

FOLKFLIGA FRAKTARE



En vettig vardagskombi, hur ska en sådan vara beskaffad år 2020? Kanske som nya Skoda Octavia, Renault Megane eller Ford Focus, tre storlastare för vanliga plånböcker. Bara en kan vara bäst!

TEXT: CALLE CARLQUIST FOTO: SIMON HAMELIUS



Kombitriön stöter på några uttjänta, 60 år gamla engelska vardagsbilar som nått resans mål.



1



2



3



4



5

1. Renaults uppfällbara bagagestöd har inbyggda resårband – praktiskt! 2. Skoda har det klart bästa baksätet för vår länge testchaufför Joakim Bergqvist. 3. Fjärrfällning av de bakre ryggstöden är numera snudd på självklarhet. Här är reglaget i Ford Focus. 4. Skodas dörrlistor må vara snygga men reflexerna blixtrar rakt i ögonen när vårsolen ligger på. 5. Som så ofta med Skoda är också nya Octavia försedd med en del smarta, nästan självklara lösningar. Påfyllningslocket för spolärvätskan är av en "hårdmjuk" kvalitet och kan vecklas ut till en rejäl trätt som eliminerar spillet med de dyra dropparna.

Agaren till en röd Octavia Scout av förra generationen dyker upp på macken och har sin åsikt klar när jag sköljer ned lite pandembillig bensin i nya Skoda Octavia Combi. "Den där lär härja som en räv i ett hönshus" säger han tvärsäkert. Scoutmannen är en av få som under testperioden har noterat testbilen, den fjärde Octavia i ordningen sedan mitten av 1990-talet. Inte så konstigt, nykomlingen är snarlik den utgående modellen, även om någon centimeter lagts till här och där, och baklamporna fått samma stuk som på de senaste Skodamodellerna.

Grunden i bygget är förstasamma som i nya Golf som vi testade i förra numret av ViB. Octavias folkliga popularitet kan förklaras av bättre utrymmesutnyttjande än konkurrenterna, vetigare pris, smarta detaljer och bra tillval till anständiga påslag. Med förra generationen växte bilen helt ur stämpelein "budgetval", ett intryck som ytterligare förstärks nu. Testbilens grundpris är 274 400 kronor.

Då ingår den konventionella 1,5-bensinmotorn på 150 hk (med cylinderavstängning men utan mildhybridteknik som i test-Golfen i förra numret), manuell växellåda och välvalda utrustningen "Style". Generalagenten har sedan kryssat för det mesta i utrustnings- och paketväg så slutpriset är knappt 350 000 kronor. Påkostad klädsel till svällande elstolar, instrumentpanel delvis täckt av alcantara, digital instrumentering och ställbara stötdämpare bidrar till en lyxig helhet som är svår att skilja från exempelvis en påkostad Audi A4 Avant. Inbördes rollfördelning var ordet ...

KONKURRENTER FINNS DET tretton på dussin, exempelvis Ford Focus kombi och Renault Megane Sports Tourer. Vi fick denna gång använda oss av förra årets långtestbil Ford Focus Active kombi med trecylindrig enlitersmotor och åttaväxlad dubbelkopplingslåda, eftersom en tidningskollega som av en händelse

17

Octavia registrerades under de tre första månaderna 2020 i 1 065 exemplar, plats 17 i statistiken. Focus registrerades i 431 exemplar, medan Megane registrerades i 41 exemplar.

»Till och med en två meter lång testförare sträckte ut utan att knorra.«

hade plåtknycklat det tänkta testexemplaret så att det inte blev klart i tid. Det gav i alla fall tillfälle till ett par intressanta observationer i förbrukning och fartresurser efter ett års brukande. Den gamla långtestbilen har just passerat 5 000-milastreck. Megane kommer inom kort i ansiktslyft version. Den hade varit att föredra men vi ville ha med bilen i alla fall, dels för sin 140-hästars bensinmotor som vi inte kört tidigare, dels för att Megane är Volvo-handelns enda alternativ i klassen. Testets Focus kostade oss alldeles under 300 000 kronor som ny men grundpriset är 18 000 kronor lägre än Octavias, 256 000 kr. Megane betingar 259 900 kronor i grundpris för GT Line TCE 140 (standardutrustad med sjuväxlad dubbelkopplingslåda) och 267 000 i testutförandet med metallic-lackering som enda tillval. En skillnad på över 80 000 kronor till test-Octavia, en given favör före start.

UTRYMMENA KAN VARA en "deal breaker" för bilar som dessa. Skoda och Ford har ett tydligt försteg trots att Renault har det största axelavståndet i trion. Meganekarossen är dock sex centimeter kortare än de andras och profilen över bakpartiet sluttar mer. Baksätet är trångt att kliva in i och på plats är benutrymmet markant sämre än i Focus och framför allt Octavia, där till och med en två meter lång testförare sträckte ut utan att knorra. Synd att Megane känns så förhållandevis trång bak, själva baksätet är fint utformat och skönast att sitta i. I framstolarna erbjuder alla tre ordentligt med plats, här är skillnaden mot "Volvoklass" knappt märkbar och det finns över två decimeters skjutmån för stolarna i alla tre bilarna. Alla testförare hade också lätt att hitta en bra körställning och stolarna fick genomgående bra betyg.

