



1. Peugeot Partner

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*



2. Renault Kangoo

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*+



3. Fiat Dobló

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*+  
\*\*\*\*

## TREDJE TREBILSTESTET KLART:

# Hårfin seger för ettan men det ser mörkt ut i skåpen

Kampen om förstaplatsen är stenhård nu när Byggarens trebilstest är avgjort. Efter målfoto konstateras att Peugeot Partner blir etta före Renault Kangoo sedan testpiloterna fällt sina omdömen. 13 stjärnor räcker för förstaplatsen medan tvåan erhåller 12(+). Fiat Dobló får 10(+) och blir därmed trea. Men alla modeller får underkänt på en punkt! Och varför är bilarna inte krocktestade? undrar testförarna.

**D**et här är tredje gången som Byggarens byggproffs kör skåpbilar för att bedöma hur de fungerar i det dagliga arbetet. Totalt tar varje test cirka fyra veckor då teamen växlar modell efter nästan tio dagars körning per bil.

Premiäromgången hösten 2012 omfattade tre modeller; VW Caddy Skåp DSG, Nissan NV 200 samt Ford Transit Connect. Caddyn gjorde starkast intryck hos testteamet och intog förstaplatsen. Connect kom sist. (Se Byggaren 4.12)

Våren 2013 genomfördes det andra trebilstestet, då med större skåp; Ford Transit Custom, Mercedes-Benz Vito samt VW Transporter. Och med den nya Custom-modellen fick Ford en rejäl revansch. (Se Byggaren 3.13)

Custom gör dessutom reklam för att man har fått fem stjärnor i det europeiska krocktestet EuroNCAP. En av få leve-

rantörer som både genomfört testet och också fått maximal utdelning. Vilket naturligtvis ger beröm jämfört med konkurrerande märken. Men det är med personbilsversionen, skåpbilar omfattas inte – än. Vilket också testteamet noterar med viss förvåning.

– Lite märkligt att vi som kör skåpbilar inte är tillräckligt intressanta för leverantörerna att ge en krocktestad och säker arbetsplats. Vi tillbringar ju mycket tid i dessa bilar, säger Kristian Lindberg på Allerskog & Krantz.

I höstens omgång är ingen av bilarna krocktestade; Fiat Dobló, Renault Kangoo och Peugeot Partner. Däremot är inredningarna säkerhetstestade; Sortimo i ett fysiskt test medan Worksystem valt att göra testet genom datorsimulering.

Med en röst konstaterar testteamet att dragkrok är ett absolut krav på skåpbilar, speciellt i den klass som Doblón, Kangoo

och Partnern ingår i. Utan krok kan bilarna inte utnyttjas på ett effektivt och ekonomiskt försvarbart sätt. Det skulle bli ett evigt körande fram och tillbaka med material och utrustning. Leverantörerna bör nog överväga att göra dragkrok till ett standardtillbehör, åtminstone på mindre modeller.

Takräcke är också något teamet efterfrågar. Och dieselvärmare.

Inredningarna får bra vitsord men alla frågar sig om det är i energibesparande syfte som skåpen är försedda med ”nödlysning”. Går väl an i midsommarveckan, men i dessa ruggiga tider borde det vara självklart att ha lampor som lyser upp inredningen. ”Så man slipper treva efter verktygen.” Skärpning, alltså!

Bland höstens testbilar skiljer Fiat Dobló ut sig genom att storleksmässigt ligga snäppet över Renault Kangoo och Peugeot Partner. 2 370 kilo (totalvikt) och 105 hästkrafter (motoreffekt) mot 1 950 kilo och 90 hästkrafter respektive 1 990 kilo och 90 hästkrafter.

På följande sex sidor kan du ta del av våra testteams utdelning av stjärnor. Har du synpunkter på testet och dess genomförande hör av dig till redaktionen på 0708-299 702 eller på mail [info@byggaren.se](mailto:info@byggaren.se)

Peter Norrbohm

### Detta är testteamet

Byggaren är ensam om att låta byggproffs testa byggbilar. Våra testteam är följande:

David Bergström och Henrik Zetterwall,  
Bergströms Bygg, Gnesta  
Richard Drotte och Henrik Sandberg,  
Bygg & Inredning, Segeltorp (Huddinge)  
Åke Krantz och Kristian Lindberg,  
Allerskog & Krantz, Gustavsberg

### Så gör vi!

Faktauppgifter om bilar och inredning har lämnats av respektive leverantör, förutom de uppgifter som hämtats från Bilregistret. Vem som inreder bilarna bestämmer billeverantörerna, även om Byggaren rekommenderar dem att sprida gracerna, det vill säga välja olika tillverkare.

