

# VINTERBILSTEST: SVERIGES BILLIGASTE SUVAR

ROBERT COLLIN TESTADE SVERIGES BILLIGASTE  
SUVAR

**AFTONBLADET Plus – Vinterbilstestet 2020 – en solklar vinnare**

AV : ROBERT COLLIN FOTO: JOHANNES COLLIN,



Vi tog tre av de billigaste fyrhjulsdrivna suvarna och körde till Lappland på Årets Vintertest. Klarar Sveriges billigaste stadsjeepar vintern? Blir det tillräckligt varmt i bilen? Duger lyset? Hur är köregenskaperna på spårig, isig väg? Och hur funkar fyrhjulsdriften? Dacia Duster, sensationellt billig, Suzuki Vitara, en gammal slitvarg och nya spännande Hyundai Kona. Klarar de vintern? Inte alla. Inte riktigt...

[Dacia](#) Duster med dieselmotor på 115 hk och all utrustning som importören erbjuder, och det är massor, kostar 195 000 kronor. Med mindre utrustning, men fortfarande med fyrhjulsdrift är priset 170 000 kr.

Hyundai Kona med 177 hk och dubbelkopplingslåda kostar från 230 000 kronor, testbilen går på 250 000 kr.

Suzuki Vitara är minst men dyrast, kostar från 240 000 kronor, med automatlåda och utrustad som testbilen är priset 278 000 kr.

Både Kona och Vitara har bensinmotorer men Kona finns också som diesel. Och en bensindriven Duster med 4WD kan man få från 163 000 kronor.



Duster är störst. Vitara minst. Men alla testbilarna är väl i vad som skulle kunna kallas Golf-SUV-klassen. Och som jämförelse kostar just Volkswagens Golfklass-suv T-Roc med en del nödvändig extrautrustning 300 000 kronor.

## ”INTE EN CHANS ATT DEN VINNER”

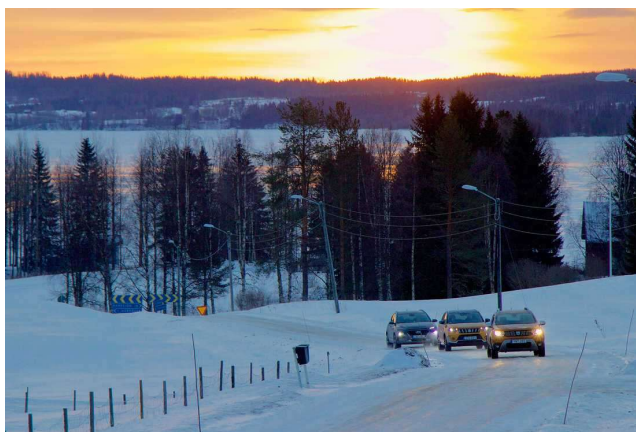
Vi träffas som vanligt på Circle K i Knivsta lite norr om Stockholm, tankar alla bilarna upp i röret, nollar alla trippar och färddatorer, tar en fika och kör vidare norrut. Vi byter förare och ordning i kön och när vi svänger av från kusten blir det isigt och sen mer is och hårdpressad snö och sen nysnö som grädde på moset. Tempot är tidvis marginellt momsatt enligt hastighetsbegränsningarna. Annars ligger vi så nära tillåten hastighet som väglaget tillåter.

### Förhandstipsen är ungefär:

Duster, inte en chans. För gammal, för enkel. Och hur ska det gå med odubbade däck?

Vitara, stryktålig men aningen ålderstigen. Och minst och trängst.

Kona, absolut den modernaste bilen och ser ut som en modern bil utanpå (fast hur länge står sig formgivningen?) och inne. En vinnare? Jo, det är förhandstipset.



## OROANDE BRÄNSLETÖRST

Men redan på den slitna asfalten mot Sundsvall spårar Kona oroande mycket. Och det bullrar rejält. Nästan lika mycket ljud som i Vitara.

Dustern som ju skulle vara en bullerburk är överlagset tystast. Det beror nog mer på Dusters däckdimension som inte är så extrem än på att däcken är odubbade.

Och Konas bränsletörst oroar. Redan angiven förbrukningen enligt nya (och strängare)

WLTP-normen är i högsta laget, 0,83 liter/milen. I verkligheten är bilen ännu törstigare. Vitara är betydligt snålare. Duster med sin diesel ännu snålare. Och dieseln lite större utsläpp av kväveoxider (NOx) går knappt att mäta utanför Stockholms tullar.

Tjugo mil in i landet blir det is och hårdpackad snö på vägen. Dacia Duster går som tåget (oj, vilket fint chassi). Suzuki Vitara spårar en del, men inte så det stör. Men vad är det med Hyundai Kona? Man får ratta hela tiden och bromsar man slingrar sig bilen som en skällad orm. Ju ojämna underlag, desto mer slingrar bilen. Duster och Vitara påverkas inte alls av den ojämna vägen, och båda bromsar spikrakt och stabilt.

