

SÄRTRYCK UR VI BILÄGARE NR 11 2019

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING
Vi Bilägare
NR 11 ■ 27 AUGUSTI ■ 2019 ■ 79 KRONOR ■ 69 NOK
WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

SKODA SCALA

möter Ford Focus och Renault Megane



TEST

Ford
Focus

Renault
Megane

Skoda
Scala



GATSMART

Särtryck ur Vi Bilägare nr 11 2019



Rymliga kupéer i lättparkerade fodral. Kompakta halvkombibilar passar in överallt. Vi låter klassens senaste tillskott – nya Skoda Scala – ta sig an moderiktiga Ford Focus Active och Renault Megane som har fått en riktigt fin Mercedesmotor.

TEXT: NILS SVÄRD FOTO: SIMON HAMELIUS



1



2



3



4



5



6

1. Manuell klimatanläggning i Focus. Automatik kostar 6 500 kr medan det är standard till Megane och Scala. 2,3,4. Renault tar till fullo vara på möjligheterna med digital hastighetsmätare. Välj färg och utförande efter humör. 5. Klanderfri pedagogik i hur Skoda presenterar vilka säkerhetssystem som är aktiverade i Scala. 6. I Scala åker man gärna i baksätet. Vilsam sittposition, bekväm ryggskålning och fiffiga fikabord med dryckeshållare samt läslutning uppskattas. Önskas rumpvärmare erbjuds det för 2 900 kr. Stolsficka saknas dock.

Scala. Det är namnet på Skodas nya Golfkonkurrent. Storleksmässigt täcker den upp luckan mellan Fabia och Octavia. I praktiken avlöser den bortglömda Rapid Spaceback som aldrig rosade marknaden här i Sverige. Med namnbytet vill tjeckerna förmedla att Scala är en helt ny modell med högre ambitioner.

Det är ett tufft getingbo som nykomlingen kliver in i. Det saknas inte konkurrenskraftiga motståndare i kompaktklassen.

Ford Focus är en intressant klasskamrat som har ett extra trick i oljerocksärmen – med friluftsinspirerad terrängplast och 30 millimeter högre markfrigång flörtar Focus Active med den allt starkare suvtrenden.

Active-versionen är ett fristående utrustningspaket. Prispåslaget från grundnivån är 37 tusenlappar, från 190 000 till 227 000 kronor. Active är ett betrakta som ett strikt designtillval och ger inget av det utrustningsgodis – backkamera, tvåzons klimatanläggning, rattvärme – som ingår om man istället lagt pengarna på Titanumpaketet för 44 000.

Testbilen är utrustad med en trecylindrig enlitersmotor på 125 hk.

Renault Megane har precis begåvats med en nyutvecklad 1,3-litersmotor med fyra cylindrar som Renault/Nissan tagit fram tillsammans med Mercedes. Den efterträder den tidigare 1,2 TCe-motorn och till Megane kommer den med tre effektuttag – 115, 140 och 160.

Storsäljaren förmodas bli 140-hästarmaskinen som kommer med utrustningsnivå Zen. Listpriset på 217 000 kr är blott 9 000 kr upp från 115 hk med samma utrustning – 360 kr per hästkraft är ett fyndpris.

Testexemplaret har den sjuväxlade dubbelkopplingsautomaten som en majoritet av kunderna väljer för 16 000 kr ytterligare.

Entrébiljetten till Scala börjar på 215 400 kr för en 1,0 TSI-motor på 115 hästar. Prissättningen är en tydlig markering att Scala är på en annan nivå än föregångaren. Rapid var prissatt för att matcha småbilssegmentet och Skodahandlare släppte gladeligen iväg en Rapid med motsvarande motor för bara 155 tusenlappar.

En prishöjning på nära 40 procent är bland det mastigaste vi sett vid en generationsväxling. Ändå är prissättningen konkurrenskraftig sett till utrymmen och utrustning.

»Ingreppet verkar ha tagit småbilstekniken till gränslandet av vad den klarar av.«

Scala finns än så länge enbart det mer påkostade Style-utförandet som inkluderar LED-strålkastare, adaptiv farthållare och automatisk klimatanläggning med två zoner.

VI TAR MED testtrion på en rejäl sightseeingrunda genom Sommarsverige. Färdvägen sicksackar sig på varierade vägtyper upp genom Västmanland, Dalarna och sedermera västerut till Värmland. Det ger tid till att lära känna bilarnas karaktärer.

Som så många andra VW-produkter imponerar körsmidigheten i Scala. Det är bara hoppa in i en redbar förarmiljö och spaka iväg med en drivlina som är oklanderlig i sitt handhavande. Testexemplaret har ingen körprogramsväljare, som annars är brukligt i moderna bilar. Den behöver det inte heller. Bilen är

inställd precis som ingenjörerna själva tycker att gasrespons och styrmotstånd ska vara. Gott så.

Körlägen går emellertid att välja till, adaptivt chassi lika så men då blir man påtvingad ett uppstyvat sportchassi. Det är inget som Scala behöver.

Redan i standardutförandet går färden oväntat styligt över större ojämnheter. Testbilen är utrustad med 18-tumsfälgar, och bilen tycks inte trivas med sina stora skor.

