och den rekordlånga garantin.



► Lättjobbad förarmiljö som inte kräver IT-studier i tre år för att förstå sig på.



► Kupélängden är begränsad men bagageutrymmet är stort



Mazda CX-5 2,5 AWD Optimum

CX-5 vände Mazdas nedåtgående trend när den lanserades 2012. Då var den en av marknadens mest välkörande suv-modeller, en fyrhjulsdriven, högbyggd suv som kändes som en personbil på vägen. Förra året gjorde CX-5 en mindre comeback, med en ny generation byggd på samma bottenplatta. Omdömena om körglädje gäller fortfarande, trots att konkurrensen har hårdnat.

Det är fabriken hårdbantning som ger resultat. Vågen stannar på 1 750 kg verklig vikt, den klart lättaste testbilen i sin klass. En annan Mazda-princip är att strunta i turbo och kompensera med större cylindervolym. Testbilen har något så ovanligt som en 2,5-liters sugmotor.

Den egensinnigt tänkande tillverkaren lyckas ofta få till det riktigt bra. CX-5 har en finkänslig styrning som förmedlar en bra vägkänsla. Fjädringen är fast utan att vara okomfortabelt hård.

Testbilens 2,5-liters bensinmotor ger 194 hästkrafter. Accelerationssiffrorna slås bara av Alfa Stelvio, mycket tack vare den låga vikten. Och – nota bene – trots att CX-5 INTE har växelpaddlar vid ratten!

Om förnuftet har fått råda eller om det saknades fantasi och pengar på utvecklingsavdelningen vet vi inte, men reglage och instrument kan beskrivas som hyrbilsenkla. Spakarna sitter där man förväntar sig, och temperaturen styrs med knappar. CD-spelare (!) ger en nostalgisk känsla.

Den här bilen behöver ingen instruktionsbok. Infotainmentenheten hittar vi i bildskärmen som sticker upp ur panelen och den styrs av ett vred mellan stolarna. Både utformning och känsla påminner om BMW:s iDrive-vred.

Tidigare klagade vi på vägbullret i de flesta Mazda-modeller, och CX-5 var inget undantag. Företaget gick för långt i sin viktjakt och tog bort några kilo isolering för mycket. I den senaste generationen har de dock sonat sina synder, och den nya CX-5 är tyst nog för att inte dra på sig några anmärkningar.

I segmentet har många av de senast tillkomna konkurrenterna närmast sig 4,7 meter. Skoda Kodiat och Volkswagen Tiguan Allspace är redan där, och Alfa Romeo Stelvio och Volvo XC60 mäter in på 4,69 meter. Då framstår Mazda CX-5 som relativt kompakt med sina 4,55 meter i längd. Det gör den lättparkerad och smidig. Men trots yttermåttarna är kupén rymlig och lastutrymmet stort. Vi lastar in 38 backar, ett toppresultat.

Tio års garanti måste också berömmas, liksom den digra utrustningslistan. Den enda version som erbjuds med kombinationen 194 hästkrafter och fyrhjulsdrift är nämligen lyxladdade CX-5 Optimum med skinnklädsel och navigation i priset. Förvisso prisvärd lyxutrustning men versionen drabbas ändå av en något större värdeminskning än de mer "normala" versionerna.



► Modern instrumentering med stående bildskärm, lika premium som i Volvo XC60.



► Bagageutrymmet är ovanligt rymligt. Under lastgolvet finns ett extra stuvfack.

Renault Koleos dCi 175 hk

Renault Koleos är resultatet av en internationell korsbefruktnings. Under Renault-skalet hittar vi Nissan-teknik, men bilen byggs faktiskt i Sydkorea. Denna multikulturella bakgrund gör inte bilen sämre. Faktum är att man får mycket bil för pengarna. Prislappen på 314 900 kronor gör Koleos billigast i testavdelningen "mellanklass-suv". Ändå är det långt ifrån en avskalad budgetversion som erbjuds. Nyckellös start, klimatanläggning, parkeringssensorer, navigation, elvärmd ratt och 17 tums aluminiumfälgar ingår i standardutrustningen.

Motorn är samma dieselfyra som i Nissan X-Trail, på två liter och 177 hästkrafter. Motorn låter mer än konkurrenternas, och flera i testlaget gör noteringen "traktorkänsla". Vi klockar något långsammare accelerationstider än brukligt, men jag har svårt att tro att den tidsförlusten gör någon större skillnad i ägarnas liv. Men känslan den steglösa CVT-lådan förmedlar är allt annat än rapp. Det är till syvende och sist en transmission som passar dem bäst som sällan trycker gaspedalen mot golvet.

Fjädringen är avstämd åt komforthållet och det tror vi passar biltypen och kunderna utmärkt. Det här är ingen sportsuv, och påstår sig heller inte vara det. Om Alfa Stelvio och BMW X3 befinner sig i en ände på skalan "vägkänsla", så hittar vi Renault Koleos i andra änden. Antisladdsystemet

jobbar efter samma premisser. Andra modeller vill hjälpa till att ta svängarna och slänger ut baken när det krisar. Renault Koleos gör framför allt en sak när systemen indikerar sladd: Tvärnitar. Inte särskilt sportigt, men förmodligen det säkraste sättet att undvika och minimera krockvåldet.

Koleos debuterade så sent som 2017 och att det är en ny modell märks om inte annat på den bildskärmsbaserade infotainmentmenyn. Bildskärmen är stående i likhet med Renault Talisman – och Volvo och Tesla. Men Renault har brutit ut klimatenheten och temperaturinställningar görs separat. Det hela fungerar utmärkt.

Stolarna ger utmärkt komfort, och baksätesspassagerarna kan glädjas åt ett nästan plant golv. Även bagageutrymmet är stort, upp till 1 677 lådliter eller 36 backar – ett bra resultat. Baksätet är något förhöjt vilket ger bra sikt framåt men sämre takhöjd. Men man ska ha en mycket lång rygg för att få takkänning. Den lyxutrustade versionen vi hade lånat för testet hade elvärmt baksäte. Men knapparna för elvärmerna hade man gömt i mittarmstödet. Hur många missar inte det gömstället?

Tack vare det låga inköpspriset blir värdeminskningen lägst av alla mellanklasssuvar, och det sätter sin prägel på hela ekonomikalkylen. Tillsammans med Skoda Kodiaq är Renault Koleos billigast att äga i sitt segment. »

BETYG

Renault Koleos dCi 175 aut

Pris/förmånsvärde	314 900/42 000
Motor	R4D/1995 cm ³
Koldioxidutsläpp	153 g/km
Effekt (hk)	177
Ny fordonsskatt från 1 juli*	7 760

Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1900 1868
0-100 km/h (s)	9,9 9,9
Bränsleförbr. (l/mil)	1,04 0,58
Milkostnad (kr)	46,23
Milkostnad från 1 juli*	48,39

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Koleos kränger en smula när den pressas, känns inte riktigt distinkt i styrningen. **6**

Körsmidighet: Dålig runt om-sikt. 4,69 meter i längd hjälper heller inte. **6**

Motor/kraftöverföring: Inte lika alert som konkurrenterna. CVT-lådan upplevs som en smula seg. **6**

Utrymmen: Bra utrymmen både i kupé och i lastutrymme. 36 backar är bra resultat! **8**

Komfort: Bra sittkomfort i stora fätoflor. Nästan plant golv med låg kardantunnel. **7**

Användarvänlighet: Stående bildskärm med fasta utstickande reglage att vrida på. **8**

Att köpa: Lägst pris och bra utrustning på köpet. Fem års garanti dessutom. **8**

Att äga: Lägst värdeminskning av alla testbilar. Lägst milkostnad, slår till och med Skoda Kodiaq! **8**

Säkerhet: Fem stjärnor i krocktest, riktigt bra resultat i älgtestet och bra säkerhetsutrustning. **8**

Miljö: Koldioxidutsläpp på 156 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg **5**

TOTALT 70/100

Kommentar: Koleos ligger precis under en högre poäng i flera ronder, och därför känns 70 poäng i snävlaste laget. Det som talar för Koleos är priset, milkostnaden, säkerheten och utrymmena – viktiga egenskaper för en familjesuv. Nackdelarna ligger på nöjeskontot. Varken motorn, chassit eller den steglösa automatlådan får den körglade att dra på smilbanden.

BETYG

Skoda Kodiaq TDI 190 4x4 DSG

Pris/förmånsvärde	320 900/44 500
Motor	R4D/1 968 cm ³
Koldioxidutsläpp	150 g/km
Effekt (hk)	190
Ny fordonsskatt från 1 juli*	7 398
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1 990 1 965
0-100 km/h (s)	9,3 8,9
Bränsleförbr. (l/mil)	0,91 0,57
Milkostnad (kr)	46,31
Milkostnad från 1 juli*	48,42

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Normalt sett är Kodiaq en fröjd att köra. Testbilen med 20 tums-fälgar är för stötig.

7

Körsmidighet: Kodiaq är 4,7 meter, störst i sällskapet, men är lättparkerad tack vare stora rutor.

8

Motor/kraftöverföring: VW-gruppens tvålitersmotor är både smidig och stark.

8

Utrymmen: Imponerande lastutrymme både med fällt ryggstöd och utan. Störst kupé.

9

Komfort: Bra sittkomfort och ljudisolering. Men undvik stora hjul, de ökar inte komforten.