Lastmatchen mellan Focus och Octavia är jämn, med liten



Skoda är runt 20000 kronor dyrare än Ford och Renault men är också mer välutrustad.

fordel för att Octavias lastutrymme sväljer ett par läskbackar ytterligare, både med upp- och nedfällt baksäte. I den grenen är Megane klart distanserad (se tabell), framför allt beroende på att lastgolvet är kortare. Men den tillätta maxlasten i test-Octavia är lägre än i Focus och Megane.

MER SUBJEKTIVA INTRYCK av kupéerna går i Octavias favör. Precis som i nya Golf har förarmiljön renats på en del konventionella knappar och flera funktioner har flyttat in i pekskärm eller till två elegant formade "rattullar". Klokt nog har en del funktioner också lagts i en rad lättskotta tangenter under pekskärmen. Volymkontrollen är en "list" man enkelt kan dra pekfinger efter, om man nu inte använder ena rattullen. Panelen är, liksom i Golf, lågbyggd och helheten utstrålar en tilltalande finish, långt över den melerat grå känslan i Megane eller det ganska stökiga helhetsintrycket i Focus.

Riktigt hundraprocentigt är det ändå inte. För kunde man stänga av motorn och

lämna ljusreglaget "påslaget" för riktigt halvljus (med tända baklampor) så att allt tändes automatiskt när man startade bilen – det går inte nu. Filbytesvarningen ligger i som "default" varje gång man startar bilen och måste stängas av med knapptryck – irriterande, det borde vara tvärtom så att man slår på filbytesvarnaren om man önskar den. Av någon anledning har ergonomerna också förändrat och försämrat gränssnittet för de båda rattullarnas funktion gentemot färdatorn i instrumenthuset. Exempelvis sköttes förbrukningsvisningen (momentan, sedan tankning, långtids-) tidigare väldigt enkelt

med upprepade enkla knapptryck på samma plats i menyn, men nu måste man gå i och ur menyer och byta visningstavla för att få samma information. Laga inte det som inte är trasigt heter det väl?

Smarta detaljer hittar man här och var, i testbilen exempelvis ett paraply i dörren, en klädselborste och ett påfyllningslock till spolärvätskan som också tjänstgör som tratt. Skoda har mutats in det där området med "påskäg" till ägarna så att man alltid frågar sig vad konstruktörerna ska hitta på nästa gång.

Ford och Renault är ändå inte heller renons på sådant, det dubbla lastgolvet i Megane eller

de omtänksamma, automatiskt utfällbara dörrkantskydden i Focus är två exempel.

Bilar i den här klassen sticker sällan ut i kör- och komforthänseende, utvecklingen sker under stor omvärldsbevakning och det som förr var typiskt nationella särdrag är i stort sett utsuddade. Det ska till verkligt känsliga testförarrum för att vaska fram riktigt betydelsefulla skillnader i slutresultaten. Testtrion har helt enkelt bra åkkomfort, trygga, lätt understyrda köregenskaper och över huvud taget mycket av den storbilskänsla man får i klassen ett stycke upp.

MEN VISST FINNS DET skillnader. Testprocedurerna inleds med bullermätningar på grov och fin asfalt. I ljudmätaren ser det likvärdigt ut men för öronen låter det klart minst i Focus, klart mest i Skoda. Det är inte så mycket själva nivåerna som skilljer som karaktären: Ford rullar med stram tysk dämpning, Renault har ett mjukare ljud och Skoda ett mer "öppet", resonansfyllt. Ingen har något tröttnande buller, bara olika.

»Skoda har mutats in det där området med 'påskäg' till ägarna.«

Denna gång kördes, på grund av pandemin och myndigheternas restriktioner, undannanövertesterna på flygfält med endast föraren samt viktsäckar i bilen. Det blev cirka 230 kg last totalt (av vilka den absoluta merparten var viktsäckar, vill föraren tillägga). Ford fick ge sig först, vid 72 km/tim bröt bakvagnen ut i definitivt sladd och bilen blev okontrollerbar från att tidigare ha varit påtagligt lättkörd i momentet. Skoda var genomgående lätthanterlig men tappade greppet över framhjul och gick rakt fram vid sista fällan vid ca 74 km/tim, medan Renault klarade testet klart bäst genom att rinna igenom i 75 km/tim utan problem, utan sladdtendenser.



FORD FOCUS ACTIVE KOMBI 1,0T

GRUNDPRIS:	256 000 kr
MILKOSTNAD:	39,70 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Ford kör alltså med riktiga mätartavlor, inte bildskärm. Färdatorn mellan dem är onödigt rörig att hantera.
2. Enlittersnurrar är tyst och mjuk i sig men tycker inte om att arbeta ihop med dubbelkopplingslådan – drivningskaraktären är alldeles för ryckig.
3. Ganska platta stolar. Vredet för att justera ryggstöds slutningen är lätt att nå i stolssidans framkant.
4. Manöverpanelen för klimat-anläggningen har små och fippiga knappar. Stolsvärmens har tre lägen, redan det första är väldigt effektivt.