Istället för att dela botenplatta med Octavia/Leon/Golf har Skoda fått sätta grundarkitekturen från Polo/Ibiza i sträckbänk

och dra upp småbilsunderstället till Golf-format. (Scala är faktiskt en decimeter längre än Golf.) Ingreppet verkar ha tagit småbilstekniken till gränslandet av vad den klarar av. Att sedan addera

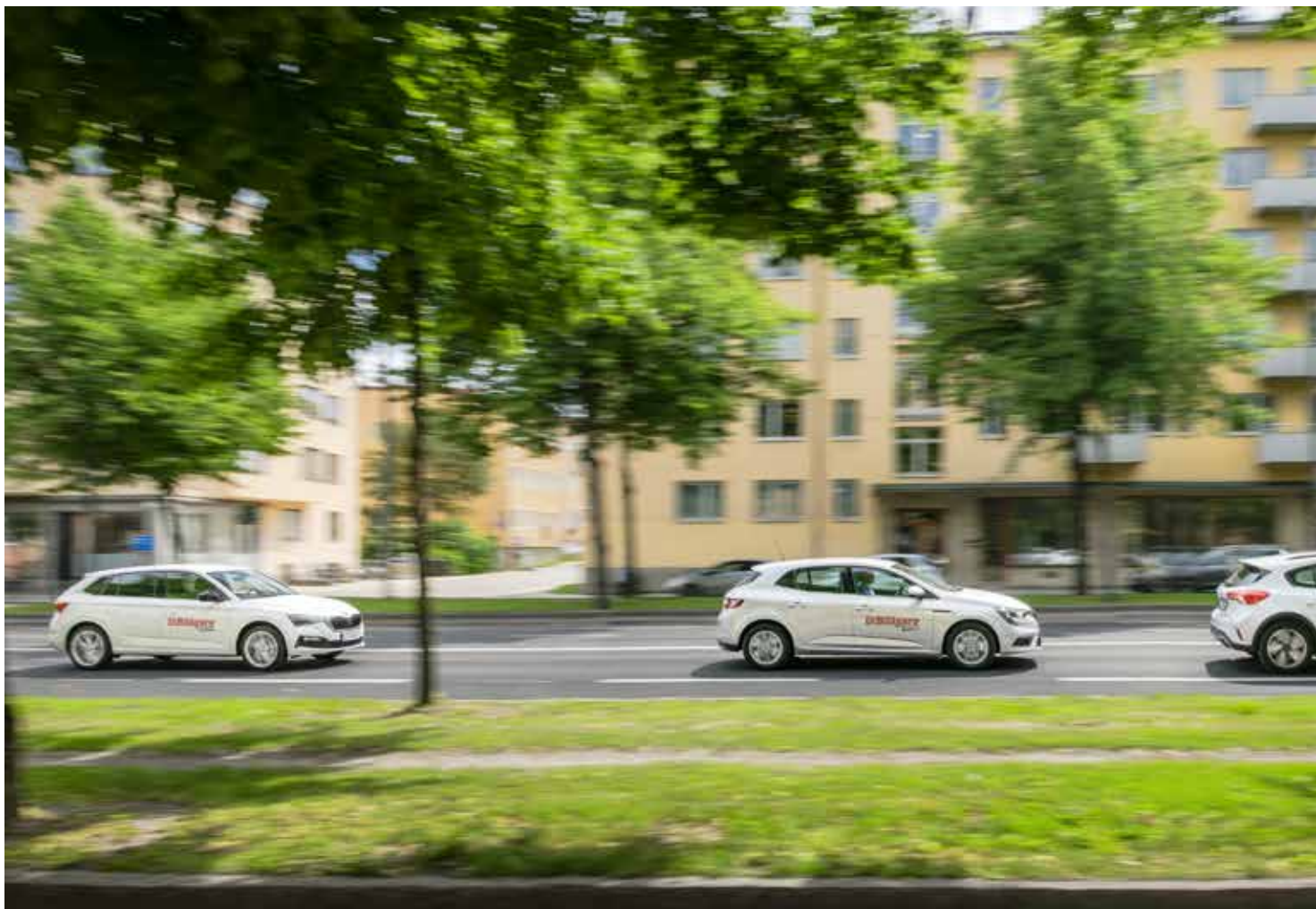
30

millimeter högre markfrigång för Focus med det terränginspirerade Active-paketet.



Tre häckar i gathörnet Svartensgatan/Fiskargatan på Söderns höjder. Meganes långa LED-slinga är alltid tänd – bra! Scala har fått "rinnande" blinkers likt dyrare Audi/VW-bilar.





mer ofjädtrad vikt i form av stora 18-tumshjul har tagit chassit utanför sin komfortzon.

På det tjälskottskadade vägnätet i norra Värmland slamrar och slår det ofint i hjulupphängningen på ett sätt som vi inte alls känner igen från andra produkter inom VW-koncernen. Det är oharmoniskt och stötigt.

Samma vägsträckor hanterar Ford Focus med bravur. Fjädringen är åt det fastare hållet, men sväljer ändå vägens onduleringar effektivt med imponerande karosskontroll.

Bekvämast sker färden i Megane. Den franska utmanaren rör sig lugnt och värdigt över guppen. Även bakvagnen är mjukt fjädrad, ett tydligt tecken på att Renault prioriterar åkkomfort högre än kurvglädje.

ALLA TRE I TRION har traditionell, halvstel bakaxel. I mer påkostade versioner kommer Focus med en multilänkaxel. Den Focus vi kör har istället begåvats med fjädringsteknik från sportiga Fiesta ST. Under namnet Force Vectoring Spring Technology har bakfjädrarna

en utformning som även leder sidokrafterna in i den vertikala fjädringsrörelsen. På svenska betyder det att även när man kör som en biltjuv på bucklig väg bibehåller Focus sitt säkra beteende.

Alla tre får godkänt i undanmanöverproven. Långsammast går Megane som kräver en del övertalning innan den byter riktning och understyr flegmatiskt mellan vägkonerna. Skoda har hög greppnivå och styr enkelt genom kurvkombinationen utan att protester. Bäst går Focus som kvickt och alert hjälper föraren att svänga förbi hindren, påhejat av ett diskret arbetande ESP-system.

PÅ YTAN ÄR DET inga stora skillnader testbilarna emellan. Scala är snäppet smalare än de övriga två med några centimeter kortare hjulbas. Ändå är det Skodan som imponerar invändigt.

I Megane är det trångt för både fötter och ben i baksätet. Skillnaden till Focus och Scala är stor. De ger båda gott om plats att sträcka ut benen. Ford har dock en trist och simpel sittydyna bak, medan Skoda bjuder på skön skälning och rejält lårstöd.

