



TRAFIK

**Så kör du
i rondellen**



9 BÄRBARA
HÖGTALARE

TEST

SVERIGES STÖRSTA BILTIDNING

Vi Bilägare

NR 8 ■ 22 MAJ ■ 2024 ■ 79 KRONOR ■ 99 NOK

WWW.VIBILAGARE.SE

TEST

VÄRT ATT BETALA MER?

BEGAGNAT

5

ELBILAR

● Dacia Sandero ● Lexus LBX ● Skoda Kamiq



✓ **Vi Bilägare**
AUTO
INDEX 2024

**Märket med
Sveriges mest
nöjda bilägare**

**SÄRTRYCK UR
VI BILÄGARE NR 8/2024**

SPARA, SLÖSA



Tre små och "högbenta" bilar som är jämförbara i allt utom pris och status. Ska man välja billiga Dacia, lyxiga Lexus eller är Skoda den gyllene medelvägen?

TEXT: TOMMY WAHLSTRÖM FOTO: GLENN LINDBERG

& SVENSSON





Rött, gult eller grönt?
Färgerna må skifta men
bilarnas grundläggande
karaktär är rätt lika.



1. Inga parkeringsskador här! Den som misslyckas trots Lexus suveräna kamerasystem borde inte köra bil över huvud taget. **2.** Skodas rattknappar är lätta att sköta. **3.** Framför ratten i Lexus sitter det allestädes vakande ögat. Ve den förare som tittar för länge åt något annat håll än rakt fram! **4.** Dacias integrerade lastbågar är suveräna och eliminerar risken att takräcket ligger i garaget den dag du hittar den perfekta totempålen på loppis. **5.** Baksätet är överlägset bäst i Skoda. Här kan fullvuxna utan problem sitta "bakom sig själva". Mittplatsen blir dock trång och kardantunneln stjälar plats.

Få skulle komma på tanken att jämföra en rumänsk lågprisbil från Dacia med en japansk lyxvagn från Lexus men bara 14 centimeter i längd skiljer testbilarna åt. Vi tycker det är ett intressant experiment att se vad dessa moderna, lätt förhöjda småbilar levererar om vi för ett ögonblick struntar i vad grannen ska tycka och bortser från det där med status. Ytterligheterna möter klassens mästare, den flerfaldiga testvinnaren Skoda.

Men är det inte stolligt att jämföra bilar med så olika pris-lappar? Man kan ju nästan få två Dacia till samma pris som en Lexus? Sanningen är att skillnaden inte blir så stor som man kan tro.

Dacia har betydligt lägre värdeinsknning och kan även skryta med lägst servicekostnader. Men bensinförbrukningen är testets högsta och fordonsskatten mer än dubbelt så hög under de tre första åren som för Lexus. I vår kalkyl kostar det i slutändan cirka 1 600 kronor mer per månad att köra Lexus än Dacia. En ansenlig summa men ändå inte mer än vad

man med lätthet kan spendera på en utekväll för två.

SKODA KAMIQ HAR uppdaterats sedan vi senast testade den men nyheterna är inga kiosk-vältare. Nu ingår strålkastare med adaptiv ljusbild i utrustningsalternativet Monte Carlo. Fronten har piffats till en smula och digitalt instrumentkluster och större pekskärm för infotainmentsystemet är standard. De senare förbättringarna har vi svårt att utvärdera då test-bilen extrautrustats med en instrumentdisplay där föraren kan välja utformning av informationen samt en avancerad infotainmentanläggning med navigation.

Även Dacia Sandero Stepway har uppdaterats med ny front, förbättrad förarstol och takantenn av typen hajfena som möjliggör automattvätt utan att man behöver skruva av antensprötet. Just när vi håller på att slutföra testet nås vi av nyheten att Dacia gör ytterligare en uppdatering av bilen. För att uppfylla nya EU-krav om varning för över-

»Där Skoda och Dacia kräng-er i kurvorna ligger Lexus platt som en pannkaka.«

skriden hastighetsbegränsning (ISA) har man moderniserat säkerhetssystemet och skippar den radarbaserade autobromsen till förmån för ett kamerabaserat system som även bromsar för fotgängare, förutom att hålla reda på hastighetsskyltar och andra bilar. Man inkluderar döda vinkel-varning som standard samt installerar USB-C-uttag på panelen.

DEN TREDJE BILEN på startlinjen, Lexus LBX, är den nyaste bekantskapen även om många grunddrag går igen från concernsystemen Toyota Yaris Cross. Till skillnad från de andra i testet har Lexus en uttalad ambition att erbjuda en mer förfinad bilupplevelse och inte bara transport från A till B. Bilen erbjuds i en lång rad varianter, på Lexus-språk kallade "atmosfärer", med varierande pris och innehåll. Testbilen i utförandet Cool tillhör de dyrare men har också delar av interiören i ljudlig mocka.

I likhet med Skoda har Lexus plockat in det mesta från utrustningslistan. Här finns bland annat akustikrutor samt ett system för aktiv brusreducering som ska kunna trola bort oljud på samma sätt som moderna bullerdämpande hörlurar. Vi är inte helt sålda på funktionen. Ibland upplevs Lexus som ovanligt tyst men ofta går mullret från däckerna igenom och vår ljudmätare visar att alla tre bilarna är ungefär lika bullriga på grov asfalt.

