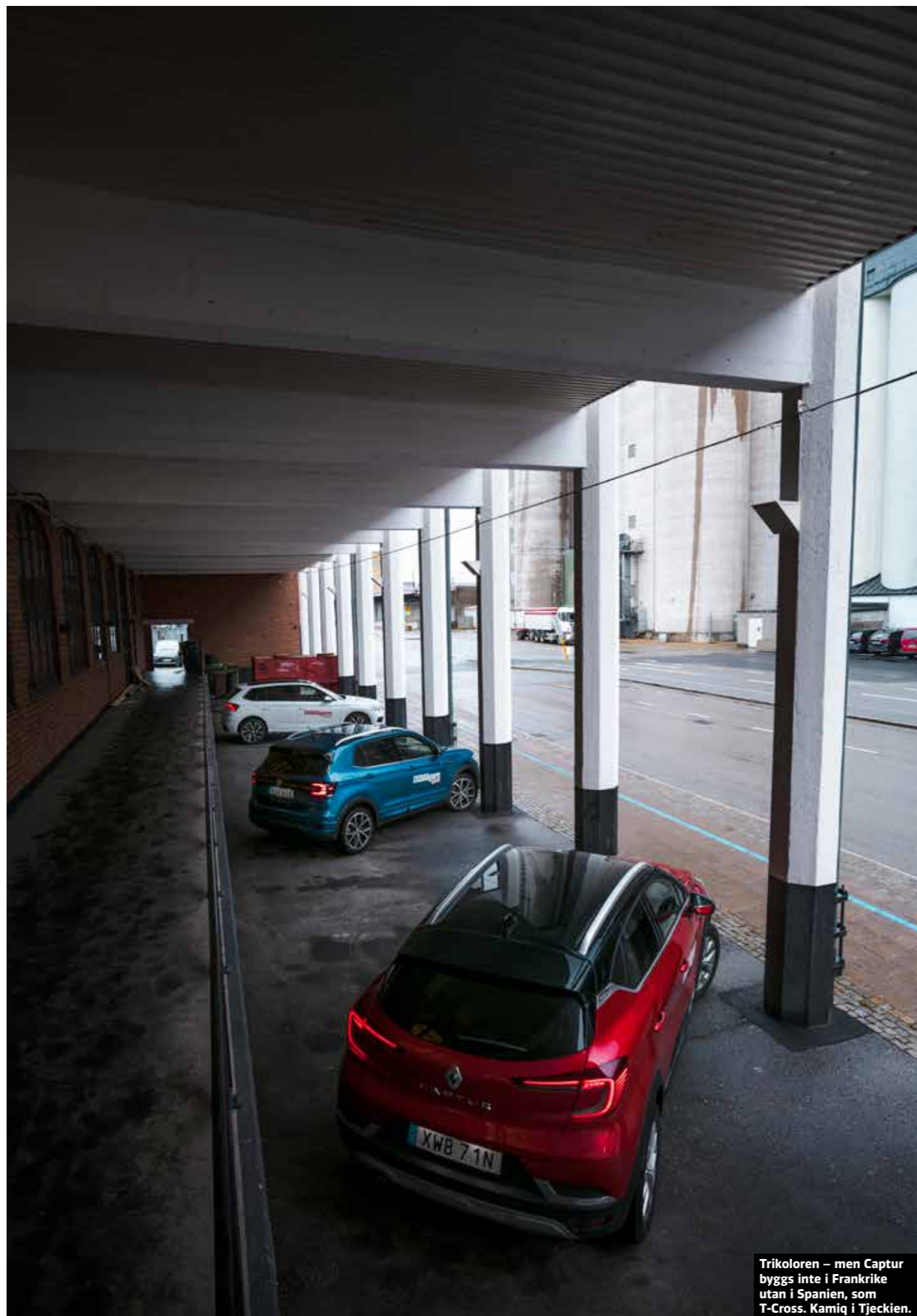


SMÅBILAR I STOR STIL



Småbilar på höjden utan möjlighet till fyrhjulsdraft – är de verkligen suv-klassare? Oavsett vilket är nya Renault Captur, Skoda Kamiq och Volkswagen T-Cross både vuxna och vettiga varianter – men de kostar!

TEXT: CALLE CARLQUIST FOTO: SIMON HAMELIUS



Trikoloren – men Captur byggs inte i Frankrike utan i Spanien, som T-Cross. Kamiq i Tjeckien.



1



2



3



4



5

1. Värme även i baksätet är inte längre förbehållet stora bilar. Till Kamiq kostar den 2 900 kronor. 2. Praktiska krokar för matkassar är ett signum för Skodas bagageutrymmen. I Kamiq finns också en löstagbar lampa. 3. Redan i grundversion är VW T-Cross utrustad med en vettig lastfiness: passagerarstolens ryggstöd kan fällas framåt för transport av långa föremål. 4. Pluspolen till batteriet är svår att missa i Capturs motorutrymme. Men spola inte med högtryck här! 5. Det gäller att ta vara på de centimeter som erbjuds. De tre testbilarna har skjutbart baksäte som ökar flexibiliteten ytterligare.

Inte ens den mest förhårdade suv-motståndare kan väl hävda att testtrion denna gång utgörs av otympliga klumpar på fyra hjul? Visst, typiska "terrängattribut" finns på alla tre men pinfärska Renault Captur, Skoda Kamiq och Volkswagen T-Cross bygger i hög grad på sina småbilssyskon Clio, Fabia/Scala och Polo och ger överlag ett nätt intryck, karosshöjderna till trots.

Jämfört med nya Renault Clio är Captur 18 centimeter längre, har sex centimeter större axelavstånd och rymmer nästan 200 dm³ mer bagage enligt VDA-metoden. Helheten ser "kraligare" ut än på förra generationens Captur men linjeföringen är snarlik. Skoda Kamiq, en av otaliga variationer på VW-koncernens MQB-arkitektur, befinner sig mellan Fabia och nästan nya Skoda Scala i storlek. Kamiq är 19 centimeter längre än Fabia men tolv kortare än Scala. Bagageutrymmet hamnar också mellan syskonen i storlek medan markfrigången är markant högre i Kamiq (testbilen har dessutom speciellt

terrängpaket som ger 1,5 cm ytterligare markfrigång och ett särskilt underredesskydd, pris 1 900 kronor). Karosslinjerna som helhet är knappast suv-lik för det, Kamiq ser ut som en "fyllig" familjebil av ungefär samma karaktär som Subaru Outback, fast mindre. VW T-Cross har samma axelavstånd som en normal Polo (och nästan en decimeter kortare än Captur och Kamiq). Karossen är bara sex centimeter längre än Polos, bagageutrymmet är blott marginellt större än småbilsversionens. Helhetsintrycket är upprätt och funktionellt.