Trots det generösa baksätet har Skoda lyckats trola fram ett bagage som är rymligast i gänget. Scala har nära på klass-

ledande innerutrymmen, småbilstekniken till trots.

MATERIALVALEN i Skoda är torftigare än brukligt från VW-koncernen i den här storleksklassen. Men inte heller Ford Focus eller Renault Megane har några premiumambitioner. Vad gäller den upplevda kvalitetskänslan är det i stort sett jämnt skägg i testtrion.

I Renault hittar vi ändå en hel del storbilskomfort. Vi har redan nämnt den mjukt avstämda fjädringen som gör Megane till en avslappnad långfärdskamrat. Den nya 1,3-litersmotorn arbetar förtjänstfullt utan att göra något väsen av sig. Motorbytet ger en enorm skillnad i vitalitet. Nu finns den bottenstyrka som gamla 1,2:an saknade.

Renault har även passat på att förfinas EDC-lådan som jobbar med mer finess än tidigare. Dock kan den fortfarande tveka ibland vid hetsigare stadskörning och agera osmidig vid tajta parkeringsövningar.

Skodas 1,0 TSI är en av de mest vibrationsfria trecylindriga motorerna och levererar

ÄGARNAS TYCKER

Skoda kom totalt på 11:e, Ford på 12:e och Renault på 17:e plats bland 23 märken vid AutolIndex 2019 där privata bilägare tycker till om sitt bilinnehav.

I bilenkäten, kvalitet/egenskaper, rankades Skoda som 12:e, Ford 13:e och Renault som 21:a märke.



Lojalitetsenkäten gav Skoda 11:e, Ford 13:e och Renault 21:a plats. Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 10:e plats för Renault, 11:e plats för Skoda och 13:e för Ford. I verkstadsenkäten kom Ford på 7:e plats, Renault på 8:e och Skoda på 9:e plats.

Undersökningen genomfördes januari–mars 2019 och gäller årsmodellerna 2012–2018.



På led uppför Ringvägen. Trots att Scala baserar sig på en småbilsarkitektur är alla tre lika långa – cirka 4,4 meter.

»I Renault hittar vi ändå en hel del storbils-komfort.«

kraften i det varvtalsregister man kör mest till vardags. Av naturliga skäl arbetar den inte lika avslappnat som den starkare Renaultsnurran, men kraften räcker till.

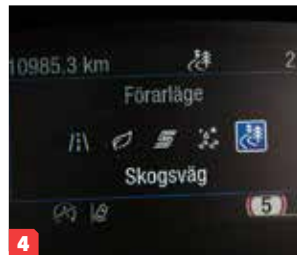
Fords trecylindriga motor har den besynnerliga egenskapen att den kan stänga av en cylinder och arbeta med blott två cylindrar för att spara soppa. I tvåcylindrerläget uppstår ett säregat motorljud som ackompanjeras av påtagliga vibrationer, vilket stör den i övriga fina körharmonin.

Det hade man kunnat haft överseende med om det blev en belöning vid bränslepumpen. Men Focus är törstigare i vår förbrukningsmätning än automatväxlade Megane med



FORD FOCUS ACTIVE 1,0 ECOBOOST 125

GRUNDPRIIS:	227 500 kr
MILKOSTNAD:	33,23 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Tydliga mätartavlor men plött-rig färd dator.
2. Focus gör sig bäst med manu-ell låda. Den är lättarbetad och har en distinkt känsla. Automat-lådan har i tidigare tester varit en ryckig och bökgig historia.
3. Bred sittdyna och Active-ver-sionen har en annan klädsel med stiliserat A på ryggstödet.
4. Active har två extra körpro-gram jämfört med vanliga Focus – Halt och Skogsväg – utöver Normal, Eco och Sport. I Eco-läget går bilen oftare ned i två-cylindrigt läge, med vibrationer som negativ följd effekt.



RENAULT MEGANE 1,3 TCE 140 EDC ZEN

GRUNDPRIIS:	233 900 kr
MILKOSTNAD:	36,03 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. En centrerad digital skärm dominerar instrumentklustret och kan visas i flera olika färger och utföranden. Liten, svåravläst färd dator.
2. Automatlådan är en dubbel-kopplingslåda med våtlameller och sju växlar, kallad EDC. Den har fintrimmats och arbetar smidigare än tidigare, dock lite avig vid parkeringsmanövrar och tvekar ibland vid stadskörning.
3. Sköna stolar med bra skälning. Vissa förare klagade på kort dyna.
4. Eco-knappen ändrar gaspeda-lens utväxling och sänker effek-ten på klimatanläggningen.



SKODA SCALA 1,0 TSI 115 STYLE

GRUNDPRIIS:	215 400 kr
MILKOSTNAD:	31,84 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Humorbefriad instrumentering utan effektsökeri. Äntligen har Skoda svart botten under siff-rorna, inte grå som tidigare.
2. Den sexväxlade manuella lå-dan är föredömligt enkel att an-vända. Notera handbromsspaken i bildens nederkant. Scala har en riktig krycka att dra i istället för en knapp till p-bromsen.
3. Relativt hård stoppning, men utformningen på standardstolen passade alla testchaufförer.
4. En praktisk papperskorg till dörrfickan med lock och med utbytbara påsar kostar 160 kr.



FORD

Förarergonomi är inte Fords starkaste sida. Många små knappar och symboler leker kurragömma medan man kör.



RENAULT

Avskalad och lättöverskådlig mittkonsol. Vanlig handbroms, elektrisk p-broms kommer i högre utrustningsalternativ.



SKODA

Tydlig förarmiljö där majoriteten av funktionerna är samlade i pekskärmen. Övriga knappar är väl tilltagna och förtjänstfullt grupperade.



Focus har det längsta axelavståndet. Det har främst kommit baksätet tillgodo. Bagaget har kortast lastgolv i trion och den flacka bakrutan stjäl plats när man lastar på höjden.