Ska man åka långt bör man inte vara fler än två i Lexus. Baksätet är trångt och bakom föraren blir det knappt något utrymme kvar. Förarplatsen är inte alls oäven men man sitter i en tajt sittbrunn och det är trångt kring fötterna. Det gör att längre förare gärna vill sitta längre bak än de brukar.

"Jag slog i bakersta läget på stolsjusteringen" rapporterar testföraren Rönblom, "det brukar jag inte göra".

Skoda är motpolen. Trots

67

Dacia Sandero och Skoda Kamiq delar plats 67 i registreringsstatistiken för 2023. Lexus började sälja LBX först under 2024 och saknas därför.



att den bara är fem centimeter längre än Lexus känns det som att sitta i en mycket större bil och det standardmonterade glastaket bidrar till känslan av rymd i kupén. Två fullvuxna sitter utmärkt bak men mittplatsen är trång och den ganska svulstiga kardantunneln stjälar utrymme. Fjädringskomforten är bäst i sällskapet och bilen klarar även riktigt dåliga vägar utan att bli obekvämt. Lexus är hårdare och förmedlar mer sport än komfort. Där Skoda och Dacia kränger i kurvorna ligger Lexus platt som en pannkaka.

ETT ELEKTRONISKT pålagt motorljud får Lexus att morra kaxigt vid gaspådrag men trots att styrningen är direkt vill den riktiga körglädjen inte infinna sig. Som förare känner man sig en smula distanserad från intrycken vägen ger och bilen känns större än vad den egentligen är.

Skoda är återigen motsatsen där föraren hela tiden mottar information om vägens beskaffenhet utan att komforten blir lidande. Även om den kränger mer än Lexus upplevs den som mer villig att styra in i svängar-

na och håller oförtrutet spåret även i tvåra kurvor med dålig beläggning. För att vara en högbyggd småbil är Skoda närmast sensationellt underhållande på vägen.

Den som tycker det är viktigt att en bil ska vara kul att köra har minst att hämta i Dacia, främst på grund av dess styrning som är långsam och okänslig. Fjädringen upplevs inledningsvis som behaglig men när ojämnheter blir större tappar den fattningen och slår hårt i groparna. Baksätet är bra och bagageutrymmet störst. Däremot är det svårt att hitta en förare som vill ta på sig arbetet att agera chaufför på långresan.

"Jag förstår inte hur man kan göra en så dålig körställning, gasfotsvinkeln är ju rent hälsovådlig" klagar testförare Carlquist. Dacia har också svårt att gå rakt. Det krävs hela tiden att föraren sitter och parerar för att ekipaget ska hålla kursen.

I UNDMANÖVERPROVET på vårt flygfält presterar Dacia hyggligt. Den understyr kraftigt och reagerar långsamt på ratt rörelser men bakvagnen håller sig i schack även när vi kör med full last. Även Lexus får godkänt men karaktären är raka motsatsen till Dacia. Bilen ligger platt och reagerar snabbt på ratt rörelser. När vi höjer

hastigheten börjar Lexus studsas över vänster framhjul och tappar greppet.

Några sådana problem finns inte hos Skoda. Den styr tydligt dit föraren vill och har ett mycket väl intrimmat anti-sladdsystem som hjälper till med tydliga ingrepp utan att påverka styrningen. Skoda klarar vårt prov i betydligt högre hastighet än de andra och är lättare att manövrera i en kris-situation.

VI UTFÖR FLER övningar på flygfältet. Bromsprov från 100 km/tim är ett obligatoriskt moment som alla testbilar genomgår. Skoda bromsar bäst med kort bromssträcka och övertygande kursstabilitet under inbromsningen. Lexus kräver ytterligare en meter för att stanna men uppvisar jämna resultat och håller kursen under proven. I Dacia verkar bromsarna mattas snabbt, pedalen börjar kännas svampig och stoppsträckan blir längre redan vid andra försöket. Bilen går inte heller riktigt rakt under inbromsningen utan kräver passning med ratten.

Dacia har den klenaste

ÄGARNÄ TYCKER

I AutoIndex 2024

placerade sig

Skoda på 14:e

och Dacia på 15:e

plats av 24 märken när svenska

privatbilster betygsätter sitt bil-

innehav. Lexus har för liten mark-

nadsandel i Sverige och är inte

representerat i undersökningen.

Viktigast av de fyra delmomen-

ten är "Bilen" där poäng sätts

på köregenskaper, kvalitet och

kostnader. Här placerade sig Skoda

på 13:e och Dacia på 17:e plats.



Dacia-ägarna ger högst poäng på frågan "bil för pengarna sett till bilens kvalitet" men frågor som rör bullernivå, köregenskaper och säkerhetsutrustning sänker märket.

När det kommer till betygsättning av märkeshandlare tar Skoda 14:e och Dacia 16:e plats. I rankingen av märkenas serviceverkstäder tar Dacia (11) täten före Skoda (15), båda med poäng under medel. Undersökningen genomfördes januari–mars 2024 och gäller årsmodellerna 2020–2023.