INGEN I TRION erbjuds med fyrhjulsdraft, ytterligare ett suv-attribut som faller bort. Dubbelkopplingslåda finns till alla tre (standard i testversionen Intense av Captur), liksom baksäten som kan skjutas i längsled och bagageutrymmesgolv som kan regleras i höjdlid. Baksätenas ryggstöd kan också delas i alla tre men sittydnorna är fasta. Därmed uteblir de helt plana lastgolven. I Captur sitter

»Är de här versionerna smartare köp än grundmodellerna Clio, Fabia/Scala och Polo?«

man ganska högt, i Kamiq något lägre men ändå högre än i en Fabia och i T-Cross (faktiskt) lägst. Så långt inga konstigheter.

Testets Renault Captur är 36 000 kronor dyrare än en ny Clio med motsvarande utrustningsnivå och motor/växellåda. Skoda Kamiq i grundutförande av testversionen kostar knappt 17 000 kronor mer än en motsvarande Scala men hela 70 000 kronor mer än en Fabia, som dock inte kan beställas med exakt samma motor/växellåda utan med en något svagare variant och manuell växellåda. Den jämförelsen haltar således.

VW T-Cross i testversion kan inte heller jämföras rakt av med en motsvarande Polo när det gäller motor/låda. Det närmaste man kommer är en prisskillnad på cirka 15 000 kronor mer för en T-Cross med minsta 95-hästarmotorn och manuell låda, mot en Polo med samma maskin men med sjuväxlad DSG-låda.

KNÄCKFRÅGAN Är förstas om de här versionerna är smartare köp än grundmodellerna Clio, Fabia/Scala och Polo? I många avseenden skulle vi svara "Absolut!", men inte i alla.

Captur är en succé-Renault med över 1,5 miljoner exemplar sålda på bara sex år och man ser den mest överallt, även i Sverige. Den nya versionen är omgjord från grunden och upp, med en baskonstruktion som delas med nya Clio (en av våra långtestbilar 2020). Formgivningens helhet har man inte taltat på så mycket eftersom den varit bilens starkaste köpargument. I två tidigare ViB-tester har Captur erhållit dels en seger, dels en andraplats mot konkurrenterna. Ekonomin och rostskyddet har talat för Captur. Kritiken har främst gällt en smäckigt utförd interiör och brister i säkerhetsutrustningen, bland annat avsaknad av autobroms.

Den nya generationen är väsensskild i de senare avseendena. Säkerhetsutrustningen

27

T-Cross såldes under 2019 i 3 723 exemplar, plats 27 i statistiken. Captur såldes i 2 791 exemplar, medan helt nya Kamiq såldes i 147 exemplar.



Capturs design bygger på förra modellens. Tvåfärgad kaross valdes då av 80 procent av kunderna.

är komplett så långt man kan begära och interiören som helhet och i detalj har fått ett tämligen remarkabelt lyft i utförande och känsla. Panelerna är både robust tjocka och inbjudande fingertoppsvänliga, instrumenteringen är redig med en välvald blandning av vred och lättanvända tangenter mitt på panelen och till vänster om ratten. Testbilen har till och med värme i vindrutan, aktiverad med en knapp som är enkel att nå när man står i dörröppningen redo att skrapa sidorutorna.

MITT PÅ PANELN finns en stående, ganska stor medieskärm som fungerar godkänt när det gäller grafik och gränssnitt men som ändå haltar jämfört med vad VW-koncernens bilar erbjuder. Dubbelkopplingslådan sköts med en välplacerad väljare på toppen av en "svävande" konsol. Under den finns ett stort förvaringsfack. Äntligen har Renault placerat alla farthållarreglage i ratten, inte planlöst strött ut dem mellan stolarna som förr.

Utrymmena är något men inte avgörande större än tidigare. Fyra åker utan vidare med

och särskilt stolarna fram fick beröm av testförarna, liksom värmekapaciteten i dem. Baksätet är förvisso okej för två, men axelbredden är mindre än i Skoda och VW. Nominellt sett ska bagageutrymmet vara klart större än tidigare (den gamla rymde 377/1235 dm³, jämfört med 536/1275 för den nya) men i praktiken fick vi in lika många läskbackar i den nya som i den gamla. Framför allt är lasttröskeln obekvämt hög.

Motorn är en konstruktion som delas med Mercedes-Benz (och Dacia!). Vi har kört versioner med 155 hk och 130 hk (utan respektive med dubbdäck) och båda sätter bra fart på Captur, samtidigt som förbrukningen hålls i schack. Testförbruk-

ningen blev för övrigt närmast identisk mellan de tre bilarna.

DEN ENDA MISSEN är hur Capturs motor och dubbelkopplingslåda samarbetar – snudd på inte alls vid starter från rödljus. I körläge "Normal" finns ett irriterande slack innan bilen skjuter fart, då med alldeles för mycket kraft för att det ska vara bekvämt. I läge "Sport" fungerar det bättre men långt ifrån så bra som det borde. När Captur fått fart sker växlingarna i alla fall snudd på omärkligt, färden går dessutom behagligt tyst om än inte tystast i testet.

Fjädringskomforten får klart godkänt. Upphängningarna är snarlika i de tre testbilarna, med enkel torsionsaxel bak som (till

en viss gräns) tillsammans med fjädring/stötdämpning förmår svälja vägens förtretligheter.

Alla tre har trygg körstabilitet med en dragning åt understyrning i böjarna. Fjädringsavstämningen är dock klart hårdare i Captur än i Clio, bland annat för viktökningens skull (det skiljer cirka 240 kg mellan Captur och Clio med motsvarande utrustning). Styrningen, tidigare en tämligen död punkt i många Renault, har i nya Captur/Clio fått en klart förbättrad känsla och även dämpning mot håll och skarvar.

Några undanmanövertester kunde vi inte göra, temperatur och däckutrustning satte p för de övningarna, liksom för bromstesterna.

