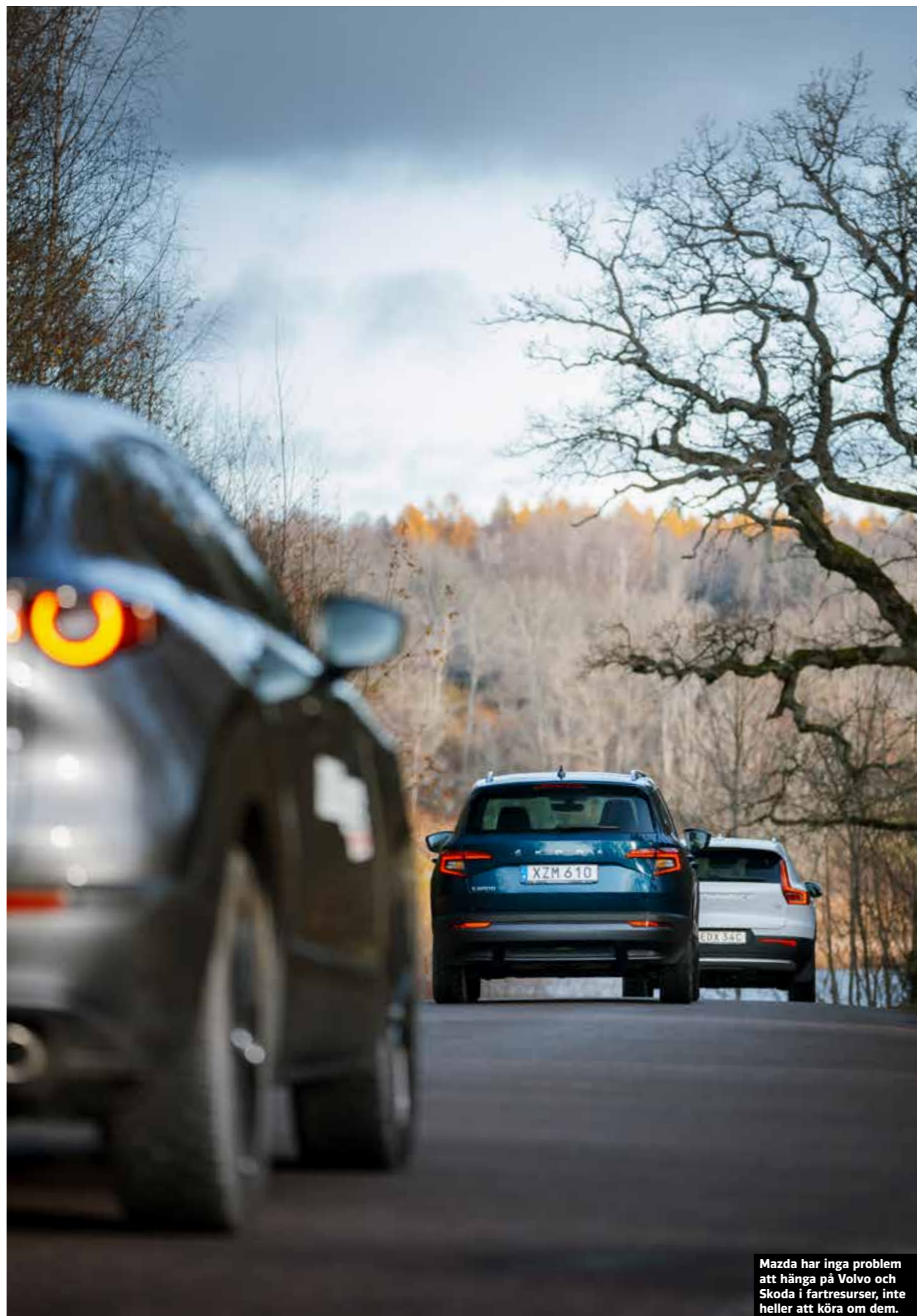


VATTEN- DELARE



Somliga kan inte tänka sig en suv, andra drömmer om en. För den som vill köra Volvo till lägsta nypris är det numera framhjulsdrivna XC40 T2 som gäller. Hur står den sig mot Mazda CX-30 och Skoda Karoq 1,0 TSI?

TEXT: CALLE CARLQUIST FOTO: SIMON HAMELIUS



Mazda har inga problem att hänga på Volvo och Skoda i fartresurser, inte heller att köra om dem.



1



2



3



4



5

1. Volvos vinkling av solskyddet är ett onödigt irritationsmoment – solen tycks alltid vara där skyddet inte täcker. 2. Skodas paraply är standard och bor i ett eget fack under passagerarstolen. 3. Eleganta rattknappar i Mazda men i dagsljus syns symbolerna i undre raden inte alls. 4. CX-30 erbjuder en rätt exklusiv känsla här och var i inredningen, exempelvis i den fingertoppsvänliga instrumentpanelen. 5. Fiffig lösning håller ordning på bältena bak i Skoda.