Skoda är klart roligast att köra. Lexus är mer svalt distanserad och Dacia känns mest sävlig.

»Att vänta 14 sekunder på att nå 100 km/tim känns länge.«

motorn i sällskapet så att den accelererar långsammast är ingen överraskning. Vi lyckas slå tillverkarens angivna tid med några tiondelar men att vänta 14 sekunder på att nå 100 km/tim känns länge. Lexus är en hybrid och även snabbast, mycket tack vare sin bottenstarka elmotor som trycker på rejält från start.

Intressant är dock att när vi mäter den viktiga omkörnings-accelerationen från 70 till 110 km/tim är Skoda plötsligt ikapp Lexus, trots att den senare har ett effektövertag på 21 hästkrafter. Skoda är seg i starten men när den lilla trecylindriga turbomotorn får upp flåset drar den i väg som om den vore betydligt större och starkare än vad faktabladet ger vid hand.

Skodas tveksamhet i starten



DACIA SANDERO STEPWAY

GRUNDPRIS:	210 900 kr
TESTAD VERSION:	237 900 kr
MILKOSTNAD:	34,25 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Dacias klassiska mätartavlor är lätta att avläsa. Hastigheten går även att få digitalt i färd datorn för den som hellre vill ha det så.
2. Klimatanläggningen går utmärkt att hantera med handskarna på.
3. Förarstolen är uppdaterad och egentligen inte alls dålig. Den rör dock inte på problemet med den knepiga gasfotsvinkeln som gör det svårt för de flesta att hitta en bekväm körställning.
4. Under huven ruvar en trecylindrig, bensindriven turbomotor med steglös transmission. Bensintörsten är stor. Prestanda mer måttliga.



LEXUS LBX COOL

GRUNDPRIS:	346 600 kr
TESTAD VERSION:	381 900 kr
MILKOSTNAD:	46,25 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	Ej testad
MILJÖ:	●●●●●



1. Lexus digitala instrumentkluster är ljusstarkt och tydligt. Layouten går att förändra men det är inte lätt att hitta i färd datorns menyer. Här finns en betydande inlärningsströskel att ta sig över.
2. Pekskärmen kompletteras med fysiska reglage för de viktigaste funktionerna. Bra tänkt men vi önskar oss lite tyngre och lyxigare känsla i knapparna.
3. Utmärkt, eljusterbar förarstol, delvis klädd med mocka.
4. Tre cylindrar och steglös transmission även här men en stark elmotor kompletterar och ger lägst förbrukning och bäst prestanda i sällskapet.



SKODA KAMIQ MONTE CARLO

GRUNDPRIS:	269 000 kr
TESTAD VERSION:	311 600 kr
MILKOSTNAD:	41,96 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Den flexibla instrumentlayouten, kallad Virtual Cockpit, är bra men kostar 15 000 kronor extra i kombination med navigation.
2. Fysiska reglage för grundläggande funktioner och pekskärm för den som vill detaljstyra systemet. Bra och lättjobbat.
3. Bra förarstol och goda justeringsmöjligheter ger hög komfort och möjliggör långa etapper innan kroppen säger ifrån.
4. Även Skoda har en trecylindrig turbomotor. Väckelådan är av dubbelkopplingstyp och fungerar smidigt i alla sammanhang. Drivlinans enda problem är ett alltför långsamt start/stopp-system.



DACIA

Märkesnamnet på ratten har fått ny utformning sedan vi senast körde modellen men förarmiljön är sig lik. Det mesta finns och fungerar bra.



LEXUS

I det testade utförandet känns Lexus förarplats så exklusiv som man förväntar sig. Finesserna är många och funktionen utmärkt.



SKODA

De röda detaljerna ingår i utförandet Monte Carlo. Utmärkt förarmiljö med många fysiska reglage, till exempel ljusreglaget till vänster om ratten.



Bagageutrymmet är enkelt inrett men här finns i alla fall krokar för att hänga kassar och rejäla öglor att förankra tung last i. En nackdel är att lastytan inte blir plan när baksätet fälls fram. Hög inre och yttre lasttröskel frestar på ryggen när tunga saker ska i och ur bagageutrymmet.



Mängder av inbuktningar här och var ger Lexus ett underläge när det kommer till att lasta fyrkantiga saker så som drickabackar. Det gjorde att vi bara fick i 23 backar som mest medan testets kortaste bil Dacia rymde 31 st. Lastytan blir inte plan när baksätet fälls.



Skoda har dubbelt lastgolv som här står i sitt lägsta läge. Här finns finesser som förvaringsfack, krok för kassar samt ett 12-voltsuttag för kylboxar och annat. Dacias bagageutrymme är några liter större men Skodas är mer lättlastat och flexibiliteten uppskattas.

går igen även i stadstrafik. Då tillkommer ett start/stopp-system som fungerar ovanligt långsamt. Då man stannat vid en rondell och motorn stängt av sig är det lätt att få hjärtat i halsgropen när man ska köra in i trafikströmmen. Den där luckan du sett ut krymper snabbt när bilen långsamt masar sig i väg från stoppet. Vi har tidigare upplevt och kritiserat beteendet hos Skoda Fabia och måste tyvärr konstatera att Kamiq är lika dålig. Hetsig stadstrafik blir något man gärna undviker.