SKODAS PROGRAM riskerar måhända kannibalism mellan den nästan nya Scala och alldeles nya Kamiq. Ingen av dem är karaktärer som omedelbart sticker ut, men med aldrig så lite skrap på den korrekta ytan finner man att Kamiq är en ovanligt komplett och vettig vardagsbil. Ytermåtten är närmast en kalkering av Capturs, men Skodas förpackning är lite effektivare i varje vrå, rymlig-

»Äntligen har Renault placerat alla farthållarreglage i ratten.«

heten för de åkande och bagaget lite bättre. Det gäller särskilt baksätet som är bekvämast och rymligast i trion. Kupén i övrigt ger det mest ombonade och välarbetade intrycket här, måhända lite övrigt med tanke på Skodas "rang" i VW-koncernen, men testexemplaret är också utrustat upp till tänderna. Bland all tillvalsutrustning skulle man önska att dödvinkelvarnare och varning för korsande trafik vid backning skulle ingå som standard. Nu kostar dessa vettiga detaljer 4 500 kronor extra.

Motorn är en 115-hästars enlitters, direktinsprutad bensintrea med turbo, kopplad till en sjuväxlad DSG-låda (manuell finns inte till denna motor,



RENAULT CAPTUR TCe 130 EDC

GRUNDPRIS:	248 900 kr
MILKOSTNAD:	36,10 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Den helt digitala visningen är standard och kan varieras en del. Utmärkt justering av instrumentbelysningen med vipptangent till vänster om ratten.
2. Renaults dubbelkopplingslåda fungerar bra i fart men vid trafikljusstarter finns en ovanligt kraftig fördröjning. Växelväljaren missar ofta när man ska skifta från läge D till R.
3. Sköna, skälade stolar med behaglig tygklädsel och fasta, slanka nackskydd. Rejäl elvärme!
4. Renaults angivelse för bagagevolym i normalalläge förefaller tilltagen – i praktiken ryms mindre än i Skoda men mer än i VW.



SKODA KAMIQ TSI 115 DSG

GRUNDPRIS:	248 500 kr
MILKOSTNAD:	27,30 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. Instrumenthus med bland annat navigation och valbara utseenden kostar 4 200 kronor. Snudd på överkill i funktioner men "färrdatorn" för olika förbrukningsmått är genomtänkt.
2. Laddkojor för mobilen för 2 900 kronor extra. Kompaktstandard för usb-uttag – varför?
3. Eljusterbara förarstol i testbilen å 5 900 kronor. Elegant men smutskänslig ljus dekorrand.
4. Störst och bäst utformat bagageutrymme i Kamiq – och ingen Skoda utan rejäla krokar för matkassar etcetera på sidorna. Elbaklucka ingår i paket å 9 900 kronor.



VOLKSWAGEN T-CROSS TSI 115 DSG

GRUNDPRIS:	239 400 kr
MILKOSTNAD:	26,70 kr
KÖRKÄNSLA:	●●●●●
EKONOMI:	●●●●●
KOMFORT:	●●●●●
SÄKERHET:	●●●●●
MILJÖ:	●●●●●



1. T-Crossinstrumenten har samma funktioner som Kamiqs men utseendet är något varierat – en smaksak! Active Info Display kostar också här 4 200 kronor.
2. P-broms med "gammal hederlig" spak i både Volkswagen och Skoda. Vänner av handbromsvändningar i halka gläds!
3. Både stolsdesign och sittkomfort är närmast utbytbara i de tre testbilarna, men till skillnad från i Kamiq kan inte i T-Cross beställas med eljustering.
4. Elstyrd baklucka finns inte heller till T-Cross och bagageutrymmet är något mindre än i de båda andra.

ÄGARNAS TYCKER

Skoda kom totalt på 11:e, Volkswagen på 15:e och Renault på 17:e plats bland 23 märken vid Auto-Index 2019 där privata bilägare tycker till om sitt bilinnehav.

I bilenkäten kvalitet/egenskaper, rankades VW som nr 11, Skoda som 12 och som Renault som 21. Lojalitetsenkäten gav Volkswagen

10:e plats, Skoda 11:e och Renault 21:a plats.

Bedömningen av återförsäljarna resulterade i 10:e plats för Renault, 11:e plats för Skoda och 19:e för Volkswagen. I verkstadsenkäten kom Renault på 8:e, Skoda på 9:e och Volkswagen på 20:e plats.

Undersökningen gjordes januari-mars 2019 och gäller årsmodellerna 2012–2018.



RENAULT

Nya Captur har en mer ombonad förarmiljö än den gamla. Välplacerade reglage, vred och tangenter. Farthållarens reglage är nu samlade i ratten.



SKODA

Kamiq och T-Cross har samma disposition av reglage etcetera och allt är logiskt att hantera – men Skodas finish är faktiskt mer påkostad än VW:s.



VW

Även i T-Cross kan man beställa digitalt instrumentkluster med navigation. Lättkött miljö överlag men plasten känns billigare än i Renault och Skoda.



Kupén är märkbart mer påkostad än förr och utrymmena större överlag, men baksätet är trions trängsta. Under växelväljarkonsolen finns ett rejält fack, mellan stolarna en plats för enheten till Renaults smidiga, nyckellösa läs- och startfunktion.



Skoda är något lägre att kliva in i än de båda andra men har bäst utrymmen. Ett klart lyckat "suv-format" även för den som är tveksam till biltypen. Mittfack med i längsled skjutbart lock/armstöd finns i alla tre.



Volkswagen ser mest upprätt ut men har lägst sitthöjd. Väl utnyttjade utrymmen, trots nästan en decimeter kortare axelavstånd än de båda andra är T-Cross nästan lika rymlig som Skoda. Panoramaglastak kan ej beställas.

däremot till bensinfyran med 150 hk). Kombinationen sätter bättre sprätt på bilen än man kanske tror, men bottendraget kan kännas lite tamt. Kamiq är lättast i trion och accelererar kvickare än testets T-Cross som har exakt samma drivning. Gång- och växlingskulturen är tydligt bättre än i Captur, men den allra bästa avstämningen mellan motor och låda har sparrats till VW T-Cross – där går växlingarna i princip ryckfritt från start, vilket Skoda inte helt lyckas med.