RENAULT MEGANE SPORTS TOURER

GRUNDPRIS:	259 900 kr
MILKOSTNAD:	41,30 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Skärmens grafik och disposition är inte av sista skriket i Renault, men varvräknaren kan ju avläsas även från baksätet.
2. Piggaste motorn i trion, ändå är den minst lika snål som Fords trötta trea. Motorn är bekant också från en del Mercedes-modeller.
3. Alla förare satt skönt i Renaults mjukare stolar. Bra sidostöd, bra värme men ryggstöds slutningen är svår att finjustera och reglaget sitter trångt till.
4. Renaults sjuväxlade dubbelkopplingslåda kan arbeta mjukt vid jämn körning och lätt gasfot men vid start rycker den alltid.



SKODA OCTAVIA COMBI 1,5 TSI 150

GRUNDPRIS:	274 400 kr
MILKOSTNAD:	36,30 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Samma digitala visningsprincip som i nya Golf, men med lite eget utseende som kan varieras efter behag.
2. TSI-maskinen är starkast i trion men har egentligen inga andra särdrag än en ganska mätlig bensinförbrukning – och det är ju inte det sämsta.
3. Eljusterad stol är extra 4 700 kronor. Högt ryggstöd och behaglig klädsel men stolsvärmens strömbrytare är onödigt krånglig och gömd i medieskärmen.
4. Var sak på sin plats. Stolarnas ryggstöd rymmer inte bara en utan två fickor. Den ena är specialskräddad för mobiltelefonen.

ÄGARNAS TYCKER

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

I enkäten kvalitet och egenskaper rankades Skoda som 12, Ford som 13 och Renault som 21. Lojalitetsenkäten gav Skoda 11:e plats, Ford

13:e plats och Renault 21:a plats. Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 10:e plats för Renault, 11:e plats för Skoda och en 13:e placering för Ford. I verkstadsenkäten segrar Ford med en 7:e plats framför Renault på 8:e och Skoda på 9:e plats. Undersökningen gjordes januari-mars 2019 och gäller årsmodellerna 2012–2018.



FORD

En typisk Ford-förarmiljö, på gott och ont. Känslan är inte så påkostad men helheten fungerar helt okej. Växelvredet är smidigt, rattknapparna många.



RENAULT

Viss hyrbilskänsla över förarmiljön och somliga reglage är inte av senaste (och bättre) Renaultsnitt. Bra reglage för värme och ventilation, dock.



SKODA

Klart modernare och slankare former i Octavia som dessutom utrustats med tvåekrad ratt. Bra tryckknappar, något bökigare rattreglage än förr.



Rymligt på alla led-der, lätt att lasta, bra belysning – Focus har ett av de bästa bagageutrym- mena i klassen men riktigt lika spatiöst som Octavias är det inte. Suveränt enkelt att ta ur insynsskyddet, bara att dra i en ögla så följer det efter.



Renault sväljer inte lika mycket bagage eller lika många drickabackar som Ford eller Skoda. Orsaken är att lastgolvet är kortare, både med uppfällda och ned-fällda ryggstödsde-lar. Disponeringen är annars bra och golvet kan placeras i två höjdlägen.



Klassens storlasta-re har regelbundet format bagageut-rymme och ovanligt bra bredd "hitom" hjulhusen, över 1,5 meter. Utförandet verkar tåligt och det finns vet-tiga detaljer som bagagekrokar med mera, men maximal tillåten last är pa-radoxalt nog lägre än för Ford och Renault.



Octavia är markerat understyrd i undan-mövern. Efter 74 km/tim tappar framhjulens fäste.



Österbybruk, ett av de uppländska vallonbruken, utgjorde paus- och bil-bytesplats under testet.

Största skillnaderna finns i drivningen. Fords enlitersmotor är, kort och gott, alltför fjuttig för bilen. Vid helt normal körning utan last duger väl kraftkällan men så fort man behöver lite mer fallerar maskinen i styrka och fartresurser. Bilen är långsam, helt enkelt, och drar alldeles för mycket bensin så fort den sätts under press. Lägg därtill att det fortfarande, efter 5 000 mil, knappast har skett någon förbättring av dubbelkopplingslådan ryckighet och sistaplatsen i drivning blir solklar.

RENAULT HADE LÄTT tagit hem avdelningen om dess dubbelkopplingslåda varit bättre än Fords men det är den inte. Visserligen växlar den jämnare än Fords under normal belastning, men vid start kan den rycka väldigt. Motorn i sig är annars en frisk och kul bekantskap, med

snabb reaktion på gaspådrag och alert karaktär i alla lägen. Det visar sig också under fartmätningarna, Megane är klart snabbas. Skodas motor och manuella växellåda lämnar inga egentliga avtryck alls, annat än att vridmomentet är ganska starkt och att förbrukningen är klart lägst i trion. Inte så illa, det är väl precis vad man kräver av en vardagsbil? Märkvärdigt tystlåten tomgång är ett bonus-plus.