En och annan kanske minns reklamkampanjen från generalagenten Philipsons i mitten av 1970-talet? "Sista chansen att köpa en ny Mercedes under 100 000 kronor" lockade man med när den gamla "Compact-modellen" som debuterade 1968 skulle läggas ned till förmån för den kommande W123-serien.

Hösten 2020 är Volvo där Mercedes var då, men billigaste modellen kostar inte under 100 000 längre utan strax under 300 000 kronor. Framhjulsdrivna Volvo XC40 T2 i det ganska avskalade men ändå inte torftiga utförandet Momentum Core kan köpas från 282 000 kronor och uppåt. En suv-modell alltså, någon ordinär halvkombi finns ju inte hos Volvo sedan V40 lades ned. T2-versionen har samma motor som den cirka 20 000 kronor dyrare XC40 T3, en trecylindrig 1,5-liters bensinmotor med turbo. I testbilen ger motorn 129 hk och är kopplad till en manuell sexväxlad låda. Den som vill ha automat får lägga till 20 000 kronor. T3 har 163 hk ur samma maskin som T2.

Grundpris är emellertid en sak, slutpris en annan. När alla extragrejor klätts på testets T2 – diverse paket, panoramaglastak, dragkrok et cetera – stannar inte prislappen förrän på 376 200 kronor. Ännu kan man alltså köpa en Volvo under 400 000 kronor ...

TESTUTMANARNA ÄR också bensindrivna och har enbart framhjulsdrift. Mazda CX-30 Skyactiv-G är en fyrcylindrig så kallad mildhybrid där den kompletterande lilla elmotorn mest har till uppgift att stötta vid start. Cylinderavstängning för att spara bränsle är bilen ensam om i sällskapet. Testutförandet är det välmatade Cosmo, motorn på två liters volym ger 150 hk och grundpriset är knappt 330 000 kronor. CX-30 finns från strax under 270 000 kronor i det enklare utförandet Sky för den som vill komma billigare undan.

Skoda Karoq med blott enliters trecylindrig bensinmotor, framhjulsdrift och 115 hk kan köpas från strax över 240 000 kronor men testbilen är av det mer väl-

»Utstrålar praktisk användbarhet och robusthet snarare än elegans.«

utrustade utförandet Style och betingar drygt 260 000 kronor i grundpris. Testbilen inklusive utrustning går lös på 279 100 kronor, klart konkurrenskraftigt. Bitvis kan man märka "lågpriset", klädseln och detaljerna på dörrarna är till exempel av en ganska rå och obearbetad typ. Å andra sidan finns det gott om typiska "Skodavettigheter" som standard, ett paraply och en väl utformad iskrapa till exempel.

Ingen av bilarna som sådan är ny på marknaden utan välbekanta syner i trafiken, särskilt Volvo som snabbt blev en av de populäraste över huvudet taget. Alla tre finns med fyrhjulsdrift om man så önskar, samt också med dieselmotor. Receptet med en liten men ändå tillräcklig maskin och enbart framhjulsdrift kan säkert göra en och annan köpare som annars inte är så förtjust i själva biltypen en smula nyfiken.

Karosserna är runt 440 centimeter långa men har olika karaktär. Mazdas yttre och inre

design är snarlik märkessystemens, profilen är låg (tolv centimeter lägre kaross än Skoda, 15 cm lägre än Volvo), framtoningen mer sportig än utpräglad praktisk. "En GTI-crossover" försökte en testförare etikettera CX-30. Kanske det, kvickheten i reaktionerna och en förhållandevis låg sittställning finns i alla fall där för att motivera etiketten.

SKODA ÄR LÅDFORMAD, utstrålar praktisk användbarhet och robusthet snarare än elegans, samtidigt som Karoq faktiskt är drygt 200 kg lättare än Volvo. XC40 å sin sida är klossigt hög och har största axelavståndet, men därmed inte sagt de bästa utrymmena. De finns i Skoda, som förutom en allmänt spaciös känsla fram och bak också har bäst varierbarhet av kupén. De separata bakre stolarna kan skjutas i längsled, de bakre ryggstödens vinkel kan justeras och stolarna lyftas ur eller i en i taget. Det ger oöverträffade

4

Till och med oktober i år låg XC40 på plats 4 i säljlistan, 7 797 bilar. Karoq fanns på plats 74, 726 bilar, och CX-30 på plats 77, 689 bilar.



