

MOMSFRITT

FORD RANGER WILDTRACK 3,2 TDCi

MERCEDES X 250 d 4Matic

MITSUBISHI L200 2,4D

RENAULT ALASKAN dCi 190

VOLKSWAGEN AMAROK TDI 224 4Motion

**RENAULT
ALASKAN**

GRUNDPRIS
(dCi 190)
367 375 KR

Är pickup den nya suven? Eller hur ska vi egentligen tolka att Mercedes lanserar en pickup? Vi har bjudit in nykomlingen och klassens tuffaste utmanare.

TEXT JULIA BRZEZINSKA & AMS TESTLAG
/// FOTO SETH JANSON

VW AMAROK

GRUNDPRIS
(TDI 224 4Motion)
411 000 KR



Det är inte varje dag vi testar "lätta lastbilar" på redaktionen och om sanningen ska fram är denna biltyp en vattendelare bland oss på tidningen. Kan de konkurrera mot suvarna som familjebilar?

Ni kan läsa hela mejlkonversationen mellan pickisälskarna och pickis-belackarna längre fram i testet.

Förra året såldes drygt 9 000 Europa-pickuper i Sverige. Sedan 2015 har segmentet ökat med 37 procent. Globalt förväntas försäljningen av pickuper växa med 39 procent inom tio år, enligt Mercedes vd Dieter Zetsche. Detta förklarar varför Mercedes valt

att bygga en pickup. Man vill vara med och konkurrera om kakan. Men är det en äkta Mercedes? Eller en Barbiepickis? X-klass bygger i grunden på en Nissan Navarra, precis som Renault Alaskan. Vilka är skillnaderna? Vi ska se! Mitsubishi L200 är en slitvarg som är inne på sin femte generation, den nuvarande eller mer riktigt uttryckt facelift kom 2015. En bil som har femväxlad låda känns som svunna tider. L200 har lägst grundpris i detta gäng, men är den billigast att äga? Amarok gjorde entré 2010 och i samband med facelift förra året fick den en ny V6. Folkan är storsäljaren och favoriten, och frågan är om Mercedes

har tillräckligt för att utmana? Ford Ranger erbjuds också med V6. Den ser helt klart mest ut som en USA-pickis, men har den tillräcklig jänkarkaraktär för att vinna?

Vi har valt att redovisa milkostnaderna för privatpersoner, eftersom det trots allt bara är företagare som kan lyfta momsen på dessa bilar. Mer om tjänstebilskalkylen och hur hårt den nya Bonus-malus-skatten slår finns att läsa längre fram.

En sak är säker – aldrig har körupplevelserna och intrycken varierat så stort i ett test. Följ med oss till Sundstabanan i Roslagen, där vi satt bilarna på prov. Må snabbaste pickup vinna!

MITSUBISHI L200

GRUNDPRIS (2,4D)
293 625 KR

FORD RANGER

GRUNDPRIS
(WILDTRACK 3,2
TDCi)
426 150 KR

MERCEDES X-KLASS

GRUNDPRIS
(X 250 d 4Matic)
394 875 KR



FORD RANGER



■ Till skillnad från dörrfickorna rymmer handskfacket ett tjugtal varselvästar.

JAG BLÄDDRAR IGENOM Rangerbroschyren. Snygga bilder med bil i olika situationer. Sidan 10, en människasbonde i flanell fodrar sina hästar. Sidan 14, Ranger med konsumtionsbåt i plast på släp längs asfaltsväg i vackert bergslandskap. Sidan 18, en familj till synes på väg mot söndagsmiddag. Inte en varselväst eller stålhattbeklädd känga så långt ögat når. Flanellbonden har inte ens dragkrok på bilen. Att Ford riktar Ranger mot mer civilanvändning blir tydligt även på hemsidan där Ranger räknas till personbilssektionen. För att vara pickup är den överraskande personbilslik.

Det är ett rejält kliv upp till förarstolen, men så har Ranger också ett vaddjup på klassledande 80 centimeter. Personligen tycker jag att det standardmonterade fotsteget stjälpjer mer än hjälper men kortare personer lär uppskatta funktionen samt det handtag som finns på insidan av A-stolparna för att enklare kunna "svinga" sig på plats. I de välutrustade versionerna "Limited" och "Wildtrack" är Rangerkupén ombonad och trivsamt. Att slippa konkurrenternas (undantaget Mercedes) hårdplastpaneler och blicka ut över en syntetläderklädd panel ger personbils känsla. Att Ford använder samma typ av åttatums pekskärm (kan användas med handskar) och funktioner som i Mustang och Mondeo känns påkostat modernt. En omtänksam funktion är att kupéfläkten sänks ett par steg under handsfreesamtal. Mindre genomtänkt är att klimatanläggningen inte kan ställas manuellt med låg fläkthastighet mot vindrutan, det är defrost eller inget som gäller. Bra förvaringsfack framför växelspaken och i det kyllda mittarmstödet uppskattas. Till skillnad från dörrfickorna rymmer handskfacket ett tjugtal varselvästar. Att inte hela kupén tänds upp när man tänder

innerbelysningen fram är en märklig miss. Möjligheten att få 230-voltsuttag i baksätet och "mysbelysning" ställbar i tre färger är unik och ger Ranger ytterligare personbils poäng.

Förarmiljön är tydlig, men displayerna som flankerar den analoga hastighetsmätaren är svårläst små. Att man behöver välja mellan att se momentanförbrukning och varvräknare är ogenomtänkt och varför ingen "ekonomimätare" som i Mondeo? Ranger är med sina 10,7 l/100 km törstigast i gänget.

Den femcylindriga motorn på 3,2 liter är inlånad från Ford Transit. Bottenstark och kraftfull, men tonen kan upplevas som ansträngd, inte minst när motorn är kall och den sexstegade automatlådan tillåter mycket slir. Fyrhjulsdraften kan kopplas in i hastigheter upp till cirka 100 km/h. Drivlinan blir då något ljudligare men skillnaden mellan två- och fyrhjulsdraft är inte lika uttalad som i exempelvis Mitsubishi och Mercedes. Lågväxel är standard medan den spärrbara bakre differentialen kommer i terrängpaketet för 6 000 kronor. I det ingår också extra skydd för tanken. Differentialen kan låsas även när bilen körs i tvåhjulsdrevet läge, långsladdsvänligt! Säkerhetspaketet (10 000 kr) är något av ett obligatorium då det bland annat ger adaptivfarthållare, vingelvarning med styringrepp, skyltläsning och audiovisuell kollisionvarning med autobroms (upp till 30 km/h).

I vardagstrafiken känns Ranger stor och bylsig, men är du på jakt efter en amerikansk känsla i din pickup är Ranger så nära du kommer utan att ta klivet över Atlanten.

Anders Helgesson

▲ I Wildtrack-paketet ingår 18-tumsfälgar, och "aerodynamisk sportbåge" (konstruktionen i framkant av flaket. Redig 4x4-dekal gör att ingen bör missa att Ranger driver på alla fyra.



◀ Litet vred gör stor skillnad. Att med blöta arbetshandskar få tag på reglaget till bilens fyrhjulsdraft är en utmaning. Framför vredet bland annat knapparna till antisladdsystem och bakre differentialspär. Notera kontrastsömmen, unik för Wildtrack.

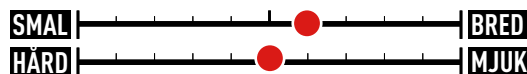


◀ Inte stadigt. De två grunda fördjupningar i flaklämmen lär ändå uppskattas när trekaffet hålls upp. Flaklämsdämpare för bekvämare öppning och stängning saknas inte.



◀ Joakim i arbetsbyxor och Norrlandskavaj, vad han ska göra med kombitången är oklart. Ranger har det bästa benutrymmet, även den grövsta av arbeidskängor kan leta sig in under stolen framför. Sittdynan är testbäst. Insmickrande funktioner som läslampor och kavajkrok saknas. Kan beställas utan baksäte, sänker priset med 400 kr.

SITTA FRAM



Justerbart svankstöd

J Elmanövrerad förarstol kommer med

Utdragbart lårstöd

N "Limited"-paketet.

Tippbar sittdyna

J Vettig stol där endast

Generös rattjustering

N föraren har justerbart svankstöd. Mittarmstödet är inte justerbart.