Byggaren försöker förmå leverantörerna att välja modell som matchar konkurrenterna i testet. Men den ambitionen spricker till en del då leverantörerna styrs av vilka bilar som finns tillgängliga för testet. Alltför stora avvikelser funkar däremot inte.

# Byggaren testar Peugeot Partner L1H1 (kort modell)



**Motor:** 1,6 e-HDi, 66,0 kW/90 hk **Drivmedel:** diesel

**Växellåda:** 5-växlad manuell

**Totalvikt:** 1 990 kg **Tjänstevikt:** 1 460 kg

**Fordonslängd:** 438,0 cm

**Fordonsbredd:** 181,0 cm (exkl. sidobackspeglar)

**Fordonshöjd:** 186,2 cm **Axelavstånd:** 272,8 cm

**Bränsleförbrukning, blandad körning:** 0,48 l/mil

**CO<sub>2</sub>-utsläpp, blandad körning:** 125 g/km

**Ljudnivå:** 72 dB (under färd) 77 dB (tomgång)

**Antal passagerare:** max 2

**Testbilens standardutrustning** (urval):  
airbag för förare och passagerare, antisladdsystem, Hill Hold-funktion som gör att bilen inte rullar bakåt, stopp & start-system, elfönsterhissar, färddator, sidoskjutdörr, dubbla plåtdörrar bak, yttertempmätare, 12 V-uttag i lastutrymme.

**Testbilens tillvalsutrustning** (urval): komfortpaket 3-sits, inklädnad väggar, komfortmelanvägg med lastlucka, farthållare, parkeringsradar bak, Blue-tooth handsfree, USB.

**Dragkrok inklusive montering:** 6 650 kr (fast krok)

**Maximal dragvikt:** 1 160 kg

**Beräknat inbytespris efter 3 år:**

57 560 kr (40 procent)

**Serviceintervall:** 1 år/2 000 mil

**Serviceavtal/priser:** Exempel: 259 kr/mån i 36 mån/4 500 mil

**Garantier:** nybil 3 år/10 000 mil, lack 2 år, rostskydd 5 år, assistans 3 år/10 000 mil.

**Testbilens pris:**

179 875 kr inkl moms

**Standardbil pris:** 162 375 kr inkl moms

Alla priser ex moms om inte annat anges.

## Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

<b>Köregenskaper:</b>	Trevlig bil med bra dragläge och pigg motor. Beröm för liten svängradie. Går stadigt på vägen. Växellådan har lite långa lägen, vilket känns ovanligt. *****
<b>Instrument/hjälpmiddel:</b>	Lättöverskådlig instrumentering. Vi vill gärna hålla fram backvarnaren och färddatorn. Tydlig infodisplay. Men varför sitter knappen till stolsvärmens så byngligt till? ****
<b>Arbetsmiljö:</b>	Sitter skönt i en ombonad förarhytt. Bra komfort och behaglig ljudnivå. Tillåtet att sitta tre i hytten men det är inget att rekommendera några längre körsträckor. Mugghållare på golvet är för klen tilltagna.. ****
<b>Ekonomi:</b>	Hygglig bränsleekonomi, drog 0,52 liter milen. Bra inköpspris. För korta serviceintervall. ***
<b>Lastutrymme:</b>	Helt ok i förhållande till modellstorleken. Plasten på golvet känns halt. Trångt i sidodörren där det också kommer fram kablar som man kan fastna i. Dålig belysning. ****
<b>Det bästa med Peugeot Partner:</b>	Pigg motor. Komforten.
<b>Det sämsta med Peugeot Partner:</b>	Bara småsaker som mugghållare som inte håller måttet och en otillgänglig knapp för stolsvärmens.
<b>Helhetsintryck:</b>	****
<b>Övrigt:</b>	Trevlig liten arbetsbil som är vår favorit i den här testomgången. Fast det blev inte full pott.
<b>Skåputrustning:</b>	Inredningen har anpassats optimalt till de förutsättningar som skåpets mått ger. Utmärkt, tycker vi. Vi kunde lasta material vid sidan om eftersom bara ena väggen har hyllor och lådor. ****