Volvo är högst och tyngst, Mazda lägst och smidigast och fyrkantiga Skoda rymligast i trion.

möjligheter att lasta last och frakta folk i olika konstellationer. Hur ofta man verkligen använder finesserna är väl en annan fråga, men de finns där.

Mazda är konventionell, en halvkombi rätt och slätt, inte särskilt rymlig heller men i alla fall klart bättre än kompakta lillasyskonet CX-3. Föraren och passageraren fram har gott om armbågsbredd men i baksätet är det trängre på bredden och för ben och fötter. Situationen räddas av ett ovanligt bekvämt baksäte, två (inte särskilt långa) sitter ypperligt. "Jag skulle absolut välja Mazda före Volvo om jag var tvungen att sitta bak på långfärd" skrev en testförare i sitt protokoll. Ryggstödsdelningen är 1/3 resp. 2/3, genomlastningslucka finns inte.

Volvos baksäte är inte särskilt rymligt sett till bilens totala mått, men för dem där framme är storbilskänslan påtaglig. Där finns knappast någon avgörande skillnad gentemot XC60, vare sig i faktiska mått eller i rums-känsla.

Mazda är också den klart pig-gaste att köra i trion, men kombinationen med elmotorn och cylinderavstängningen gör kör-

ningen en smula speciell. Bilen sticker raskt i väg från start, ofta helt ryckfritt, och vill helst ha gott om varv för att behålla fart-ökningen. "Bottendraget" är ganska tomt, men samspelet med den sexväxlade automatlådan löper helt friktionsfritt – utom vid finmanövrering i kryp-fart. Det finns ett sportläge i automatlådan men det behöver man knappast aldrig använda, reaktionen mellan motor och drivning är påtagligt pig i alla fall. Reglage och kontroller ligger väl till hands, Mazda är mer än de bådas andra förarens bil.

PÅ VÅR SPECIELLA fjädringssträcka med krävande kurvor och ovanligt illa underhållet

ÅGARN TYCKER

I årets AutoIndex placerade sig Volvo 5:a, Mazda 7:a och Skoda på 9:e plats av 23 märken när svenska bilägare får tycka till om sitt bilinnehav.

I tyngsta delmomentet "Bilen", där köregenskaper, kvalitet och kostnader är avgörande, rankas Volvo högst med en 5:e plats samtidigt

asfaltunderlag glänser CX-30. Chassisättningen är tigt men inte särskilt stötig för det. Styrningen reagerar snabbt och exakt, man har närmast total kontroll över skeendena och spårhållningen är trygg även i fula gupp och över djupa tvärslår.

Mazda är helt enkelt kul att köra. Den smiter runt kroppen på ett helt annat sätt än de båda andra. Känslan av SUV eller crossover är noll och intet, den spänstiga linjen från flera andra Mazdamodeller är tydlig, noterade en testförare i sitt protokoll.

Bilen går att, med fjäderlät gasfot, köra på två cylindrar tämligen ofta. Generellt både vibrerar och låter motorn dock

mer än trean i Skoda och Volvo. Undantaget är det dieselknattande tomgångsljudet i XC40, medan Skodas knappast hörs alls på tomgång.

VOLVO ERBJUDER bekvämast fjädring och lägst ljudnivå. Utan att vara det minsta ostadig eller slackig i karaktären rör sig bilen mjukt och väldämpat över de värsta utmaningar. XC40 oavsett version är rätt körglad för biltypen och med den här lätta motorn under huven blir balansen lyckad. Bilen känns neutral-balanserad även under provokation. Vår enda anmärkning är att fjädringens/dämpningens retrurrörelse är så kraftig. Bilen rör sig rätt "hoppigt" i vertikal-led på gropigt underlag. Det rimmer illa med dess annars så harmoniska karaktär. Plus ger vi till den lättspakade manuella lådan liksom till testets lägsta ljudnivå. Volvomotorn har oväntat gott om drag från lågvarv, turboingreppet är valdoserat och närmast omärkligt, men bränsletörsten blev en besvikelse. Av deklarerade 7,0 l/100 km såg vi aldrig röken, vi hamnade nära 8,0 – alldeles för mycket. Accelerationssiffran

»Bilen rör sig rätt 'hoppigt' i vertikal-led på gropigt underlag.«

från fabrik var vi heller aldrig nära, men bilen (liksom de andra två) rullade på dubbria vinterdäck med måttligt fäste på säsongens kalla (men torra) asfalt. Några undamanövertester eller bromstester gjorde vi aldrig eftersom resultaten inte blir representativa under de förhållandena.

VOLVOKAROSSEN VORE lättare att överblicka om man skippat knycken på bakdörren och gjort de bakre takstolparna smalare. Att de bakre nackskydden kan fällas med knapptryck från medieskärmen är väl bra men så mycket för sikten bakåt betyder det inte.