BETYG SITTA FRAM

4



1 Reglagen till sidospeglarna gömmer sig bakom ratten på panelen. En dum placering då föraren kan behöva sträcka sig efter reglagen för att justera sidospeglarna.

2 Den analoga hastighetsmätaren flankeras av två mindre displayer (precis som i Mondeo). Innehållet växlas mellan exempelvis varvräknare, färdator, ljudinformation och navigering.

3 Sync 3. Ford använder samma mediaenhet som i exempelvis Mustang. Omfattande, tydlig och välfungerande. Bra!

4 Två 12-volts uttag och två USB-ingångar. Så som det ska vara.

Instrumentpanel i masurträ måste kännas väldigt nytt för Sveriges hantverkare ...



MERCEDES X-KLASS

MERCEDES X-KLASS ÄR verkligen en udda fågel i detta test – och i detta segment. Den stora stjärnan i fronten må se lite malplacerad ut på en flakbil, och under testkörningen – och hela tiden vi hade dessa testbilar på redaktionen – gick diskussionerna varma om huruvida Mercedes gjort rätt i att kliva in i pickup-världen, om bilen i sig har någon riktig Mercedeskänsla, vad en sådan känsla verkligen är, och vad en sådan känsla absolut inte är, och så vidare. Det står helt klart att X-klass river upp känslor. På gott och ont.

Om vi lämnar fördomar och företagsekonomi för en stund och koncentrerar oss på bilen, finner vi en pickup som är riktigt bra i klassen. X-klass bygger i grund och botten på Nissan Navara, men Mercedes ingenjörer (och designers) har jobbat en hel del med både chassi, kaross och övrig teknik för att bilen ska kännas mer tysk än vad grundmaterialet gör. Och de har faktiskt lyckats. Främst interiören är något helt nytt i den här klassen, med exempelvis en masurplanka som löper hela instrumentpanelens bredd – låt gå för att träbiten är tillval för drygt 3 000 kronor. I övrigt är förarmiljön en blandning av Mercedes och Nissan, och kan man bortse från att X-klass inte känns lika påkostad som en S-klass (eller en Geländewagen) kommer man trivas här. Grejerna funkalar nämligen, och dessutom är känslan snäppet bättre än i många av konkurrenterna.

Ett bevis på att X-klass bygger på en förhållandevis enkel konstruktion är att körställningen är ganska dålig. Rattjustering även i längsled hade löst detta problem, precis som det gör i VW Amarok. Nu får man sitta väldigt upprätt för att nå ratten, och det blir tröttsamt i längden.

Motorn i X 250 d är för övrigt inte samma som sitter i exempelvis E-klass utan härrör från Nissan – vill du ha en "äkt" Mercedesmotor får du vänta på den starkare och dyrare 350 d, V6:an som lanseras senare i år. En motor som har otroligt mycket mysigare gångkultur än denna radfyra. 250 d-motorn låter ansträngd och trist, och körmässigt är X-klass totalt sett inte speciellt upplyftande. Det fina i kräksången är dock att bilen upplevs som väldigt harmonisk. Styrning, chassirespons, motor och växellåda – allt är lika sävligt. Detta gör att man snabbt finner sig till rätta bakom ratten, och att någon underlig form av Mercedes-ståndaktighet faktiskt finns sig.

Körglädjemässigt håller sig betygen kring skalans mitt, vare sig det handlar om aktiv körning eller mer vardagsmässig sådan. Detsamma gäller komforten, även om baksätet är bland de bättre i testet (man sitter högt och trevligt i kupén). Baksätets sittdyna är uppfällbar för bättre flexibilitet när man lastar bagage, vilket är en bra finess. Utrymmena är okej framtill och bra i baksätet, och vi gillar både den inre och den yttre designen.

Låter det lite halvdant? Ja kanske. Men sanningen är att X-klass håller ett relativt högt snitt och det räcker långt när vi räknar ihop betygen. Och det ska sägas att bilen inte på något sätt är utan ljuspunkter. Garantipaketet är mycket generöst, säkerheten är hög och infotainmentsystemet är föredömligt lättjobbat. Dessutom har X-klass vagnskadegaranti vilket gör den billigare att försäkra.

Man kan tycka vad man vill om att Mercedes bygger en pickup, men den breddar verkligen klassen och det tycker vi är väldigt positivt.

John Argelander

▲ Från sidan har inte X-klass speciellt mycket Mercedesvibbar, men totalt sett ger bilen faktiskt ett visst mått av premiumtyskkänsla. Blandat med biligare japanska bitar här och var.



■ ■ Då ruskar hela bilen på sig, ungefär som om den drabbades av läskiga kalla kårar.

MITSUBISHI L200

L200 STICKER VERKLIGEN UT i vårt gäng, på flera sätt än ett. Den är till att börja med klart billigast av våra fem testbilar. Tillsammans med Ford Ranger är den dessutom ensam här om att erbjudas i en ännu billigare version med mindre kupé (av Mitsubishi kallad Club Cab, som endast har nödbaksäte) och längre bädd för maximal lastförmåga. Man förlorar dock möjligheten att välja till automatlåda då. Innebär det låga priset att L200 är ett fynd?

Man märker på en gång att L200 är billig. Interiören ser långt i från toppmodern ut. Knapparna, reglagen och instrumentklustret skulle kunna höra hemma i en 20 år gammal bil. Materialen är enkelt plastiga och förarmiljön är en flärdfri arbetsplats, till skillnad mot i Ford och Mercedes som i jämförelse upplevs ombonat lyxiga med sina läderklädda instrumentpaneler. Allt känns dock väl ihopskruvat och bakom den trista ytan anar man ändå en seglivad beständighet.

Körupplevelsen i Mitsubishi är tveklöst minst personbilslik bland de fem testvagnarna, men saknar inte förtjänster. L200 är den av pickisarna som känns minst och nättast med bra överblickbarhet. Midjelinen är låg, glasytorna stora och sidospeglarna rejäla. Det är tacksamt på ett så stort fordon.

Drivlinan upplevs hyggligt pigg trots att L200 är den här som har lägst effekt. Motorn har bra respons i botten och känns på hugget i låga hastigheter. Högre upp i registret tröttnar dock maskinen. Den femstegade automatlådan jobbar mjukt, smidigt och relativt snabbt till vardags utan ryck eller konstigheter. Även vid mer inspirerad körning fungerar den fint, men har svårt att mäta sig med den otroligt välpolerade och mycket mer moderna lådan i VW Amarok.

Styrningen är ganska vevig (3,7 rattvarv mellan fulla utslag och bäst vändradie här) och bjuder inte på särskilt mycket vägkontakt, men känslan är ändå okonstlad och lätt, passar till vardags i stan.

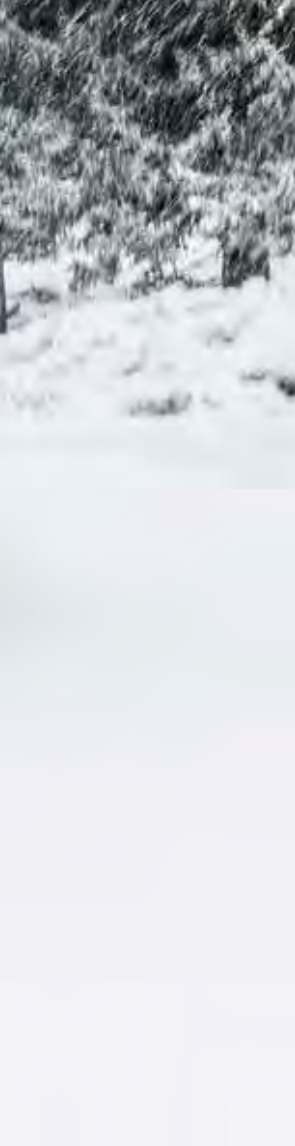
Det som verkligen sticker ut negativt är chassit och fjädringskomforten. På det här området är L200 precis som man kan förvänta sig att en klassisk, oförfinad pickup ska vara. Bladfjädrarna bak är ordentligt styva för att bilen ska klara av last, men utan något tungt på flaket går den väldigt studsigt och hoppigt. Mitsubishi's bakvagn gillar verkligen inte tvärskarvar, brunnslöck eller andra plötsliga ojämnheter. Då ruskar hela bilen på sig, ungefär som om den drabbades av läskiga kalla kårar. Alla de andra uppvisar ett visst mått av samma beteende, men långt ifrån lika tydligt som L200. Byter man direkt till Amarok kan man tro att man hamnat i en helt annan biltyp.