Skodas ställbara stötdämpning kostar 8 700 kronor och visar verkliga skillnader i de olika lägena. I komfortläget får man till ett veritabelt gung som i jänkarebilar förr i tiden, medan det stramaste läget ger åtminstone en antydning till "sportighet" i uppträdandet. Hur mycket förare egentligen använder möjligheterna till ändrad fjädrings-/stötdämpningskaraktär under ett billiv vore intressant

»I komfortläget får man till ett veritabelt gung som i jänkarebilar förr i tiden.«

att se en undersökning på. Efter att ha knappt ett par gånger på det hela återgick alla testförare snart till att köra på normalläge och tänka på annat.

Ekonomi till exempel. Våra kalkyler visar att Renault halkar efter i andrahandsvärde, den tyngsta utgiftsposten i bilägandet. Det driver upp milkostnaden, trots att bilen egentligen är "billigast". När alla poster är inräknade får Meganeföraren räkna med att lägga ut fem kronor mer per mil än Octaviaföraren. Det är Renault inte värd, tvärt om har den knappt några speciella plusegenskaper andra än den raska motorn och hyfsade priser på reservdelar.

Ford kommer billigare undan, knappt två kronor lägre milkostnad än Renault, och dessutom en helhet som på de flesta områden är lite bättre – särskilt utrymmena. Men välj 1,5-motorn!

SKODA SLUTLIGEN övertygar i nästan allt och tar hem det här. Nya Octavia erbjuder tilltalande utrymmen, välvald utrustning, bäst ekonomi (bra andrahandsvärde, fem kronor lägre milkostnad än Renault), moder-nitet och vettiga utrustnings-paket. Om det räcker för att vara räv i hönshuset får tiden utvisa, det är snarare vargatider i bilvärlden just nu. ☹

MEDIEFUNKTIONER

	Ford	Renault	Skoda
Systemets namn	SYNC3	RLink2	Columbus MIB3
Pris	standard	standard	standard
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek/scroll	pek	pek
Skärmstorlek, tum	8	7	10
DAB-radio	1000 kr	ja	1000 kr
Antal bluetooth-enheter samtidigt	20	6	2
Röststyrning	ja	ja	ja
Telefonspeglning	ja	ja	ja
Trådlös telefonladdning	1000 kr	nej	1500 kr
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/nej	ja/ja/ja	ja/ja/nej
Navigatör	8900 kr	ja	ja

KOMMENTAR: Skodas system är mest innehållsrikt och ger det modernaste intrycket. Om man enbart vill ha pek- och tryckfunktioner är en annan fråga, Fords och Renaults knappar och vridreglage fungerar minst lika bra.



FORD

Fords skärm är inte så stor men har tydlig och logisk grafik och enkel skötsel med både knappar och fingertryck. Mycket snabb bluetoothkoppling och bra B&O-ljud!



RENAULT

GT Line-utförandet av Megane betyder märkligt nog en ganska liten, simpel och begränsad version av Renaults R-link. Inga problem med handhavandet dock.



SKODA

Skodas nya system har massor av innehåll och möjligheter. I skärmens underkant anas "listen" längs vilken man drar fingret för att justera ljudvolymen.

»Mycket snabb bluetooth-koppling och bra B&O-ljud!«

SÄKERHETSFUNCTIONER

	Ford	Renault	Skoda
Autobroms	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	ja	nej	ja
Autobroms för fotgängare	ja	nej	ja
Autobroms för cykel	ja	nej	ja
Bältesfäste justerbart höjdlid	ja	ja	ja
Döda vinkel-varnare	ja	ja	ja
Filhallningssystem	ja	ja	ja
Trötthetsvarnare	ja	nej	ja

UTRUSTNING

	Ford	Renault	Skoda
Aktiv farthållare	pkt. 5000 kr	nej	ja
Automatläda	17000 kr	17000 kr	nej
Automatisk p-hjälp	pkt. 10000 kr	nej	6500 kr
Backningskamera	2900 kr	ja	3900 kr
Dragkrok	6900 kr	ej uppgift	8900 kr*
El. öppn.bar baklucka	6000 kr	nej	3700 kr
Klimatanläggning	6500 kr	ja	ja
Läderklädsel	10100 kr	nej	pkt. 25900 kr
Metallclack	5900 kr	7500 kr	6500 kr
Panoramaglastak	11000 kr	11900 kr	10500 kr
P-sensorer fr/b	pkt. 10000 kr	ja/ja	3300 kr
Rattvärme	pkt. 2500 kr	nej	ja

EXEMPEL PÅ UTRUSTNINGSPAKET:

Ford: Designpaket, 12500 kronor: 18-tumsfälgar, LED-strålkastare, tonade rutor från mittstolpe och bakåt (pluspaket till det innebär aktiva och autoavbländande LED-strålkastare, 18000 kr.) Familjepaket 3000 kronor: Elektriska barnlås barn, skidlucka.
 Renault: Megane har inga särskilda utrustningspaket men finns i tre ytterligare utrustningsversioner: Life, Zen och Bose.
 Skoda: Drag- och värmarpaket, 9900 kronor: Utfällbar dragkrok, p-värmare, backkamera, elbaklucka, lastnät, takräcke. Business, 25900 kronor: Läderklädsel, p-sensorer fram, tonade rutor från mittstolpe, trådlös laddning, extra USB-uttag + 230 V, Canton ljudsystem, elbaklucka nödreservhjul etc.