Skodas motor och växellåda "lirar" närmast perfekt. Man



MAZDA
CX-30 2,0
COSMO SKYACTIV-G

GRUNDRIS:	328 800 kr
MILKOSTNAD:	41,60 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Digitala och analoga mätare blandas framför Mazdaföraren, hastighetsmätaren i mitten.
2. Skyactiv-G kallar Mazda sin mildhybridversion av tvålitersfyran. Den ger 150 hk och har cylinderavstängning. Det krävs varv för att sätta fart på bilen och motorgången är inte alldeles ryckfri i skiftena mellan två- och fyrcylindrig körning.
3. Sköna men ganska smala stolar, klädda med trivsam skinnklädsel. Höjjusteringen av nackskydden är fipplig.
4. Bagagelastare väljer inte CX-30 först och främst, utrymmet är sämst i testtrion.



SKODA
KAROQ
TSI 115 STYLE

GRUNDRIS:	261 100 kr
MILKOSTNAD:	35,30 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Varierbar instrumentvisning finns i ett paket à 12 000 kronor där även utökad navigator, trådlös mobilladdning och eljusterbart förarsäte ingår. Utmärkt färd dator mellan rundlarna.
2. Cylindervolym en liter och 115 hk låter inte mycket men Skodas maskin arbetar både tyst, jämnt och starkt. Snål på bränsle, dessutom. Ett bra val.
3. Inbyggda nackskydd begränsar inställningsmöjligheterna men man sitter skönt och den ganska grova tygklädseln är behaglig.
4. Bäst lastutrymme, bäst flexibilitet och gott om underlättande detaljer – Karoq är bäst på last.



VOLVO
XC40
T2 MOMENTUM CORE

GRUNDRIS:	282 000 kr
MILKOSTNAD:	40,70 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Tydliga och snygga instrument och det går att få kartvisning mellan rundlarna. Färd datorn nere till höger i instrumenthuset är dock alldeles för knepig att hantera och att begripa.
2. T2-trean är inte ny, bara nedtrimmad jämfört med den i T3. En mjuk, behaglig karaktär med tillräcklig ork för det mesta, men rätt kraftlös i högre fart och med besvärande törst.
3. Testets bästa stolar. Utdragbart lärostöd, lagom mjuk stoppning och effektiv uppvärmning.
4. Inte lika rymligt som i Skoda men bra detaljer och förvaringsutrymme under golvet ger plus.



MAZDA

Närmast identisk miljö med den i Mazda 3. Ingen känsla av högbygge, panelen är låg, känslan tigt och finishen utmärkt. Bra förvaringsfack.



Mazdas kupé känns ombonad och rätt mysig, i alla fall för dem där framme. Utrymmena överlag är inte lika bra som i Skoda och Volvo, men baksätet är skönast att sitta i av de tre. Välgjord läderklädsel är standard i Cosmo-versionen.



SKODA

Enkelt och redigt överlag, något udda körställning som man snabbt vänjer sig vid. Bra reglage, bra inställningsmöjligheter av ratten, bra sikt.



Skoda har bäst kupéutrymmen, dessutom med stora fönsterytor som bidrar till rums känslan. Enkla men oömma inredningsmaterial. Ingen av bilarna har nackskydd som kan regleras i vinkel.



VOLVO

Få knappar på instrumentpanelen, det mesta styrs från skärmen eller med knapparna i ratten. Pekjusteringen av värme och elstolar är omständlig.



Volvos textilklädsel ger ett propert intryck och utrymmena räcker till utan att vara märkvärdiga. Sköna stolar, men rätt instängt i baksätet på grund av fönsterlinjen och man sitter ovanligt upprätt.

betror först inte den lilla 115-hästaren med så mycket, men den visar sig vara en kämpe och alldeles tillräcklig i de flesta situationer. Bra botten drag och jämn, tyst gång parat med modest bränsletörst och en ytterst smidig växelföring. Spaken arbetar närmast med tankekraft genom växlar. Snabb kan man inte beskylla testbilen för att vara men drivningen som helhet fungerar ännu bättre än i Volvon.

Åkkomforten delade testförarna. Alla var överens om att bilens fjädring (Karoq med framhjulsdraft har enkel torsionsaxel bak, de fyrehjulsdrevena en multilänk) arbetade ganska stumt och med en del slammer från hjulställden både fram och bak. Lagningar och tvärsålar förmådde bilen inte filtrera lika effektivt som Mazda eller Volvo, men på kurshållningen var det inga fel, inte på styrningen hel-

ler. "Sittställningen är lite lattjo när man kommer från de andra. Lite pinnstolsvarning, jag tittar verkligen ned på instrumenttavlor men sitter bra och ratten skymmer inte några instrument. Mer vinkling av stolarna hade varit att föredra," noterades i ett testförarblock.