Komforten i övrigt är riktigt okej. Däck- och vägbuller med mörka frekvenser finns knappt. Det man noterar är istället en del vindbrus när man kommer upp i motorvägsfart. Motorn knattrar också tydligt vid belastning och hörs påtagligare än i konkurrenterna.

Den enda ronden där Mitsubishi vinner över de övriga är Ekonomi, tack vare sitt låga inköpspris. Och det märks. Förfiningen är sämre och den känns i mycket större utsträckning som ett oömt arbetsredskap jämfört med de andra. Men den kan ändå vara ett vettigt köp. Fyrhjulsdriften är mer kapabel än på någon av konkurrenterna. Man kan köra med öppen eller låst mellandiff, samt låsa bakdiffen redan i 4H-läget. Dessutom har L200 en härlig charm trots sin oborstade karaktär. Eller kanske just därför.

John Eriksson

▲ Antisladdsystemet i L200 griper normalt in ganska bryskt, men det går som synes att koppla ur. Fyrhjulsdriften är den mest avancerade i gänget med flest inställningsmöjligheter.



◀ Vretet mellan stolarna kontrollerar fyrhjulsdriften. Det finns fyra lägen att välja mellan, mest av alla i gänget. För lågväxel trycks vredet nedåt innan det vrids.

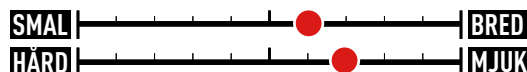


◀ Bakom ryggstödet i baksätet finns domkraft, varningstriangel och infästningspunkter för barnstol. Utrymmet räcker för att knöla ned en extra jacka, varselväst, bogserlina och annat man kan behöva i tjänsten.



◀ Okej utrymme i baksätet. Dynan är mjuk men låg, vilket ger brant knäinkel, och sidostödet är dåligt. Krok (vid kurvhandtaget) för att hänga arbetsjackan uppskattas. Bara Mitsubishi och Ford har nedfällbara mittarmstöd.

SITTA FRAM



Justerbart svankstöd	N	Mjuka framstolar med lagom mycket sidostöd. Men begränsade
Utdragbart lårstöd	N	inställningsmöjligheter och lite för mycket bussvinkel på ratten
Tippbar sittdyna	J	stör harmonin.
Generös rattjustering	N	
BETYG SITTA FRAM	2,5	



1 Här till vänster om ratten sitter reglage för sidobackspeglar, samt startknapp. Den senare är precis som hos en Porsche, i övrigt väldigt få likheter.

2 L200 har sportigt stora växlingspaddlar bakom ratten som ser ut att komma från en Lancer Evolution.

3 I den här raden finns USB-port, cigarettändarrutttag, knappar till stolsvärme, samt knapp för att låsa bakdiffen.

4 Automatlådan i Mitsubishi är bara femstegad och skulle må bra av ytterligare ett steg. Men den jobbar mjukt och växlar inte upp själv i manuellt läge. Tack för det.

RENAULT ALASKAN



■ ■ En ganska bra pickup räcker inte när man kan få en kopia med stjärna i nosen till samma peng.

OM DU TYCKER ATT NYA RENAULT ALASKAN påminner om den bara några år gamla Nissan Navara NP300 är du helt rätt ute. Introducerad i Colombia 2016 går det sedan i november 2017 att köpa den franska versionen av den japanska pickupen här också. Dubbelhytten är först ut. Mercedes X-klass är det tredje syskonet och alla tre byggs i Nissans fabrik i Barcelona.

Renault gör inte så stora ansträngningar som Mercedes vad gäller att baka nytt och skapa sin egen design, men en del har förstås hänt. Typ ny front, ny bakläm och nya baklampor. Fram sitter strålkastare med LED-teknik på både hel- och halvljus och därtill Renaults karaktäristiska C-formade varselljus. Utan att nå exempelvis Ford Rangers höjder tycker vi ändå att Renault hittat en brukskaraktär i sin exteriör som fungerar bra.

Till insidan räckte däremot inga ambitioner – eller pengar. Medan Mercedes har stoppat in sin egna inredning har Renault nöjt sig med att byta ut emblemet i Nissanratten. Kvalitetskänslan är ganska okej, så det gör kanske inget. Men det säger ändå en del att samma vred (väl fungerande och likadant i alla tre bilarna) som tar ner intrycket en smula i Mercedes smålyxiga interiör inte sticker ut alls i Renault.

Det är i alla fall Renaults AdBlue-renade 2,3-litersdieselmotor som förutom i exempelvis stora skåpbilen Renault Master också tjänstgör i Mercedes/Nissan/Renault. Med dubbla turboaggregat gör den sitt jobb framför allt snällt, men helt utan det lilla extra stycke charm som flercylindrarna i testet erbjuder. Den sjustegade automatlådan är inte riktigt med på noterna när du har bråttom, men växlar åtmins-

tone rätt mjukt alla dagar du inte har det. Styrkänsla är knappast det viktigaste hos en pickup, men det är ju synd när det når dithän att även en redaktionsmedlem utöver testlaget, som bara provkörde bilen ett ärende, kom tillbaka och spontant talade illa om styrningen. Boven är att motståndet börjar öka onaturligt en bit bort från mittenläget. Fullt lika långsam som i Mitsubishi är dock inte utväxlingen, vilket är en liten tröst.

Det är alltså inte för köregenskaperna eller formgivningen man köper Alaskan. Är det för komforten? Nej. Visserligen är fjädringskomforten överraskande bra. Det är skruv- och inte bladfjädrar som används och både små och stora gupp isoleras bort väl (men inte Amarokbra).

Oljud isoleras däremot inte bort lika imponerande, men fullt godkänt i klassen. Men när det gäller sittkomfort har några konkurrenter nått längre än Renault, som här fortfarande är väldigt lite personbil och väldigt mycket pickup.

Men förmodligen köper man en pickup just för lastförmågans skull. Renault har ett relativt rymligt flak och dito dubbelhytt. Dessutom kan man fälla upp sittedynan i baksätet vilket är praktiskt. Flyttbara fastsurringsöglor på flaket? Check.

En annan fördel är att Renault Alaskan tillhör de plånboksvänligare bilarna i testet. Men här kliver Mercedes fram på ett oväntat sätt, bjuder på helförsäkring (vilket inte är kutym bland pickuper idag) och är ännu billigare att äga totalt sett! Stackars Renault, "släkten" är värst.

Mikael Johnsson

▲ Här kommer en Ni ..., nej en Renault Alaskan i den exklusivaste versionen "Intens". Därtill extrautrustad med skjutbart flaklock och flakbåge i aluminium.



A photograph showing the front interior of a vehicle. Two black leather seats with horizontal stitching are visible. The driver's seat is on the left, and the passenger seat is on the right. A steering wheel is partially visible on the left. The dashboard and center console are also visible. The vehicle appears to be parked outdoors, as some trees and a building are visible through the windows.

Justerbart svankstöd	J	Körställningen lider
Utdragbart lårstöd	N	av att man inte kan dra ratten tillräckligt nära sig. Själva
Tippbar sittdyna	J	sitsen är däremot bred, mjuk, platt och
Generös rattjustering	N	snudd på inbjudande.
BETYG SITTA FRAM	3	



4 Stolsvärmeapparaterna är inte lika gömda som i syskonet Mercedes (där de ovanligt nog för märket sitter på stolen).

■ ■ Vår fjädringssträcka som är ett stycke eländigt ihoplappad landsväg känns "nyasfalterad" i Amarok. Fjädringen är utmärkt!



VW AMAROK

PICKUP SOM FAMILJEBIL. Ska man ta plats i en Amarok får man hämta trappstegen. Här underlättar grabbhandtagen när man ska svinga sig upp i kupén. Dessvärre saknas ett sådant på förarsidan men det finns vid övriga dörröppningar. Ute i trafiken ser man ner i medtrafikanternas bilar, man kan se vad de har på sig eller vilket färggodis som ligger i mittkonsolen. Det finns en annan fördel med att komma högt från marken – utöver god framkomlighet och överblick. Det är positivt för bullernivån eftersom man kommer bort från däck- och vägljud. Alla testbilar har en skaplig ljudnivå i 100 km/h.