8

Användarvänlighet: Enkel och logisk hantering av de flesta funktioner.

8

Att köpa: Bra priser på Kodiaq, vi får en rymlig suv med fyrhjulsdrift till Volvo kombi-pris.

8

Att äga: Tillsammans med Renault Koleos har Skoda Kodiaq lägst totalkostnad.

8

Säkerhet: Bra bromsar, men knappt godkänt i älgtestet. Fem stjärnor i krocktest.

8

Miljö: Koldioxidutsläpp på 150 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg

5

TOTALT

77/100

Kommentar: Kodiaq är en plågsamt duglig suv. För konkurrenterna alltså. Kodiaq-köparna kan glädja sig åt stora utrymmen för både passagerare och bagage. Sjusitsmöjligheten är grädd på moset som för bara 5 900 kronor bör läggas till på beställningen. Volkswagens tvålitersdiesel på 190 hästkrafter är lika njutbar i en Skoda som i en Audi Q5.

► Det syns inte här, men vår testbil är en extra sportig Sportline med 20-tums hjul. Det är bara obekvämt. Köp inte sådana.



Skoda Kodiaq TDI 190 4x4 DSG

Skoda rider på en framgångsvåg utan like. Efter fem försäljningsrekordår på rad lanserades Kodiaq i slutet av 2016 som märkets första stora suv. Framgången kom direkt och Kodiaq är nu Europas tredje mest sålda modell i sitt segment – "icke-premium-mellanklass-suv".

Hur går det till? Skoda kom uppenbarligen på ett helt nytt och lysande bilkoncept. Vi kan kalla det "bra bilar". I det här fallet betyder det att Skoda Kodiaq är rymligare än konkurrenterna, har möjlighet till en tredje sittrad och oceaner av utrymme i baksätet. "Bra" betyder också att midjelinen hålls nere. Jag vet att det låter fruktansvärt gammaldags, men fönster är en underskattad uppfinning. Man kan liksom sitta i bilen och titta ut, och se vad som är bakom och runtomkring bilen.

Den som behöver frakta stora saker får med sig över två meter långa artiklar i bagageutrymmet. Du kan få med dig en säng och ändå stänga bakluckan efter dig. Det är Tiguan Allspace och Skoda Kodiaq ensamma om i detta test.

Drivlinan är tagen från Volkswagen-hyllan, en tvåliters diesel på 190 hästkrafter i kombination med en dubbelkopplingslåda. En smidig motor, stark och snål. Förhoppningsvis ren också, vi får hoppas att cheferna på koncernen har fått sig en moralisk läxa efter de senaste årens dieselskandaler.

Audi Q5 har för övrigt samma drivlina men kostar 100 000 kronor mer. Vilket för oss in på prissättningen. Andra tillverkare i koncernen

anser uppenbarligen att högt pris är en del av produkten. Hur ska man annars förklara att en metalliclack kostar 7 100 kronor på en Skoda Kodiaq och 10 000 kronor på en Audi Q5? Kostar det verkligen 50 procent mer att lackera en Audi på deras fabrik i Mexiko?

Det finns bilar i testet som bjuder på mer körglädje men som vardagspraktisk familjefraktare är det få som slår Skoda Kodiaq. Framför allt när vi väger in prislappen på 320 900 kronor. Det betyder att totalkostnaden hör till de lägsta bland mellanklass-suvarna, och ändå vill vi påstå att Kodiaq är en av de bästa bilarna.

Bilen på bilderna är dock av en speciell sort, Kodiaq Sportline. Till skillnad från standardmodellen har den 19 tums fälgar, alcantara/skinn-klädsel och pedaler av rostfritt stål. Kan man leva utan dessa pedaler sparar man 41 000 kronor och får till på köpet bättre komfort.



► Tredje raden blir din för 5 900 kronor. Skjuts mittraden fram får benen plats.



► Lika som bär. Men Tiguan är dyrare, utan att erbjuda mer.

Volkswagen Tiguan Allspace TDI 190 GT

Volkswagen Tiguan Allspace bygger på samma bottenplatta som Skoda Kodiat och har också exakt samma yttermått. Men medan priset för Skoda Kodiat är 320 900 kronor kostar Volkswagen Tiguan Allspace GT 375 000 kronor. Bilarna är på det hela taget mycket snarlika. Det som skiljer är framför allt utrustningen. I Tiguan ingår den tredje sittraden, i Kodiat kostar den 5 900 kronor extra. Tiguan GT har LED-strålkastare, för Skoda Kodiat kostar det 9 900 kronor extra. I stället för ett konventionellt instrumenthus har Tiguan GT dessutom den stora TFT-bildskärmen, något som Skoda saknar i tillvalslistan.

I övrigt är det inga större skillnader. Båda bilarna är modernt utrustade och det betyder adaptiv farthållare, filhållningsautomatik och bildskärmar som kopplar upp sig mot smarta telefoner.

Det räcker därför med grundläggande kunskaper i matematik för att komma fram till att Volkswagen Tiguan GT Allspace är 38 300 kronor mindre prisvärd, bortsett från diverse GT-tingeltingel och kaskaden av digital information bakom ratten i Tiguan.

Det gör den inte till en dålig bil, och det ligger ingen större skam i att vara mindre prisvärd än motsvarande Skoda. Man skulle kunna kalla det en grundpelare i Volkswagengruppens affärsmodell.

Motorn på två liter och 190 hästkrafter är elastisk och stark. Vi hittar samma maskin och samma

automat i Audi Q5 S-tronic och Skoda Kodiat. Chassit är relativt fast men saknar den stötighet som vår röda test-Kodiat hade drabbats av, med 20-tumsfälgar och lågprofildäck.

Bagageutrymmet är stort men Skoda Kodiat slår Tiguan Allspace på fingrarna när vi fyller upp lastutrymmet med läskbackar. 38 backar går in i Skoda Kodiat, 35 backar i kusinen Volkswagen Tiguan Allspace. Även mått i liter är Tiguan mindre rymlig.

De två extra platserna i tredje raden är användbara även av vuxna, men kräver att de andra passagerarna kompromissar med benutrymmet. För att ge gästerna längst bak en sportslig chans att få med benen är mittraden nämligen skjutbar 18 centimeter i längdled. Låt vara att få skulle vilja sitta instängda där på livstid, men för korttrassport fungerar de. Eller som kollegan Sebastian Fröberg uttryckte saken. "Det är skönare än att gå till fots." »



► Standard på Tiguan GT: Active Info Display. Men navigationssystemet kostar extra.

BETYG

Volkswagen Tiguan Allspace TDI 190

Pris/förmånsvärde	375 000/53 200
Motor	R4D/1 968 cm ³
Koldioxidutsläpp	153 g/km
Effekt (hk)	190
Ny fordonsskatt från 1 juli*	7 760
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	1990 1960
0-100 km/h (s)	9,3 8,6
Bränsleförbr. (l/mil)	0,82 0,59
Milkostnad (kr)	51,47
Milkostnad från 1 juli*	53,70

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Bra blandning av komfort och sport. Storleken gör Allspace något tung på vägen.

7

Körsmidighet: 4,7 meter lång men för bilklassen hyfsad bakåtsikt. Dock sämre än i Skoda Kodiat.

7

Motor/kraftöverföring: Smidig och kraftfull diesel, samma som i Audi och Skoda.

8

Utrymmen: Mycket bra utrymmen men inte lika spaciöst bagageutrymme som i Skoda Kodiat.

9

Komfort: Bra benutrymme ger mycket fin sittkomfort i andra raden.

8

Användarvänlighet: Inga konstigheter i en Volkswagen-produkt. Men displayen kräver lärotid.

8

Att köpa: Betydligt dyrare än Skoda Kodiat men prisvärd jämfört med Volvo XC60.

7

Att äga: Högt pris på GT-versionen kostar i värdeminskning. Låga servicekostnader räddar hem kalkylen.

7

Säkerhet: Tiguan med kortare hjulbas fick fem stjärnor i Euro NCAP 2016.

8

Miljö: Koldioxidutsläpp på 149 gram per kilometer ger fem poäng i miljöbetyg

5

TOTALT 74/100

Kommentar: Volkswagen Tiguan Allspace är inget annat än en förlängd Tiguan. Hjulbasen har sträckts elva centimeter och karossen är 21 centimeter längre. Det är sammantaget en alltigenom förnuftig och rymlig konstruktion som slår många av konkurrenterna på fingrarna. Men inte koncernsyskonet Skoda Kodiat.

BETYG

Volvo XC60 D4 AWD

Pris/förmånsvärde	398 800/58 100
Motor	R4D/1 969 cm³
Koldioxidutsläpp	144 g/km
Effekt (hk)	190
Ny fordonsskatt från 1 juli*	6 675
Teknikens Världs testvärde	Tillv. uppgifter
Tjänstevikt (kg)	2 014 1 971
0-100 km/h (s)	9,3 8,4
Bränsleförbr. (l/mil)	0,97 0,55
Milkostnad (kr)	53,73
Milkostnad från 1 juli*	55,55

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

Köregenskaper: Lättstyrd i låg fart men stadig på motorväg. XC60 har hittat en bra kompromiss.

8

Körsmidighet: Hög körställning och relativt stora fönsterytor. Backkameran (4800 kr) hjälper till.