LJUDMÄTNINGARNA slutade med sista plats för Skoda, utan att bilen är anmärkningsvärt bullrig annat än i hög fart på riktigt grov asfalt.

Mazda erbjuder inte många tillval, Cosmo-versionen har exempelvis skinnklädsel, adaptivt helljus och elstyrd förarstol som standard, liksom vindrutvisning av hastighet etc. Rattvärme, förstås, men den är verkligen loj, till skillnad från kringelvärmerna i Skoda och Volvo. Glastak erbjuds inte.

Skoda har en uppsjö av prisvärda paket, exempelvis drag-

»Utan något som sticker i ögonen annat än det rätt törstiga sinnelaget.«

paketet med utfällbar krok, elstyrd baklucka, backningskamera och takräcke för drygt 10 000 kronor. Dessutom finns mängder av enskilda tillbehör till attraktiva priser.

Volvo har exempelvis ett klimatpaket för knappt 10 000 kronor, omfattande motorvärmare och elvärmning av spolar munstycken, baksäte och ratt.

TOTALT SETT? Från rationell egenskapssynpunkt har Skoda nästan alla rätt för en vanlig bilist. Ekonomin (lägst inköpspris och klart lägsta milkostnaden i trion), den praktiska stilen, vettiga priser på tillbehör/

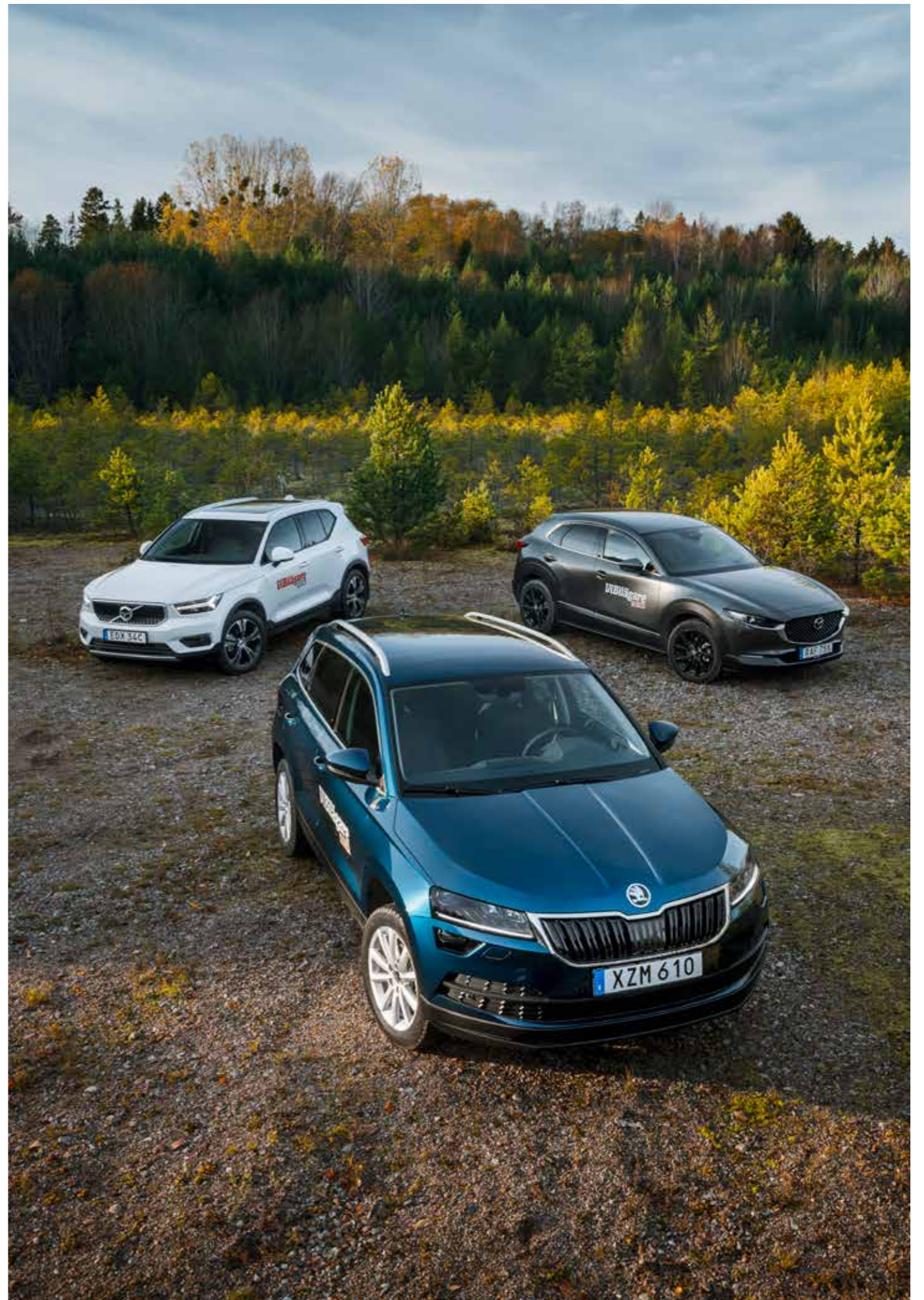
paket – det är faktorer som kan väga upp ett bitvis enklare utförande och ett mer begränsat fjädringsregister.