Trots sitt effektmässiga underläge fungerar Dacia bättre i stan och känns inte alls särskilt undermotoriserad. Den steglösa växellådan ser till att motorn hela tiden får jobba på gynnsamma varvtal utan att för den skull bli särskilt ljudlig.

Lexus trivs allra bäst innanför tullmurarna. Hybridsystemet ger den största effektivitetsvin-

sten i tät stadstrafik och stora delar av tiden susar man fram på enbart eldrift.

I OCH MED den senaste uppdateringen har Dacia fått modernare förarstödsystem än när den krocktestades av Euro NCAP. Möjligen hade utgången blivit bättre än de två ynka stjärnor bilen förärades den gången. Men elektronik är inte lösningen på allt, om man bara tittar på det krockvåld som de åkande utsätts för är Dacia väsentligt sämre än de flesta moderna bilar.

Dacia har dock goda sidor, halvljuset är ett exempel. Det är bäst i test med imponerande längd och bredd. Lexus och Skoda har adaptiva strålkastare som anpassar ljusbilden och kan skära ur delar av ljuskäglan för att inte blända mötande trots att strålkastaren lyser för fullt. Skodas system får problem i

»Enklare och billigare lösningar för att pressa priset men bristerna i säkerhet är ett beskt piller att svälja.«

vissa situationer som på motorväg med brett område mellan körbanorna. Det händer både nu och då att man får helljusblinkningar från mötande när bilen inte riktigt hänger med och skärmar av i tid. Lexus är mycket bättre.

Angående förarstöd måste det påpekas att Skodas system för hastighetsvarning är bland de sämsta vi sett. Det varnar irriterande ofta för hastighetsgränser som inte finns.

DAGS FÖR SLUTSUMMERING då. Vi konstaterar att Dacia ger vad man betalar för. Vi har förstå-

else för att man valt enklare och billigare lösningar för att pressa priset men bristerna i säkerhet är ett beskt piller att svälja. Dessutom begriper vi inte att man inte lyckats få till en vetigare körställning.

Värde för pengarna är svårt att bedöma men till slut landar vi ändå i att Skoda vinner testet. Lexus ger i mycket en exklusivare känsla med fina material och omfattande utrustning. Den är lätt att tycka om och trivas i men vi finner flera områden där den pinsamt nog blir slagen på fingrarna av den avsevärt billigare Skodan. ☹️

>>>



MEDIEFUNKTIONER

	Dacia	Lexus	Skoda
Systemets namn	Media NAV	Link Connect	Amundsen
Pris	7900	standard	15000*
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	8,0	9,8	9,2
Antal bluetooth-enheter samtidigt	1	2	2
Telefonspeglning	trådlös	trådlös	trådlös
Trådlös telefonladdning	nej	ja	ja
Navigatör	ja	ja	ja
App	Dacia Media Control	Lexus Link +	Skoda Connect

*I kombination med annan utrustning.

KOMMENTAR: Lexus skickar med sitt omfattande infotainmentsystem redan i grundutförandet. Dacias Media NAV är tillval till en någorlunda rimlig kostnad medan Skoda tar duktigt betalt för sitt mest omfattande system. Dacia saknar trådlös telefonladdning vilket kan ställa till det då mobilen drar mycket ström när den är uppkopplad via trådlös telefonspeglning.

»Skoda tar duktigt betalt för sitt mest omfattande system.«



DACIA: Skärmen har ganska dålig kontrast och kunde vara ljusstarkare. Systemet reagerar rimligt snabbt på kommandon och innehåller det mesta.



LEXUS: Tydlig skärm som är lätt att hantera. Något låg placering.



SKODA: Dyr skärm men den höga placeringen bidrar till bra läsbarhet.

RESERVDelar

	Dacia	Lexus	Skoda
Strålkastare, kr	7961	23720	9069
Bakljus, kr	2129	3372	6890
Bromsbelägg fram, kr	777	1537	1105
Bromsskivor fram, kr	2086	2345	2400
Fälg som på testbilen, kr	2685	6313	5421
Komplett koppling, kr	–	–	–
Arbetskostnad koppling, kr	–	–	–
Kamremsbyte, kr/mil	kamkedja	kamkedja	12 000/24 000
Totalt, kr	15 638	37 287	36 885

EKONOMI

	Dacia	Lexus	Skoda
Grundpris testad version, kr	237 900	381 900	311 600
Testbilens pris, kr	250 700	443 800	370 600
Förmånsvärde, kr/månad	4940	6690	6330
Värdeminskning, kr/% (1)	91 592/38,5	176 438/46,2	139 597/44,8
Bränslekostnad, deklarerad/test, kr/år	23 548/20 509	17 471/17 471	22 408/19 370
Årsskatt, kr/efter tre år	7 690/998	3 249/360	6 966/844
Försäkring, kr/år (2)	2 964	2 200	3 552
Servicekostnad, kr (3)	8 416	20 325	10 476*
Serviceintervall, mil/år	1000–2000**/1	1500/1	3000/2
Garantier, år (4)	3/3/6/–/3***	3/3/12/5/3	3/3/12/–/2***
Milkostnad, kr (5)	34,25	46,25	41,96

*Pris med serviceavtal. **Serviceintervallet varierar och är 1000 mil år ett, 2000 mil år två, 1000 mil år tre samt 2000 mil år fyra. ***Förlängs vid service på märkesverkstad.