## Skåpinredning Worksystem

Skräddarsydd efter Peugeot Partners mått. Exempelvis är lådhurtsarna vända bakåt med tanke på att hjulhusen är inbyggda och att dörrkarmarna är små. Inredningen är 410 mm djup och har en lastförmåga på drygt 260 kg. Krock- och hållfasthetstestad genom datorsimulering.

**Pris utan montering:** 8 375 kr

**Pris med montering:** ca 9 900 kr

**Skåpet** (Innermått)

**Max bredd:** 123,0 cm **Max längd:** 180,0 cm

**Max höjd:** 125,0 cm **Lastutrymme:** 3,3 kbm

**Max godkänd lastförmåga:** 530 kg



### Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

### Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

Lättkörd. Pigg motor. Mjuk och skön växellåda. Kort sagt är den en bil som ger oss körglädje. Full pott av stjärnor. ★★★★★

Enkla och lättavlästa instrument. Tydlig backvarnare som funkar bra även på hörnorna. Backstartshjälpen släpper lite väl fort. Mörkerkörning är ingen höjdare med så dåligt helljus. Spegelarna borde vara eluppvärmda. Blinkersreglage och farthållare gömda bakom ratten. Knappen till stolsvärmen lite dumt placerad. ★★★★★

Rymlig och tyst kupé, anpassad även för långa personer, vilket utgör halva styrkan av vårt testteam. Plats för tre personer. Smart lösning med fällbara stolar som kan förvandlas till avlastningsbord. Gott om fack. ★★★★★

Ser bara fördelar med Partnern. Billig i inköp, bränslesnål och högt andrahandsvärde, som vi ser det. Bra garantivillkor. ★★★★★

På tok för litet för oss, men vi gissar att den förlängda versionen är bättre. Mellanväggen stjälar mycket av sidodörrens dörröppning. Genomlastningsluckan borde vara bredare. Dålig belysning i skåpet. 12 volts uttag ger extrapoäng. ★★★★★

Komforten, designen och ekonomin.

Dåligt helljus. Opraktisk placering av vissa reglage.

★★★★★

Bortsett från några skönhetsfläckar är Partnern ett mycket bra val av transportbil. Fast vi behöver en större modell, utrustad med dragkrok samt takräcke.

Sett till funktionen tycker vi att Worksystems lösning på inredning är mest prisvärd. En lösning som passar vår verksamhet bäst. Hyllorna är rymliga och lådorna öppnas bakåt, vilket vi föredrar. Bra balans mellan hyllor och ledigt utrymme för större gods. Stabil konstruktion. ★★★★★

★★★★★

Stabil med tung last. Smidig i trafiken, uppskattar start och stoppsystemet som reagerar snabbt. ★★★★★

Överskådliga instrument. Autolåsning av dörrar när man kör iväg. Lite väl enkel färddator. ★★★★★

God förarmiljö, klart plus att kunna ta två passagerare. God nytta av att kunna fälla ned stolen och använda som skrivbord. Gott om praktiska fack. ★★★★★

Drar lite bränsle. Ett konkurrenskraftigt inköpspris. ★★★★★

Helt ok med tanke på bilens storlek. Fick in åtta hockeybackar, som vi normalt inte kör i tjänsten. Öppningen i väggen mellan kupé och skåp var väldigt praktisk när vi körde långa lister. Men det behövs bättre belysning i skåpet. ★★★★★

Att den är tresitsig och har fällbart skrivbord.

Den enkla färddatorn.

★★★★★

Snyggt med lackade avbäringslister men de är samtidigt känsliga för åverkan.