Volvo är valet för den som söker komfort först och främst. En behaglig helhet, utan något som sticker i ögonen annat än det rätt törstiga sinnelaget.

Mazda är förarens och de halvlånga baksätesspassagerarnas bil. En ganska snitsigt hopkommen, kul profil som känns välgjord. Milkkostnaden är högst men grundutrustningen är omfattande. Bättre rostskydd står på önskelistan.

Helheten pekar bara åt ett håll: Skoda. ☺

>>>



MEDIEFUNKTIONER

	Mazda	Skoda	Volvo
Systemets namn	Mazda Connect	Bolero	Sensus Prem.
Pris	standard	standard	standard
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	vred	pek	pek
Skärmstorlek, tum	8,8	8	12,3
DAB-radio	ja	ja	4000 kr
Max antal bluetooth-enheter i systemet	6	20	15
Röststyrning	ja	ja	ja
Telefonspeglning	ja	ja	ja
Trådlös telefonladdning	2 706 kr	*	1 900 kr
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/nej	ja/ja/nej	ja/ja/nej
Navigatör	standard	*	5 900 kr

KOMMENTAR: * "Teknikpaket" till Skoda i Styleutförande å 12 000 kronor omfattar digital instrumentpanel med varierbar visning, Amundsen navigering, trådlös telefonladdning och eljusterbar förarstol med minne, även för ytterspeglarna.

»Mediaenheten är bekant numera och blandar lätt-skött och krångligheter.»**SÄKERHETSFUNCTIONER**

	Mazda	Skoda	Volvo
Autobroms	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	ja	ja	ja
Autobroms för fotgängare	ja	ja	ja
Autobroms för cykel	ja	nej	ja
Bältesfäste justerbart höjded	ja	ja	ja
Döda vinkel-varnare	ja	ja	ja
Filhållningssystem	ja	4 900 kr	ja
Trötthetsvarnare	ja	ja	ja

UTRUSTNING

	Mazda	Skoda	Volvo
Adaptiv farthållare	ja	ja	ja
Automatläda	ja	nej	20 000 kr
Automatisk p-hjälpl	nej	3 000 kr	nej
Backningskamera	ja	3 600 kr	pkt. 5 900 kr
Elstyrd baklucka	ja	4 100 kr	4 900 kr
Elvärt baksäte	nej	3 500 kr	pkt. 9 900 kr
Dragkrok	9 583 kr	10 900 kr*	11 900 kr
Klimatanläggning	ja	ja	ja
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja
Läderklädsel	ja	14 900 kr**	nej
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metallclack	fr. 5 900 kr	7 100 kr	6 900 kr
Panoramaglastak	nej	nej***	nej
P-sensorer fr/b	ja/ja	ja/ja	5 900 kr
Rattvärme	ja	ja	pkt. 9 900 kr

KOMMENTAR: *Skodas "dragpaket" omfattar elektriskt utfällbar dragkrok, elstyrd baklucka, backkamera och takräcke. **Delläder ingår i Skodas "businesspaket", tillsammans med bland annat fjärrstyrd kupévärmare. ***Glastak endast till versioner med 190 hk-motorer. I Volvos paket för 9 900 kronor ingår även bränsel driven parkeringsvärmare och elvärmda spolarmunstycken för vindrutan.



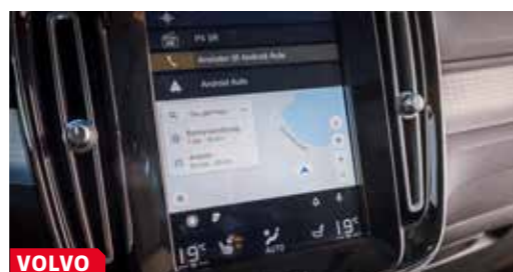
MAZDA

Mazdas medie-system är det samma i åtskilliga modeller och är enkelt att använda med vred/knappar mellan stolarna. Där finns också reglaget för ljudvolym.