Megane har både bred öppning och ovanligt gott om plats mellan hjulhusen. Hög lasttröskel gör det fina stuvutrymmet svåråtkomligt.



Nio cm lägre lasttröskel än Megane och där väntar ett plant lastgolv. Skönt för ryggen. Scala har det klart rymligaste bagageutrymmet, dock smalt. Plus för praktiskt lastnät under hatthyllan.

mer effekt och ständigt arbetande fyra cylindrar. Vi noterar 6,2 och 6,1 l/100 km för Focus respektive Megane. Snålast går Scala med 5,8 l/100 km.

EKONOMIRONDEN går till Skoda. Inköpspriset och värde-minskningen är de starkast bidragande orsakerna. Men det är inga stora skillnader. Ford Focus Active kostar drygt 2 000 kr mer per år enligt våra kalkyler.

Mest resurser kräver Megane som spås det tyngsta värdefallet. Att testbilen har automatlåda drar upp inköpspriset en smula, men EDC-lådan bedöms ha bättre andrahandsvärde än själva bilen. Medan Megane tappar 54 procent av sitt värde på tre år/6 000 mil, spås transmissionsvalet förlora bara 33 procent av merkostnaden.

Den som har en fäbless för extrautrustning bör hålla fingrarna borta från Megane. Medan

adaptiv farthållare är standard i både Focus och Scala kostar det 31 000 kr extra till Megane! Det, och många andra funktioner, är tillval från en högre utrustningsnivå. En trubbig prispolitik som är svår att förstå.

Megane saknar också en acceptabel säkerhetsutrustning som standard. En relativt talanglös automatisk nödbroms är tillval. Hur kan Renault, som en gång i tiden först med fem stjärnor i Euro NCAP, missa på den punkten?

I TIDER DÅ sportmodet är rådande trend, vare sig det handlar om stora 18-tumshjul eller träningstajts på shoppingrundan, uppskattar vi att Renault vågar låta Megane vara inriktad på komfort. Bäst trivs Megane TCe 140 när den får sträcka ut på landsvägen. Men för att vara en komfortfokuserad vagn saknar vi bättre bul-

»Några direkta förtjänster med Active-paketet kunde vi inte hitta.«

lerdämpning. Dessutom är den efter konkurrenterna på en rad viktiga punkter. Trångt baksäte, torftig utrustningspolitik och avsaknaden av modern säkerhetsteknik ger en tredje plats.

”Lämna vardagen”, uppmanar broschyrmaterialet till Focus Active. Visst har Fords i fritidsutstyrsel spännande design, men några direkta förtjänster med Active-paketet kunde vi inte hitta. Snarare blev den redan relativt strama Focus-fjädringen ännu stummare för att motverka mer karosskräng med uppflyttad tyngdpunkt.

Vi gillar alltså Focus utrymmen, utrustningsmöjligheter och körupplevelse. Men

Active adderar inget objektivt mervärde, bara subjektivt.

Skoda Scalas starkaste sida är att den omfamnar vardagen istället för att fly ifrån den.

Vi föredrar lastnät under hatthyllan, fikabord i baksätet, paraply i förardörren mer än hasplåt i plast, svarta paneler runt hjulhusen och stolar med ”unik Active-klädsel”.

Scala är inte fri från fläckar, men håll fingrarna borta från utrustningslistans 18-tumsfälgar så lindras förmodligen de allvarligaste anmärkningarna.

Helheten övertygar tillräckligt mycket för att vi ska kora den tjekiska debutanten till testsegrare. ☹

>>>



Särtryck ur Vi Bilägare nr 11 2019

MEDIEFUNKTIONER

	Ford	Renault	Skoda
Systemets namn	SYNC 2,5	R-Link 2	Bolero
Pris	std	std	std
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	Pek/scroll	pek	pek/scroll
Skärmstorlek, tum	8,0	7,0	8,0
Max ant. bluetooth-enheter i systemet	8	6	10
Max antal aktiva samtidigt	3	2	2
Röststyrning	10 500 kr (pkt)	ja	11 500 kr (pkt)
Rattmanövrering	ja	nej	ja
Plats för minneskort	nej	nej	nej
Telefonspeglings	ja	ja	ja
DAB-radio	1000 kr	std	1000 kr
SMS	ja	via tel.spegl.	via tel.spegl.
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/ja	ja/ja/ja	ja/ja*/nej
Navigator	10 500 kr (pkt)	std	11 500 kr

*USB C-port, ej traditionell USB.

KOMMENTAR: Megane i ZEN-utförande har det mesta i mediaväg som standard. I det dyrare Bose-utförandet växer skärmen till en stående 8,7-tums-skärm, men funktionerna förblir de samma utöver bättre högtalare. Scala har en större 9-tumsskärm som tillval. Ford erbjuder 8-tumsskärm oavsett mediatillval.

»Menysystemet hängde sig flera gånger under testperioden.«

UTRUSTNING

	Ford	Renault	Skoda
Aktiv farthållare	ja	31 900 kr (1)	ja
Autobroms	ja	4 900 kr	ja
Automatlåda	17 000 kr	ja (16 000 kr)	14 500 kr
Automatisk p-hjäl	8 000 kr	31 900 kr (1)	5 900 kr
Backkamera	2 800 kr	25 000 kr (2)	2 800 kr
Backstartshjäl	ja	ja	ja
Eljusterbart förarsäte	10 100 kr	–	5 900 kr
Elmanövrerad baklucka	–	–	3 500 kr
Fabriksmonterat drag	6 900 kr	–	7 900 kr
Fabriksmonterat larm	3 000 kr	–	–
Farthållare	ja	ja	ja
Färddator	ja	ja	ja
Klimatanläggning	6 500 kr	ja	ja
Kollisionsvarnare	ja	4 900 kr	ja
LED-strålkastare	9 000 kr	25 000 kr (2)	ja
Läderklädsel	10 100 kr	25 000 kr (2+3)	7 900 kr (3)
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metalliclack	5 900 kr	6 500 kr	6 500 kr
Nyckelfritt centrallås	6 500 kr	1 900 kr	1 900 kr
Panoramaglastak	11 000 kr	34 900 kr (1)	9 900 kr
P-sensorer fr/b	pkt 10 500 kr	5 500 kr/ja	2 600 kr/ja
Rattvärme	1 500 kr	25 000 kr (2)	1 300 kr
Reservhjul	700 kr	1 500 kr	1 200 kr
Strålkastarspolare	ja	ja	ja
Ställbara stötdämpare	– (4)	–	6 500 kr (5)
Stopp/startsystem	ja	ja	ja
Trådlös mobilladdning	750 kr	–	ja
Uppvärm t baksäte	–	–	2 900 kr

(1) Bose + tillval. (2) Bose-nivå. (3) Delläder. (4) Endast 1,5T eller 2,0 TDCI.