## STRÅLKASTARNA TAPPAR KRAFT

När vi korsar E45 vid Hoting och fortsätter åt nordväst mot Norråker vid Lapplandsgränsen är vägen nyasfalterad. Där är Konas problem inte lika stora. Men tendensen till ormning är kvar. Kör man lite slalom på vägen far bakhjulen ut i små otrevliga sladdungar. De små bakvagnskasten syns tydligt i det tunna lagret nysnö. Alla tre bilarna har ett



gemensamt problem: Usla strålkastare. Och inte blir det bättre av att ingen har strålkastarspolning.  
Redan klena lysen tappar snabbt kraft när lyktglasen smutsas ner av saltslask.



Duster har halogenlysen. Vitara har LED halvljus och halogen helljus. Kona har LED i både halv- och helljus. Men LED betyder inte bra.  
LED betyder bara energieffektivt. Det är allt man vet med säkerhet. Många av de juldekorationer vi kör förbi är också LED. Och de duger knappt till mer än led-ljus. Konas LED-strålkastare är de sämsta vi varit med om. Det lyser vitt men diffust och både kort och smalt.

mer snö på vägen nu. Och en del nysnö.

Minus 10 grader, kallare blir det inte. Men det är



Duster har problem med värmen i kupén. Trots att vi ställer reglaget på 25 grader är det svalt i bilen och sidorutorna immar igen.

Men efter ett förarbyte, och en stund på tomgång ute i skogen, är det plötsligt varmt i bilen. Ingen förstår vad som hände. Var det något relä som stökade, eller termostaten som äntligen öppnade sig? Och Kona som har små profiler på sidan intill bakrutan, profiler som liknar

vindavvisare, bygger mest snö på bakluckan och baklyktorna. Vitara är betydligt renare bak. Duster har allra minst snö på bakstammen.

## DUSTERS SYSTEM KÄNNS BÄST

Vi träffar Johannes på Basecamp där han har fixat renskav med mandelpotatis. Gott! Och strax sover vi gott. Nästa dag kör vi vidare in i fjällvärlden, förbi Sjoutnäset med sitt fina lappkapell och mot Blomhöjden och Härbärgsdalen där vägen tar slut. Och körintrycken förstärks. Duster, superstabil. Vitara, trygg och säker. Kona vinglar obekymrat vidare.

Och nu är det dags att sätta fyrhjulsdriften med betoning på framkomlighet på prov.

Duster har en ratt där man kan välja framhjulsdrift, automatisk 4WD eller låst 4WD.

Vitara har ett vred där man kan välja snö med möjlighet att låsa 4WD eller sport och Kona kan ställas in på automatik eller låst 4WD.

Kona har den modernaste instrumenteringen och skärmen framför föraren kan visa hur 4WD anpassar drivningen med mer eller mindre kraft fram/bak. Fancy!

I praktiken är alla tre systemen nästan lika effektiva. I alla fall till en början.

Duster med sitt system som kan spärra mellan fram- och bakaxel känns bäst och bilen tar sig uppför riktigt branta backar i djupsnö bättre än de andra bilarna, Bara på isigt underlag straffar sig de odubbade däcken. Duster har manuell växellåda, men ettan är superlåg, nästan

som en lågväxel. Så man behöver aldrig slira på kopplingen. Vitara har inte heller några problem. Ingen av våra branta testbackar sätter stopp för bilen. Och Kona tar sig fram lika bra. Men vad är det som luktar?



Först gissar jag på bromsarna och att antisladdsystemet jobbar för att hjälpa upp bilen. Men Jörgen kastar några nävar snö på hjulen, bromsarna är iskalla. Vi lyfter på huven och där stinker det bränd koppling.

### **SOM EN RIKTIG TERRÄNGBIL**

Jag får en déjà vu-upplevelse. För ett tiotal år sedan brände jag kopplingen i en Hyundai Santa Fé på en oplogad väg

norr om Basecamp där alla andra testbilarna tog sig fram utan problem. Bilen fick bärgas till närmaste Hyundai-verkstad 20 mil söderut. (Och efter en inledande utskällning bytte Hyundai till en kraftigare koppling i Santa Fé-bilarna. Och problemet för senare Santa-ägare var löst.) Kona har en dubbelkopplingslåda som inte heller klarar av att hjulen spinner i snön. Tanken att försöka ta sig upp till stugan på fjällsemestern är inte lockande. En gång går ju, men hur ser kopplingen ut efter ett par resor? Blir det bärgningsbil till verkstan? Kona har sämst markfrigång (17 centimeter), Vitara lite bättre (18,5) och Duster är som en riktig terrängbil (24). Men det påverkade inte i våra backprover.



### OCH HUR VAR DET NU MED BILARNAS TÖRST ?

Duster med diesel-motor går förstås snålast. Enligt nya stränga bränslenormen WLTP ska den dra 0,58 liter milen.

Under testresan drog Duster 0,69 liter milen. Nästan 20 procent mer. Genant mycket mer. Suzuki Vitara med bensinmotor ska dra 0,77 enligt WLTP och drar i verkligheten 0,81.

Alltså fem procent mer. Ett mycket bra resultat och en ganska ärlig siffra från fabriken.