Bra och praktiskt inredd av Worksystem. Vår favoritlösning i det här testet. Hyllor och skåp på vänstra sidan räcker gott och väl för snickeri och servicejobb. Fördel att lådorna är vända bakåt. Inredningen känns gedigen och sitter stadigt förankrad. Bra pris. ★★★★★

★★★★★



# Byggaren testar Fiat Doblò Cargo L2



**Motor:** 1,6 MultiJet 16V, 77 kW/105 hk **Drivmedel:** diesel

**Växellåda:** 6-växlad manuell

**Totalvikt:** 2 370 kg **Tjänstevikt:** 1 500 kg

**Fordonslängd:** 474,0 cm

**Fordonsbredd:** 183,2 cm

**Fordonshöjd:** 188,0 cm **Axelavstånd:** 310,5 cm

**Bränsleförbrukning, blandad körning:** 0,52 l/mil

**CO<sub>2</sub>-utsläpp, blandad körning:** 137 g/km

**Ljudnivå:** 71 dB (under färd) 78 dB (tomgång)

**Antal passagerare:** max 1

**Testbilens standardutrustning** (urval):  
ABS, el-justerbara sidospeglar, "cold climate"-paket, stolsvärme för både förare och passagerare, högtalare, PTC-värmare för diesel, yttertempersensur, stopp & start-system, färganpassade stötfångare (lackade).

**Testbilens tillvalsutrustning** (urval):  
aircondition, metalliclack 392, ESP, cd/radio med Mp3-funktion, skyddsklädsel väggar + dörrar, airbag för passagerare.

**Dragkrok inklusive montering:** 7 934 kr

**Maximal dragvikt:** 1 300 kg

**Beräknat inbytespris efter 3 år:**

65 000 kr och max 6 000 mil

**Serviceintervall:** 3 500 mil

**Serviceavtal/priser:** 120 kr/mån i 36 mån/  
6 000 mil

**Garantier:** nybil 3 år/10 000 mil,  
3 års vägassistans

**Testbilens pris:** 214 888 inkl. moms

**Standardbil pris:** 192 125 inkl. moms

Alla priser exkl. moms om inte annat anges.

## Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

<b>Köregenskaper:</b>	Går mycket stadigt på vägen. Den sexväxlade lådan passar bra för körning på motorväg. Något seg på låga varv. Utmärkt fjädring. Svänggradien är däremot begränsad. <span style="float: right;">***</span>
<b>Instrument/hjälpmedel:</b>	Visseligen lättöverskådliga instrument men med få finesser utöver det vanliga. Vi saknar exempelvis backvarnare eller backkamera. Högt ljud vid bältesvarning. <span style="float: right;">**</span>
<b>Arbetsmiljö:</b>	Hygglig förarmiljö. Rymlig och med bra sikt. Inget buller och mycket litet vindbrus från rutorna. Trångt för passagerarnas ben. <span style="float: right;">***</span>
<b>Ekonomi:</b>	Relativt högt cirkapris med tanke på den begränsade utrustningen. Å andra sidan är det den största modellen i det här testet, vilket bör avspeglade sig i prisbilderna. Och också i att den drar mer bränsle. Osäkert andrahandsvärde, tycker vi. <span style="float: right;">**</span>
<b>Lastutrymmet:</b>	Har största skåpet av de tre testbilarna, vilket är naturligt eftersom Doblón är en större modell. Gick bra att få in material mellan hyllorna. Vi lastade virke och körde med öppna bakdörrar. Som vanligt i skåpbilar är belysningen svag. <span style="float: right;">***</span>
<b>Det bästa med Fiat Doblò:</b>	Bra väghållning och låg ljudnivå. Den sexväxlade lådan.
<b>Det sämsta med Fiat Doblò:</b>	Priset, även i relation till storleken.
<b>Helhetsintryck:</b>	***
<b>Övrigt:</b>	Designen gör oss vankelmodiga. Vi kan inte bestämma oss om Doblón är ful eller snygg!
<b>Skåputrustning:</b>	Kvalitet kostar och det märks också på att Sortimo knappast tillhör kategorin prispressare. I Doblón har de satt upp hyllor på båda sidor vilket vi uppskattar. Smarta spännband för att säkert surra material. Vi hade däremot ingen nytta av de små plastlådorna. Första förband väl synligt vid sidodörren. <span style="float: right;">****</span>



## Skåpinredning Sortimo

**Vänstersidan:** två öppna hyllplan och ett med nio S-Boxxar. Två flyttbara ProSafekrokar för upphängning av skarvkablar, stege, lister etc. Hyllplan med gummimatta och avdelare.