(1) Beräknad på grundpris enligt Autovista Inter-Global. (2) Vid 2000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) Till och med 6000 mil. (4) Nybil/vagnskada/rost/eventuellt högspänningsbatteri/vägassistans. (5) Vid 2000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enligt testförbrukning och bensinpris 18,99 kr/liter, skatt, service, försäkring samt 12000 kronor för löpande underhåll, men utan finansiering av köpet.

KOMMENTAR: Förutom inköpspriset hjälper låg procentuell värdeminskning till med att pressa milkostnaden för Dacia.

SÄKERHETSFUNKTIONER

	Dacia	Lexus	Skoda
Adaptiv farthållare	nej	ja	ja
Utökad filhållningsassistans	nej	ja	ja
Autobroms backning	nej	ja	3900*
Autobroms oskyddade trafikanter	ja	ja	ja
Bältesfäste justerbart höjded	nej	nej	ja
Döda vinkel-varnare	ja	ja	3900*

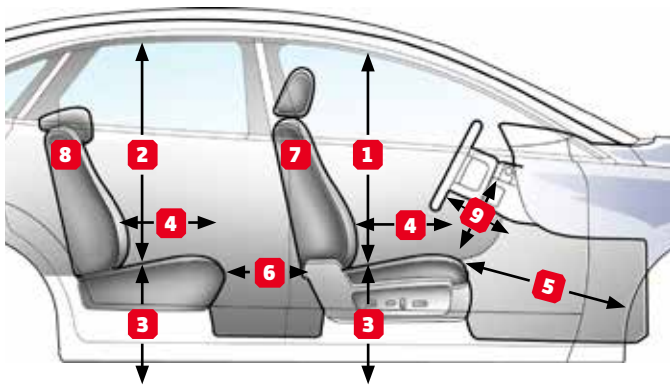
UTRUSTNING

	Dacia	Lexus	Skoda
Automatisk p-hjälp	nej	61 900*	17 200*
Backkamera	ja	ja	7800*
Dragkrok	4300	12 900	9300
Elbaklucka	nej	13 700*	15 600*
Klimatanläggning	1 zon	2 zoner	2 zoner
Läderklädsel	nej	nej	nej
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metallclack	6300	9400–11 800	7900–11 900
Nyckellöst insteg	ja	13 700*	ja
Tvåtonslack	nej	ja	5500–17 400
Panoramaglastak/taklucka	nej/4900	nej/nej	ja/nej
P-sensorer fram/bak	ja/ja	ja/ja	7800*/ja
Uppvärmat baksäte	nej	nej	2100
Rattvärme	nej	ja	ja
Adaptiva strålkastare	nej	26 400*	ja

*I kombination med annan utrustning.

KOMMENTAR: Lexus och Skoda har båda anammat modellen med att lägga ihop utrustning i olika paket. Det medför att den som väljer till all utrustning som erbjuds också får räkna med att betala en rejäl slant. Dacia är en av numera få tillverkare som erbjuder elektriskt öppningsbar taklucka som tillval, dessutom till ett attraktivt pris.

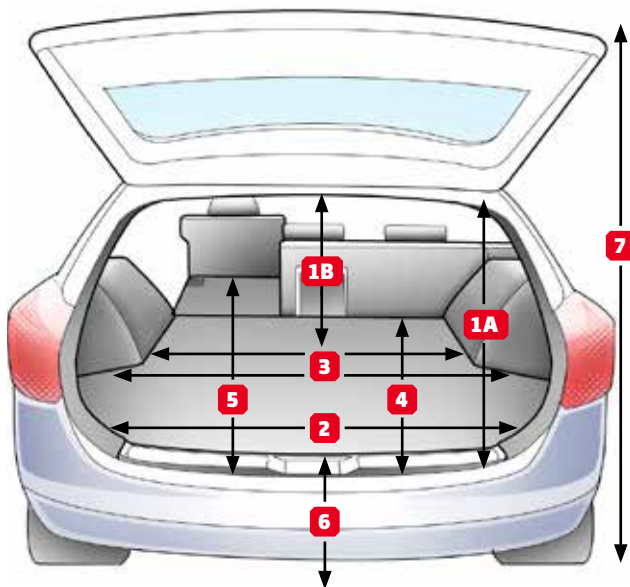
KUPÉMÅTT



Mått (min-max), cm	Dacia	Lexus	Skoda
1. Takhöjd fram	91-98	94-100	95-103
2. Takhöjd bak	93	92	95
3. Sitt höjd fram/bak	50-58/57	51-58/59	50-58/51
4. Sittdynans längd fram/bak	50/45	49/48	54/50
5. Benutrymme fram	38-59	36-56	39-63
6. Benutrymme bak	11-33	9-32	17-41
7. Kupébredd fram	136	135	140
8. Kupébredd bak	130	129	135
9. Skjutman ratt längd/höjd	62-67/4	63-68/4	64-69/4

KOMMENTAR: Dacia är testets minsta bil när det kommer till yttermått men i kupén är den snäppet rymligare än Lexus.