(5) Kräver sportchassi.

Kommentar: Att Megane är äldst i gänget märks på den relativt skrala tillvalslistan. Focus och Scala kan ståta med ovanligt omfattande utrustningsmöjligheter.



FORD

Pekskärm på åtta tum med tydlig grafik och rejält tilltagen tryckytta på "knapparna". Lite långsam i reaktionerna men lättanvänt gränssnitt.



RENAULT

I ZEN (grundnivå för TCe 140) ingår navigator. Större skärm i stående format är tillval. Små skärmmknappar vilket gör det svårt att trycka rätt i fart.



SKODA

Krispig upplösning. Fysiska vred i grundnivån, med niotumsskärm byts de ut till krångliga pekknappar istället. Menysystemet hängde sig flera gånger under testperioden.

EKONOMI

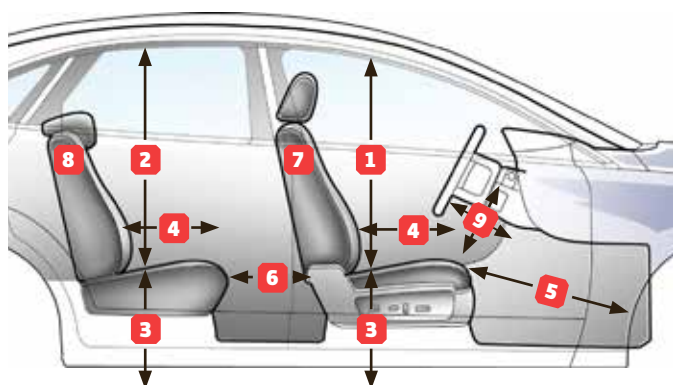
	Ford	Renault	Skoda
Grundpris testad version, kr	227 500	233 900	215 400
Testbilens pris, kr	237 750	247 800	247 300
Förmånsvärde, kr/år	33 338	37 781	35 530
Värdeminskning, kr/% (1)	113 393/50	126 802/54	107 594/50
Bränslekostnad, dekl./test, kr/år	17 936/18 848	19 456/18 544	17 328/17 632
Årskatt, kr/efter tre år	1 098/360	2 820/668	1 836/404
Försäkring, kr/år (2)	4 224	4 764	4 296
Servicekostnad, kr (3)	10 430	7 217	6 550
Serviceintervall, mil/år	3 000/2	3 000/1	1 500*/1
Garantier, år (4)	5/3/12/mob**	5/2/12/5	3/3/12/mob**
Milökostnad, kr (5)	33,23	36,03	31,84

KOMMENTAR: (1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/vägassistans. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. EU-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10 000 kr för löpande underhåll. *3000 mil första service, därefter 1500 mil. **Förnyas vid originalet.

RESERVDELAR

	Ford	Renault	Skoda
Strålkastare, kr	3 313	5 577	5 717
Bakljus, kr	2 337	3 054	3 420
Bromsbelägg fram, kr	1 086	953	907
Bromsskivor fram, kr	1 930	2 628	1 870
Fälg, kr	2 301	2 089	2 614
Komplett koppling, kr	2 644	aut	4 890
Avgassystem utan kat., kr	8 225	9 090	5 120
Katalysator, kr	6 543	10 622	11 620
Arb.kostnad koppling, kr	8 225	aut	6 000
Arb.kostnad avgassystem, kr	2 056	3 701	1 400
Kamremsbyte, kr	kedja	kedja	7 600
Bytesintervall, mil/år	–	–	24 000/–
Totalt, kr	38 660	37 714	51 158

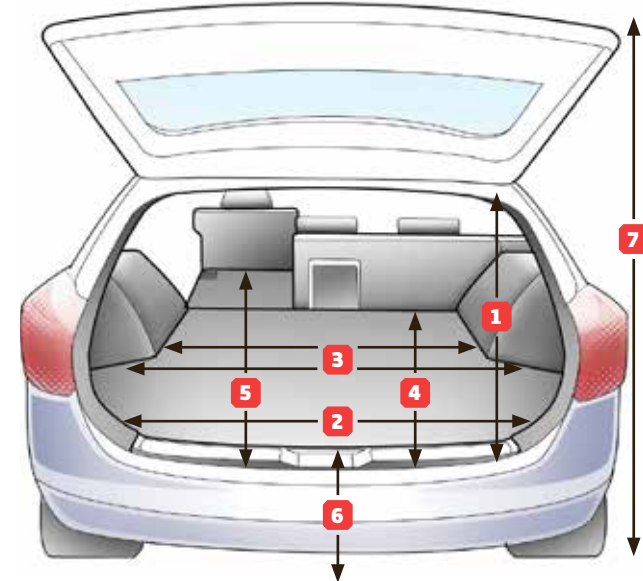
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Ford	Renault	Skoda
1. Takhöjd fram	93–101	92–101	96–102
2. Takhöjd bak	93	93	96
3. Sitt höjd fram/bak	45–51/50	45–51/50	44–50/46
4. Sittdynans längd fram/bak	51/48	52/48	51/48
5. Benutrymme fram	41–65	42–66	39–64
6. Benutrymme bak	15–40	6–30	10–36
7. Kupébredd fram	142	142	138
8. Kupébredd bak	137	139	134
9. Skjutmån ratt längd/höjd	5/4	5/4	5/5

KOMMENTAR: Scala har smal kupé men erbjuder det bästa baksätet med bra lårstöd och skön skålning av ryggstödet. Klaffbordet stjäl dock knäutrymme. Baksätet i Focus är snäppet rymligare men har sämre sittkomfort. Renault är trängst med begränsat ben- och fotutrymme. Plus för god sikt.