Kamiq har den överlag bästa åkkomforten, bilen rullar tystast oavsett underlag och har den mest följsamma fjädringen. Karaktären är också här en aning hårdare än i motsvarande standardmodell (Scala) och registret blir med nödvändighet en smula begränsat av den enkla konstruktionen; vid tvärsålar och gropar slår det rätt osnyggt

också i Kamiq. Styrkänslan är bäst i trion och maken till lättkörd bil finns knappast.

T-Cross är också smidig och lätt att hantera, inte så konstigt eftersom drivningen är exakt den samma som i Kamiq, men VW har som nämnts en fördel av bästa samarbetet mellan motor och växellåda. Kupémåtten är inte riktigt lika bra som Skodas men man sitter upprätt och utrymmeseffektivt. Bagageutrymmet är klart mindre. Vi fick bara in sju läskbackar med baksätet i normalläge, 24 med baksätet nedfällt (mot 11/28 i Kamiq).

STÖRSTA SKILLNADEN mellan T-Cross och Kamiq, förutom en smaksak som design, fann vi i hur detaljer och finish framstod. T-Cross känns bitvis förvånansvärt "billig" för att vara en Volkswagen, som länge skämt bort köpare med en om inte

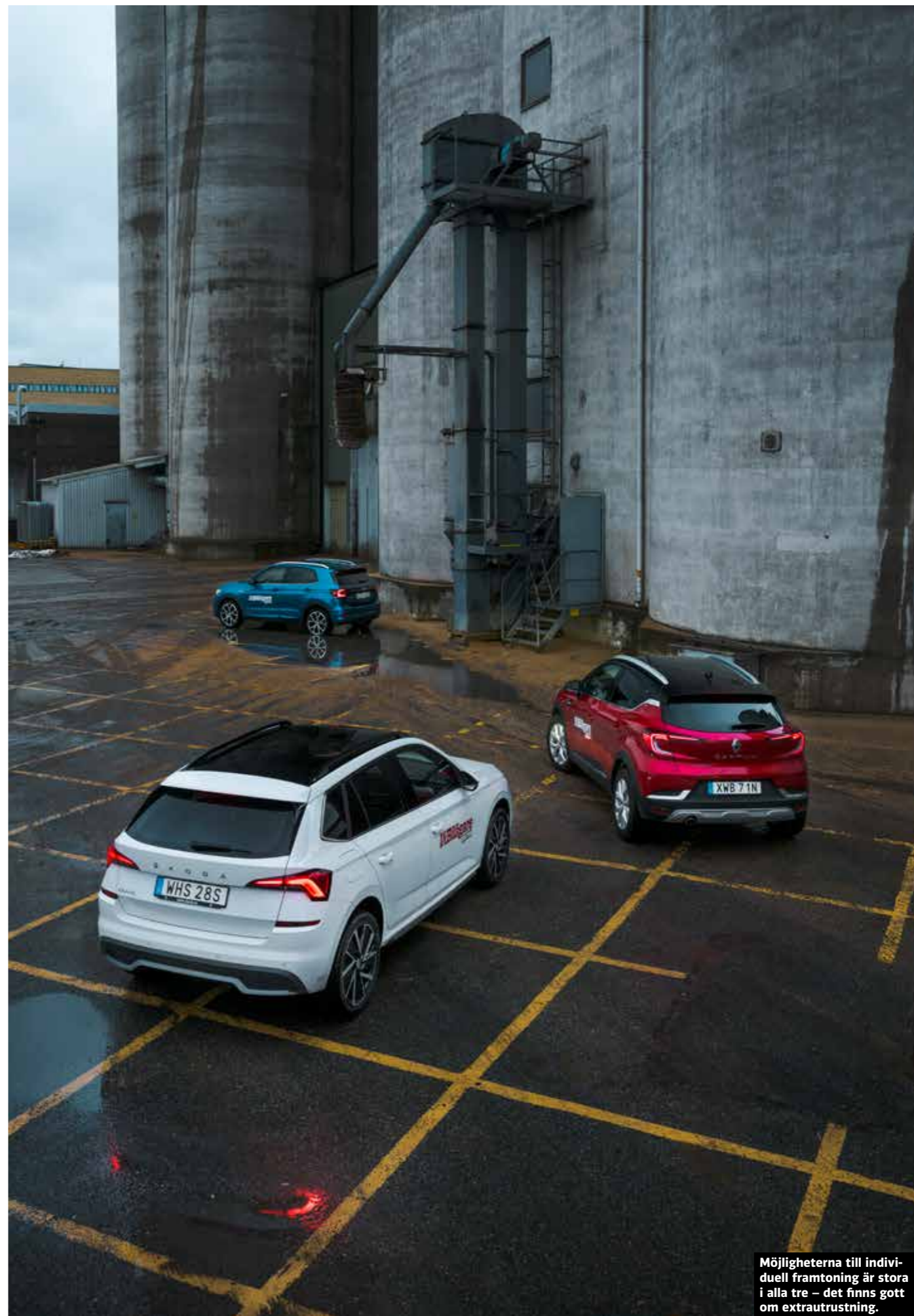
»T-Cross känns bitvis förvånansvärt 'billig' för att vara en Volkswagen.«

märkvärdig så i alla fall robust kvalitetskänsla i interiören. T-Cross däremot har hårda, repkänsliga paneler och ytor här och var, kurvhandtag för passageraren saknas och dörrsidorna känns över måttan plastiga. Det "lirar" inte riktigt mellan den kätka exteriören och den budgetartade interiören. I nästan allt annat är T-Cross och Kamiq från egenskapssynpunkt snudd på utbytbara.

VISS REVANSCH tar VW i förväntat andrahandsvärde, den tyngsta posten i driftkonomin. Tappet de tre första åren beräknas till måttliga 40 pro-

cent, något bättre än för Skoda (42 procent) och ett tydligare avstånd till Renault (46 procent, vilket i och för sig också är ett hyggligt värde). I redan pengar utslaget på tre år handlar det om 20 000 kronors skillnad mellan Renault och VW, men då är att märka att Renault redan från början är tämligen välutrustad i nivån Intense. Den sammanlagda milkostnaden blir alltså lägst i T-Cross, högst i Captur. Skillnaden i kronor och ören är antagligen försumbar för spekulanterna, valet mellan de tre är mer av en smaksak.