EKONOMI

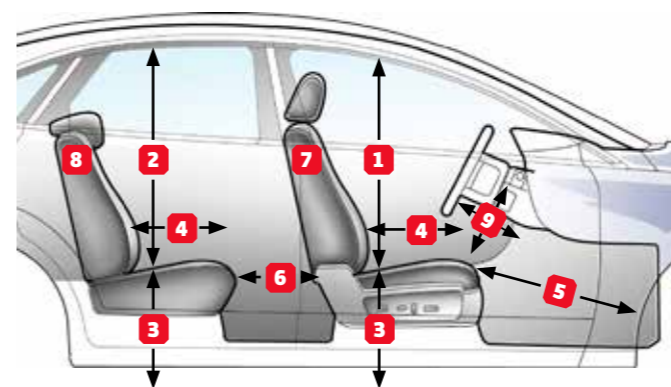
	Ford	Renault	Skoda
Grundpris testad version, kr	256 000	259 900	274 400
Testbilens pris, kr	298 050	267 400	347 800
Förmånsvärde, kr/år	41 433	42 908	41 417
Värdeminskning, kr/% (1)	122 800/48	140 340/54	120 740/44
Bränslekostnad, 22 450/		20 870/	18 970/
dekl./test, kr/år	21 500	21 500	18 660
Årsskatt, kr/efter tre år	5 976/1 394	5 013/1 196	3 804/932
Försäkring, kr/år (2)	4 056	4 524	4 550
Servicekostnad, kr (3)	10 625	4 627	5 750
Serviceintervall, mil/år	3 000/2	3 000/1	3 000/1
Garantier, år (4)	5/3/12/mob*	2(5)/3/12/5	3/3/12/3*
Milkkostnad, kr (5)	39,70	41,30	36,30

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. testförbrukn., skatt, service, försäkring + 10000 kr i underhåll. *mobilitetsgaranti, förnyas vid service.

RESERVDELAR

	Ford	Renault	Skoda
Strålkastare, kr	7026	6029	8197
Bakljus, kr	1652	4087	5180
Bromsbelägg fram, kr	1202	1029	1455
Bromsskivor fram, kr	2080	2603	2240
Fälg, kr	2301	2066	2778
Komplett koppling, kr	auto	auto	6218
Avgassystem utan kat., kr	18 328	7780	6490
Katalysator, kr	5519	7780	13444
Arb.kostnad koppling, kr	auto	auto	6000
Arb.kostnad avgassystem, kr	2181	1090	1400
Kamrembyte, kr	kedja	kedja	9000
Bytesintervall, mil/år	-	-	21 000/-
Totalt, kr	40 289	32 464	62 402

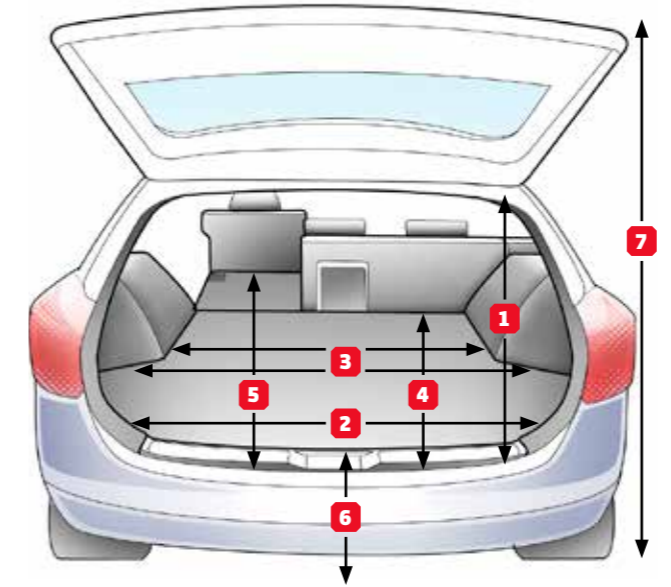
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Ford	Renault	Skoda
1. Takhöjd fram	92-99	89-96	96-106
2. Takhöjd bak	95	95	96
3. Sitt höjd fram/bak	43-49/49	43-50/51	47-57/51
4. Sittdynans längd fram/bak	50/48	49/ 48	50/48
5. Benutrymme fram	41-64	43-65	44-67
6. Benutrymme bak	13-38	11-33	16-39
7. Kupébredd fram	142	142	143
8. Kupébredd bak	136	137	137
9. Skjutmän ratt längd/höjd	4/4	4/5	4/4

KOMMENTAR: Skoda erbjuder rymligast kupé, i synnerhet takhöjd och benutrymme bak imponerar. Förarstolens justermån i höjdlid är också rejäl. Meganas baksäte är skönt att sitta i men har inskränkt benutrymme.