SKODA

Skoda har överlag ett modernare och mer omfattande system än testkonkurrenterna, dessutom med klarare grafik. Bra vred kombinerade med touchknappar.



VOLVO

Mediaenheten är bekant numera och blandar lättskött och krångligheter. Större kontrast och färgskillnader mellan menyerna hade underlättat handhavandet.

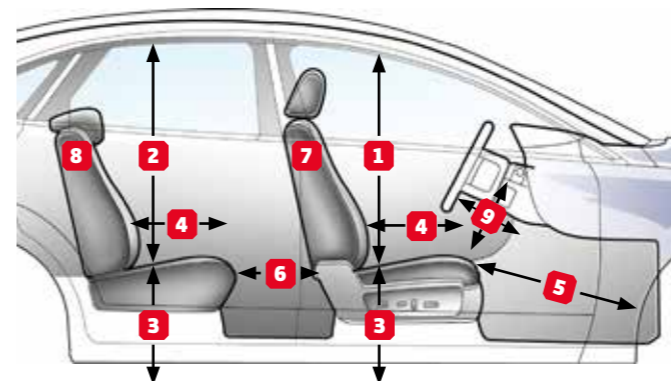
EKONOMI

	Mazda	Skoda	Volvo
Grundpris testad version, kr	328 800	261 100	282 000
Testbilens pris, kr	334 700	279 100	376 200
Förmånsvärde, kr/år	45 381	40 320	46 558
Värdeminskning, kr/% (1)	144 700/44	112 300/43	118 400/42
Bränslekostnad, dekl./test, kr/år	20 870/18 970	20 240/18 970	22 450/24 350
Årskatt, kr/efter tre år	5 227/1 240	4 478/1 086	6 404/1 482
Försäkring, kr/år (2)	4 884	4 068	4 332
Servicekostnad, kr (3)	7 699	7 200	10 796
Serviceintervall, mil/år	2 000/1	serviceavtal	3 000/1
Garantier, år (4)	3/3/12/3	3/3/12/3*	1/3/12/mob*
Milkkostnad, kr (5)	41,60	35,30	40,70

KOMMENTAR: (1) Beräknad på grundpris enl. Autovista Inter-Global AB. (2) Vid 2 000 mil/år i tre år i stad typ Västerås. (3) T o m 6 000 mil. Skoda fr. 99 kr/mån beroende på omfattning. (4) Nybil/vagnskada/rost/vägassistans. (5) Vid 2 000 mil/år i tre år. I beräkningen ingår värdeminskning, bränslekostnad enl. EU-norm/testförbrukning, skatt, service, försäkring samt 10 000 kr för löpande underhåll. *Mobilitetsgaranti, förnyas vid service.

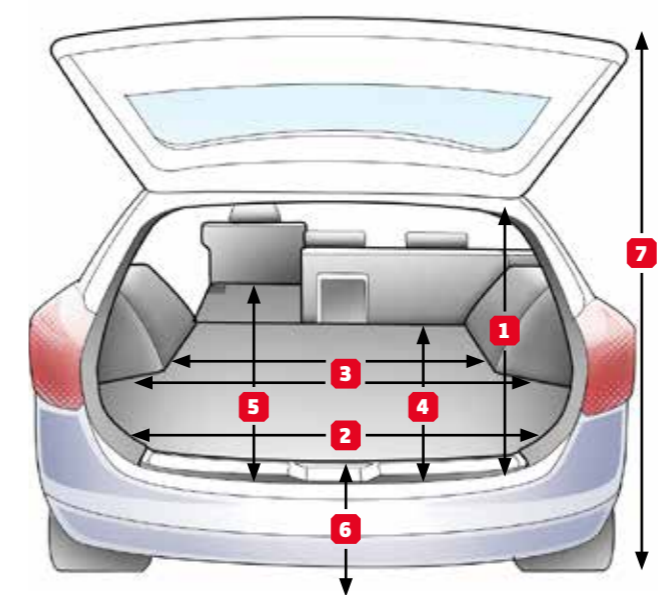
RESERVDLAR

	Mazda	Skoda	Volvo
Strålkastare, kr	13 317	7 690	10 796
Bakljus, kr	4 823	4 190	3 465
Bromsbelägg fram, kr	969	1 290	1 190
Bromsskivor fram, kr	1 916	1 889	2 290
Fälg, kr	2 700	2 885	3 925
Komplett koppling, kr	auto	5 138	4 615
Avgassystem utan kat., kr	6 465	7 454	7 820
Katalysator, kr	20 061	22 000	8 575
Arb.kostnad koppling, kr	auto	6 000	10 972
Arb.kostnad avgassystem, kr	563	1 900	498
Kamrembyte, kr	kedja	9 000	8 920
Bytesintervall, mil/år	–	24 000/–	24 000/10
Totalt, kr	50 814	69 436	63 066