Testlaget har dock en given vinnare: Skoda. 🏆



Möjligheterna till individuell framtoning är stora i alla tre – det finns gott om extrautrustning.

MEDIEFUNKTIONER

	Renault	Skoda	Volkswagen
Systemets namn	Bose Multimedia	Amundsen	Discover Media
Pris	9 900 kr	11 500 kr (1)	6 000 kr
Svenskspråkig	ja	ja	ja
Typ av skärm	pek	pek	pek
Skärmstorlek, tum	9,3	9,2	8
DAB-radio	ja	1000 kr	2 600 kr
Antal bluetooth-enheter samtidigt	6	2	2
Röststyrning	ja	200 kr	2 400 kr
Telefonspeglning	ja	ja	2 500 kr (2)
Trådlös telefonladdning	1 500 kr	2 900 kr	1 300 kr
Bluetooth/USB/AUX	ja/ja/ja	ja/ja/ja	ja/ja/ja
Navigator	ja	ja	ja

KOMMENTAR: (1) Inklusive digital instrumentvisning. (2) CarPlay, ej för Android.



RENAULT



SKODA



VW

Stor och stående skärm i tidens anda. Funktionerna är inte mer än måttligt bra eller omfattande och grafiken som helhet är några steg efter VW-bilarnas.

Krispig grafik och väl genomtänkta gränssnitt för den uppsjö av funktioner som erbjuds. Skoda får dock nöja sig utan VW:s vred – det ser vi som ett minus.

Testets bästa multimediefunktioner finns i T-Cross. Presentationen är inte lika "grann" som i Skoda men de båda vreden för inställning gör stor skillnad för brukandet.

»Skoda får nöja sig utan VW:s vred – det ser vi som ett minus.«

SÄKERHETSFUNCTIONER

	Renault	Skoda	Volkswagen
Autobroms	ja	ja	ja
Autobroms vid backning	nej	pkt. 4 500 kr	ja
Autobroms för fotgängare	ja	ja	ja
Autobroms för cykel	ja	ja	ja
Bältesfäste justerbart höjdlid	ja	ja	ja
Döda vinkel-varnare	ja	pkt. 4 500 kr	ja
Filhållningssystem	ja	ja	ja
Trötthetsvarnare	ja	ja	ja

UTRUSTNING

	Renault	Skoda	Volkswagen
Aktiv farthållare	pkt. 6 000 kr	ja	ja
Automatläda	ja	14 500 kr	15 500 kr
Automatisk p-hjälp	pkt. 7 900 kr	5 900 kr	pkt. 6 800 kr*
Backningskamera	ja	2 800 kr	3 100 kr
Dragkrok	9 808 kr	7 900 kr	8 400 kr
Klimatanläggning	ja	ja	4 100 kr
Kollisionsvarnare	ja	ja	ja
Läderklädsel	nej	7 900 kr	nej
Lättmetallfälgar	ja	ja	ja
Metallclack	6 500 kr	6 500 kr	6 500 kr
Panoramaglastak	pkt. 13 400 kr	9 900 kr	nej
P-sensorer fr/b	ja/ja	2 600 kr	pkt. 6 800 kr*
Rattvärme	ja	ja	nej

EX. PÅ UTRUSTNINGSPAKET: (1) Renault: Parkeringspaket 7 900 kronor: automatisk parkering, 360-graderskamera. Förarassistans 6 000 kr: Dödvinkelvarning, adaptiv farthållare, motorvägs- och köassistans. (2) Skoda: Komfortpaket 14 900 kronor: Delläder, elvärt baksäte, p-sensorer fram/bak, ljudsystem, tonade rutor från mittstolpar och bakåttäta. Dragpaket 9 900 kr: El.utfällbar dragkrok, elbaklucka, backningskamera, takräcke. (3) VW: Komfortpaket, 5 900 kronor: P-sensorer fram/bak, justerbart svankstöd, regnsensor, autoavbländning backspegel. Pluspaket, 15 900 kr: LED-strålkastare, dimljus, Climatronic, Nyckellöst system. Dragpaket 13 900 kr: Avtagbar dragkrok, backkamera, p-sensorer fram/bak.

EKONOMI

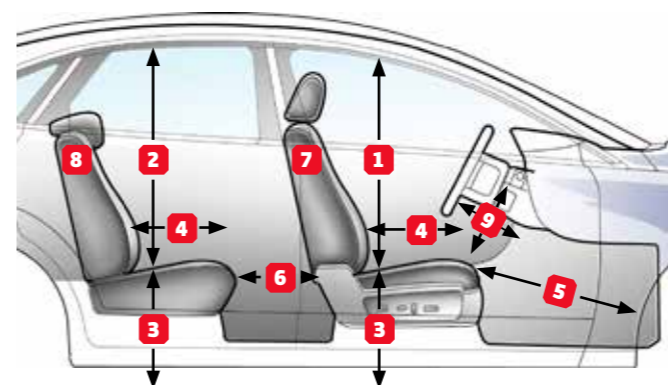
	Renault	Skoda	Volkswagen
Grundpris testad version, kr	248 900	248 500	239 400
Testbilens pris, kr	255 400	320 400	292 100
Förmånsvärde, kr/år	40 117	38 849	37 914
Värdeminskning, kr/% (1)	114 500/46	104 500/42	95 800/40
Bränslekostnad, 19 930/19 310	19 930/19 310	19 620/18 995	19 310/19 310
dekl./test, kr/år	19 310	18 995	19 310
Årskatt, kr/efter tre år	4 692/1 130	4 478/1 086	4 050/998
Försäkring, kr/år (2)	4 460	4 308	5 292
Servicekostnad, kr (3)	6 881	3 890	7 340
Serviceintervall, mil/år	3 000/1	1 500/1	1 500/1
Garantier, år (4)	5/3/12/5	3/3/12mob.*	2/3/12/mob.*
Milkkostnad, kr (5)	36,10	33,60	33,20

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 + 10 000 kr i underhåll. *mobilitetsgaranti, förnyas vid service.