LASTMÅTT



Mått, cm	Ford	Renault	Skoda
1. Höjd i lastöppning	70	69	80
2. Bredd i lastöppning	105	105	104
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	114/135	108/137	101/153
4. Lastgolv uppfällt baksäte	100	93	104
5. Lastgolv nedfällt baksäte	165	152	164
6. Höjd till lasttröskel	63	60	64
7. Höjd under baklucka	186	185	194
Ant. läskbackar uppf/nedf baksäte	16/36	13/28	19/37
Bagagevolym VDA, liter	608-1653	521-1695	640-1700

KOMMENTAR: Alla tre klarar små(två-)barnsfamiljens krav på lastutrymme men lättast lär nog det vardagliga fungera i Octavia. Gapet har både bredd och höjd och utrymmet närmast tröskeln är rejält brett.



I FORD visas bältesituationen tydligt i displayen framför föraren.



I SKODA ingår ISOFIX-fästen i högerstolen fram i paketet Style.

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
Bältespännare bak	ja	ja	ja
Bältessträckare bak	nej	ja	ja
Bälteskraftbegränsare bak	nej	ja	ja
Elektr. barnsäkerhetslås	pkt. 3000 kr	nej	ja
Får liggvagn plats, längd/bredd?	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Heltäckande sidokrockgardin	ja	ja	ja
Klämskydd, fönsterhiss fr/b	ja/ja	ja/ja	ja/ja
Integrerade bälteskuddar bak	nej	nej	nej
Isofixfästen fr/b	nej/ja	nej/ja	ja/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	2900 kr
Urkopplingsbar krockkudde	ja	ja	ja
VIB:s barnbetyg	★★★	★★★	★★★★

KOMMENTAR: Skoda förtjänar en extra stjärna i betyg eftersom i- och urlastning av barnstol går lättare än i de andra två, samt för möjligheten att få sidokrockkuddar bak. De kostar hälften av vad samma krockkuddar gör i nya VW Golf ...

KROCKTEST

	Ford	Renault	Skoda
Vuxenskydd	85 %	88 %	92 %
Barnsäkerhet	87 %	87 %	88 %
Oskyddade trafikanter	72 %	71 %	73 %
Förarstödsystem	75 %	71 %	79 %
Pisksnärtskydd fram/bak	tvetsamt/bra	bra/bra	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	std	std	std
Betyg AEB city/landsväg	bra/bra	ej testad	medel/bra
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★

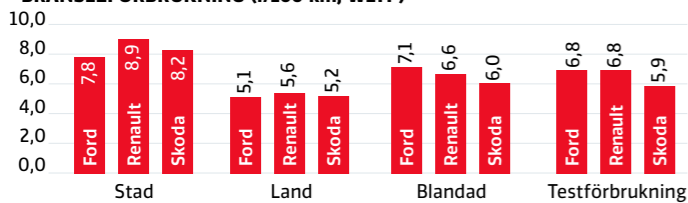
KOMMENTAR: Genomgående höga betyg och närmast likvärdiga områden i krocktesterna. Det enda som sticker ut är Fords något sämre pisksnärtskydd fram.

MÅTT & VIKT

	Ford	Renault	Skoda
Längd, cm	469	463	469
Bredd, cm	184	181	183
Höjd, cm	154	144	147
Axelavstånd, cm	270	271	267
Spårvidd fr/b, cm	158/158	158/158	154/153
Markfrigång, cm	16,5	14,5	15
Tjänstevikt, kg	1495	1441	1492
Maxlast, kg	475	465	388
Taklast, kg	75	80	75
Släpvikt/B-kort, kg	1300/1300	1700/1594	1500/1500

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



MILJÖ

	Ford	Renault	Skoda
Bränsletank, l	52	47	45
CO ₂ , g/km	158	149	137
NOx labb/i trafik	17,4/126	31,6/ej uppg.	47,5/126

KOMMENTAR: Skoda har starkaste motorn men är snålast på bränsle. Focus Active-exemplaret tjänstgjorde som långtestbil förra året och visade under det här testet något lägre förbrukning än vid sammanställningen för hela 2019 – minus 0,02 liter milen närmare bestämt. Försumbart!

ACCELERATION

	Ford	Renault	Skoda
0–100 km/tim	11,7 s – 196 m	8,8 s – 146 m	9,6 s – 154 m
0–400 m	18,3 s – 123 km/tim	16,5 – 139 km/tim	16,9 s – 141 km/tim

SEGRAGNING 70–110 KM/TIM

	Ford	Renault	Skoda
3:an/kickdown	7,9 s – 202 m	5,6 s – 145 m	5,8 s – 146 m
4:an	auto	auto	7,4 s – 188 m
5:an	auto	auto	9,5 s – 240 m
6:an	auto	auto	12,5 s – 313 m

KOMMENTAR: Testets Ford accelerationstestades också när den ingick i vårt långteststall. Sedan dess, ca 5 000 mil senare, har accelerationen 0–100 km/tim kapats med ca en sekund. Fortfarande känns dock bilen slö, i synnerhet med last hamnar den långt efter konkurrenterna. Renault känns och är kvick. Skoda var alldeles ny när mätningarna gjordes.