I samband med besök i matbutiken uppstår det första dilemma som pickisägare. Vad gör man av matkassarna? Inte vill man väl kasta upp en karta hönsägg på flaket? Man lägger dem i baksätet förstås. Där hade ett par fästöglor kommit väl till pass.

Det som utmärker Amarok är köregenskaperna. Sittställningen är bäst, bara Amarok har rattjustering i längdled och en personbilslik rattvinkel. Interiören är utformad på ett sätt som omsluter på samma sätt som i en Range Rover – minus lyxigheten. I Amarok får man en commandkänsla bakom ratten som saknas i övriga pickuper. Det beror på att man sitter djupt. Vi gillar det breda armstödet som även fungerar som förvaring, ett plus hade varit om det gått att justera i höjdled. Instrumentkluster och infotainment är som i vilken Passat som helst. Känslan i knappar och vred är gedigen. I Mercedes är det till synes fina materialval men de det upplevs inte robusta nog för att platsa i en pickup, är det ens äkta träpanel? Man hade väntat sig mer av Mercedes, här finns inte ens en bra plats att lägga sin mobil. Amarok känns

däremot robust och har smarta förvaringsfack här och var, men varför har man valt blank hårdplast istället för matt på instrumentpanelen? Det drar ner kvalitetskänslan en aning.

Det var länge sedan vi mötte en så stor variation i styrkänsla som i denna skara. Styrningen i Amarok är överlägsen, kommunikativ och precis. Den åttastegade automatlådan känns hypermodern jämfört med den femväxlade lådan i L200.

Vår vanliga fjädringssträcka som är ett stycke eländigt ihoplappad landsväg känns "nyasfalterad" när man sitter i Amarok. Fjädring och chassi är åt det komfortabla hållet och bilen betar sig mer personbilslikt än övriga. Den hanterar såväl djupa ojämnheter som småhål på ett bra sätt.

Under huven sitter den riktiga juvelen, V6 med 224 hästar kom i samband med facelift förra året. Responsten är direkt och motorn är stark över hela registret. Trots högst prestanda är Amarok inte törstigast, både Ranger och Alaskan dricker mer. V6:an erbjuds med permanent fyrhjulsdraft av torsen-typ. Alla andra pickuper har inkopplingsbar fyrhjulsdraft vilket även går att få i kombination med de mindre motoralternativen hos Amarok.

Amarok är 14 centimeter kortare än Alaskan. Man har prioriterat flakutrymmet – som är testets största. Även takhöjden i kupén är generös liksom utrymmet i framsätet. Istället har man knaprat in på baksätetsutrymmet. Soffan är låg och benutrymmet begränsat.

Om Amarok utrustas med autobroms finns det alla skäl att frakta både familj och smågrus – det är tveklöst den bästa körmaskinen och hipsterpickisen just nu!

Julia Brzezinska

▲ Stylingrör och tröskelrör med belysning är ett tillval som kostar 14 420 kronor. Vill man ha mekanisk diffspärr kostar det 5 760 kronor.



◀ Bredvid tanklocket finns påfyllningen till AdBlue-reningen.

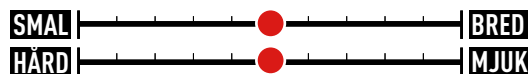


◀ Dessa mugghållare sitter i baksätet där kardantunneln vanligtvis går. Dum placering, i uppfällt läge är de lätta att knäcka av misstag.



▲ Joakim Dyredand är lång och reslig, 192 centimeter. Takhöjden är mycket generös i baksätet, men sittdynan är låg, benutrymmet dåligt. Se själva!

SITTA FRAM



Justerbart svankstöd	J	Bekvämt med eljustering och ställbar sättesvärme i flera steg. Bra sidostöd i ryggstöd och sittdyna.
Utdragbart lårstöd	J	
Tippbar sittdyna	J	
Generös rattjustering	J	
BETYG SITTA FRAM	5	



1 Smutsen från vindrutan får bak till vänster sidoruta när man använder vindrutetorkarna och skymmer sikten genom fönstret. Man ser till slut inget i backspeglarna.

2 Många och generösa förvaringsfack finns för småprylar.

3 Apple Carplay-kompatibelt infotainmentsystem.

4 Med stora V6:an erbjuds Amarok endast med permanent fyrhjulsdraft (Torsen). De mindre motorerna har bakhjulsdraft med inkopplingsbar 4WD.

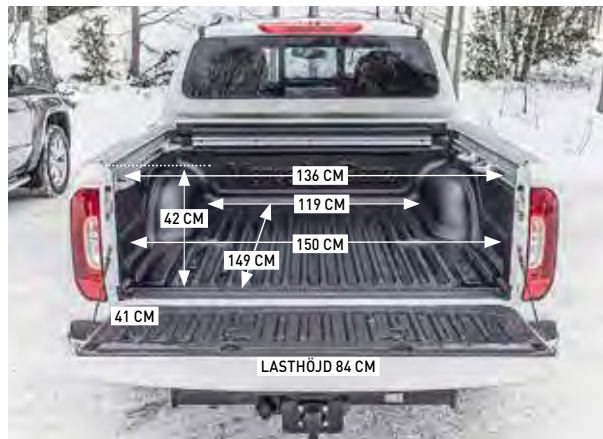
BAGAGEUTRYMME

FORD RANGER



▲ Bäst inre höjd (tillsammans med VW) i Ranger. Smalaste lastöppningen. Strömmuttar på vänster hjulhus och fyra fasta öglor.

MERCEDES BENZ X200D



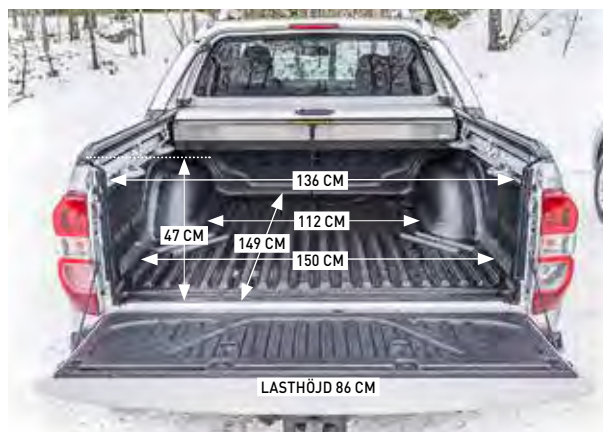
▲ Lägst innerhöjd på flaket, men näst bästa längden. Strömmuttar på vänster innervägg och fyra flyttbara öglor som kan skruvas fast i skenor var som helst längs sidorna eller på "hyttväggen".

MITSUBISHI 200L



▲ Smalast både mellan väggarna och mellan hjulhusen, och den högsta lasthöjden från marken upp till lämmen. Sex fasta lastöglor.

RENAULT ALASKAN



▲ Längsta lastgolvet (tillsammans med VW). Sju centimeter smalare mellan hjulhusen än X-klass, som Alaskan delar teknik med. Fyra flyttbara lastöglor.

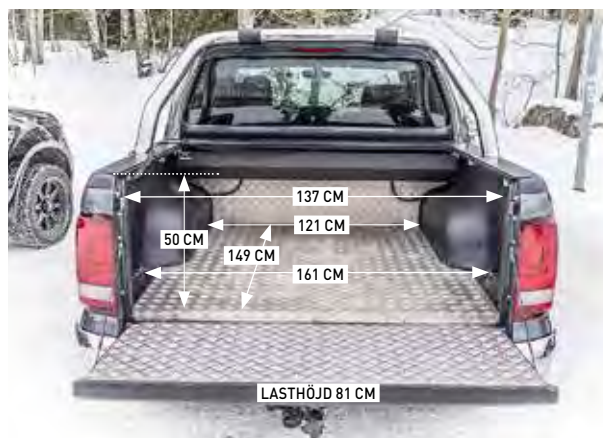


Mercedes X-klass och Renault Alaskan är utrustade med flyttbara lastöglor – bra för alla med varierad storlek på godset.