RESERVDLAR

	Renault	Skoda	Volkswagen
Strålkastare, kr	i.u.	6 704	10 115
Bakljus, kr	3 280	3 929	2 393
Bromsbelägg fram, kr	646	931	907
Bromsskivor fram, kr	2 082	1 920	1 840
Fälg, kr	2 855	2 614	i.u.
Komplett koppling, kr	auto	auto	auto
Avgassystem utan kat., kr	9 238	5 103	4 681
Katalysator, kr	9 966	12 145	11 900
Arb.kostnad koppling, kr	auto	auto	auto
Arb.kostnad avgassystem, kr	2 443	1 400	1 100
Kamrembyte, kr	kedja	6 900	8 000
Bytesintervall, mil/år	-	30 000/2	24 000/-
Totalt, kr	(27 655)	41 646	(40 936)

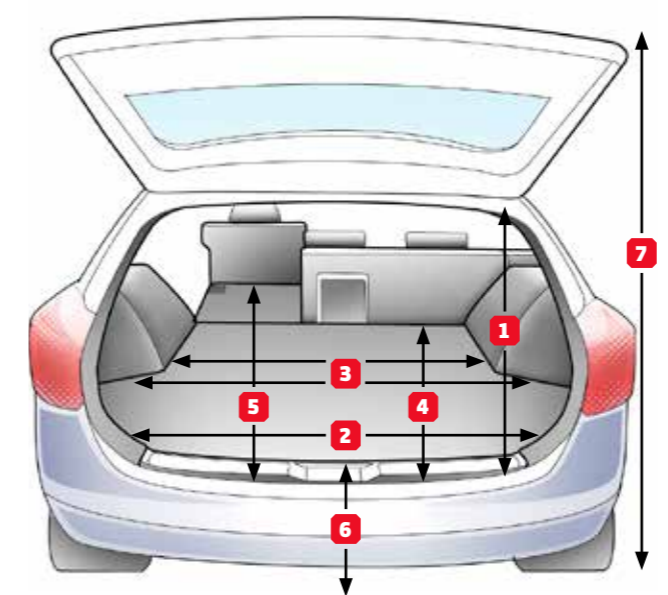
KUPÉMÅTT



Mått, cm	Renault	Skoda	Volkswagen
1. Takhöjd fram	90–100	95–103	95–104
2. Takhöjd bak	92	95	94
3. Sitthöjd fram/bak	53–63/59	50–58/51	46–55/46
4. Sittdynans längd fram/bak	53/50	54/50	52/49
5. Benutrymme fram	38–56	39–63	38–62
6. Benutrymme bak	19–37	17–41	14–38
7. Kupébredd fram	135	140	141
8. Kupébredd bak	130	135	134
9. Skjutmän ratt längd/höjd	5/4	4/4	4/4

KOMMENTAR: Kupémåtten för bilarna gäller med baksätet i bakersta läget. Skoda känns rymligast både fram och bak, medan kupébredden i Renault är märkbart mindre än i de båda andra.

LASTMÅTT



Mått, cm	Renault	Skoda	Volkswagen
1. Höjd i lastöppning	84	84	70
2. Bredd i lastöppning	96	105	98
3. Bredd mellan/bakom hjulhus	102/111	100/120	100/112
4. Lastgolv uppfällt baksäte	67	68	63
5. Lastgolv nedfällt baksäte	131	134	129
6. Höjd till lasttröskel	76	69	71
7. Höjd under baklucka	190	191	189
Ant. läskbackar uppf/nedf baksäte	10/27	11/28	7/24
Bagagevolym VDA, liter	536–1 275	400–1 410	385–1 281

KOMMENTAR: Marginella utrymmesskillnader också här, men Skoda sväljer ändå något mer last än Renault och Volkswagen. Lastgolven kan egentligen varieras i höjd i alla tre men i testets T-Cross undanröjer en illa placerad bashögtalare den möjligheten – det lösa golvet gick inte att få ordentligt på plats.



I RENAULT stängs passagerarkrockkudden av med enkelt vred.



Renault och VW har Isofix för barnstol också i passagerarstolen fram.

BARN I BIL

	Renault	Skoda	Volkswagen
Bakåtvänd barnstol fram	ja	ja	ja
Bakåtvänd barnstol bak	ja*	ytterplatser	ja*
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 barnsäkerhetsläs	nej	nej	nej
Får liggvagn plats, längd/bredd?	nej/ja	ja/ja	nej/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	ja/ja	nej/ja	ja/ja
Sidokrockkuddar bak	nej	nej	nej
Urkopplingsbar krockkudde	ja	ja	ja
VIB:s barnbetyg	★★	★★	★★

KOMMENTAR: *Barnstol får plats bakom passagerarplatsen fram, men föraren får väldigt ont om plats om en bakåtvänd barnstol placeras bakom förarstolen. Skoda har bättre utrymme bakom båda framstolarna. Vår testbarnvagn går dessutom in på båda lederna i Skodas bagageutrymme, bara på bredden i de båda andra. Men Isofix-fästena fram finns ej till Kamiq.

KROCKTEST

	Renault	Skoda	Volkswagen
Vuxenskydd	96 %	96 %	97 %
Barnsäkerhet	83 %	85 %	86 %
Oskyddade trafikanter	75 %	80 %	81 %
Förarstödsystem	74 %	76 %	80 %
Pisksnärtskydd	bra/bra	bra/bra	bra/bra
Automatisk nödbroms (AEB)	std	std	std
Betyg AEB city/landsväg	bra/godkänt	bra/bra	bra/bra
Totalbetyg Euro NCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★

KOMMENTAR: Förutom mer omfattande säkerhetsutrustning i nya Captur jämfört med den gamla bedömdes bilen i sig skydda både föraren och de åkande väl i de olika kriterierna. Detta gällde även Skoda och VW.

MÅTT & VIKT

	Renault	Skoda	Volkswagen
Längd, cm	423	424	411
Bredd, cm	180	179	176
Höjd, cm	157	153	156
Axelavstånd, cm	264	264	255
Spårvidd fr/b, cm	155/154	152/151	153/150
Markfrigång, cm	17,4	18,8	18
Tjänstevikt, kg	1 395	1 251	1 342
Maxlast, kg	421	514	408
Taklast, kg	80	75	75
Släpvikt/B-kort, kg	1 500/1 500	1 200/1 200	1 100/1 100

TESTVÄRDEN

BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/100 km, WLTP)



MILJÖ

	Renault	Skoda	Volkswagen
Bränsletank, l	48	50	40
CO ₂ , g/km	146	144	140
NOx labb/i trafik	30/ej uppgift	28/126	25/126

KOMMENTAR: Ingen praktisk skillnad i testförbrukning mellan bilarna, men åtgången i Skodas och VW:s trecylindriga motorer påverkas mer av ojämn körning/hårda accelerationer.