LASTMÅTT



Mått, cm	Ford	Renault	Skoda
1. Höjd i lastöppning	74	66	68
2. Bredd i lastöppning	103	111	97
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	102/117	111/135	99/127
4. Lastgolv uppfällt baksäte	76	78	84
5. Lastgolv nedfällt baksäte	138	137	148
6. Höjd till lasttröskel	72	76	67
7. Höjd under baklucka	186	182	190
Antal läskbackar uppf/ nedf baksäte	9/27	11/25	12/29
Bagagevolym VDA, liter	375–1354	384–1247	467–1410

KOMMENTAR: Trots liknande yttermått har Scala ett tydligt lastövertag, både gällande nominella VDA-liter och när vi lastar drickabackar. Focus har 8 cm kortare lastgolv och sväljer tre backar färre än Skoda. Renault Megane har brett bagageutrymme mellan hjulhusen som ger ett lättlastat bagage.



Bara **SKODA** kan erbjuda Isofix-fäste fram – dessutom standard.



Pilligt barnlås på **FORD**. Elstyrda från förarplats kostar 2000 kr.

BARN I BIL

	Ford	Renault	Skoda
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ytterplatser	ytterplatser	ytterplatser
Barnstolsöglor fr/b	nej/nej	nej/nej	nej/nej
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	2000 kr	nej	nej
Får liggvagn plats, längd/bredd?	nej/ja	nej/ja	nej/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	nej/ja	nej/ja	ja/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej
Urkopplingsbar krockkudde	nyckel	nyckel	nyckel
ViB:s barnbetyg	★★★	★★	★★★

KOMMENTAR: Gott om plats för bakåtvänd bilbarnstol i baksätet i Skoda, som dessutom har Isofixfäste fram som standard. Även Ford Focus rymliga baksäte kan husera bakåtvända bilbarnstolar bakom en normallång förare. Det är svårare i Megane vars baksäte är trängst. Elektriska barnlås erbjuds bara till Ford.

KROCKTEST

	Ford	Renault	Skoda
Vuxenskydd	85 %	88 %	97 %
Barnsäkerhet	87 %	87 %	87 %
Fotgängarskydd	72 %	71 %	81 %
Förarstödsystem	75 %	71 %	76 %
Pisksnärtskydd, fram/bak	tveksamt/bra	bra/bra	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	std	4900 kr	std
Betyg AEB city/landsväg	bra/bra	ej testad	bra/bra
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★

KOMMENTAR: Scala imponerar med ett av de högsta betygen hittills i Euro NCAP. Megane är testad i ett äldre, snällare Euro NCAP-prov år 2015. Renaults nödbroms är bara tillval och fungerar endast över 30 km/tim. Den klarar inte heller fotgängare eller tvåhjulningar. Fords nödbromssystem tvärnitar för bilar, gångtrafikanter och cyklister. Dessutom bromsar det för korsande trafik när man backar ut med skymd sikt.

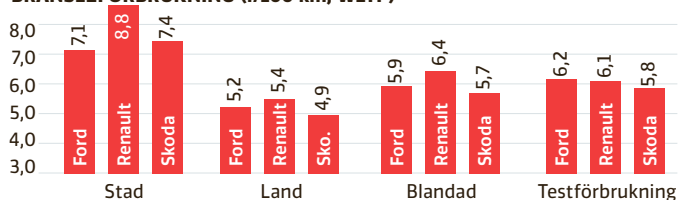
MÅTT & VIKT

	Ford	Renault	Skoda
Längd, cm	440	436	436
Bredd, cm	184	181	179
Höjd, cm	152	145	147
Axelavstånd, cm	270	267	265
Spårvidd fr/b, cm	158/158	157/158	152/150
Markfrigång, cm	16,3	14,5	14,9
Tjänstevikt, kg	1373	1382	1293
Maxlast, kg	482	457	464
Taklast, kg	75	80	75
Släpvikt/B-kort, kg	1100/1100	1650/1650	1200/1200

»»

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



MILJÖ

	Ford	Renault	Skoda
Bränsletank, l	52	50	50
CO ₂ , g/km	104	125	113
NOx labb/i trafik	14,9/126	31,6/126	27,8/126

KOMMENTAR: Focus kräver försiktig högerfot – förbrukningen stiger snabbast i trion när farten ökar. Den är också törstigast under testmätningen trots att Megane har både automat och fler hästar. Skoda är snålast, både enligt WLTP-körcykeln och i verkligheten.

ACCELERATION

	Ford	Renault	Skoda
0–100 km/tim	10,5 s – 182 m	8,4 s – 102 m	10,2 s – 174 m
0–400 m	17,3 s – 133 km/tim	16,3 s – 142 km/tim	17,3 s – 133 km/tim

SEGDRAGNING 70–110 KM/TIM

	Ford	Renault	Skoda
3:ans växel/kickdown	6,8 s – 172 m	5,2 s – 80 m	6,5 s – 164 m
4:an	8,9 s – 224 m	aut	8,5 s – 212 m
5:an	11,6 s – 290 m	aut	10,9 s – 273 m
6:an	14,7 s – 371 m	aut	16,0 s – 400 m

KOMMENTAR: Renault är kvickast i trion. Megane har förvisso flest pållar i stallet men den nya fyrcylindriga maskinen imponerar med både fin bottenstyrka och skaplig varvillighet. Trots lägst effekt är Scala rappare än Focus, dock kan VW:s trecylindersmaskin sakna kraft på låga varvtal.