Låsbart jalousi finns till de flesta pickuper, ett bra tillval om du vill skydda din last från stöld – och smuts. "Störtbåge" är mer dekorativt än praktiskt.

VW AMAROK



▲ Amarok har det klart bästa flaket. Lägst lasthöjd, bredast öppning, bredast och längst lastgolv, och bäst innerhöjd. Strömmuttar på flaket finns också.

TESTFAKTA

	FORD Ranger Wildtrack 3,2 TDCi aut	MERCEDES X 250 d 4Matic	MITSUBISHI L200 2,4D	RENAULT ALASKAN dCi 190	VOLKSWAGEN Amarok DoubleCab Highline TDI2244M
MOTOR					
Typ/cylindervolym, cm ³	R5, turbodiesel/3 198	R4, turbodiesel/2 298	R4, turbodiesel/2 442	R4, turbodiesel/2 298	V6, turbodiesel/2 967
Effekt, hk vid r/min	200 vid 3 000	190 vid 3 750	181 vid 3 500	190 vid 3 750	224 vid 3 000
Vridmoment, Nm vid r/min	470 vid 1 500	450 vid 1 500–2 500	430 vid 2 500	450 vid 1 500–2 500	550 vid 1 400
Antal växlar, man/aut	–/6	–/7	5/5	–/7	–/8
Drivning	Två/fyrhjulsdrift	Två/fyrhjulsdrift	Två/fyrhjulsdrift	Två/fyrhjulsdrift	1 Fyrhjulsdrift
R/min, högsta vxl vid 110 km/h, man/aut	–/2 000	–/i.u.	i.u./2 270	–/i.u.	–/i.u.
MÅTT					
	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT
Broschyrvikt/maxlast, kg	2 286/984	2 234/1 016	2 029/881	2 086/949	2 310/610
Transportstyrelsens vikt/maxlast, kg	2 316/954	2 349/901	2 027/883	2 166/869	2 296/624
Dragvikt, B/B+/E, kg	750/3 500	750/1 000/3 500	750/1 340/3 500	750/1 215/3 500	750/1 330/3 500
Längd/axelavstånd, mm	5 362/3 220	5 340/3 150	5 293/3 000	5 399/3 150	5 254/3 097
Bredd/höjd, mm	1 860/1 815	1 920/1 819	1 815/1 780	1 850/1 841	1 954/1 834
Tankstortlek, l	80	73	75	73	80
Innerbredd, f/b, mm	1 520/1 480	1 520/1 490	1 440/1 440	1 485/1 475	1 600/1 590
Innerhöjd, f/b, mm	1 045/960	1 030/900	1 010/930	1 020/930	1 070/965
Markfrigång, mm	229	202	205	219	192
Frigångsvinklar, fram/bak, grader	28/28	29/24	30/22	29/25	30/18
Rampvinkel, grader	25	20,4	24	20,4	16
Vadningsdjup, mm	800	600	600	2 450	500
Däckdimension, standard	265/60 R 18	255/55 R 17	245/65 R 17	255/60 R 18	225/60 R 18
Däckdimension, testbil	265/50 R 20	255/60 R 18	245/65 R 17	255/60 R 18	255/55 R 19
Däckfabrikat, testbil	Cooper Weather Master	Nokian Hakka R2 SUV	Nokian Hakka R2 SUV	Nokian Hakka R2 SUV	Nokian Hakka R2 SUV
PRESTANDA					
	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT
0–50 km/h, sek	3,3	3,4	3,2	3,5	2,5
0–80 km/h, sek	7,3	7,3	6,8	7,3	5,3
0–100 km/h, sek	11,2 [10,6]	11,2 [11,8]	10,2 [i.u.]	11,1 [i.u.]	8,0 [7,9]
0–120 km/h, sek	16,3	16,3	14,5	16,0	11,5
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	175	176	177	180	193
Bromssträcka från 100 km/h					
Kalla, olastad, m	38,9	35,0	40,7	37,8	37,9
BULLER I KUPÉN					
	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT
50/80/100/120 km/h, dB(A)	61/66/69/72	59/64/68/71	61/66/69/72	60/65/69/72	60/65/69/71
FÖRBRUKNING					
	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL
ECE-norm/test ±%, l/100 km	8,7/10,7 +23 %	7,9/9,9 +25 %	3 7,5/10,10 +35 %	6,9/9,3 +35 %	7,8/9,4 +21 %
CO ₂ , ECE/test, g/km	228/280	207/259	196/265	183/247	204/247
EKONOMI & UTRUSTNING					
	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT	AUTOMAT
Grundpris (inkl. moms)	426 150:–	394 875:–	293 625:–	367 375:–	411 000:–
Pris med ams-utrustning	447 050:– ¹⁾	408 035:– ²⁾	316 125:– ³⁾	367 375:– ⁴⁾	423 900:– ⁵⁾
4 Autobroms	10 000:–	Standard	Ej tillgängligt	Standard	Ej tillgängligt
Automatlåda	Ej tillgängligt	15 000:–	15 000:–	Standard	Standard
Xenon/LED	Ej tillgängligt	–/25 400:– (kräver övr. tillval)	22 500:– (kräver övr. tillval)–	–/Standard	Standard/–
Nybilsgaranti/Vagnskada	5 år/ej tillgängligt	2 år/3 år	5 år/ej tillgängligt	3 år/ej tillgängligt	3 år/ej tillgängligt
Försäkringskostnad/år ⁶⁾	17 340:–	7 232:–	15 972:–	17 345:–	17 089:–
Bränslekostnad/år	32 100:–	29 700:–	30 300:–	27 900:–	28 200:–
Värdeminskning/år	60 562:– (13,6 %)	54 559:– (13,4 %)	43 831:– (13,9 %)	49 769:– (13,6 %)	55 700:– (13,1 %)
Service t.o.m. 6 000 mil, kr/interv.	15 953:–/3 000 mil/1 år	10 125:–/2 000 mil/1 år	17 155:–/2 000 mil/1 år	14 890:–/3 000 mil/1 år	5 106:–/3 000 mil/1 år
MILKOSTNAD⁷⁾	71,82	60,64	58,89	61,94	65,27
MÅNADSKOSTNAD⁷⁾	11 970:–	10 106:–	9 815:–	10 324:–	10 878:–

1 Amarok är permanent fyrhjuldriven, en tordsdifferential fördelar kraften mellan fram- och bakaxel. Lösningen gör att bilen inte gör som konkurrenterna och "knyter sig" vid fullt rattutslag.

2 Renault har hela 15 centimeter lägre vadningsdjup än kusinerna Navara och X-klass. 45 centimeter är tre centimeter mindre än Jeep Renegade...

3 L200 och Alaskan har den största skillnaden mellan uppgiven och verklig förbrukning.

4 Mitsubishi och VW kan inte erbjuda någon form av autobroms, anmärkningsvärt uselt med tanke på att båda modellerna uppdaterades nyligen.

5 Amarok har låga servicekostnader jämfört med konkurrenterna.

1) Förarassistspaket+

2) Diffspärr bak + underkörningsskydd

3) Business

4) Intens

5) Komfortpaket

6) Vagnskada ingår endast hos Mercedes (halvförsäkring), övriga helförsäkring.

7) Skatt, försäkring, (Folksam 7–10 skadefria år, man, 50 år, boende i bostadsrätt), bränsle 15 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.

REDAKTIONSBRÅKET

Inför testet hade redaktionen ett möte för hur arbetet skulle koordineras. I efterdyningarna bildades en redaktionell mejlgrupp som bitvis blev ... Tja, engagerad?

Tack för ett bra möte idag! Härligt att det äntligen – ÄNTLIGEN – blir ett test av riktiga bilar i tidningen. Smaka på orden: Rambygge. Dieselmotor. Lågväxel. Det är inget tjafs som kaosar ihop E4:an för att det blåser lite motvind det inte! Befriande långt från de krystade familjecoupeér vi hade sist. Hur skulle vi göra nu med webbmateriel för de här pärlorna?

/ANDERS

Stopp! Jag hämtade precis en av bilarna i testet och ... De är ett hån mot alla som älskar pickuper. Min gamla Silverado med bensin-V8 och stepsidekaross är en av de bästa bilar jag haft, en vagn att älska. Minsta dottern grät när vi sålde den. Men de här "pickuperna" väcker lika mycket känslor som en skottkärra. Undermotoriserade traktorer utan den minst körfiness. Tack, men nej tack ...