**Högersidan:** tre hyllplan med gummimatta, fyra hurtslådor på kul-lagerskenor och en fällbar aluminiumfront framför hjulhuset. På främre gaveln en väska i-Boxx med utrustning för lastsäkring samt en förbandslåda. Sobogrip säkerhetsgolv. Hållfasthets- och krocktestad.

**Pris utan montering:** 20 566 kr **Pris säkerhetsgolv:** 2 600 kr

**Pris med montering:** 24 166 kr

**Skåpet** (Innermått)

**Max bredd:** 151,8 cm **Max längd:** 217,4 cm

**Max höjd:** 130,5 cm **Lastutrymme:** 4,2 kbm

**Max godkänd lastförmåga:** 870 kg



### Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

### Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

Bra med en 6-växlad låda som dock är lite trög att växla. Dålig svängradie. Kopplingen tar irriterande långt ner. \*\*\*

Lättöverskådliga reglage, tydliga och enkla. Orange tillhör inte vår favoritfärg och därför är vi inte helt förtjusta i mätarnas färgsättning. Backspeglarna går inte att vinkla ut till önskat läge. Ratten borde få ny design, känns vass och "oskön". Däremot sitter rattspakarna rätt place-rade. Start&stopp-funktion en bra finess. Ingen backstartshjälp. \*\*\*

Luftig och rymlig kupé. Tyst under färd. God sikt. Man sitter bra i en skön stol där armstödet gör det extra bekvämt. Bäst vore det med två armstöd. \*\*\*\*

Garanti och vägassistans på plussidan. På minussidan hamnar priset och bränsleförbrukningen. Fast priset bör ju givetvis spegla storleken på bilen. Fiaten är ju störst i test. Vi misstänker dock att andrahandsvärdet ligger relativt lågt. \*\*\*

Som den största modellen bland de tre bilarna är det inte konstigt att lastutrymmet följer storleken, liksom lastvikten. Visserligen bra men inte tillräckligt för vår verksamhet. Därför är dragkrok ett absolut krav när vi väljer skåpbilar. Liksom taktäck. Belysningen i skåpet är otillräcklig. \*\*\*\*

Tyst och rymlig kupé med bra sikt. Bekväm förarplats. Start&stopp-funktion.

Begränsad svängradie, rattens utformning. Backstartshjälp saknas.

\*\*\*+

Fiat Dobló känns lite "plastig". Vi tycker modellen är ful och borde få ett attraktivare yttre. Har inga erfarenheter av Fiats transportbilar tidigare.

Sortimo gillar vi, med viss reservation för priset som vi tycker ligger för högt. Snygg design, hög kvalitet och bra lösningar med många småfack och lådor. Lådorna borde dock vara vända bakåt. Kanske är Sortimos val av inredning lite övermöblerad, om vi ska vara lite kritiska. \*\*\*\*

Känns stabil att köra med välfyllt skåp. Den 6-växlade lådan ger oss lite mer jobb att växla då den blir lite slö när kraften är fördelad på fler växlar. Bör köras utan stora arbetsskor. De fastnar lätt mellan gas- och bromspedalerna. Lättmanövrerad. \*\*\*\*

Tydliga instrument men inte så mycket att glädjas åt utöver det vanliga sortimentet. Backsensor saknas till exempel. Enkel färddator. \*\*\*

Gott om utrymme i kupén. Bra med fack och ytor för att förvara diverse smågrejer. Tyst gång på motorväg. \*\*\*\*

Långa serviceintervaller. Hyfsat låg bränsleförbrukning delvis orsakad av den 6-växlade lådan. Dyrast vilket inte är så konstigt då det är en större modell. \*\*\*\*

Lättlastad då den har det största skåpet. Går inte riktigt att jämföra med de andra två testbilarna på ett rättvist sätt, då dessa bilar är av modell mindre. Lite som att jämföra äpplen och päron. Bättre belysning efterlyses. \*\*\*\*

Den rymliga kupén.