LASTMÅTT



Mått, cm	Dacia	Lexus	Skoda
1A. Höjd i lastöppning	69	78	78
1B. Max lasthöjd/under insynssk.	85/59	80/54	82/55
2. Bredd i lastöppning	97	103	105
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	104/123	100/133	100/120
4. Lastgolv uppfällt baksäte	71	73	68
5. Lastgolv nedfällt baksäte	127	131	132
6. Höjd till lasttröskel inre/ytte	25/80	16/77	0/13/69
7. Höjd under baklucka	185	185	190
Antal läskbackar upp-/nedfällt	9/31	10/23	11/28
Bagagevolym VDA, liter	410-1455	400-992	400-1281

KOMMENTAR: Dacia lastar mest, när baksätets ryggstöd fälls blir den imponerande rymlig och klarar flest drickabackar trots att den är kortast.



LEXUS barnsäkerhetslås är omsorgsfullt utformade. Lyxkänsla!



I **DACIA** saknas bakdörrarnas fönsterhissar klämskydd.

BARN I BIL

	Dacia	Lexus	Skoda
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	höger sida*	höger sida*	ytterplatser
Barnstolsöglor fram/bak	nej	nej	nej
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	ja	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetslås	nej	nej	nej
Får liggvagn plats, längd/bredd?	nej/ja	nej/ja	nej/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Klämskydd fönster fram/bak	nej/nej	ja/ja	ja/ja
Isofix-fästen fram/bak	nej/ja	nej/ja	ja/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	6200**
Urkopplingsbar krockkudde	vred	vred	nyckel
ViB:s barnbetyg	★★	★★	★★★

*Förare får väldigt svårt att få plats framför bakåtvänd barnstol. **I paket med annan utrustning.

KOMMENTAR: Skoda är betydligt rymligare, har Isofix-fästen fram och det går att välja till krockkuddar bak, ovanligt i klassen. Därför utnämner vi den till den klart bästa bilen för barnfamiljen. Dacias brist på klämskydd för fönsterhissarna kan förefalla farligt men risken för olyckor minskar i och med att knappen måste hållas konstant intryckt för att motorn ska gå. Lexus känns trång när man ska krängla in en bakåtvänd barnstol i baksätet.

KROCKTEST

	Dacia	Lexus	Skoda
Testår	2021	ej testad	2019
Vuxenskydd	70%	-	96%
Barnsäkerhet	72%	-	85%
Oskyddade trafikanter	41%	-	80%
Förarstödsystem	42%	-	76%
Pisksnärtsskydd fram/bak	bra/måttligt	-	bra/bra
Autobroms fotgängare/cyklolist	-/-	-	bra/bra
Autobroms fordon	bra	-	bra
Totalbetyg Euro NCAP	★★	-	★★★★★

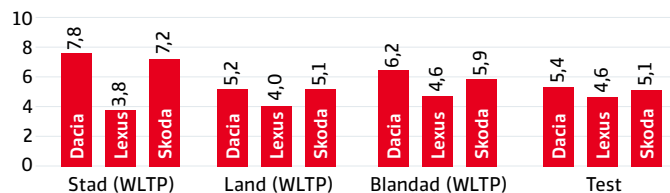
KOMMENTAR: Lexus systemmodell Toyota Yaris Cross fick fem stjärnor när den testades 2021. Det finns ingen anledning att tro att Lexus skulle prestera sämre. I år får Dacia ett uppdaterat autobromssystem som även ska klara att bromsa för oskyddade trafikanter. Skoda testades 2019 men har ett solitt säkerhetsbetyg med höga poäng på det mesta.

MÅTT & VIKT

	Dacia	Lexus	Skoda
Längd, cm	410	419	424
Bredd, cm	178	182	179
Höjd, cm	159	156	155
Axelavstånd, cm	260	258	264
Spårvidd fram/bak, cm	152/151	157/157	152/151
Markfrigång, cm	20,0	17,0	18,8
Tjänstevikt, kg	1122	1390	1356
Maxlast, kg	435	365	414
Taklast, kg	80	75	75
Max släpvikt, kg	1100	750	1200

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km)



MILJÖ

	Dacia	Lexus	Skoda
Bränsletank, l	50	36	50
CO ₂ -utsläpp, g/km	140	104	133
NOx-utsläpp labb/trafik, mg/km	32/60	9/60	18/60

KOMMENTAR: Bensinförbrukningen är lägst hos Lexus tack vare dess hybridsystem. Notera särskilt skillnaden i stadstrafik där Lexus får maximal nytta av sin elmotor vilket ger halva förbrukningen jämfört med konkurrenterna.

»Notera särskilt skillnaden i stadstrafik.«

ACCELERATION

	Dacia	Lexus	Skoda
0–100 km/tim	13,9 s – 228 m	9,7 s – 157 m	10,8 s – 180 m
0–400 m	19,8 s	17,0 s	17,7 s

SEGDRAGNING 70–110 KM/TIM

	Dacia	Lexus	Skoda
Automat	8,7 s – 243 m	6,6 s – 169 m	6,7 s – 172 m

KOMMENTAR: Lexus är snabbast tack vare högre effekt än de andra.