/ALRIK

Mäh! "Hån mot alla ..." VADDÅ HÅN?! Är det något som är en skymf mot bilälskare är det överviktiga krommonster från USA. Jänkarna tror ju att de behöver 4 ton bil så fort de ska släpa en optimistjolle. Clownnäsor är vad det är. Känslor? Att dra igång en råbarkad dieselfyra en sval vintermorgon som idag ger vibrationer så bra att alla känslor kommer på en och samma gång. Trygg. Strävsam. Älskvärd.

/ANDERS

Ska det vara en pickup går man "all in". Den dagen en stackare i skottkärrrepickis hamnar vid samma rödljus som en F-150 Raptor, blir det förnedring i till benet! Nej pickuper handlar om känslor, att i rediga stålhatteskor lasta upp betongelement på flaket och med bensinåttan på tomgång jäsa fram mellan byggena, det är känsla det! Jag tänker binärt, det ska vara "ett" eller "noll". Därför: Ge mig en snikutrustad Fiat Panda eller en maxad Silverado. De mellanmjölkiga leksakslådor på hjul som är europeiska pickuper gör mig bara deprimerad.

/ERIK

Har webbredaktionen korkat upp fredagspilsnern? Det är ju KÄNSLA som finns i de här pickuper. Känslan av att ha allt man behöver för att lösa uppgiften, inte mer inte mindre. Under huven en motor gjord för arbete och inte för att vara powerbank på något fjompigt tailgateparty med Brokeback Mountain-tema. Ett flak ska svälja minst en SJ-pall, lycka till med det på stepsideflaket chefredaktören! Och att döma av lastvikterna på F-15:00 Rapport eller vad möget nu hette, är den amerikanska betongen gjord av pimpsten. Vem vill sitta i en velourklädd plasthink med en V8 som suger sås som en finlandsfärja?

/JOHN E



Har tidningsredaktionen korkat upp skrivbordswhiskyn redan vid lunch? Kör man inte pallar med pellets går det ju inte att använda flaket till något vettigt alls utan att det förstörs av regn eller smuts. Ja om det inte blir stulet då ... Pickup – idioti! Men ska det vara pickup ska den vara från USA!

/ERIK

En mellanmesig Japanpickup kan vara helt okej om du vill ta dig ut i terrängen med din crosshøj, köra ved eller annan bråte. Men älskar man bilkörning är det totalt deprimerande att åka mellan jobb, affärer och släkträffar i en sådan här "pickup". Stackaren bakom ratten är inlurad av lågt förmånsvärde och någon dimmig vision om att det är tufft att vara asfaltscowboy.

/ALRIK

Mesig Japanpickup kan du vara själv!

/ANDERS

Jag tog L200 ur garaget. Ingen rolig upplevelse. Infernaliskt långsam styrning, usel vägkänsla och fjädringskomforten ska vi inte tala om eftersom den inte finns. Stackar satar som tvingas hoppa runt i dessa eller någon av de andra testpickuper. När jag baxat tillbaka klumpen längs in i garaget upptäckte jag att bilen är så hög att dörren går att öppna över all bråte, det är ett plus!

/MIKAEL

Testchefen är adaptiv som ett stålspekt vad det gäller bilmått och styruväxling. Beklämmande. Ett sånt här flagrant påhopp på den normgivande L200, bilen som tog antisladdsystemet till pickupvärlden 2006, kan inte få passera. Mikael Johansson: Skäms! SKÄMS!!

/ANDERS

Antisladdsystem först 2006?! Det befäster bara känslan av att passagerare i dessa urtidsödlor får vänta på teknik som man tar för given sedan länge i riktiga bilar. Det stämmer att jag blivit något stel. Stel i nacken sedan en Nissan Navara dunkade in i mig för några år sedan ...

/MIKAEL

Tråkigt att det blev en pisksnärtare av påkörningen, men samtidigt: Visar inte det vilket stabilt och stadigt bygge en pickup som Navara är? Slittålig sa Bill, Arbetsför sa Bull!

/JOHN E

VARVTIDER

För att simulera en hantverkares uttryckning till kund lät vi alla fem pickuper bekänna färg runt en 1 250 meter lång folktracebana – med 200 kilo last på flaket i form av fastsurrade blysäckar! Allt enligt den antagna principen att snabbast varvtid betyder först framme till kunden (eller är bästa navigator egentligen viktigare?).

Det är extremt svårt att vintertid skapa helt rättvisa förhållanden. Ett litet lager snö gav bättre grepp i början och friktionsdäcken fick det sedan inte lätt när isen succesivt kom fram allt mer i idealspåret. Som referens kördes därför den första bilen om på slutet – och var nu åtta sekunder långsammare. Men med ett handikapps-system baserat på när i ordningen bilen deltog har vi gjort testet så rättvist som möjligt.

ACCELERATION I SNÖ

	Ford	Merc	Mitsu	Renault	VW
0-20	1,7	1,4	1,9	1,6	2,3
0-40	3,4	3,1	3,4	3,3	3,9
0-60	5,8	5,4	5,3	5,5	5,7
0-80	8,7	8,1	8,0	8,2	7,9
0-100	13,4	12,3	11,6	12,5	10,7

2:a
FORD
TID 1.43,8



▲ **FORD RANGER** uppvisar en fin, lugn balans och att den är pålitlig syns på de jämna tiderna. Enda bil på Cooper-istället för Nokiantäck – och de känns minst lika bra, speciellt så länge det finns snö och inte bara is att greppa om. Kollisionsvarnaren triggas mot ett träd nästan varje varv! Med knapp marginal sätts snabbaste tid ändå med ESP-systemet på. Tid 1.43,8

► **VW AMAROK** går ut som andra bil – och det börjar redan bli halare (men vi kompenserar som sagt). Amarok är följsam och kul. Det går att stänga av antingen bara antispinnregleringen (ASR) eller även antisladdsystemet (ESP). Snabbaste varvet nås i det senare läget, men det känns som att det egentligen finns mer fart att hämta då det snorhala underlaget får de tydligen inte helt avstängbara systemen att lägga sig i och strypa framfarten. Tid 1.46,7

4:a
VW
TID 1.46,7



5:a
MITSUBISHI
TID 1.47,2

▲ **MITSUBISHI** gasar ut som fjärde bil och i noteringsblocket står att det är HALT med fem utropstecken efter. Men vi drar alltså av motsvarande antal sekunder. Här betyder verkligen ESP Off vad det låter som: Vi snurrar två gånger! Inte ens med last ger fjädringen något vidare grepp för bakaxeln. Plus för att paddlarna ändå ger lite rallykänsla. Trots att ESP-systemet kan slå till brutalt och osofistikerat sätts snabbaste tiden med det på. Tid 1.47,2

► **MERCEDES** överraskar sällan och känns ganska harmonisk i balansen. Det gör att man lättare kan närma sig gränserna för greppet. Jo, vi snurrar faktiskt en gång (ESP går alltså ur helt om man vill), men bilens och testets snabbaste tid kommer också med helt fria tyglar. Skoj! Tid 1.41,8

1:a
MERCEDES
TID 1.41,8



◀ RENAULT ALASKAN

har ingen trevlig styrning men balansen är roligare och hjälper runt bilen i ganska hyggligt tempo. Det är nästan hugget som stucket, men snabbaste varvtid sätts med antisladdsystemet avslaget. Kanske för att det bara stängs av till viss del och inte helt samt då griper in någorlunda mjukt. Tid 1.44,6

3:a
RENAULT
TID 1.44,6



STORT TACK TILL
MIKAEL BAALACK PÅ
SUNDSTA SÄTERI
(WWW.SUNDSTA.SE)
FÖR LÅN AV ROLIG BANA
SAMT VARVTIDSDUT-
RUSTNING I STCC-KLASS.