Gas-och bromspedalen sitter för tigt.

\*\*\*\*

På det hela taget en bra transportbil utan extravaganser.

Inredningen är bra fördelad med hyllor på båda sidorna och med många lådor. Kanske lite för många plastlådor för att passa oss. Lätt att komma åt överallt. Även om priset är högt kan det motiveras av den höga kvaliteten. Bra med första förband. \*\*\*\*



# Byggaren testar Renault Kangoo 1.5 dCi



**Motor:** 1,5 liter, 66,0 kW/90hk **Drivmedel:** diesel  
**Växellåda:** manuell  
**Totalvikt:** 1 950 kg **Tjänstevikt:** 1 434 kg  
**Fordonslängd:** 428,2 cm  
**Fordonsbredd:** 182,9 cm  
**Fordonshöjd:** 180,5 cm **Axelavstånd:** 269,7 cm  
**Bränsleförbrukning, blandad körning:** 0,43 l/mil

**CO<sub>2</sub>-utsläpp, blandad körning:** 112 g/km  
**Ljudnivå:** 72 dB (under färd) 79 dB (tomgång)  
**Antal passagerare:** max 1

**Testbilens standardutrustning** (urval):  
 AC, stopp & start-system, ESP, radio med Bluetooth, fjärrstyrt centrallås, uppvärmd förarstol.

**Testbilens tillvalsutrustning** (urval):  
 R-Link navigator, dimljus, parkeringsradar, stylingpaket, 16" alufälg, passagerarkrockkudde, airbag förare.

**Dragkrok inklusive montering:** 6 984 kr

**Maximal dragvikt:** 1 050 kg

**Beräknat inbytespris efter 3 år:**  
 40 % och 6 000 mil

**Serviceintervall:** 2 år/4 000 mil

**Serviceavtal/priser:** ca 4 800 kr/service (Stockholm) Serviceavtal: 0,06 kr/km baserat på 2 000 mils körning/år

**Garantier:** 2 års nybilsgaranti

**Testbilens pris:** 182 375 kr inkl. moms (Kampanj t o m 31 dec)  
 Normal: 198 625 kr inkl. moms

**Standardbil pris:** 179 125 kr inkl. moms (Kampanj t o m 31 dec)  
 Normal: 182 375 kr inkl. moms

Alla priser exkl. moms om inte annat anges.

## Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

<b>Köregenskaper:</b>	Smidig och lättkörd. Bra svängradie och dragläge. Motorn känns lite trött på låga varv. Lite svajig på vägen, kan ha berott på däckerna. <span style="float: right;">***</span>
<b>Instrument/hjälpmiddel:</b>	Lätt överblickbara. Saknar egentligen ingenting. Finns såväl GPS, backvarnare och funktion för att lätt starta i uppförsbacke. Extremt stort handtag på handbromsen. <span style="float: right;">****</span>
<b>Arbetsmiljö:</b>	Bekväm körställning. Enkelt att stiga i och ur kupén. Praktiska mugghållare. Däremot störs vi av vindbruset. <span style="float: right;">***</span>
<b>Ekonomi:</b>	Bra kampanjpris. Ganska bränslesnål, drog runt halvlitern milen. <span style="float: right;">****</span>
<b>Lastutrymmet:</b>	Valet av dubbelbottnad inredning ställer vi oss frågande till. Det redan lilla skåpet är inte anpassat till den här utrymmeskrävande lösningen. Vi fick plats med verktygen, men inget material. <span style="float: right;">***</span>
<b>Det bästa med Renault Kangoo:</b>	Liten, smidig och lättmanövrerad.
<b>Det sämsta med Renault Kangoo:</b>	Vindbruset. Svajigheten när vi körde, vet inte om det berodde på däckerna ...
<b>Helhetsintryck:</b>	***+
<b>Övrigt:</b>	Minsta skåpet. Verkligen krav på dragkrok. Även de andra testmodellerna bör utrustas med dragkrok. Liksom dieselvärmare.
<b>Skåputrustning:</b>	Dubbla golvplan där det nedre golvet kan dras ut, är en kreativ konstruktion; så länge skåpet är tillräckligt stort. Det är det inte i Kangoon. Fast den stora draglådan som dras ut bakåt, är perfekt att förvara handverktyg i. Inget fel på kvaliteten men den känns som det ligger snäppet under Sortimo. Men Worksystem har generellt ett bra pris på sina inredningar. <span style="float: right;">***+</span>



## Skåpinredning Worksystem

Dubbelgolv. Lastsläden bakåt i bilen klarar drygt 300 kg. Tre utdragslådor i sidodörren på kullagerskenor. Varje låda är 125 cm lång och tål en last på upp till 70 kg. Krock- och hållfasthets-testad genom datorsimulering.