7

Motor/kraftöverföring: Volvos dieselfyra gör ett utomordentligt jobb.

8

Utrymmen: Bekvämt baksäte men betydligt mindre utrymme än i Skoda. Minus för 2-delat ryggstöd.

6

Komfort: En stark gren hos Volvo, i alla fall med luftfjädring och akustikrutor.

8

Användarvänlighet: Den avskalade bildskärmsmiljön delar upp användarna i för och emot.

8

Att köpa: Volvo XC60 är inte billig att köpa och tillvalen kostar mycket extra.

6

Att äga: Dyr service och hög värdeminskning. Är detta verkligen nya folkbilen?

6

Säkerhet: Säkraste bilen av alla testade hos Euro NCAP. Bra aktiva hjälpsystem.

10

Miljö: Koldioxidutsläpp på 133 gram per kilometer ger sex poäng i miljöbetyg.

6

TOTALT 73/100

Kommentar: Kör- och åkkomfort och körassistenter placerar XC60 i framkant. Ambitionsnivån är hög hos Volvo och XC60 jämförs med BMW X3, Audi Q5 och Mercedes GLC. Det betyder också att priset har skjutit i höjden, och med det även värdeminskningen. Ekonomi och utrymmesbrister gör att XC60 inte rår på de rymligare konkurrenterna från Skoda och Volkswagen.



► Sveriges vanligaste suv. Modern och bekväm, men dyr. En perfekt tjänstebil.



► Volvo XC60 står med märkets nya signatur, den stående bildskärmen och menybaserade inställningar.



► Medelstort bagageutrymme på 1 550 liter, men skräddarsytt för läskbackar. Hela 39 backar får vi in, bäst i test!

Volvo XC60 D4 AWD

Ibland tror jag att Volvo-chefen Håkan Samuelsson får nypa sig i armen för att tro att allt händer på riktigt. I år slår ju alla drömmar in. Lilla XC40 blir utsedd till Årets bil i Europa, storebror XC60 blir World Car of the Year och som grädde på moset säljer man rekordbra. Totalt 572 000 bilar under 2017, det bästa året någonsin i Volvos historia. Framför allt växer de så det knakar i Kina, plus 21 procent.

Orsaken stavas i hög grad XC60, märkets enskilt viktigaste modell. Den första generationen lyckades med bedriften att tre år i rad, 2014-2016, bli bästsäljande premium-suv i Europa och slå tyska prestigemärken på deras egen kontinent.

2017 lanserades den nya modellen och den ligger hittills i år på andra plats i Europa i sitt segment, endast slagen av Mercedes GLC.

Det är med andra ord ingen slump att XC60 vinner tester, utomlands och även i Teknikens Värld. Det som sticker ut bilens fina komfort. Bilen svävar fram, och det faktiskt med bibehållen skärpa och spänst. Styrningen är känslig och exakt och kommunicerar bra. Kör du en Volvo XC60 kommer du fram utvilad även efter långresan.

Den nya modellen är i grunden en något förkrympt XC90. Det betyder att bilen är laddad med alla körassistenter som debuterade i XC90. Med

den skillnaden att mjukvaran har finslipats. Nu klarar "Pilot Assist"-paketet – tillval för 4 900 kronor – av att hålla bilen på rätt kurs utan små, fingertoppskänsliga justeringar.

Motorn i detta test är tvålitersdieseln på 190 hästkrafter. Den presterar lika bra som BMW:s och Audis motsvarigheter, och det gör den åttaste-gade automatlådan också.

Bagageutrymmet är normalstort, ungefär som i närmaste konkurrenterna Audi Q5 och BMW X3. Men de har en stor fördel i sina tredelade ryggstöd, en konstruktion som Volvo ansåg kosta för mycket.

Väldigt många märken vill betrakta sig som premiummärken och därefter höja prislapparna. Alla går inte i land med det. Men med XC60 – och V90 och XC90 – har Volvo lyft kvalitetskänslan ordentligt. Det är inte bara materialen som håller toppklass. Designen har det där lilla extra som gör att det känns både modernt, elegant och exklusivt. Dyrt helt enkelt.

Ändå är XC60 ingen vinnare i den här testjämförelsen. Och det har att göra med märkets premiumambitioner och prislistan som följer. Volvo XC60 är helt enkelt för dyr för att klara en jämförelse med en mer prosaisk Skoda Kodiaq, eller någon annan av de mer gemena konkurrenterna.

Vinnare i mellanklassen

Mellanklassmodellerna har en ganska stor prisspridning eftersom vi blandar så kallade premiummärken med suvar från volymtillverkare. Vi är nämligen av den åsikten att premiumegenskaperna på något sätt borde märkas när vi under flera dagar skärskådar testbilarna ur alla vinklar.

Det går sådär. Visst imponerar Alfa Romeo, Lexus NX, Audi Q5 och Volvo XC60. Var och en på sitt speciella sätt. Alla är nog med kvalitetskänslan och alla har påkostade chassin och fina köregenskaper. Problemet är att konkurrenter som är betydligt billigare ofta bjuder på samma finish i interiören. Den så kallade "premiumkänslan" sitter ärligt talat oftast i betraktarens öga och i ett antal påklitrade varumärkesemblem.

Dessutom finns det oftast något som drar ned helhetsintrycket. För Alfa Romeo Stelvio var det tveklöst komfortbristen. Stelvio har snygg design och bra utrymmen och segmentets mest underhållande vägegenskaper. Men den saknar ett komfortläge som kopplar ur ADHD-inställningen, och på riktigt gör åkturen avslappnad. Chassiinställningen från fabrik har något maniskt över sig.

Lexus NX trodde vi var motsatsen, en vuxen, smart och miljövänlig suv. Men hur ska man under körning kunna hantera en pekplatta mellan stolarna? Bagageutrymmet och bränsletörsten var också besvikelser.

RENAULT KOLEOS är nästan invändningsfri. Den är rymlig, billig, prisvärd och har hög säkerhetsnivå. Men motorn och automatlåda

Den så kallade premiumkänslan sitter ofta i betraktarens öga och i ett antal påklitrade märkesemblem.

är ett snäpp träigare än konkurrenternas. Alla bryr sig inte om den skillnaden, och för dem kan Koleos vara rätt val.

De tre premiumsuvarna BMW X3, Audi Q5 och Volvo XC60 bjuder på likartade upplevelser. Hög komfort och fin körkänsla. Men Volvo XC60 höjer sig en aning över tyskarna genom bättre säkerhetsassistenter för ett litet pristillägg. Men gemensamt för dem är också att de kostar en rejäl slant – runt eller över 400 000 kronor.

Mazda CX-5 saknar inte något i utrustningslistan, är kompakt men ändå rymlig och dessutom körglad som få. Men den är inte sjusitsig, och den möjligheten erbjuder bara Volkswagen Tiguan Allspace GT och Skoda Kodiat.

Det blir alltså Volkswagen-gruppen i toppen. Eller, för att vara mer exakt, Skoda Kodiat. Volkswagen Tiguan Allspace 190 hk erbjuder nämligen bara med den dyra GT-utrustningen, medan Kodiat med samma drivlina kan beställas med en något enklare utrustning för en betydligt mindre peng.

Kodiat ger mest för pengarna och vinner testbucklan. Överlägset faktiskt. ●



► Skoda Kodiat är bilen som passar alla praktiskt sinnade suv-spekulanter.

UPPKOPPLAD AVKOPPLING.

KAROQ och KODIAQ är våra två SUV:ar i toppklass. KODIAQ är den större av dem med möjlighet att välja till sju säten. KAROQ är något mindre med fyrhjulsdraft som tillval. Dessutom ingår Skoda Connectivity och 3 års garanti på båda modellerna. Välkommen in på provkörning!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA KAROQ fr. 244 700 kr
Förmånsvärde fr. 1554 kr/mån

ŠKODA KODIAQ fr. 297 900 kr
Förmånsvärde fr. 1763 kr/mån



Bränsleförbrukning blandad körning 4,4-7,4 l/100 km, CO₂ 117-170 g/km. Miljöklass EU6. Indikativt förmånsvärde netto per månad exklusive bränsle vid 50 % marginalskatt. Vi reserverar oss för eventuella ändringar och avvikelser. Bilarna på bilden kan vara extrautrustade.

skoda.se

TEKNISKA DATA

BMW X2 xDrive20d

Pris: 401 500 kr.



44% Viktfördelning 56%

Motor: Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 16,5:1. Borring/slag 90,0/84,0 mm. Cylindervolym 1 995 cm³. Max effekt 190 hk (140 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment 400 Nm mellan 1 750–2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangel. Bak fjäderben med undre triangel och 3 tvärställda länkar per sida.

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

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/55 R17.

Dacia Duster 1,2 Tce 4x4

Pris: 151 900 kr.



36% Viktfördelning 64%

Motor: Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 9,5:1. Borring/slag 72,2/73,1 mm. Cylindervolym 1 197 cm³. Max effekt 125 hk (92 kW) vid 5 300 r/min. Max vridmoment 205 Nm vid 2 300 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangel. Bak torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 3,2 rattvarv. Vändcirkel 10,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 215/65 R16.

Jaguar E-Pace D180 AWD aut

Pris: 412 900 kr.