BROMSAR

	Ford	Renault	Skoda
100–0 km/tim	36,1 m – 2,9 s	35,2 –2,7 s	34,8 m – 2,7 s

KOMMENTAR: Skodas bromsar presterade klart bäst. Inte ens efter fyra hårda försök ökade sträckan från 100 km/tim till stopp med mer än några centimeter. Alla tre klarade dock godkänt resultat med råge.

KUPÉBULLER dB(A)

	Ford	Renault	Skoda
50 km/tim (fin/grov asfalt)	58/68	59/68	59/68
70 km/tim	62/70	63/69	63/69
90 km/tim	64/72	65/71	65/72
110 km/tim	67/75	68/74	69/74

KOMMENTAR: Marginella skillnader i ljudmätaren, oavsett underlag. Ford upplevs som tystast, med väl dämpat vind- och väg ljud. Även Renault har "mjuk" ljudkaraktär oavsett underlag. Skoda upplevs som den "bullrigaste" bilen med något mer resonansljud, men ingen i trion har dålig ljudkomfort.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Ford

► Focus kombi har alla karosdelar av vanlig stålplåt. Bakluckan är precis som motorhuv och dörrar, dåligt tätad i hörnen. Bara dörrarna har invändig vaxbehandling. Underredet täcks delvis av filtskoldar med klen slitskydd där de inte täcker. De flesta skarvarna undertill är otätade och de nedåtvända tröskelladsskarvarna har bristfällig tätning. Dock bra vaxbehandling inuti vissa balkar, fast inte alla. Största rostfällan är det vätskesugande ljudisoleringsmaterial som monterats innanför de främre innerskärmarna (bild 1) samt fuktsamlande isoleringskuddar framför framdörrarna. Exempelare hade dålig karosspassning med hög blästerrisk på dörrkanterna.

Renault

► Megane får "bara" en fyra i rostskyddsbedömning. Renault brukar annars kamma hem full pott när det gäller motståndskraften mot rost. Det som drar ned betyget för Megane är att tätningarna i huv och dörrar har en del brister och att dörrarna är slarvigt monterade, i såväl höjd- som sidled. Det gör att blåstringsrisken är stor, dock ej under de stora täcksquivor som ska skydda delar av underredet. Bra vaxbehandling av balkar under bilen (bild 2). Trösklarnas skarvar är nedåtvända men har väl utförd tätning. Stänklappar saknas men innerskärmarna fram skyddas mot blåstring av hjulhusets kanter. Skoda har slopat den fuktsugande isoleringen bakom främre innerskärmen – bra.

Skoda

► Octavias alla kaross- och chassidelar är av stålplåt, inga som helst aluminiumdelar. Hörn och skarvar i motorhuv, baklucka och dörrar är väl tätade och i samtliga dörrar finns skyddande vaxskikt. Innerskärmarna av plast fram och av filtmateriale bak. Bra tätning även av skarvar under bilen, dock ej under de stora täcksquivor som ska skydda delar av underredet. Bra vaxbehandling av balkar under bilen (bild 3). Trösklarnas skarvar är nedåtvända men har väl utförd tätning. Stänklappar saknas men innerskärmarna fram skyddas mot blåstring av hjulhusets kanter. Skoda har slopat den fuktsugande isoleringen bakom främre innerskärmen – bra.

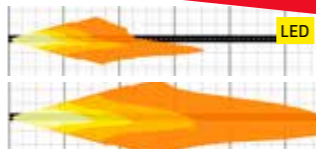
ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

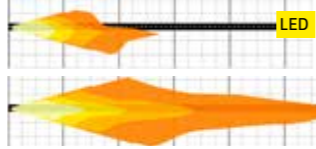
ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

LJUSTEST

Fler ljustester på vibilagare.se



	Ford	Halvljus	Helljus
Längd, m	95	95	176
Bredd, m	26	26	11
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja.			



	Renault	Halvljus	Helljus
Längd, m	82	82	168
Bredd, m	22	22	11
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Spolning: Ja.			



	Skoda	Halvljus	Helljus
Längd, m	102	102	224
Bredd, m	28	28	35
Betyg	●●●●●	●●●●●	●●●●●
Spolning: Nej.			

KOMMENTAR: Både Ford och Renault har smala ljusbilder på helljus som heller inte når Skodas rejäla längd i sken. Även halvljuset är bättre i Skoda.

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

MODELLFAKTA



FORD FOCUS ACTIVE KOMBI 1,0T

TILLVERKNINGSLAND: Tyskland.