Hyundai Kona ska förbruka 0,83 liter milen enligt WLTP men drar i verkligheten 0,89. Sju procent mer än angivet. Inte mycket att bråka om. Om det inte vore för att WLTP-siffran redan är hög.

Och verklig förbrukning ligger nio procent högre än Suzuki Vitara. Det är för mycket.

Den förhandstippade förloraren Dacia Duster är den överlägsna vinnaren på vintervägen. Trots brister som dåligt lyse, accentuerat av ingen lyktspolning, tveksam värme, betydligt högre förbrukning än angivet och att dörrarna och torkarna ibland fryser fast är Duster det bästa valet bland lågpris-suvarna. Och att den är både större och minst 50 000 kronor billigare än konkurrenterna gör ju inte saken sämre.



### **BETYG** **Dacia Duster – VINNARE!**

#### **Äga**

+++++

Oslagbart pris och bra andrahandsvärde. Trumbromsar bak är perfekt. Minst lika effektivt som skivor och trummorna rostar aldrig.

#### **Köra på vinterväg**

++++

Går som tåget, lugnt, stabilt och tryggt på alla vägar och väglag. Tappar aldrig riktningen vid en tvär inbromsning, inte ens i en kurva.

#### **Framkomlighet på vinterväg**

++++

Låser man 4WD tar den sig fram som en bergsget, och det går nästan lika bra med 4WD-reglaget i auto-läge som är den naturliga körinställningen på vinterväg.

#### **Komfort på vinterväg**

+++

Lugn gång. Bra fjädring och tyst, kanske inte lika tyst med dubbdäck? Men på snö-väg där dubbarna inte bullrar så mycket är

Duster ändå tystast bland testbilarna. Stolarna fram värms med ett enda effektläge. Det blir smällhett, sen slår termostaten ifrån och det blir för kallt i stolen.

## Säkerhet på vinterväg

++

Klent hel- och halvljus. Ingen lyktspolning. Dåligt betyg i Euro-Ncap, bland annat för att Duster saknar auto-broms,

## Helhet

++++

Trots uppenbara brister, som usla strålkastare och dåligt betyg i Euro-Nacap är Duster överlägsen vinnare av Årets Vintertest.

Superlågt pris, rymlig, sympatisk, tar sig fram överallt och stabil som tåget på alla vägar och vägslag.

## Fakta - Dacia Duster 1,5 dCi 115 4x4

Pris: 170 000 kr, inkl allt som testbilen 195 000 kr. Skatt: år 1-3, 7 639 kr/år, sen 3 567 kr/år. Motor: 4-cyl diesel, 1,5 liter, 115 hk vid 3 750 varv/minut, max vridmoment 260 Nm vid 2 000 varv/minut. Växellåda: 6-vx manuell. Toppfart: 177 km/tim. Acceleration: 0-100 km/tim: 10,4 s. Angiven förbrukning enl nya strängare normen WLTP: 0,58 liter/mil. Förbrukning under testet: 0,69 liter/mil. CO2: 152 g/km. Längd/bredd/höjd: 434/180/168 cm, tjänstevikt 1 512 kg. Markfrigång: 24 cm. Däck: (odubbade). ContiVikingContact6, 215 60 17.

## Hyundai Kona 1,6 GDI 177 hk 4WD (med dubbelkopplingslåda)

Pris: från 230 000 kr, utrustad som testbilen 250 000 kr. Skatt: år 1-3, 5 796 kr/år, Sen 1 394 kr/år. Motor: 4-cyl bensen, 1,6 liter, 177 hk vid 5 500 varv/minut, max vridmoment 265 Nm från 1 500 till 4 500 varv/minut. Växellåda: 7-stegad dubbelkopplingslåda. Toppfart: 205 km/tim. Acceleration: 0-100 km/tim: 7,9 s. Angiven förbrukning enl nya strängare normen WLTP: 0,83 liter/mil. Förbrukning under testet: 0,89 liter/mil. CO2: 188 g/km. Längd/bredd/höjd: 417/180/157 cm, tjänstevikt 1 574 kg. Markfrigång: 17 cm. Däck: Nokian Hakka9, 235 45 18.

## Suzuki Vitara 1,4T 4x4

Pris: Manuell från 240 000 kr, som testbilen, automat och inkl allt 278 000 kr. Skatt: år 1-3, 4 371 kr/år, sen 1 064 kr/år. Motor: 4-cyl bensen, 1,4 liter, 140 hk vid 5 500 varv/minut, max vridmoment 220 Nm från 1 500-4 000 varv/minut. Växellåda: 6-vx automat. Toppfart: 200 km/tim. Acceleration: 0-100 km/tim: 10,2 s. Angiven förbrukning enl nya strängare normen WLTP: 0,77 liter/mil. Förbrukning under testet: 0,81 liter/mil. CO2: 174 g/km. Längd/bredd/höjd: 418/178/161 Tjänstevikt 1 430 kg. Markfrigång: 18,5 cm. Däck: Conti IceContact 2, 215 55 17.

## TESTARE:

Robert Collin, test och text

Johannes Collin, test och foto

Jörgen Rennemo och Leif Goldstein, testförare