37% Viktfördelning 63%

Motor: Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borring/slag: 83/92,3 mm. Cylindervolym: 1 999 cm³. Max effekt: 180 hk (132 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment: 430 Nm vid 1 750 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 9-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangel. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,3 rattvarv. Vändcirkel 11,5 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/65 R17.

Jeep Compass 1,4 Multiair 170 4WD Aut

Pris: 309 900 kr.



41% Viktfördelning 59%

Motor: Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 9,8:1. Borring/slag: 72,0/84,0 mm. Cylindervolym: 1 368 cm³. Max effekt: 170 hk (125 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment: 250 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 9-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel.

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

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/65 R17.

Mitsubishi Eclipse Cross 1,5 4WD CVT

Pris: 299 900 kr.



41% Viktfördelning 59%

Motor: Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja/kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,0:1. Borring/slag: 75,0/84,8 mm. Cylindervolym: 1 499 cm³. Max effekt: 163 hk (120 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment: 250 Nm vid 1 800–4 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 10,6 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/55 R18.

Nissan Qashqai dCi 130 6MT 4WD

Pris: 255 900 kr.



40% Viktfördelning 60%

Motor: Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,4:1. Borring/slag: 80,0/79,5 mm. Cylindervolym: 1 598 cm³. Max effekt: 130 hk (96 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment: 320 Nm vid 1 750 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 3,2 rattvarv. Vändcirkel 10,7 meter.

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

Hjul: Plåtfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 215/65 R16.

Opel Grandland X 1,2 Ecotec MT6

Pris: 219 900 kr.



41% Viktfördelning 59%

Motor: Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borring/slag: 75,0/90,5 mm. Cylindervolym: 1 199 cm³. Max effekt: 130 hk (96 kW) vid 5 550 r/min. Max vridmoment: 230 Nm vid 1 750 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. 6-växlad manuell låda, alt. 6-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Torsionsaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 11,1 meter.

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

Hjul: Plåtfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/70 R16.

Skoda Karoq TDI 150 4x4 DSG

Pris: 296 700 kr.



43% Viktfördelning 57%

Motor: Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,2:1. Borring/slag: 81,0/95,5 mm. Cylindervolym: 1 968 cm³. Max effekt: 150 hk (110 kW) vid 3 500–4 000 r/min. Max vridmoment: 340 Nm vid 1 750–3 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,7 rattvarv. Vändcirkel 10,9 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

Subaru XV 2,0i

Pris: 289 900 kr.



41% Viktfördelning 59%

Motor: Bensin. Längsmonterad 4-cyl boxermotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Kompression 12,5:1. Borring/slag: 84,0/90,0 mm. Cylindervolym: 1 995 cm³. Max effekt: 156 hk (115 kW) vid 6 000 r/min. Max vridmoment: 196 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel 10,8 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/40 R18.

Toyota C-HR 1,8 Elhybrid

Pris: 244 900 kr.



40% Viktfördelning 60%

Motor: Bensin-el. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,0:1. Borring/slag: 80,5/88,3 mm. Cylindervolym: 1 798 cm³. Max effekt: 98 hk (72 kW) vid 5 200 r/min. Max vridmoment: 142 Nm vid 3 600 r/min. Elmotor 72 hk (53 kW), total effekt 122 hk, batterityp NiMH, 1,31 kWh.

Kraftöverföring: Motorer fram, framhjulsdraft. steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel. Bak: Multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 10,4 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 215/60 R17.

TEKNISKA DATA

Volvo XC40 D4 AWD**Pris:** 380 800 kr.

41% Viktfördelning 59%

Motor: Diesel. Tvåväxlad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,8:1. Borrning/slag: 82,0/93,2 mm. Cylindervolym: 1 969 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkar och 3 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/55 R18.

Alfa Romeo Stelvio Super 280**Pris:** 475 000 kr.

48% Viktfördelning 52%

Motor: Bensen. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag: 84,0/90,0 mm. Cylindervolym: 1 995 cm³. Max effekt: 280 hk (206 kW) vid 5 250 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 2 250 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak: Multilänkaxel med H-formad länkar och 2 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,3 rattvarv. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/60 R18.

Audi Q5 TDI 190 quattro**Pris:** 424 700 kr.

46% Viktfördelning 54%

Motor: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag: 81,0/95,5 mm. Cylindervolym: 1 968 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 3 800-4 200 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-3 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring (luftfjädring som tillval), krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med 2 undre och 2 övre tvärlänkar. Bak: Multilänkaxel med 5 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,8 rattvarv. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/60 R18.

BMW X3 xDrive20d**Pris:** 451 500 kr.

52% Viktfördelning 48%

Motor: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag: 84,0/90,0 mm. Cylindervolym: 1 995 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 5 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,5 rattvarv. Vändcirkel 12,0 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/60 R18.

Lexus NX 300h AWD**Pris:** 382 600 kr.

44% Viktfördelning 56%

Motor: Bensen-el. Tvåväxlad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. Cylindervolym 2 494 cm³. Max effekt 155 hk (114 kW) vid 5 700 r/min, 210 Nm mellan 4 200-4 400 r/min. Elmotor 143 hk (105 kW), 270 Nm. Total systemeffekt 197 hk (145 kW), batterityp lithiumjon.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. Steglös automatlåda (E-CVT-låda).

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/65 R17.

Mazda CX-5 2,5 194 hk aut AWD**Pris:** 331 900 kr.

43% Viktfördelning 57%

Motor: Bensen. Tvåväxlad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 13,0:1. Borrning/slag: 89,0/100,0 mm. Cylindervolym: 2 488 cm³. Max effekt: 194 hk (143 kW) vid 6 000 r/min. Max vridmoment: 258 Nm vid 4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,7 rattvarv. Vändcirkel 12,0 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/55 R19.

Renault Koleos dCi 175 aut**Pris:** 314 900 kr.

40% Viktfördelning 60%

Motor: Diesel. Tvåväxlad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,0:1. Borrning/slag: 84,0/90,0 mm. Cylindervolym: 1 995 cm³. Max effekt: 177 hk (130 kW) vid 3 750 r/min. Max vridmoment: 380 Nm vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. steglös automatlåda alt. 6-växlad manuell låda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkar och 2 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 3,0 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/65 R17.

Skoda Kodiaq TDI 190 4x4 DSG**Pris:** 320 900 kr.

45% Viktfördelning 55%

Motor: Diesel. Tvåväxlad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag: 81,0/95,5 mm. Cylindervolym: 1 968 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 3 500-4 000 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-3 250 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkar och 3 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,7 rattvarv. Vändcirkel 11,6 meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 235/50 R19.

Volkswagen Tiguan Allspace TDI 190 4Motion**Pris:** 375 000 kr.

46% Viktfördelning 54%

Motor: Diesel. Tvåväxlad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag: 81,0/95,5 mm. Cylindervolym: 1 968 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 3 500-4 000 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 900-3 300 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkar och 3 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,6 rattvarv. Vändcirkel i.u. meter.

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

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/65 R17.

Volvo XC60 D4 AWD**Pris:** 398 800 kr.

45% Viktfördelning 55%

Motor: Diesel. Tvåväxlad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,8:1. Borrning/slag: 82,0/93,2 mm. Cylindervolym: 1 969 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 4 250 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750-2 500 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring (tillval på testbilen), krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak: Multilänkaxel med H-formad länkar och 2 tvärsållade länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 3,0 rattvarv. Vändcirkel 11,4 meter.

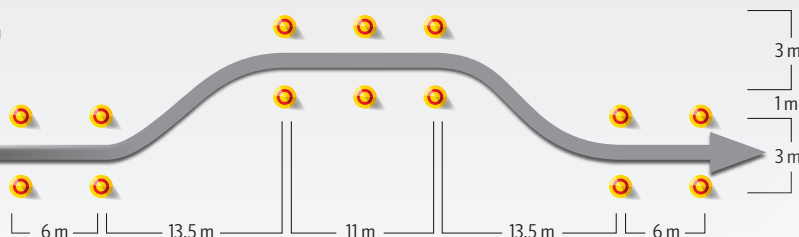
Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 235/60 R18.

SÄKERHET Vi broms- och älgtestar alla bilar själva!

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST

! Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi hinner köra runt 80 bilar per år. På www.teknikensvarld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratals bilar!



BMW X2

Maxhastighet: 80 km/h.

Imponerar med direkt styrning och trygg känsla genom hela konbanan. Hårda men kontrollerade ingrepp från ESP-systemet.



Dacia Duster

Maxhastighet: 71 km/h.

Duster når godkänt resultat helt utan att imponera. Styrningen är fördröjd och framhjulens grepp har dåligt grepp. Kraftigt understyr.



Jaguar E-Pace

Maxhastighet: 74 km/h.

Styrning med viss fördröjning gör Jaguaren svårkörd. Testbilen rullar på friktionsdäck och testet blir därför inte helt representativt.



Jeep Compass

Maxhastighet: 76 km/h.

Jeepen är väldigt mjuk i fjädringen och understyr kraftigt. Okänslig styrning. Klarar bra resultat tack vare välfungerande ESP-system.



Mitsubishi Eclipse Cross

Maxhastighet: 73 km/h.

Rollar kraftigt och lyfter faktiskt lite på innerhjulens samtidigt som ytterhjulens kassar utåt. Trots det nås ett bra resultat. ESP räddar situationen.