ACCELERATION

	Renault	Skoda	Volkswagen
0–100 km/tim	9,2 s – 144 m	10,4 s – 161 m	11,3 s – 184 m
0–400 m	16,3 s – 137 km/tim	17,2 – 131 km/tim	18,1 s – 126 km/tim

SEGRAGNING 70–110 KM/TIM

	Renault	Skoda	Volkswagen
3:ans växel	5,1 s – 130 m	6,4 s – 168 m	6,9 s – 175 m
4:an	auto	auto	auto
5:an	auto	auto	auto
6:an	auto	auto	auto

KOMMENTAR: Värdena för Renault gäller med 155 hk-motor och dubbria vinterdäck. 130-hästaren hade dubbäck och kördes inte i fart- och bromstesterna. Skoda och VW har identisk kombination av motor/växellåda men Kamiq har lägre tjänstevikt än T-Cross (bättre vikt-/effektförhållande) och är något raskare mot testdatorn.

BROMSAR

	Renault	Skoda	Volkswagen
100–0 km/tim	–	–	–

KOMMENTAR: Bromstester ej utförda på grund av vinterdäck på bilarna och den kalla väderleken.

KUPÉBULLER dB(A)

	Renault	Skoda	Volkswagen
50 km/tim (fin/grov asfalt)	61/67	60/66	60/66
70 km/tim	64/70	63/67	63/68
90 km/tim	67/72	67/71	67/72
110 km/tim	69/74	69/73	70/75

KOMMENTAR: Värdena för Renault gäller en bil med motor på 155 hk och dubbria vinterdäck. I ljudmätaren skiljer sig värdena knappt åt, subjektivt sett uppfattade alla testföra Skoda som tystast medan VW föreföll mest påverkad av underlagets beskaffenhet.

ROSTSKYDDSPROGNOS (Bilarna är besiktigade av Rostskyddsmetoder AB.)

Renault

►Förra upplagan av Captur fick maximala fem stjärnor i rostskyddsprognos men det klarar inte den nya. Motorhuv av aluminium, baklucka av plast, resten av karossen av stålplåt. Behandling i trösklar och dörrar, men tätningen i skarvar är dålig. Gamla modellen hade ingen skarv i trösklarna, den nya har en nedåtvänd skarv som dock är tätad. Innerskärmar av plast fram och bak, stora plastsköldar under bilen. Fuktsgående dämpkud-dar vid vindrute stolparna (bild 1). Alla chassidetaler är av stål, de flesta övriga balkar under bilen saknar invändig behandling. Plastdetaljer runt skärmkanter och i nederkant av dörrarna kan samla smuts och fukt.

Skoda

►Alla karosdelar av stålplåt. Mycket vältätade skarvar i motorhuv, baklucka och dörrar, dessutom motorhuv och framskärmar av luftig konstruktion. Ingen invändig behandling i huv och baklucka. Nedåtvända tröskel-skarvar med mycket noggrann tätning. Innerskärmar av plast fram och bak, bra skärmkanter bak. Underrede delvis täckt av plastsköldar (bild 2). Under dem saknas slitskydd, i övrigt finns ett väl utfört slitskydd. Alla chassikomponenter av vanligt stål, liksom avgassystemet. Hållrummen i underrede och balkar har ett skyddande lager av vax. Smutsamlade plastlister i dörrarnas nederkanter, dock ingen blästerrisk.

Volkswagen

►T-Cross är tvilling med Kamiq i rostskyddshänseende. Karosdelar av stålplåt. Mycket vältätade skarvar i motorhuv, baklucka och dörrar, motorhuv och framskärmar av luftig konstruktion (bild 3). Ingen invändig behandling i huv/baklucka. Nedåtvända tröskelskarvar med mycket noggrann tätning. Innerskärmar av plast fram/bak, bra skärmkanter bak. Underrede delvis täckt av plastsköldar. Ej slitskydd under dem, i övrigt ett väl utfört slitskydd. Chassikomponenter av vanligt stål, liksom avgassystemet. Hållrum i underrede och balkar har ett skyddande lager. Smutsamlade plastlister i dörrarnas nederkanter, dock ingen blästerrisk.

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

ROSTSKYDDSGARANTI: 12 år
Betyg: ●●●●●

LJUSTEST

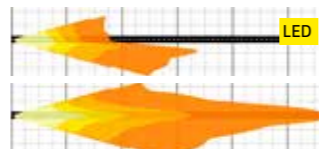
Fler ljustester på vibilagare.se



Renault	Halvljus	Helljus
Längd, m	133	211
Bredd, m	28	27

Betyg: ●●●●●

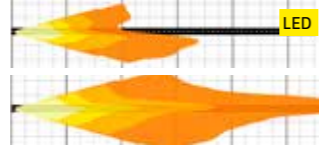
Spolning: Nej.



Skoda	Halvljus	Helljus
Längd, m	79	170
Bredd, m	27	10

Betyg: ●●●●●

Spolning: Ja.



Volkswagen	Halvljus	Helljus
Längd, m	99	186
Bredd, m	26	9

Betyg: ●●●●●

Spolning: Nej.

KOMMENTAR: Renaults strålkastare imponerar, särskilt det slösaktiga halvljusets sken gör mörkerkörning behaglig. Skoda och VW får godkänt halvljus medan helljuset är både smalt och kort i båda bilarna.

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

MODELLFAKTA



RENAULT CAPTUR TCe 130 EDC

TILLVERKNINGSLAND: Spanien.

MOTOR: Tvärställd 4-cylindrig rak bensinturbo med två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,5. Borring/slag 72,2/81,3 mm. Volym 1333 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 130 hk (90 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: 1950.

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

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R18.

STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 11,0 m. 2,6 rattvarv.

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

PRESTANDA: Toppfart 193 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 9,6 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: TCe 155 Zeb med sjuväxlad dubbelkopplingslåda, grundpris 239900 kr.

»Som helhet ett klokt bilval.«



SKODA KAMIQ STYLE TSI 115 DSG

TILLVERKNINGSLAND: Tjeckien.