SÄKERHET

	Dacia	Lexus	Skoda
Broms 100–0 km/tim	38 m	37 m	36 m
Undanmanöver betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

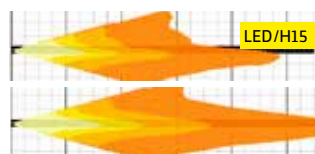
KOMMENTAR: Skoda är solklar kung i konbanan. Skoda bromsar också bäst. Dacia var ensam om att uppvisa mattningsstendenser under testet.

KUPÉBULLER dB(A)

	Dacia	Lexus	Skoda
50 km/tim (fin/grov asfalt)	65/68	63/67	63/68
70 km/tim	67/70	65/71	66/71
90 km/tim	69/74	68/74	68/73
110 km/tim	72/76	71/76	70/76

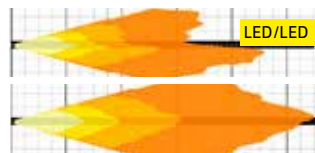
KOMMENTAR: Bilarna är alla ungefär lika bullriga, bara decimaler skiljer.

LJUSTEST



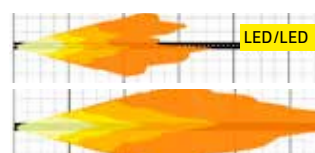
	Dacia	Halvljus	Helljus
Längd, m	144	144	181
Bredd, m	28	28	14
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.
Typ: Standard.



	Lexus	Halvljus	Helljus
Längd, m	134	134	154
Bredd, m	28	28	7
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Nej.
Typ: Adaptiv ljusbild (26 400 kr).



	Skoda	Halvljus	Helljus
Längd, m	106	106	183
Bredd, m	27	27	12
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●

Spolning: Ja.
Typ: Adaptiv ljusbild.

KOMMENTAR: Den billigaste bilen med enklaste tekniken har det bästa halvlyuset! Lexus och Skodas automatiskt avbländande lösningar må vara bekväma men gör inget för ljusutbytet som går att upptäcka i vår mätutrustning. När det gäller helljuset skulle alla tre behöva en extraljusramp om man kör ofta i mörker med mycket vilt kring vägen.

Fler ljustester på www.vibilagare.se/test/ljus

MODELLFAKTA



DACIA SANDERO STEPWAY EXTREME CVT

TILLVERKNINGSLAND: Marocko.

MOTOR: Bensin. Tvärställd rak trecylindrig. Turbo. Kompression 9,5:1. Borrning/slag 72,2/81,3 mm. Cylindervolym 999 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 90 hk (67 kW) vid 5000 v/min. Max vridmoment 142 Nm vid 1750 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor fram, framhjulsdrift. Steglös automatlåda.

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

HJUL: Fälgbredd 6,5 tum. Däck 205/60 R 16.

STYRNING: Kuggstång, elservo. Vändcirkel 10,4 m. 3,2 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade), trummor bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/tim 14,2 s, toppfart 163 km/tim (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Sexväxlad manuell från 225 900 kr. Sandero Stepway Expression från 210 900 kr.

»Dacia har fler styrkor än det låga priset.«

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Dacia

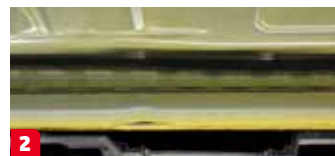
► Alla karossdetaljer, avgassystem och hjulupphängningar är av stålplåt. Det finns detaljer som spindellederna som är helt obehandlade. Bränsletanken och påfyllningsröret är av plast. Underredet har ett bra slitkydd. Under plastkåporna är skarvarna väl tätade (bild 1). Tröskelskarven är som sig bör nedåtvänd och har mycket väl utförd tätning. Det finns vaxbehandling i balkar och motorvagg. Innerskärmar av plast fram, inga innerskärmar bak. Väl tätad baklucka, dörrar och huv. Huv har bara vaxbehandlats delvis, men de viktigaste skarvarna är skyddade. Plastskoningar ger skydd mot blästring.

Lexus

► Jämfört med systemmodellen Toyota Yaris Cross har Lexus förbättrat rostskyddet. Motorhuvorna är av aluminium och såväl långsgående balkar som dörrar har fått en invändig rostskyddsbehandling. Bakluckan är av stål och ordentligt behandlad. En svag punkt är den nedåtvända tröskelskarven som inte är tätad och som saknar invändig behandling (bild 2). Den omges av en smutssamlare plastlist som kan förstärka problemet. Bottenplattan är av stål med väl tätade skarvar och den är dessutom delvis täckt av plastsköldar. De bakre innerskärmar är av filtmaterial som tätar dåligt mot den känsliga skärkant.