Nissan Qashqai

Maxhastighet: 83 km/h.

Väldigt imponerande prestation av Qashqai. ESP-systemet jobbar defensivt och bromsar farten hårt oavsett ingångshastighet.



Opel Grandland X

Maxhastighet: 78 km/h.

Även Opel lyfter och går på tvåhjulssladd mellan konerna. ESP-systemet löser situationen utan risk för att bilen välter.



Skoda Karoq

Maxhastighet: 80 km/h.

Mjuk i fjädringen men otroligt lättkörd tack vare smart ESP-system som bromsar hårt. Tryggt beteende som till slut blir överstyrt i hög fart.



Subaru XV

Maxhastighet: 80 km/h.

Direkt och bra styrning kombineras med ett aningen överstyrt chassi. Lättkontrollerad på sladd utan tydliga ESP-ingrepp.



Toyota C-HR

Maxhastighet: 78 km/h.

Det går fort i C-HR men det kräver sin förare då ESP inte häver sladden. Låg maxlast (270 kg) är nästan fusk i älgtestet.



Volvo XC40

Maxhastighet: 74 km/h.

XC40 studsar tungt mellan konerna och är svårplacerad i de fiktiva filerna. Klarar trots det mer än godkänt resultat



Alfa Romeo Stelvio

Maxhastighet: 77 km/h.

Alfan går plant mellan konerna och är oerhört direktstyrd. Antisladdsystemet arbetar effektivt utan att märkas.



Audi Q5 nr 21/2017

Maxhastighet: 80 km/h.

Direkt och snabb styrning. Lättstyrd. Diskreta men effektiva ingrepp från ESP-systemet som sänker farten kraftigt.



BMW X3

Maxhastighet: 73 km/h.

X3 visar prov på rejäl understyrning och ESP-systemet kämpar med hårda ingrepp för att styra bilen rätt. Godkänd utan att imponera.



Lexus NX

Maxhastighet: 70 km/h.

NX bjuder på dramatik med understyrning. Känns hög och svajig. Men till slut fixas ändå godkänt resultat, med nöd och näppe.



Mazda CX-5

Maxhastighet: 74 km/h.

Direkt och bra styrning gör CX-5 lättkontrollerad. Bilen tillåts gå en aning på sladd med bakvagnen innan ESP griper in.



Renault Koleos

Maxhastighet: 76 km/h.

Den stora och tunga Koleosen känns just tung och klumpig men klarar onekligen ett bra resultat. Neutralt och tryggt beteende.



Skoda Kodiaq

Maxhastighet: 75 km/h.

Stor skillnad mot kusinen Tiguan. Neutralt beteende med välfungerande ESP-system och riktigt bra styrning.



VW Tiguan Allspace

Maxhastighet: 69 km/h.

Tiguan körs på vinterdäck vilket förklarar det dåliga resultatet. De kastar ut baken så brett att den river koner redan i 70 km/h.



Volvo XC60

Maxhastighet: 73 km/h.

Mjuk fjädring gör att det känns mer dramatiskt än det är. ESP-systemet arbetar bra med diskreta men effektiva ingrepp.

UTRYMMEN Vi lasermäter och väger alla bilar själva!

MÅTT OCH VIKT

BMW X2 Axelavstånd: 276. ◊ Längd: 436. ◊ Bredd: 182. ◊ Höjd: 153. ◊ Markfrigång: 18. ◊ Tjänstevikt: 1775. ◊ Maxlast: 415. ◊ Verklig vikt: 1800. ◊ Verklig maxlast: 390. ◊ Släpvikt: 2 000. ◊ Tank: 51 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 470-1 355 liter.

Dacia Duster Axelavstånd: 267. ◊ Längd: 434. ◊ Bredd: 182. ◊ Höjd: 163. ◊ Markfrigång: 21. ◊ Tjänstevikt: 1 427. ◊ Maxlast: 397. ◊ Verklig vikt: 1 470. ◊ Verklig maxlast: 467. ◊ Släpvikt: 2 383. ◊ Tank: 50 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 443-1 630 liter.

Jaguar E-Pace Axelavstånd: 268. ◊ Längd: 440. ◊ Bredd: 198. ◊ Höjd: 165. ◊ Markfrigång: 20. ◊ Tjänstevikt: 1 994. ◊ Maxlast: 406. ◊ Verklig vikt: 2 010.

◊ Verklig maxlast: 390. ◊ Släpvikt: 1 850. ◊ Tank: 56 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 577-1 234 liter.

Jeep Compass Axelavstånd: 264. ◊ Längd: 439. ◊ Bredd: 182. ◊ Höjd: 164. ◊ Markfrigång: 22. ◊ Tjänstevikt: 1 621. ◊ Maxlast: 466. ◊ Verklig vikt: 1 670. ◊ Verklig maxlast: 417. ◊ Släpvikt: 1 000. ◊ Tank: 60 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 438-1 755 liter.

Mitsubishi Eclipse Cross Axelavstånd: 267. ◊ Längd: 441. ◊ Bredd: 181. ◊ Höjd: 169. ◊ Markfrigång: 18. ◊ Tjänstevikt: 1 695. ◊ Maxlast: 455. ◊ Verklig vikt: 1 700. ◊ Verklig maxlast: 450. ◊ Släpvikt: 1 600. ◊ Tank: 63 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 448 liter.

Nissan Qashqai Axelavstånd: 265. ◊ Längd: 438. ◊ Bredd: 181. ◊ Höjd: 160. ◊ Markfrigång: 18. ◊ Tjänstevikt: 1 643. ◊ Maxlast: 387. ◊ Verklig vikt: 1 700. ◊ Verklig maxlast: 320. ◊ Släpvikt: 2 220. ◊ Tank: 75 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 430-1 585 liter.

Opel Grandland X Axelavstånd: 268. ◊ Längd: 448. ◊ Bredd: 191. ◊ Höjd: 161. ◊ Markfrigång: 19. ◊ Tjänstevikt: 1 508. ◊ Maxlast: 422. ◊ Verklig vikt: 1 520. ◊ Verklig maxlast: 410. ◊ Släpvikt: 1 350. ◊ Tank: 53 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 514-1 652 liter.

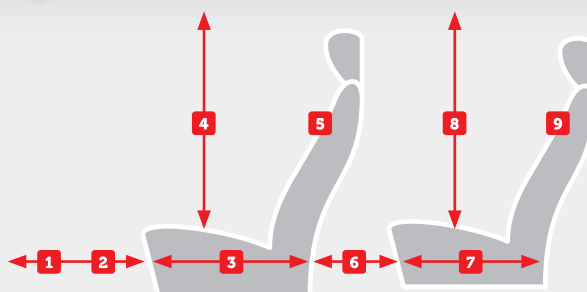
Skoda Karoq Axelavstånd: 264. ◊ Längd: 438. ◊ Bredd: 184. ◊ Markfrigång: 17. ◊ Höjd: 160. ◊ Tjänstevikt: 1 722. ◊ Maxlast: 436. ◊ Verklig vikt: 1 740. ◊

Verklig maxlast: 418. ◊ Släpvikt: 2 000. ◊ Tank: 50 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 588-1 810 liter.

Subaru XV Axelavstånd: 267. ◊ Längd: 447. ◊ Bredd: 180. ◊ Höjd: 162. ◊ Markfrigång: 22. ◊ Tjänstevikt: 1 537. ◊ Maxlast: 403. ◊ Verklig vikt: 1 560. ◊ Verklig maxlast: 380. ◊ Släpvikt: 1 400. ◊ Tank: 60 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 385-1 240 liter.

Toyota C-HR Axelavstånd: 264. ◊ Längd: 436. ◊ Bredd: 180. ◊ Höjd: 156. ◊ Markfrigång: 16. ◊ Tjänstevikt: 1 525. ◊ Maxlast: 335. ◊ Verklig vikt: 1 590. ◊ Verklig maxlast: 270. ◊ Släpvikt: 725. ◊ Tank: 43 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 377 liter.

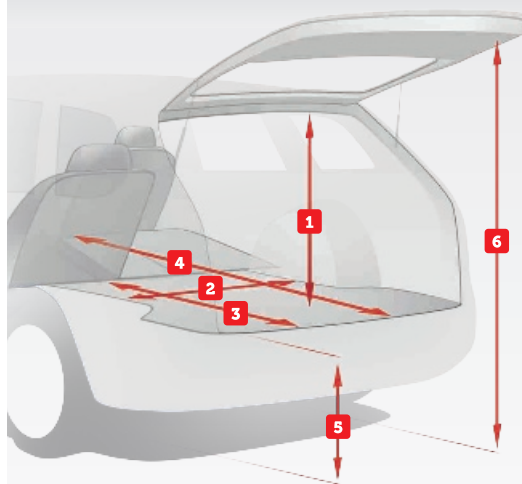
KUPÉMÅTT



Mått	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-Pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse	Nissan Qashqai
1 Längsta benutrymme fram	60	59	57	64	58	60
2 Kortaste benutrymme fram	39	41	33	40	39	38
3 Dynans längd fram	52	49	55	46	48	48
4 Takhöjd fram	96	98	101	101	98	93
5 Bredd axelhöjd	133	131	136	131	134	129
6 Kortaste benutrymme bak	13	10	12	16	20	14
7 Dynans längd bak	45	48	50	49	46	50
8 Takhöjd bak	93	95	95	94	91	91
9 Bredd axelhöjd bak	136	135	138	133	139	132

BAGAGEUTRYMME

ILLUSTRATION: ERIK ANDRÉN



BMW X2
Lastutrymmet räddas hem med en högt placerad hathylla.