MOTOR: Tvärställd 3-cylindrig rak bensinturbo med två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,5. Borring/slag 74,5/76,4 mm. Volym 999 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 115 hk (85 kW) vid 5000–5500 v/min. Max vridmoment 200 Nm mellan 2000 och 3500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdraft. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 2500.

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

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 215/45 R18.

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

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

PRESTANDA: Toppfart 194 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 10,0 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Från 1,0 TSI manuell Ambition 115 hk, grundpris 217500 kronor, till 1,6 TDI 115 hk DSG 267600 kr.



VOLKSWAGEN T-CROSS 1,0 TSI 115 DSG

TILLVERKNINGSLAND: Spanien.

MOTOR: Tvärställd 3-cylindrig rak bensinturbo med två överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Kompression 10,5. Borring/slag 74,5/76,4 mm. Volym 999 cm³.

EFFEKT/VRIDMOMENT: Max effekt 115 hk (85 kW) vid 5000–5500 v/min. Max vridmoment 200 Nm mellan 2000 och 3500 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdraft. Sjuväxlad dubbelkopplingslåda. Varvtal vid 110 km/tim högsta växeln: 2500.

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

HJUL: Fälgbredd 7 tum, däck 215/45 R18.

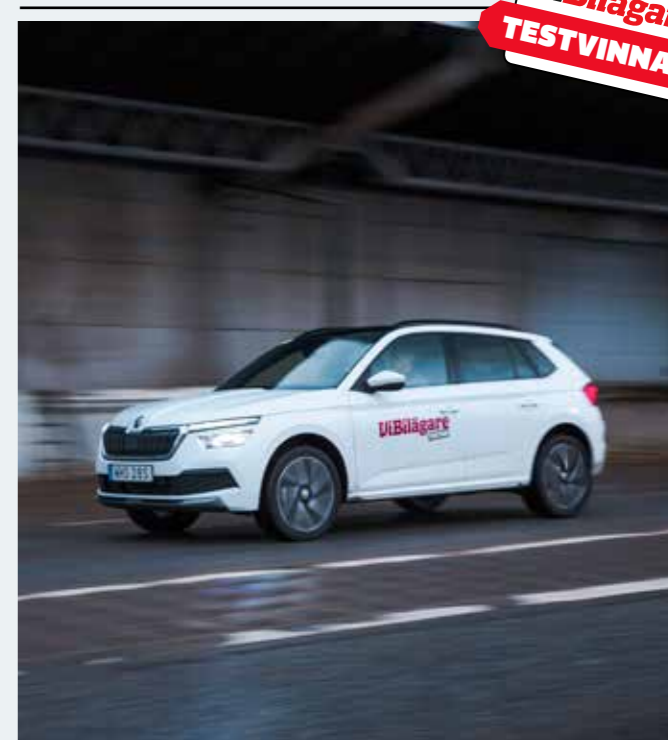
STYRNING: Kuggstäng, elservo. Vändcirkel 10,6 m. 2,5 rattvarv.

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

PRESTANDA: Toppfart 193 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim 10,2 s (fabriksuppgifter).

ÖVRIGA VERSIONER: Från 1,0 TSI manuell Ambition 115 hk, grundpris 217500 kronor, till 1,6 TDI 115 hk DSG 267600 kr.

VI TYCKER



Vi Bilägare TESTVINNARE

Vardagsbil med värde

1 Nya SKODA Kamiq kan vid första anblick verka snudd på onödig i Skodas program där det är "tätt" mellan modellerna. Helheten utstrålar knappast heller något speciellt, men man behöver inte studera och köra bilen särskilt länge förrän Kamiq framstår som en ovanligt duglig allrounder och det antagligen smartaste köpet i kombinationen pris, utrymmen och komfort. Även ekonomin ser ljus ut, trots att Kamiq är klart dyrare att köpa än en Fabia. Kamiq kan förväntas bli en bra säljare och andrahandsvärdet därefter. Svaga sidor finns knappast, en lite mer förfinad drivkultur skulle inte sitta fel och några detaljer i säkerhetsutrustningen borde vara standard snarare än tillval. Som helhet ett klokt bilval.



2 Att VOLKSWAGENS högerver-sion av Polo redan syns så ofta i trafiken tyder på att formen och stilen är rätt. Snudd på lika rationell som Kamiq och farligt nära i pris och ekonomi – ett knepigt val så länge man kan fördra att T-Cross ger ett något billigare intryck.



3 Nya RENAULT Captur är absolut värd en titt, inte bara för dem som vill byta från den utgående modellen. En behaglig typ där framför allt interiören fått ett lyft. Tilltalade design, men drivningen borde "lira" bättre och rostskyddsprognosen är sämre än förr.

KOMMENTAR:

Renault Captur må vara bättre än förra generationen, men den står sig ändå slätt i mitt tycke för VW T-Cross och Skoda Kamiq. T-Cross har flera fördelar och kommer säkert att bli en storsäljare bland köpare 65+. Skoda känns minst lika bra som VW på det mesta och blir min klara favorit i det här testet. Den är bekvämast att sitta i, har bäst styrning och vägegenskaper, snyggast interiör, tuffast kaross och rymmer mer än vad man tror.



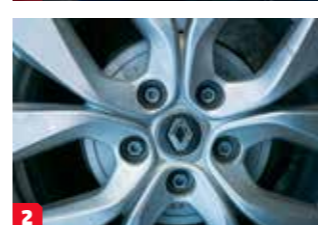
Christian Ellmark, testföra-re.

KOMMENTAR:

T-Cross är käck att se och i några stycken bäst att köra, men jag vänder när jag upptäcker interiörens plastiga ytor. Captur är ett tydligt fall framåt och känns klart attraktiv, men brister i körkomforten gör den till ett något svagare kort. Jag tycker att Skoda Kamiq är bland de vettigaste vardagsbilarna på marknaden just nu. Inte suv-klungig men lätt att kliva i och ur, rymlig, smidig, omsorgsfull finish, prisvärda tillval, bekväm att åka i och lätt att köra.



Calle Carlquist, testledare.



1. "Multi-sense" är Renaults olika möjligheter att ställa om styrning, motorreaktion, färg på innerbelysning etc. Vi föredrog "Sport" för bästa växlingskaraktär – som ändå inte var bra. **2.** Trumbromsar bak, en gammaldags men egentligen bra lösning i Captur. **3.** Panoramatak i Kamiq, trivsel för 9900 kr.