BROMSAR

	Ford	Renault	Skoda
100–0 km/tim	35,8	39,0	36,9

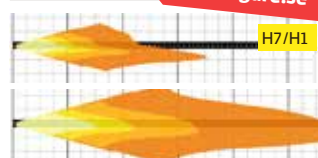
KOMMENTAR: Bra bett i Ford-bromsarna! Skoda får också väl godkänt. Längre stoppsträcka för Renault som dessutom tappade prestanda vid upprepade bromsprov.

KUPÉBULLER dB(A)

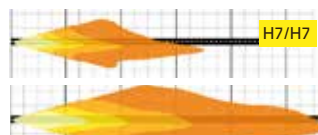
	Ford	Renault	Skoda
50 km/tim (fin/grov asfalt)	59/67	60/68	61/68
70 km/tim	62/68	62/70	64/71
90 km/tim	65/71	65/72	67/73
110 km/tim	67/73	68/74	69/75

KOMMENTAR: I lägre hastigheter upplevs Renault som tystast att färdas i. Tacka den lina motorgången för det. I högre hastigheter och på grov asfalt har Ford lyckats bäst med dämpningen av vägbullret, men skillnaden till Megane är liten. Skoda är klart bullrigast med påtagligt vägljud på grov väg.

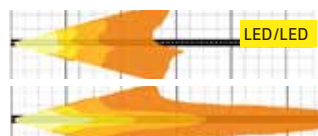
LJUSTEST

Fler ljustester på viblagare.se

	Halvljus	Helljus
Längd, m	99	168
Bredd, m	26	16
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja.		



	Halvljus	Helljus
Längd, m	101	164
Bredd, m	26	12
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja.		



	Halvljus	Helljus
Längd, m	91	177
Bredd, m	27	12
Betyg	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja.		

KOMMENTAR: Likvärdig räckvidd och samma betyg trots att Skoda har LED, övriga halogen. Tyvärr ger Skodas LED-alternativ främst bättre ljustemperatur, inte längre sken. Alla har godkänt halvljus där Renaults projektlins till H7-lampan lyser längst, Skodas LED-sken är bredast. Helljuset får underkänt i alla tre med kort räckvidd.

	Halvljus	Helljus
Längd, m	99	186
Bredd, m	25	18

MODELLFAKTA



FORD FOCUS ACTIVE 1,0 ECOBOOST 125

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

MOTOR: Trecylindrig direktinsprutad bensinturbo med cylinderavstängning. Cy lindervolym 999 cm³. Borrning/slaglängd 71,9 x 82,0 mm. Kompression 10,5:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: 125 hk (92 kW) vid 6000 v/min. Max vridmoment 170 Nm vid 1400–4500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift, sexväxlad manuell låda. Attaväxlad automat tillval. Varvtal vid 110 km/tim 2400 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningsdämpare. Fram MacPherson fjäderben, bak halvstel torsionsaxel.

HJUL: Fälgbredd 7 tum. Däck 215/55 R 17.

STYRNING: Kuggstäng med elservo. Vändcirkel 11,0 m. Rattvarv 2,5.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 200 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 10,0 s (fabrikssuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin 1,0T 100–125 hk, 1,5T 150–182 hk, ST 2,3T 280 hk. Diesel Vignale 2,0 TDCI 150 hk, ST 2,0 TDCI 190 hk.

»Det är lätt att tycka om Ford Focus.«

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Ford

► Karossen är av stålplåt där dörrar, huv och baklucka är dåligt tätade i hörnen (bild 1) och bara dörrarna har invändig vaxbehandling. Underredet täcks delvis av sköldar i filtmateriäl. Vissa av balkarna har bra invändig behandling, men inte alla. De flesta skarvar under bilen är otätade och de nedåtvända tröskellådsskarvarna har bristfällig tätning. Dåligt slitskydd på de delar av underredet som inte täcks av sköldar.

Men den största rostfällan är det vätskesugande ljudisoleringsmaterial som monterats innanför de främre innerskärmar. Ford har dessutom fuktsamlade isoleringskuddar framför främrdörrarna.

Renault

► Fjärde generationen Renault Megane har framskärmar och baklucka av plast (bild 2). Resten av karossen är av stålplåt där både dörrar och huv har väl utförd vaxbehandling invändigt. Även i balkarna i bilens underrede hittar vi bra invändig vaxbehandling. Dessutom är tröskellådornas skarvar vända inåt, bort från hjulsprutet. Bra!

Renault brukar kamma hem full pott i våra rostskyddsprognoser men Megane når inte riktigt hela vägen. Brister i limningarna i huv och dörrar drar ned betyget ett snäpp till en fyra. Det är dock klart bättre än de övriga två testkombattanterna.

Skoda

► Scala har en relativt simpel konstruktion men den är väl utförd. Som vi tidigare noterat är Skoda snäppet noggrannare med invändig vaxbehandling än bilarna från Volkswagen. Kaross och underdel med chassi och avgassystem är i vanlig stålplåt. Inga plastlister på dörrar där smuts kan leta sig in. Dörrar, huv och baklucka har bra tätning av hörn och skarvar (bild 3). Huvn saknar dock invändig behandling. Bra utformade skärmanter som också skyddar karossen.

Undertill finns gott om slitskydd på utsatta delar. Balkar och skarvar är väl tätade och har välgjord vaxbehandling invändigt. Totalt blir det en stark 3:a i betyg.



ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI:

Betyg:

12 år

●●●●●



RENAULT MEGANE 1,3 TCE 140 EDC ZEN

TILLVERKNINGSLAND: Spanien.

MOTOR: Fyrcylindrig direktinsprutad bensinturbo. Cylindervolym 1332 cm³. Borrning/slaglängd 72,2 x 82,2 mm. Kompression 10,3:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: 140 hk (103 kW) vid 5 000 v/min. Max vridmoment 240 Nm vid 1600–3500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift, sjuväxlad dubbelkopplingsautomat (sexväxlad manuell standard). Varvtal vid 110 km/tim 2200 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak halvstel torsionsaxel.