Dacia Duster
Lastar mycket sett till sin storlek. Bra lastdjup. Simpel baksätessfällning.



Jaguar E-Pace
Saknar genomlastningslucka. Justerbara förankringsfästen.



Jeep Compass
Smart, tredelat ryggstöd där mittendelen fungerar som armstöd vid fällning.



Volvo XC40
Vardagspraktisk: Nackskydden faller automatiskt när ryggstödet faller ned.



Alfa Romeo Stelvio
Dålig lastvolym trots stora yttermått.



Audi Q5
Smart tredelat ryggstöd hjälper till att göra lastutrymmet användbart.



BMW X3
Ungefär lika stort som Audi Q5 och Volvo XC60. Tredelat ryggstöd.

Mått	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-Pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland X	Skoda Karoq	Subaru XV
1 Höjd	68	73	71	72	76	68-77	84	91	75
2 Bredd mellan hjulhus	101	101	107	96	100	111	105	101	109
3 Djup	74	93	81	81	77	84	87	83-95	80
4 Djup med nedfällt säte	154	165	164	168	161	166	168	162	162
5 Lasttröskel	77	79	72	82	78	76	76	68	80
6 Höjd under baklucka	185	189	189	188	185	191	183	193	193
Antal läskbackar	26	33	25	30	27	30	33	34	28

Volvo XC40 Axelavstånd: 270. ◊ Längd: 443. ◊ Bredd: 186. ◊ Höjd: 165. ◊ Markfrigång: 21 ◊ Tjänstevikt: 1864. ◊ Maxlast: 386 ◊ Verklig vikt: 1900. ◊ Verklig maxlast: 350. ◊ Släpvt: 2 000. ◊ Tank: 54 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 460-1 336 liter.

Alfa Romeo Stelvio Axelavstånd: 282. ◊ Längd: 469. ◊ Bredd: 190. ◊ Höjd: 67. ◊ Markfrigång: 20 ◊ Tjänstevikt: 1 829. ◊ Maxlast: 471 ◊ Verklig vikt: 1 840. ◊ Verklig maxlast: 460. ◊ Släpvt: 1 950. ◊ Tank: 64 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 525-1 600 liter.

Audi Q5 Axelavstånd: 282. ◊ Längd: 466. ◊ Bredd: 189. ◊ Höjd: 166. ◊ Markfrigång: 21 ◊ Tjänstevikt: 1 892. ◊

Maxlast: 548 ◊ Verklig vikt: 1 990. ◊ Verklig maxlast: 450. ◊ Släpvt: 1 810. ◊ Tank: 65 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 550-1 550 liter.

BMW X3 Axelavstånd: 286. ◊ Längd: 471. ◊ Bredd: 189. ◊ Höjd: 168. ◊ Markfrigång: 20 ◊ Tjänstevikt: 2 010. ◊ Maxlast: 410 ◊ Verklig vikt: 2 070. ◊ Verklig maxlast: 350. ◊ Släpvt: 2 400. ◊ Tank: 60 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 550-1 600 liter.

Lexus NX Axelavstånd: 266. ◊ Längd: 464. ◊ Bredd: 185. ◊ Höjd: 165. ◊ Markfrigång: 19 ◊ Tjänstevikt: 1 915. ◊ Maxlast: 489 ◊ Verklig vikt: 1 970. ◊ Verklig maxlast: 434. ◊ Släpvt: 1 500. ◊ Tank: 56 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 1 520 liter.

Mazda CX-5 Axelavstånd: 270. ◊ Längd: 455. ◊ Bredd: 184. ◊ Höjd: 168. ◊ Markfrigång: 20 ◊ Tjänstevikt: 1 688. ◊ Maxlast: 455 ◊ Verklig vikt: 1 750. ◊ Verklig maxlast: 393. ◊ Släpvt: 2 000. ◊ Tank: 58 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 506-1 620 liter.

Renault Koleos Axelavstånd: 271. ◊ Längd: 467. ◊ Bredd: 184. ◊ Höjd: 168. ◊ Markfrigång: 21 ◊ Tjänstevikt: 1 868. ◊ Maxlast: 401 ◊ Verklig vikt: 1 900. ◊ Verklig maxlast: 369. ◊ Släpvt: 1 949. ◊ Tank: 60 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 530-1 677 liter.

Skoda Kodiaq Axelavstånd: 279. ◊ Längd: 470. ◊ Bredd: 188. ◊ Höjd: 166. ◊ Markfrigång: 19 ◊ Tjänstevikt: 1 965.

◊ Maxlast: 545 ◊ Verklig vikt: 1 990. ◊ Verklig maxlast: 525. ◊ Släpvt: 1 740. ◊ Tank: 60 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 720-2 065 liter.

VW Tiguan Allspace Axelavstånd: 279. ◊ Längd: 470. ◊ Bredd: 184. ◊ Höjd: 167. ◊ Markfrigång: 20 ◊ Tjänstevikt: 1 960. ◊ Maxlast: 580 ◊ Verklig vikt: 1 990. ◊ Verklig maxlast: 550. ◊ Släpvt: 2 500. ◊ Tank: 60 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 700-1 775 liter.

Volvo XC60 Axelavstånd: 287. ◊ Längd: 469. ◊ Bredd: 190. ◊ Höjd: 166. ◊ Markfrigång: 21 ◊ Tjänstevikt: 1 971. ◊ Maxlast: 486 ◊ Verklig vikt: 2 014. ◊ Verklig maxlast: 486. ◊ Släpvt: 2 400. ◊ Tank: 60 liter. ◊ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 505-1 432 liter.

	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiaq	VW Tiguan	Volvo XC60
	63	64	63	61	62	69	66	63	64	59	61	62	61	62
	40	40	38	36	35	39	40	41	42	35	38	38	39	37
	50	50	49	49	50-53	49	48-53	51-55	48	49	48	48	49	48-53
	101	103	97	97	98	97	105	101	98	102	99	104	100	99
	145	142	132	138	143	147	146	146	144	144	145	147	137	148
	9	0-12	12	9	16	14	10	13	17	16	20	0-17	14	16
	49	44	48	48	46	44	47	45	49	46	47	47	49	46
	97	97	93	94	93	92	97	95	93	97	91	95	92	94
	138	136	139	137	139	137	140	141	137	137	140	135	139	143



Mitsubishi Eclipse
Låg lasthöjd vid fällt ryggstöd. Extra stuvutrymme under lastgolvet.



Nissan Qashqai
Generös ståhöjd under bakluckan. Hög lasttröskel försvårar lastning.



Opel Grandland X
Sänkbart lastgolv. Nästan plant lastgolv vid nedfällt ryggstöd.



Skoda Karoq
Tredelat ryggstöd bak. Mittbältet hänger i taket. Lutbar rygg bak.



Subaru XV
Mittbältet är fäst i taket, hänger i vägen. Ojämnt lastgolv vid fällt säte.



Toyota C-HR
Ett hyfsat stort utrymme nedtill. Lastförmågan förstörs av taklinjen.



Lexus NX
Tvådelat ryggstöd. Utrymmet i liter imponerar men i verkligheten är det sämre.



Mazda CX-5
Tredelat ryggstöd. Skräddarsytt bagage för svenska läskbackar.



Renault Koleos
Saknar genomlastningslucka. Golvet blir inte plant vid fällt ryggstöd.



Skoda Kodiaq
Snarlik Tiguan Allspace. Små skillnader gav stor utdelning i backlastning.



VW Tiguan Allspace
Välpaketerad och 7-sitsig. Plus för tredelat ryggstöd i mittraden.



Volvo XC60
Volvo förvaltar sitt kombi-arv väl. Liten volym i liter men bättre i verkligheten.