	FORD	MERCEDES	MITSUBISHI	RENAULT	VOLKSWAGEN
EKONOMI	★★★	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★
Driftkostnad & värdefall	3,5 Högt inköpspris, dyraste försäkringen och törstig. Dyr helt enkelt.	4,5 Dyr, men har vagnskada vilket hjälper upp kalkylen.	5 Med god marginal det lägsta inköpspriset, vilket ger bäst kalkyl.	4,5 Näst lägst pris och lägst förbrukning och fordonsskatter ger god ekonomi.	4 Högt nypris fast mycket låga servicekostnader drar ner milkostnaden.
KVALITET & GARANTI	★★★	★★★	★★	★★★	★★★
Driftsäkerhet	4 Fem års nybilsgaranti är generöst.	3,5 Generöst garanti-paket och hyfsad driftsäkerhet.	3,5 Godkänd driftsäkerhet men snåla garantier. Ägarna är inte nöjda med garantiåtgärderna.	2 Renault har sådär driftsäkerhet, men tur då att garantierna är desto bättre.	3 Volkswagen har låg garantinöjdhet.
Garantipaket	3,5	5	2,5	5	3,5
Garantinöjdhet	3,5	2,5	1	3	2
SÄKERHET	★★★★	★★★★★	★★★	★★★	★★★
Euro NCAP	5 Krocktestad med riktigt bra resultat. Mycket bra fotgängarskydd på grund av att bilens höga front håller fotgängarens huvud borta från vindrutan. Säkerhetspaket med autobroms är ett givet tillval.	5 Fem stjärnor i Euro NCAP, och strålkastarspolning är standard. Väl fungerande autobroms. Mycket lättjobbad förarplats totalt sett.	4 Krocktestades av Euro NCAP år 2015 med okej resultat. Autobroms saknas tyvärr helt och hållet. Det är svagt. Bra whiplasskydd både fram och bak. Tydlig och enkel ergonomi.	4 Euro NCAP-betyget från Nissan Navara. Autobroms blev standard i Alaskan från och med marsproduktionen – bra! Dåligt pisksnärtskydd i baksätet.	4 Otestad autobroms (i Euro NCAP) ger 0 poäng i vårt betygssystem. Strålkastarspolning saknas. Smuts från framrutan skitar ner sidorutan på förarsidan vilket försämrar sikten i backspeglarna.
Strålkastarspolning std	N	J	J	J	N
Godkänd sikt?	J	J	J	J	J
Godkänd autobroms?	T	J	N	G	N
Bra whiplasskydd?	G	N	J	N	G
Bra förarergonomi	J	J	J	J	J
MILJÖ & ENERGI	★★	★★★	★★	★	★★
Koldioxid/kilometer	0,5 Vad begär man av hög effekt, tung bil och visser aerodynamik?	0,5 Inte speciellt sparsam med dieseloljan i detta gäng.	0,5 L200 är törstig trots lägst effekt i gänget, det drar ner miljöbetyget.	0,5 Inte heller Alaskan är någon elbil direkt – men snålast och bäst här.	1 Låg förbrukning i förhållande till volym och prestanda.
Energieffektivitet	1	1	1	1,5	0,5
SUMMA	11,5 ★★★	13,5 ★★★★	12 ★★★	12 ★★★	11 ★★★
DÄRFÖR VINNER MERCEDES: Överlägsen i säkerhetsronden, de har jobbat mer med säkerhet än tvillingbilen Alaskan.	4	1	2	2	5

FÖRMÅNSVÄRDE

	FORD Ranger Wildtrack 3,2 TDCi aut	MERCEDES X 250 d 4Matic	MITSUBISHI L200 2,4D	RENAULT ALASKAN dCi 190	VOLKSWAGEN Amarok DoubleCab Highline TDI 224 4M
MOTOR					
Förmånsgrundande pris	405 900:-	394 800:-	312 300:-	397 300:-	405 000:-
Co ₂ g/km	228	207	196	183	204
Nuvarande skatt/år	7 204:-	6 109:-	5 535:-	4 857:-	5 952:-
Malus-skatt/år (från 1/7)	16 864:-	14 333:-	13 007:-	11 440:-	13 971:-
Total skatteeffekt på 3 år +/-	+ 28 980:-	+ 24 672:-	+ 22 416:-	+ 19 749:-	+ 24 057:-
Förmånsvärde före 1/7 2018 mån/år	4 958/ 59 500:-	4 775/ 57 300:-	3 642/ 43 700:-	4 817/ 57 800:-	4 950/ 59 400:-
Efter 1 juli 2018 mån/år	6 258/ 75 100:-	5 867/ 70 400:-	4 617/ 55 400:-	5 667/ 68 000:-	6 008/ 72 100:-
Förändring +/-	+ 15 600:-	+ 13 100:-	+ 11 700:-	+ 10 200:-	+ 12 700:-

PICKISAR ÄR POPPIS

En stor anledning till att pickuper är så populära som tjänstefordon är just skatteskal. Från och med 1 januari 2018 är privatresor med en förmånsbil beskattningsbara upp till ett maxbelopp om 105 kr/dag i Stockholm och 60 kr/dag i Göteborg. Turer till och från arbetet räknas nu som privata. För lätta lastbilar gäller samma regler som för personbilar. Inga förmåner ges enbart för att bilen är registrerad som lätt lastbil. Däremot kan det vara enklare för ägare av lätta lastbilar att justera ned bilförmånen om man kan påvisa att den privata användningen av bilen avsevärt begränsas på grund av hur bilen utrustats för verksamhetens skull. Till exempel två säten och ett flak. Allting som försvårar privat användning premieras.

SÅ HÄR BERÄKNAS FÖRMÅNSVÄRDET

Fram till och med den 30 juni 2018 gäller den gamla formeln med en prisbasbeloppsdel (31,7 procent av ett prisbasbelopp, 45 500 kr), en räntedel (förmånsgrundande pris x 75 procent av statslåneräntan, 0,5 procent), prisdel 1 (nio procent av förmånsgrundande pris upp till 7,5 prisbasbelopp + eventuell extrautrustning) och prisdel 2 (20 procent av förmånsgrundande pris över 7,5 prisbasbelopp).

För bilar som blir skattepliktiga den 1 juli 2018 och därefter sänks prisbasbeloppsdelen från 31,7 procent av ett prisbasbelopp till 29,0 procent. Dessutom läggs man till bilens fordonsskatt som ytterligare en post utöver prisbasbeloppsdelen, det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet.



	FORD	MERCEDES	MITSUBISHI	RENAULT	VOLKSWAGEN
KOMFORT	★★★★	★★★★★	★★★	★★★★	★★★★
Sitta fram	4	3,5	2,5	3	5
Sitta bak	5	4	4	2	2
Fjädring	2,5	3,5	1,5	4	5
Ljud	3	3,5	3	3	3
Bekväma framstolar, förklassen riktigt bekvämt baksäte med bra lårstöd. Lågt däckbrus, ljudlig motor. Undermålig rattjustering drar ner betyget fram. Bra baksäte och okej fjädring. Lägst buller av dessa fem. Begränsade inställningsmöjligheter fram. Stussig och stötig fjädring. Inget vägbul- ler, men motorn knattrar en del. Pickuptypisk körställning och låg sittdyna bak. Lugn och fin fjädring som är skönare än de flestas. Motor, väg och vind hörs. Bekvämast stolar och bra justeringsmöjligheter. Fjädringen är tveklöst den mest bekväma. Däremot är baksätet lågt.					
KUPÉUTRYMME	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Fram	4,5	3,5	3,5	4	5
Bak	5	4	4	4,5	3
Luftigt för förarens ben även, bilen upplevs bred. Rymligt bak. Helt okej både fram och bak, men det finns bättre bilar i klassen. Godkända utrymmen fram och bra i baksätet för biltypen. Bra volym i kupén, rymlig i alla led- der. Ett av de rym- ligare baksätena. Bäst utrymme fram, minst bak. Amarak är kortast i testet.					
FLAKUTRYMME	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Volym	4	3	3,5	4	5
Flexibilitet	3	4	3	4	5
Flaket är kortare och smalare än de bästa konkurren- terna, strömuttag är ett plus. Minsta flakvolymen men plus för tippbar dyna i baksätet. Blygsam men okej lastvolym på flaket. Ryggstödet bak är fällbart, men dynan är fast. Något mer än medelstort flakutrymme med flyttbara öglor. Uppvik- bar bakdyna – bra. Lägst lasthöjd och störst flak i alla led- der. Låsbart jalousi. Plus för fällbart baksäte 60/40.					
TEKNIK	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★
Självkörningsförmåga	0,5	0	0	0	0
Infotainment	4,5	5	3	4	4,5
Bra infotainment-system, men tydligare ikoner önskas. Adaptiv farthållare är tillval. Inga avancerade autonoma funktioner alls, men väldigt bra infotainment. Saknar självkörande hjälpmedel. Farthållare och vingelvarning. Simpel infotainment. Varken adaptiv farthållare eller strassassistans finns. Infotainmentsystemet funkar. Adaptiv farthållare finns ej. Bra gränssnitt och funktionen i infotainment.					
SUMMA	14,5 ★★★★	13,5 ★★★★	11,5 ★★★	13,5 ★★★★	15 ★★★★★
DÄRFÖR VINNER VOKSWAGEN: Bekvämast framstolar, fjädring och rymligast flak.	2	3	5	3	1