HJUL: Fälgbredd 6,5 tum. Däck 205/55 R 16.

STYRNING: Kuggstång med elservo. Vändcirkel 11,2 m. Rattarv 2,9.

BROMSAR: Skivor, ventilerade fram. Mekanisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 201 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 9,9 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin 1,3 TCE med 115, 140 eller 160 hk. Diesel 1,5 Blue dCi 115 hk.



SKODA SCALA 1,0 TSI 115 STYLE

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR: Tre cylindrig direktinsprutad bensinturbo. Cylindervolym 999 cm³. Borrning/slaglängd 74,5 x 76,4 mm. Kompression 10,5:1.

EFFEKT/VRIDMOMENT: 115 hk (85 kW) vid 5 000–5500 v/min. Max vridmoment 200 Nm vid 2000–3500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Framhjulsdrift, sexväxlad manuell låda. Sjuväxlad dubbelkopplingsautomat tillval. Varvtal vid 110 km/tim 2400 v/min.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak halvstel torsionsaxel.

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 205/45 R18. Original 205/55 R 16 på 6 tum bred fälg.

STYRNING: Kuggstång med elservo. Vändcirkel 10,9 m. Rattarv 2,8.

BROMSAR: Ventilerade skivor fram, trummor bak. Mekanisk p-broms.

PRESTANDA: Toppfart 201 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 9,2 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Bensin 1,5 TSI 150 hk.



FOTO: ANDERS HELGESSON



1. Med sitt kalasfina chassi rinner Focus lätt och smidigt genom undanmanövrer. **2.** Skodas paraply finns nu där det gör mest nytta – i förardörren. **3.** Under plastlocket ser den inte mycket ut för världen, men Renaults nya 1,3-litersmaskin går inte av för hackor. Stark, tyst och kultiverad gångkultur.

VI TYCKER

**Vi Bilägare
TESTVINNARE**



Skalfördelar

1 När Octavia börjar växa ur Golfklassen och in i mellanklassen har Skoda trollat fram en ny kompetent arvtagare i kompaktsegmentet. Trots att **SKODA** Scala delvis baserar sig på småbilsteknik erbjuder den klassledande innerutrymmen. Att Scala därtill har en kalasfin drivlina, hög säkerhet och är billigast att både köpa och äga gör att vägskaalen tippar över till Skodas favör. Det är inte den mest övertygade produkten från Volkswagen-koncernen, men invändningarna är inte allvarliga, utan som helhet bjuder Scala på en aptitlig förpackning. Scendebuten sker med en hedrande testvinst.



2 Det är lätt att tycka om **FORD** Focus med klassledande köregenskaper, rymlig kupé, hög säkerhetsutrustning och teknikklusta (för den som har råd att kryssa fritt). Men motorn behöver förfinas och prisbilden är för hög för att det ska räcka till testseger denna gång.



3 Nytt hjärta ger **RENAULT** Megane nyfunnen livskraft. Här finns en behaglig reskamrat för den som prioriterar åkkomfort. Men vänta på det facelift som stundar runt hörnet. Då kanske Megane får den moderna säkerhetsutrustning som saknas idag.

KOMMENTAR:

Scala är infernaliskt förnuftig. Trevligt smidigt att köra, rimlig ljudnivå, pigg motor, rymlig skuff och till det testets bekvämate baksäte, men någon riktig lockelse finns inte. Jag gillar komforten i Megane, är avspänd långpendling huvuduppgiften är den på många vis det givna valet. Men med hem följer Focus Active. Ljudkomforten är behaglig, fjädringskontrollen en klass bättre än konkurrenterna och dessutom är den kul att köra. Och visst ser den riktigt tuff ut?



**Anders Helgesson,
testförelse.**

KOMMENTAR:

Med 1,3 TCE har Megane äntligen fått något att skryta över, resten av bilen känns dock daterad. Scala är inte koncernens bästa bil, men den är verkligen lätt att leva med. Själv föredrar jag Focus fina chassissättning och körupplevelse. Den bråkiga motorkaraktären kan jag leva med. Dessutom är Active-utförandet attraktivt. Design är alltid en individuell smaksak, en traditionell Titanium är egentligen ett bättre val, ändå tar jag en Active.



**Nils Svärd,
testledare.**



FÖLJ DIN INRE GPS.

Vad får en 23-åring att lämna sin trygga vardag i Sundsvall för att cykla jorden runt? Om du frågar Fredrika Ek handlar det främst om en gränslös nyfikenhet på världen och andra människor. Och en vilja att upptäcka allt. Nya KODIAQ är en banbrytande sjusitsig SUV med avancerad fyrhjulsdrift och generös utrustning även i standardutförande. En bil som kan ta dig precis dit du vill, vart din inre kompass än pekar.

Läs mer om KODIAQ och Fredrika Eks resa på skoda.se

ŠKODA KODIAQ Adventure Edition TDI 190 DSG 4x4

Bränsleförbrukning blandad körning från 7,2/100 km, CO₂-utsläpp 188 g/km (NEDC 152 g/km).
Extrautrustning kan påverka förbrukning och CO₂ WLTP. Bilen på bilden kan vara extrautrustad.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



EN EGEN VÄG

PROVA NÅGOT NYTT. NYA ŠKODA SCALA.

Upptäck mer av livet med nya SCALA. Utrustad med den senaste säkerhetstekniken och gott om utrymme för äventyr. SCALA är dessutom en testvinnare, för både funktion och design. Välkommen in och provkör!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA SCALA Style TSI 115

Bränsleförbrukning blandad körning från 5,7/100 km, CO₂-utsläpp 130 g/km (NEDC 113 g/km)*
Miljöklass EU6. *Extrautrustning kan påverka förbrukning och CO₂ WLTP. Erbjudandet kan inte kombineras med andra rabatter och avtal. Bilen på bilden kan vara extrautrustad.

skoda.se