KUPÉMÅTT

Mått, cm	Mazda	Skoda	Volvo
1. Takhöjd fram	91–97	98–106	91–97*
2. Takhöjd bak	94	98	93*
3. Sitthöjd fram/bak	48–54/55	54–62/60	59–66/63
4. Sittdynans längd fram/bak	51/46	50/48	51–56*/46
5. Benutrymme fram	36–60	44–66	42–65
6. Benutrymme bak	8–36	11–35	17–36
7. Kupébredd fram	143	142	143
8. Kupébredd bak	133	136	140
9. Skjutmän ratt längd/höjd	6/5	6/4	5/5

KOMMENTAR: *Testbilen var utrustad med panoramaglastak och främre stolar med förlängningsbart lärostöd. Skoda och Volvo är märkbart rymligare än Mazda för de åkande.

LASTMÅTT

Mått, cm	Mazda	Skoda	Volvo
1. Höjd i lastöppning	75	85	73
2. Bredd i lastöppning	102	100	104
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	100/116	101/100	100/123
4. Lastgolv uppfällt baksäte	80	78–93	91
5. Lastgolv nedfällt baksäte	153	130	154
6. Höjd till lasttröskel	73	68	76
7. Höjd under baklucka	181	191	192
Ant.läskbackar uppf/nedf baksäte	10/29	15–18/37	11/33
Bagagevolym VDA, liter	422–1 398	521–1 630 (1 810)	460–1 336

KOMMENTAR: Skoda är lastarens givna val, Karoqs fyrkantiga kaross ger gott om utrymme även om både maximal längd på lastgolvet och bredden bakom hjulhus är sämst. Flexibiliteten med tre skjutbara bakre stolar är ytterligare ett plus. Mazda är klart trängre medan Volvos utrymme med uppfällt baksäte inte är så stort – men desto bättre när det är nedfällt.



SKODA har manuella barnläs bak, elstyrda finns i utrustningspaket.

Som vanligt har **VOLVO** fästögler för barnstol både fram och bak.

BARN I BIL

	Mazda	Skoda	Volvo
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ytterplatser	ytterplatser	ytterplatser
Barnstolsögler fr/b	nej/nej	nej/nej	ja/ja
Bältespåminnare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare ytterplatser bak	ja	ja	ja
Bälteskraftbegr. ytterplatser bak	ja	ja	ja
Elektriska barnsäkerhetsläs	nej	pkt. 2 000 kr	ja
Får liggvagn plats, längd/bredd?	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhiss fr/b	ja	ja	ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	nej/ja	600 kr/ja	971 kr/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	2 900 kr	nej
Urkopplingsbar krockkudde	ja, nyckel	ja, nyckel	ja, nyckel
VIB:s barnbetyg	★★	★★★★	★★★★

KOMMENTAR: Vår testbarnvagn går precis in på längden i Mazda, betydligt enklare i Skoda och Volvo. Bakåtvänd barnstol till höger fram betyder att passagerarstolen måste justeras så långt bakåt att det inte ryms någon på platsen bakom i baksätet. Volvo ger bättre plats och har sina fästögler som underlättar men Skoda erbjuder klart bäst utrymme för den som ska lasta barnstolar.

KROCKTEST

	Mazda	Skoda	Volvo
Vuxenskydd	99 %	93 %	97 %
Barnsäkerhet	86 %	79 %	87 %
Oskyddade trafikanter	80 %	73 %	71 %
Förarstödsystem	77 %	58 %	76 %
Pisksnärtskydd	bra/bra	bra/bra	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	standard	standard	standard
Betyg AEB city/landsväg	bra/bra	bra/bra	ja/ej testad
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★

KOMMENTAR: Genomgående mycket höga betyg, Mazda (testad 2019) har ett vuxenskydd som bedömdes som det bästa Euro NCAP noterat. Skoda testades 2017 och fick lägre samlad poäng i grenen förarstödsystem eftersom filhållning inte var standard. Den kostar 4 900 kronor extra till utförandet Style.

MÅTT & VIKT

	Mazda	Skoda	Volvo
Längd, cm	440	438	443
Bredd, cm	183	184	187
Höjd, cm	148	160	163
Axelavstånd, cm	265	263	270
Spårvidd fr/b, cm	159/158	158/154	160/163
Markfrigång, cm	18	16	21
Tjänstevikt, kg	1 511	1 452	1 690
Maxlast, kg	446	401	370
Taklast, kg	75	75	75
Släpvikt/B-kort, kg	1 300/1 300	1 200/1 200	1 600/1 440