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiaq	VW Tiguan Allspace	Volvo XC60
	79	72/88	72	79	78	68	79	77-87	71-83	71	75
	110	101	96	105	110	114	105	106	100	101	111
	81	89	100	95	95	91	95	96	114	102	94
	164	163	183	174	175	179	176	184	202	205	181
	86	74	68	77	68	79	70	76	74	76	67
	190	190	191	202	185	187	183	186	191	190	186
	23	31	30	35	34	25	38	36	38	35	39

EKONOMI

PRISER

	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV
Listpris	401 500	151 900	412 900	309 900	299 900	255 900	219 900	296 700	289 900
Förmånsvärde per år, brutto	58 600	28 600	61 000	43 400	42 500	38 400	35 000	42 200	41 600
Pris efter ett år	287 800	112 100	296 900	213 800	186 600	168 700	157 900	212 300	212 600
Pris efter två år	253 300	95 100	258 700	189 600	163 000	146 600	135 100	181 800	185 100
Pris efter tre år	221 700	79 200	226 600	167 900	141 100	126 200	114 100	155 600	160 000

RESERVDELAR, ARBETE OCH SERVICE

	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV
Bromsklossar fram (par)	Pris 2 095 Arbetskostnad 1 200	642/i.u. i.u.	1 530 1 900	1 315 1 125	997 1 000	704 i.u.	1 711 848	1 341 900	1 448 2 275
Bromsskivor fram/bak	Pris 1 510/1 660 Arbetskostnad i.u.	688/i.u. i.u.	2 643/i.u. i.u.	2 200/2 300 1 500/1 500	1 813/i.u. 600/i.u.	3 622/3 230 0/0	2 642/1 541 1 130/1 272	1 762/1 100 1 250	1 804/i.u. 2 631/i.u.
Kamremsbyte	Intervall (mil) Kedja Pris -	Kedja -	Kedja -	i.u. 1 095	Kedja -	Kedja -	17 500/10 år 5 688	Ej intervall 7 800	Kedja -
Partikelfilter	Intervall (mil) Ej intervall Pris 15 816	Finns ej -	i.u. i.u.	Finns ej -	Finns ej -	18 000 13 942	Finns ej -	Ej intervall 20 065	Finns ej -
Framskärm (komplett)	3 713	i.u.	5 203	1 881	3 737	2 911	2 491	2 710	1 974
Fölgar för vinterdäck (kompl.)	15 140	7 066	31 060	12 750	14 975	15 868	9 038	3 000	6 876
Strålkastarinsats halogen	14 874 (LED)	3 006	22 949 (LED)	8 462	12 015 (LED)	6 540	14 124 (LED)	7 173 (LED)	11 106 (LED)
Stötdämpare fram (par)	13 549	i.u.	6 065	7 686	6 095	i.u.	2 405	2 485	3 542
Stötfångare fram	7 075	i.u.	6 186	4 393	5 779	5 234	5 555	3 937	3 592
Torkarblad	782	i.u.	733	437	574	577	405	530	596
Serviceintervaller (mil)/kostnader	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV
1:a	Pris 0 Intervall Variabel	3 101 2 000/1 år	0 Fria mil/1 år	3 370 1 500/1 år	2 898 2 000/1 år	3 300 2 000/1 år	2 098 2 500/1 år	2 920 3 000/2 år	0 1 500/1 år
2:a	Pris 0 Intervall Variabel	3 101 4 000/2 år	0 Fria mil/2 år	5 470 3 000/2 år	3 029 4 000/2 år	4 300 4 000/2 år	4 033 5 000/2 år	2 145 4 500/3 år	0 3 000/2 år
3:e	Pris 0 Intervall Variabel	4 752 6 000/3 år	0 Fria mil/3 år	3 370 4 500/3 år	3 676 6 000/3 år	4 000 6 000/3 år	2 098 7 500/3 år	4 378 6 000/4 år	0 4 500/3 år
Garantier	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV
Nybilsgaranti	2 år	3 år	3 år/10 000 mil	2 år	5 år/10 000 mil	3 år/10 000 mil	2 år	3 år	3 år/10 000 mil
Rostskyddsgaranti	12 år	6 år	6 år	7 år	12 år	12 år	12 år	12 år	12 år
Vagnskadegaranti	3 år	3 år	3 år/10 000 mil	3 år	3 år	3 år	3 år	3 år	3 år

SUMMERING – ÄGARKOSTNADER PER ÅR

Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV
Värdeminskning	59 933 (60%)	24 233 (40%)	62 100 (57%)	47 333 (49%)	52 933 (53%)	43 233 (54%)	35 267 (51%)	47 033 (54%)	43 300 (50%)
Kapitalkostnad	14 053 (14%)	5 317 (9%)	14 452 (13%)	11 547 (12%)	10 497 (11%)	8 957 (11%)	7 697 (11%)	10 385 (12%)	10 147 (12%)
Service och underhåll	3 309 (3%)	6 289 (10%)	3 170 (3%)	9 426 (9%)	6 627 (7%)	6 505 (8%)	5 786 (8%)	6 318 (7%)	4 882 (6%)
Fordonsskatt	1 885 (2%)	1 108 (2%)	2 980 (3%)	1 438 (1%)	1 416 (1%)	2 041 (3%)	492 (1%)	2 510 (3%)	1 328 (2%)
Ny fordonsskatt från 1 juli*	4 378	4 585	6 190	4 906	6 083	3 148	2 164	5 906	6 083
Försäkring (beräknat på man 40 år boendes i villa. Folksam)	6 128 (6%)	4 385 (7%)	8 412 (8%)	6 507 (7%)	6 636 (7%)	4 590 (6%)	4 332 (6%)	4 167 (5%)	5 086 (6%)
Bränsle (bensin 15,51, diesel 15,46 kr/l)	14 223 (14%)	19 853 (32%)	17 315 (16%)	21 404 (22%)	21 714 (22%)	15 200 (19%)	15 820 (23%)	16 078 (19%)	21 714 (25%)
Totalkostnad per månad	8 294	5 099	9 036	8 088	8 319	6 711	5 783	7 208	7 205
Milkostnad de första tre åren	49,77 51,01*	30,59 32,33*	54,21 55,82*	48,83 50,56*	49,91 52,25*	40,26 40,82*	34,70 35,53*	43,25 44,94*	43,23 45,61*

► **Kommentar:** Det är framför allt en faktor som avgör bilens totalekonomi. Värdeminskningen. Som i sin tur i stort sett hänger på inköpspriset. Därför har prisvärda Dacia Duster en värdeminskning på 24 233 kronor. Ett dyrt

premiummärke som BMW X3 kostar hela 65 367 kronor per år i värdeminskning. Allra dyrast blir det om du köper en Alfa Romeo Stelvio. Bör helst disponeras som tjänstebil! Överraskande låg värdeminskning tror vi Renault Koleos får, tack vare

låg pris. Från och med juli drabbar nya BonusMalus-skatten framför allt Subaru XV och Mazda CX-5 hårt – de får skatten fyrdubblad. Stora suvar med törstiga dieselmotorer kommer överlag att bli dyra i det nya skattesystemet.

* Gäller nya bilar som registreras från 1 juli 2018 (Bonus Malus). Gäller under tre år.

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiaq	VW Tiguan	Volvo XC60
	244 900	380 800	475 000	424 700	451 500	382 600	331 900	314 900	320 900	375 000	398 800
	37 300	54 400	73 600	63 400	68 800	52 200	45 500	42 000	44 500	53 200	58 100
	178 500	271 900	331 800	300 000	341 300	275 100	217 900	224 700	232 300	261 200	290 600
	154 300	238 300	284 400	265 100	295 900	241 400	196 300	193 800	201 700	232 500	254 000
	132 000	208 800	241 400	232 200	255 400	211 600	175 800	168 800	174 200	206 200	221 600

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiaq	VW Tiguan	Volvo XC60
	1180	1050	2 013	1566	1892	1341	1022	1522	1718	1675	1275
	1116	1271	1000	1200	2 115	1260	506	1595	900	1350	2 330
	3 575/2 550	1980/1 540	3 230/3 000	3 508/2 265	5 842/4 022	5 758	1 853/1 548	1 477/1 552	3 200/1 920	3 402/1 950	5 270
	1 116/1 116	1 059/1 483	1 000/1 000	1 200/990	1 510/1 661	4 032	506/632	5 701	1 700/1 700	1 800/1 800	1 059/1 483
	Kedja	24 000/10 år	Kedja	21 000	Kedja	Kedja	Kedja	Kedja	21 000	i.u	24 000/10 år
	-	6 396	-	13 100	-	-	-	-	10 600	6 947	6 328
	Finns ej	Ej intervall	Finns ej	Ej intervall	Ej intervall	Finns ej	Finns ej	Ej intervall	Ej intervall	Ej intervall	Ej intervall
	-	i.u	-	i.u	11 781	-	-	i.u	19 817	20 065	10 215
	1 838	2 950	2 512	3 200	4 628	2 520	2 620	2 614	2 799	2 447	3 675
	6 224	i.u	14 900	22 120	17 040	5 435	3 436	6 880	3 040	26 320	11 360
	6 811	13 750 (LED)	12 968 (xenon)	19 531 (LED)	21 326 (LED)	3 780 (LED)	12 025 (LED)	8 586	7 906 (LED)	7 470	17 625
	2 612	3 800	4 652	3 204	9 451	9 925	3 233	1 526	4 960	4 720	5 230
	2 593	5 790	2 326	2 774	9 252	4 653	4 360	4 412	5 541	4 026	5 575
	708	495	428	602	778	947	420	624	500	471	540

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiaq	VW Tiguan	Volvo XC60
	2 217	4 001	3 160	1 200	0	3 280	2 530	3 160	2 784	2 730	4 295
	1 500/1 år	3 000/1 år	1 500/1 år	Variabel	Variabel	1 500/1 år	2 000/1 år	3 000/1 år	3 000/2 år	3 000/2 år	3 000/1 år
	3 995	5 757	4 850	1 200	0	4 922	3 562	2 130	3 115	3 849	6 116
	3 000/2 år	6 000/2 år	3 000/2 år	Variabel	Variabel	3 000/2 år	4 000/2 år	6 000/2 år	4 500/3 år	4 500/3 år	6 000/2 år
	2 217	4 001	4 040	1 200	0	3 280	3 011	5 077	4 476	4 783	4 295
	4 500/3 år	9 000/3 år	4 500/3 år	Variabel	Variabel	4 500/3 år	6 000/3 år	9 000/3 år	6 000/4 år	6 000/4 år	9 000/3 år