Skoda

► Alla karossdelar är av stålplåt. Motorhuvorna har mycket väl tätade skarvar och kommer att stå emot tidens tand väl. Detsamma gäller baklucka och dörrar (bild 3), tätningsmassan är "rund" fram till hörnet för att där bli platt för att inte störa avrinningen. Invändig behandling saknas i huv och bagagelucka. Nedåtvända tröskelskarvar med väl genomförd tätning. Innerskärmar av plast fram och bak med bra skärkant bak. Underrede delvis täckt av plastsköldar. Under sköldarna saknas slitkydd. Plastskoningar runt karossen minskar risken för blästring. Hålrum och balkar har behandlats med ett skyddande vaxlager.



ROSTSKYDDSGARANTI: 6 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●



LEXUS LBX FWD COOL

TILLVERKNINGSLAND: Japan.

MOTOR: Bensinhybrid. Tvärställd rak trecylindrig med Atkinsoncykel. Kompression 14:1. Borrning/slag 80,5/97,6 mm. Cylindervolym 1490 cm³. El, synkron permanentmagnet.

BATTERI: Nickelmetallhydrid, 1,0 kWh.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Bensin, max effekt 91 hk (67 kW) vid 5500 v/min, max vridmoment 120 Nm vid 3600 v/min. El, 94 hk (69 kW), 185 Nm. System, 136 hk (100 kW), i.u. Nm.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor fram, framhjulsdraft. Steglös automatlåda.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram MacPherson fjäderben, bak multilänk.

HJUL: Fälgbredd 7 tum. Däck 225/55 R 18.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,4 m. 2,2 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Elektrisk p-broms.

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/tim 9,2 s, toppfart 170 km/tim (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Grundversion LBX från 346 600 kr. LBX AWD från 394 500 kr.



SKODA KAMIQ MONTE CARLO 1,0 TSI 7-DSG

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR: Bensin. Tvärställd rak trecylindrig. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 74,5/76,4 mm. Cylindervolym 999 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 115 hk (85 kW) vid 5000 v/min. Max vridmoment 200 Nm vid 2000 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Motor fram, framhjulsdraft. Sjuväxlad automatlåda av dubbelkopplingstyp.

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

HJUL: Fälgbredd 7 tum. Däck 215/45 R 18.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,9 m. 2,5 rattvarv.

BROMSAR: Skivor fram (ventilerade) och bak. Mekanisk p-broms.

PRESTANDA: Acceleration 0–100 km/tim 10,0 s, toppfart 193 km/tim (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: 1,0 TSI Selection från 269 000 kr.

VI TYCKER

Vi Bilägare
TESTVINNARE



Bäst på det mesta

1 Att säga att **SKODA** vinner testet för att den är den bästa kompromissen är att inte erkänna dess fulla potential. Sanningen är att Skoda är bäst på en rad viktiga punkter som utrymmen, köregenskaper, körglädje, förarmiljö och åkkomfort. Vi tröttnar aldrig på omtänksamma små detaljer som rengöring av såväl strålkastare som backkameran, paraplyet i dörren eller iskrapan i tanklocket. Bristerna inskränker sig till senfärdigt start/stopp-system, ett system för hastighetsvarning som är alltför dåligt samt ganska kostsamma tillval.



2 **LEXUS** växer med tiden. Inte i storlek, bagageutrymmet är testets minsta och baksätet går knappt att använda för vuxna, men i sinnet hos den som kör. "Mysig" är ordet som ofta återkom i testprotokollen. Intressant för den som vill ha mycket flärd i litet format.

3 **DACIA** har fler styrkor än det låga priset. Halvljustet är i toppklass och detaljer som integrerade lastbågar och krok för handväskan gör en glad. Körställningen är dålig men vår viktigaste invändning är att säkerheten är väsentligt sämre än hos konkurrenterna.

KOMMENTAR:

Jag dras till enkla föremål och gillar således Dacia för mycket av det den gör och är – men en bil man inte kan köra mer än några mil med utan att få fotont är inte för mig. Lexus är testets klara överraskning. Betydligt mer bil än en Toyota Yaris Cross men också till ett betydligt högre pris. Skodas helhet är i en klass för sig, Kamiq verkar vara en bil nästan helt utan svaga punkter och med många lösningar som är riktigt, riktigt bra.



Calle Carlquist,
testförelare.

KOMMENTAR:

Lexus LBX är absolut en liten lækkerbit. Men en väldigt dyr sådan. Hybrid-systemet ger lägre skatt och försiktig bränsletörst. Men det räcker inte för att väga upp priset. Dessutom är LBX trång om man är över medellängd. Dacia är rena motsatsen. Lågt pris, hög skatt i tre år. Man får mycket för pengarna förutom då det gäller säkerheten. Och även här bristande komfort i förarstolen. Skoda Kamiq, nästan felfri, tar en bekväm seger.



Erik Rönnblom,
testförelare.

FOTO: CALLE CARLQUIST



1



2



3

1. Skoda är klassen bättre än de andra vid en hastig undanmanöver. Trygg, lättkörd och säker. **2.** Dacia erbjuder en redig krok att hänga handväskan på. **3.** Skoda tillhör den allt mer krympande skara tillverkare som fortfarande utrustar sina bilar med strålkastarrensöring.

Läs fler tester på
www.vibilagare.se/test

Upptäck med nya Škoda Kamiq.

Bilen för dig som önskar en snygg och smidig SUV
med smarta nya funktioner och plats för mycket.

SKODA



SKODA