	FORD	MERCEDES	MITSUBISHI	RENAULT	VOLKSWAGEN
AKTIV KÖRNING	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★
Styrning	4 Degig och tung enligt en, vevig och artificiell enligt en annan. Kontentan blev att styrningen inte var så tokig.	3,5 "Jämnsäg" känsla i styrning, chassi, motor och låda.	3,5 Lätt, vevig styrning utan mycket vägkänsla. Piggt chassi men bryskt ESP-ingrepp. Bra motorrespons men saknar knuff.	2 Bakhjulsdriven karaktär i fyrhjulsdrieten är kul. Men den okänsliga styrningen, ganska sega motorn och det intetsägandet dieseljudet inspirerar väldigt lite.	5 Tryggt chassi. Roligaste bilen att köra aktivt. Fin och kommunikativ styrning, kraftfull motor och snabb växellåda. Härligt V6-ljud.
Chassi	4	3	3,5	3,5	5
Motor	3,5	2,5	3	3	5
Växellåda	3	2,5	3,5	2,5	5
Motor/avgasljöd	4	2,5	2,5	2	5
VARDAAGSKÖRNING	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★
Styrning	3 Ganska lätt styrning, men vevig artificiell känsla.	3,5 Trivs bättre i detta tempo än vid hårdkörning. Men det är långt upp till den bästa bilen i klassen.	3,5 Lätt, okonstlad styrning. Hårt chassi. Alert motorrespons.	2,5 Även till vardags stör det onaturliga, varierande motståndet i styrningen. Seg, men mjuk låda. Motorn duger men hörs mer än i Mercedes. Fin fjädring.	5 Bra styrning. Lättdoserad gas och fins respons.
Chassi	2,5	3,5	1,5	4	5
Motor	4,5	3,5	4	3,5	5
Växellåda	4,5	3	4	3	5
Motor/avgasljöd	4	3,5	2,5	3	5
DESIGN	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Exteriör	4,5 En uppsyn som tar plats, ytterfilspondus i en pickup! Proper insida.	4,5 Den stora stjärnan i nosen känns rätt. Fin interiör, estetiskt sett.	3 Ganska anonym formgivning och interiören känns daterad.	4 Renaultsiktet fungerar riktigt bra. Tämigen trådgig insida dock.	4 Maffig design. Påminner om den i en Passat. Snyggt, enkelt och prydligt.
Interiör	4,5	4,5	3	3,5	4
VILL HA	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★
Kvalitetskänsla	4 Mjukstoppad instrumentpanel, vettig känsla i vred och reglage.	4 Blandar högt och lågt till en okej helhet.	3 Simpel men gedigen kvalitet. Ett bruksredskap, framför allt.	3,5 Det är svårt att hitta en riktig själ, men det känns bra och är fint byggt.	4,5 Robust. Hade kunnat önska matplast istället för blank i instrumentpanel.
Karisma	4,5	4	3,5	3,5	4,5
SUMMA	16 ★★★★	15 ★★★★	12,5 ★★★	13 ★★★	18,5 ★★★★★
DÄRFÖR VINNER VW: Överlägsna köregenskaper, komfortabel, fin motor, styrning och chassi!	2	3	5	4	1





■ Amarok är en värdig vinnare.
Med autobroms och bekvämare
baksäte blir den oslagbar!

SVERIGES
BÄSTA
BETYGSSYSTEM



VOLKSWAGEN ÄR DEN BÄSTA BILEN TOTALT

	FORD	MERCEDES	MISUBISHI	RENAULT	VW
Att äga och leva med (20)	11,5	13,5	12	12,5	11
Att åka och trivas i (20)	14,5	13,5	11,5	13,5	15
Att köra och älska (20)	16	15	12,5	13	18,5
SUMMA (60)	42 ★★★★	42 ★★★★	36 ★★★	38,5 ★★★★	44,5 ★★★★★
	2 ▲ Stötigast fjädring, snabbast gasrespons. Mest image.	2 ▲ Detta är ingen äkta Mercedes. Plus för godkänd autobroms!	5 ▲ L200 är billigast i gänget och det märks. Men charmig.	4 ▲ Rymlig och snål last-åsna men som slutar att charma oss där.	1 ▲ Mest personbilsläk av alla pickuper!



VILKEN SKULLE JAG VÄLJA & VARFÖR



MIKAEL JOHNSSON, TESTCHEF

Ford Ranger är ganska frän att titta på och Mercedes personbilssnygga inredning är en befrielse. Men nej, ska jag ta med mig en pickup härifrån får det bli VW Amarok. Den enda som inte behöver skämmas över hur den går på vägen. Faktiskt som en riktig bil!



JOHN ERIKSSON, TESTREDAKTÖR

Jag är knalltorsk. Tar alla. Okej, allvarligt talat: Amarok är ruskigt kompetent, men den charmar mig inte. Jag väljer därför med plånboken, en L200 tack! Den har dessutom charm. Men när Mercan kommer med V6 till sommaren vill jag nog allra mest ha en sådan.



ANDERS HELGESSON, SKRIBENT

Mitsubishi behöver göra plats för (minst) en kugge till i växellådan och olastad går bilen väl hårt, men det hjälper inte. Det är något med den nätta känslan bakom ratten och den närvarande motorgången som ger en svårbeskrivlig "no nonsens"-charm. Sist i testet, men närmast hjärtat. Jag är förvånad själv.

VILKEN VARIATION! Det är sällan som skillnaderna är så stora mellan olika bilar. Ranger har rapp men trög och artificiell styrning, annars en gren Ford brukar briljera i. Gasresponsen är snabb. Fjädringen är hård – ibland struttar den fram – något som lär gynna den som lastar mycket och tungt, men knappast familjekomfortabelt i vardagen. Utseendemässigt har den mest USA-image!

Förväntningarna på Mercedes var skyhöga. Bilen som sådan placerar sig på en värdig, delad andraplats, men vi hade förväntat oss ännu mer av en bil med en stjärna i grillen, mer fluff och lullull. Det märks att detta inte är en renodlad Mercedesprodukt. Ett plus är att de jobbat mer med säkerheten än andra tillverkare. Designen utvändigt är snygg men man hade kunnat göra det maffigare inuti, se och lär av Geländewagen! Ett mästerverk. Till sommaren kommer X-klass med Mercas egna V6:a vilket inte lär råda bot på chassi och

▲ Är hög markfrigång och vaddjup viktigt för dig? Det skiljer 3,5 centimeter mellan bästa (Ranger) och sämsta (Alaskan) bil i testet. Siffrorna för de fem pickuperna är listade i tabellen på sidan 48.

fjädring. Man kan önska att Mercedes kommer att pytsa in fler egna reservdelar i sinom tid.

Mitsubishi L200 är den som delar testlaget i två läger. Den är på sätt och viss en tidsresa bakåt med en gammaldags charm som briljerar i sin enkelhet. Motor, växellåda och styrning är rätt och slätt "en motor, en växellåda och en styrning" den har helt klart något. Den har lägst grundpris men milkostnaden mot Mercedes skiljer knappt en krona.

Renault Alaskan utmärker sig genom att ha testet tråkigaste styrning, det blir inte tråkigare än så här att ratta, men bilen gör inte bort sig i övrigt. Amarok är ohotat den bästa pick-upen att leva med. Den får full poäng för styrning, chassi, motor, växellåda och motorljud. Den har en härlig interiör med bra sittposition. Det enda vi saknar är autobroms! Livet som pickisägare har kommit till sitt slut ... och auto motor & sports testlag kliver återigen "ner" till personbilar.