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiaq	VW Tiguan	Volvo XC60
	3 år/10 000 mil	2 år	3 år	2 år	2 år	3 år/10 000 mil	10 år	5 år	3 år	2 år	2 år
	12 år	12 år	8 år	12 år	12 år	12 år	12 år	12 år	12 år	12 år	12 år
	3 år	3 år	3 år/10 000 mil	3 år	3 år	3 år	3 år	3 år	3 år	3 år	3 år

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiaq	VW Tiguan	Volvo XC60
	37 633 (54%)	57 333 (57%)	77 867 (58%)	64 167 (59%)	65 367 (58%)	57 000 (57%)	52 033 (53%)	48 700 (53%)	48 900 (53%)	56 267 (55%)	59 067 (55%)
	8 572 (12%)	13 328 (13%)	16 625 (12%)	14 865 (14%)	15 803 (14%)	12 947 (13%)	11 617 (12%)	11 022 (12%)	11 232 (12%)	13 125 (13%)	13 958 (13%)
	7 271 (11%)	8 028 (8%)	10 141 (7%)	5 307 (5%)	4 107 (4%)	8 756 (9%)	6 859 (7%)	6 483 (7%)	6 495 (7%)	6 933 (7%)	9 009 (8%)
	0 (0%)	2 250 (2%)	1 460 (1%)	2 198 (2%)	2 719 (2%)	624 (1%)	1 482 (2%)	3 449 (4%)	3 188 (3%)	3 293 (3%)	3 032 (2%)
	360	5 524	6 297	5 429	5 429	2 492	6 404	7 760	7 398	7 760	6 675
	3 601 (5%)	4 801 (5%)	7 652 (6%)	6 883 (6%)	8 724 (8%)	4 336 (4%)	4 535 (5%)	5 181 (6%)	5 181 (6%)	5 075 (5%)	5 389 (5%)
	12 098 (17%)	15 460 (15%)	21 714 (16%)	15 460 (14%)	15 460 (14%)	16 130 (16%)	22 024 (22%)	17 934 (19%)	17 624 (19%)	18 243 (18%)	17 006 (16%)
	5 765	8 433	11 207	9 073	9 348	8 316	8 213	7 705	7 718	8 578	8 955
	34,59 34,77*	50,60 52,24*	67,73 70,15*	54,44 56,06*	56,09 57,45*	49,90 50,83*	49,28 51,74*	46,23 48,39*	46,31 48,42*	51,47 53,70*	53,73 55,55*

SÄKERHET Vi broms- och älgtestar alla bilar själva!

SÄKERHETSUTRUSTNING

	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-Pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV	
Adaptiv farthållare	14 400 (Paket)	○	10 300 (Paket)	5 900 (Paket)	●	○	○	●	●	
Aktiv bältespåminnare	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Aktivt antisladdsystem (ESP)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Aktivt pisksnärtskydd	○	○	●	●	●	○	○	●	●	
Auto broms	●	○	●	●	●	●	20 000 (Paket)	●	●	
Bältesförsträckare	fram	●	●	●	●	●	●	●	●	
	bak	●	●	●	●	○	●	●	●	
Bälteskrafts-	fram	●	●	●	●	●	●	●	●	
begränsare	bak	●	●	●	●	○	●	●	●	
Döda vinkel varnare	7 200 (Paket)	20 000 (Paket)	10 300 (Paket)	6 900 (Paket)	●	Tillval	Tillval	3 500	●	
Fotgängarkrockkudde	Aktiv huv	○	Aktiv huv	○	○	○	○	○	○	
Fästen för barnstolar	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Höger kudde urkopplingsbar	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Integrerad barnstol	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
Krockgardiner (huvud)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Krockkudde fram vä/hö	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	
Krockkudde sida fram/bak	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	
Knärockkudde	○	○	○	○	○	○	○	●	●	
Lane assist	7 200 (Paket)	○	●	6 900 (Paket)	●	●	20 000 (Paket)	3 500	●	
Mörkerkamera	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
Pre crash	○	○	○	○	○	○	●	●	○	
Skytliggenkänning	7 200 (Paket)	○	Tillval	○	○	●	20 000 (Paket)	700	●	
Trötthetsvarnare	●	○	●	○	○	Tillval	20 000 (Paket)	●	○	
Krocktestresultat										
Euro NCAP krockskydd	★★★★★	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	
Euro NCAP whiplashskydd	2,3 (Max 5,0)	1,6 (Max 5,0)	1,6 (Max 5,0)	2,7 (Max 5,0)	2,7 (Max 5,0)	2,5 (Max 5,0)	2,6 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	

BROMSTEST

	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-Pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV	
Bromssträcka från 100 km/h (meter)	36,5	37,2	i.u	37,3	38,7	37,2	i.u	36,6	36,1	

PRESTANDA Vi bränslemäter och accelerationstestar alla bilar själva!

BRÄNSLEFÖRBRUKNING OCH MILJÖ

	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV	
Testförbrukning (l/mil)	0,69	0,78	0,87	1,20	1,06	0,80	0,70	0,82	1,13	
Blandad körning EU (l/mil)	0,46	0,64	0,56	0,69	0,70	0,49	0,51	0,52	0,70	
Miljö CO ₂ (g/km)	121	145	147	160	159	129	117	137	159	

ACCELERATION OCH BROMSTEST

Acceleration genom växlar (sek)	BMW X2	Dacia Duster	Jaguar E-pace	Jeep Compass	Mitsubishi Eclipse Cross	Nissan Qashqai	Opel Grandland	Skoda Karoq	Subaru XV	
0-50 km/h	2,8	3,5	2,9	3,2	3,2	3,7	3,8	3,2	3,7	
0-70 km/h	4,7	6,1	4,9	5,3	5,1	6,5	5,8	5,3	5,5	
0-100 km/h	8,5	11,1	9,5	9,5	9,2	12,0	10,9	9,6	9,3	
0-130 km/h	13,9	19,0	16,5	15,9	15,8	21,7	18,0	16,6	15,2	
0-160 km/h	22,8	-	28,7	27,0	29,0	-	32,1	30,3	25,7	
Sluthastighet (km/h) vid 402 meter	138	126	131	133	133	121	128	131	136	
Omkörningsacceleration 70-130 km/h	9,2	12,9	11,5	10,6	10,8	14,5	12,2	11,3	9,7	
Toppfart (km/h), tillverkarens uppgift	221	179	205	200	200	190	188	195	197	

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiah	VW Tiguan	Volvo XC60
	●	●	11 000	12 500 (Paket)	11 800	7 100 (Paket)	●	0	●	●	4 900 (Paket)
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	○	●	○	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	○	○	●	○	●	●
	●	●	●	●	●	○	○	●	○	●	●
	Tillval	5 900 (Paket)	○	19 900 (Paket)	22 500 (Paket)	7 100 (Paket)	●	20 000 (Paket)	5 200	4 100 (Paket)	5 900 (Paket)
	○	○	○	Aktiv huv	Aktiv huv	○	○	○	○	Aktiv huv	○
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
	●/○	●/○	●/○	●/4 400	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○	●/○
	●	●	○	○	●	●	○	○	○	●	●
	●	●	●	12 500 (Paket)	8 700 (Paket)	7 100 (Paket)	●	●	3 500	4 100 (Paket)	4 900 (Paket)
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	●	●	○	3 000	3 500	7 100 (Paket)	●	○	●	●	●
	●	●	○	3 600	8 700 (Paket)	7 100 (Paket)	●	●	700	Navigation	●
	○	●	○	●	●	○	●	○	●	●	●
	★★★★★	Ej testad	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	2,7 (Max 5,0)	-	2,4 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	2,6 (Max 5,0)	2,5 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	2,4 (Max 5,0)	2,8 (Max 5,0)

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiah	VW Tiguan	Volvo XC60
	37,3	35,7	36,1	37,7	36,0	i.u	36,3	38	35,8	i.u	36,8

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiah	VW Tiguan	Volvo XC60
	0,62	0,85	1,61	0,81	0,81	0,98	1,05	1,04	0,91	0,82	0,97
	0,39	0,50	0,70	0,50	0,50	0,52	0,71	0,58	0,57	0,59	0,55
	87	133	161	132	132	121	162	153	150	153	144

	Toyota C-HR	Volvo XC40	Alfa Romeo Stelvio	Audi Q5	BMW X3	Lexus NX	Mazda CX-5	Renault Koleos	Skoda Kodiah	VW Tiguan	Volvo XC60
	3,9	2,8	2,3	3,1	2,8	3,1	3,1	3,3	3,0	3,1	3,3
	6,4	4,7	3,7	5,1	4,9	5,1	5,0	5,5	5,1	5,2	5,4
	11,6	8,6	6,3	8,9	9,0	9,1	8,7	9,9	9,3	9,2	9,3
	19,4	14,6	10,1	14,8	15,1	15,1	14,4	17,1	15,8	15,2	15,3
	35,1	24,8	15,3	24,1	25,1	26,0	23,3	29,2	26,6	25,1	24,7
	125	137	157	138	134	136	138	131	133	136	136
	13,0	9,9	6,4	9,7	10,3	10,0	9,4	11,6	10,7	10,0	9,9
	170	210	215	218	213	180	195	201	210	210	205

**DU KAN STÅ
OCH VÄNTA
PÅ MIKRON
I LUNCH-
RUMMET.**

**ELLER SÅ GÖR
DU INTE DET.**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