MOTOR: Tvärställd 3-cylindrig rak bensinturbo med två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,5. Borrning/slag 71,9/82 mm. Volym 999 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 125 hk (92 kW) vid 6000 v/min. Max vridmoment 170 Nm vid 1400–4500 v/min (200 Nm vid "overboost").

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdraft. Åttavväxlad dubbelkopplingslåda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 2050.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänk.

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

STYRNING: Kuggstång, elmekanisk servo. Vändcirkel 11,0 m. 2,6 rattvarv.

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

PRESTANDA: Toppfart 193 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 11,4 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Från Active 1,0 125 hk med 6-växlad låda, pris från 239 000 kronor, till Bose TCe 140 med 7-växlad dubbelkopplingslåda, pris från 284 000 kr.

»Nya Octavia är tämligen överlägsen testsegrare.«



RENAULT MEGANE SPORTS TOURER

TILLVERKNINGSLAND: Spanien.

MOTOR: Tvärställd 4-cylindrig rak bensinturbo med två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,3. Borrning/slag 72,2/81,2 mm. Volym 1332 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 140 hk (103 kW) vid 5000 v/min. Max vridmoment 240 Nm vid 1600 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdraft. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 2400.

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

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 205/50 R17.

STYRNING: Kuggstång, elmekanisk fartberoende servo. Vändcirkel 11,2 m. 2,9 rattvarv.

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

PRESTANDA: Toppfart 205 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9,9 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Från Life TCe 115 hk med 6-växlad låda, pris från 201 900 kronor, till Bose TCe 140 med 7-växlad dubbelkopplingslåda, pris från 259 900 kr.



SKODA OCTAVIA COMBI 1,5 TSI 150

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR: Tvärställd 4-cylindrig rak bensinturbo med två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,5. Borrning/slag 74,5/85,9 mm. Volym 1498 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 150 hk (110 kW) vid 5000–6000 v/min. Max vridmoment 250 Nm mellan 1500 och 3500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdraft. Sexväxlad manuell låda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 2200.

HJULUPPHÄNGNING: Skruvfjädring, krängningshämmare. Fram fjäderben med undre triangellänk, bak multilänkupphängning.

HJUL: Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/45 R18.

STYRNING: Kuggstång, elservo. Vändcirkel 10,6 m. 2,6 rattvarv.

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

PRESTANDA: Toppfart 224 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 8,3 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: TDI 150 med 7-växlad dubbelkopplingslåda, pris från 313 700 kronor.

VI TYCKER



Vi Bilägare TESTVINNARE

2020-talets Volvo?

1 Nya SKODA Octavia Combi må se bekant ut även om allt är nytt. Modellen har bevarat de egenskaper som gjort den så populär: utrymmen, utrustning, praktiska detaljer och bra komfort/säkerhet – allting är på plats. Nya grepp återfinns främst i den digitala instrumenteringen, med bildskärmar och ett nytt mediasystem med närmast oändliga möjligheter till egna inställningar och val. Adaptiv farthållare tillsammans med manuell växellåda kan ge bekväm, nästan "automatväxlad" körning. Bra finish överlag, tilltalande ekonomi och inom kort ett bredare utbud av modeller med bland annat en laddhybrid. Det mesta talar för att det här är en vinnare, en "Volvo" för vår tid.



2 FORD är ett starkt alternativ, inte minst när det gäller utrymmen och ekonomi. Välj dock en starkare motor än testets enliters trea, den är alltför klen så fort bilen ska rulla med lite last eller folk.



3 RENAULT har många egenskaper som inte står Skodas eller Fords efter men utrymmena är sämre. Motorn är trions bästa. Lite åldrad känsla, det kanske ansiktslyftningen inom kort kan bota.

KOMMENTAR: Jag gillar de turkosa mätarnålarna i Ford Focus och den snabba styrningen, men i övrigt är bilen rätt slätstruken. Renault Megane känns hyrbil för hela slanten; en duglig transportör, men inte något som får känslorna att svalla. Min solklara favorit i det här testet heter Skoda Octavia. Den är trevlig att köra, känns påkostad och har en överlägsen sittkomfort jämfört med konkurrenterna. Bästa långfärdsbilen i testet, men lite bullrig.



Christian Ellmark, testförelse.

KOMMENTAR: Uppenbarligen är det svårt att få till bra dubbelkopplingslådor i den här klassen, både Ford och Renault behöver bli bättre på den punkten. Av dem sätter jag Focus före Megane, tack vare bättre utrymmen och högre åkkomfort. Renaults motor är dock inte dum alls. Nya Octavia är tämligen överlägsen testsegrare, tråkigt men sant. Bilen har utrymmen, utrustning och ekonomi som bildar en svårslagen helhet. Den något höga ljudnivån är enda svagheten.



Calle Carlquist, testledare.



1. Uttag för ström och multimedia för dem där bak kostar 2500 kronor extra i Skoda. 2. Instegsmättet avslöjar en del om hur knepigt eller lätt det kan vara att knixa in exempelvis en barnstol i baksätet. Ford på bilden mäter 62 centimeter, Skoda 67 cm och Renault 58. 3. Lättflyttad lastavdelare i Octavia.