**Pris utan montering:** 16 900 kr

**Pris med montering:** 19 350 kr

**Skåpet** (Innermått)

**Max bredd:** 117,0 cm **Max längd:** 173,1 cm

**Max höjd:** 124,0 cm **Lastutrymme:** 3,2 kbm

**Max godkänd lastförmåga:** 516 kg



### Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

### Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

Allt verkar helgjutet. Den är lättkörd med mjuka växellägen och skön koppling. Bra svängradie. Men den känns lite trött i accelerationen, särskilt i högre hastigheter och motlut. ★★★★★

Tydlig och bra backvarnare. Utmärkta backspeglar. Lättanvända multifunktionsreglage. Bra och funktionell GPS fast den skymmer ett stort fack. Backstartshjälp. ECOdrive. ★★★★★

Tyst under färd. Sitter bekvämt med snabb uppvärmning av sätet. Vi saknar möjligheten att kunna ställa in ratten i djupled. Mugghållarna är konstigt placerade. Bra utformning på A-stolparna. ★★★★★

Ordinarie pris ligger lite högt men kampanjpriset är attraktivt. God bränsleekonomi. ★★★★★

I jämförelse med den storleksmässigt lika Partnern är Kangoos skåp jämbördigt. Tyvärr också belysningen som är undermålig i båda fallen och måste kompletteras. Dragkrok ett måste för oss, något vi påtalat tidigare. ★★★★★

Datorn med GPS. Köregenskaperna.

Ratten som inte är ställbar i djupled. Lite trött på landsväg.

★★★★★

Vi tycker att Kangoon är ett gott alternativ för de som nöjer sig med den här storleken. Första gången som vi kör en Renault transportbil.

Här har Worksystem valt ett grundsystem med två lastgolv varav det undre kan dras ut vilket är en elegant lösning, som vi dock tycker passar bäst i större skåp så att man på bästa sätt kan utnyttja fördelarna. Tar ju halva lasthöjden. Rejäl konstruktion med kraftiga spärrar och handtag. Allt till ett bra pris. ★★★★★

Lätt att köra. Smidig. Växellädans konstruktion gör växlingen till ett rent nöje. ★★★★★

Överskådlig instrumentpanel. Inbyggd GPS som är enkel att hantera. Mycket info om bränsleförbrukningen under färd, vilket gör att man kan anpassa körsättet. Radion manövreras enkelt från rattens baksida. ★★★★★

Sköna stolar och bra överblick framåt genom de stora rutorna. Bra bullerdämpning. Går tyst även vid körning på grov asfalt. ★★★★★

Bränslesnål. Enligt färddatorn låg snittet på 0,49 liter per mil. Antagligen bra andrahandsvärde. ★★★★★

Inredarens val av dubbla golv är säkert en elegant lösning för vissa företagare, men i en så här liten bil blir det inte mycket över för att lasta större grejer. Utan detta extragolv är lastrummet helt acceptabelt. Belysningen för dålig, kan lätt kompletteras med LED-ljus. Lite mjuk i fjädringen vid tung last. ★★★★★

Sköna stolar. Lättkörd. Integrerad GPS.

Fjädringen klarar inte tung last.

★★★★★

Bäst i test. Får högsta poäng. Utmärkt med avbärarlistor i svart plast.

Worksystem har valt att montera in dubbla golv vilket vi inte tycker är lämpligt i en så här pass liten bil. I ett stort skåp, ja, men nu blir utrymme för litet. I alla fall för oss. Däremot är grundkonstruktionen bra, stabil och prisvärd. Plus för den stora utdragslådan vid skjutdörren. ★★★★★