

6

saker du gör som förstör växellådan! Så undviker du haveri

**auto motor & sport**

SVERIGES BÄSTA BILMAGASIN



3 x Rolls-Royce

DAWN, GHOST & WRAITH - VÄRLDENS LYXIGASTE BILAR PROVKÖRDA!

**VOLVO** AUDI A6, 5-SERIE, E-KLASS, VW PASSAT OCH TROTJÄNAREN

**V90**

**V70**

**TEST**

**SÄRTRYCK**

TEST: AUDI A6 • BMW 5-SERIE • MERCEDES E-KLASS • VOLVO V70 + V90 • VW PASSAT

**BÄSTA BEGKÖPET & SA MYCKET KAN DU PRUTA PÅ NY BIL**

**BRITTISKA SPORTBILAR**  
NYHETER FRÅN LOTUS, ASTON MARTIN & McLAREN

**BMW SATSAR PÅ KÖRGLÄDJE**  
NYA M-VERSIONER OCH I-MODELLER SKA STÄRKA VARUMÄRKET

**NR 19**  
8 SEPT 2016 • 74,90 KR  
8,90 EUR • 89,90 NOK • 89,90 DKK  
TIDSAM 0831-19  
7 388083 107490

**BÄST BEG-PORSCHE!**  
911 ELLER BOXSTER?

**MUSTANG vs MONDEO**  
SÅ MYCKET DRAR DE EGENTLIGEN

**PROVKÖRDA**  
■ FORD XMAX  
■ ROLLS-ROYCE DAWN  
■ ROLLS-ROYCE GHOST  
■ ROLLS-ROYCE WRAITH

**V70**

Slutkört efter åtta år i tjänst. Dagens V70 kom 2009.

**V90**

Mycket billigare än de fina tyska premiumkonkurrenterna!

**AUDI A6 2,0 TDI 190 quattro • BMW 520d xDRIVE • MERCEDES E 220 BlueTEC 4Matic • VOLKSWAGEN PASSAT 190 4MOTION • VOLVO V70 D4 • VOLVO V90 D4**

*Volvo växlar identitet från präktiga V70 till extravaganta V90. Fokus ligger inte längre på lastvolym utan på lust. Hur långt räcker "Det nya Volvo" mot klassens veteraner?*

**TEXT AMS TESTLAG /// FOTO PETER GUNNARS**

# LASTJAK



## E-KLASS

Sista testet av gamla E-klass kombi. Bekvämlig och rymlig – en vinnare?

## PASSAT

Du får den tuffare Alltrackversionen till testets lägsta pris. Rymlig.

## 5-SERIE

Fantastisk kombination av sport och komfort.

## A6

Mästaren på byggkvalitet och superlen motor.

# KTENE

**E**n ny Volvokombi berör hela landet. V90 är bilen som ska transportera oss alla i livets skeden i decennier framöver. Det är inget snack om att det är en elegantare och moderna värld än i gamla V70.

Men har allt blivit bättre under ytan? Var hittar vi de största framstegen? Vilken bil är bäst? Hur står den sig mot gamla trogna V70?

Välkommen till ett test som går på djupet i alla detaljer. Vi har kört, mätt, diskuterat och räknat. Vi har också tittat på vilken av dessa bilar – förutom V90 – som är det bästa begagnatköpet. Dessutom har vi undersökt hur mycket man kan pruta på ett nybilsköp i stora kombiklassen. De tre premiumtyskarna går alla mot pension, kanske kan du göra ett klipp på en av dessa nu? Är du tjänstebilist hittar du också de intressantaste beräkningarna.

Kort sagt, här har du världen bästa och mest heläckande test av Sveriges nya stolthet.



**FÖRVÄNTNINGARNA GÅR** nästan att ta på. Volvo kliver upp i premiurligan. En ny folkhemsbil. V70 och V90 är två helt skilda bilar med olika styrkor och prioriteringar.

Testlagets sinnen är på hjälpänn. Varenda fiber i biltestarkroppen vet att detta är ett "Nu gäller det"-ögonblick. Synarglasögonen är på och bilen ska ställas under lupp.

Exteriörinlinjerna är skarpa, tydliga. Det är ett helt nytt formspråk som ändå talar en bekant dialekt. Men bilden av den robusta folkhemskombin syns inte till. Istället är det en låg och läcker vagn som möter ögat. Jämfört med V70 påminner V90 nästan om en designstudie, en shooting brake.

Interiören är bekant från XC90 och S90. Vi kan inte sluta förundras av att detta nu är Volvo. Allt är så snyggt, blankt, designat. Framstolarna har en myriad inställningsmöjligheter (och massage samt ventilation) och kostar därefter. Man sitter lågt och bekvämt, men stolarna är fasta. Inte alls de pösiga fätöljerna från V70. Volvo berättar att stolarna formgivits så för att ge kupén mer rymd. Och rymd finns det. Både fram och bak är det luftigare, framför allt benutrymmet bak har växt rejält. Men den höga bekväma soffan i V70 har gett plats åt en låg och stram dyna i V90. Skålningen och lutningen är fin men lårstödet uteblir. Baksätet kan numera endast fällas i 60/40-formering. Volvo säger att det är för att det ska underlätta vid elektrisk fällning.

Vår testbil kommer fullsmetad med elektroniska hjälpmedel, varav Pilot Assist är ett. Systemet gör din V90 självkörande så länge du håller en hand på ratten.

Det helt nya infotainmentsystemet Sensus (som

vi känner igen från XC90 och S90) sköter huvuddelen av bilens alla funktioner. Genom att svepa till höger och vänster, samt upp och ned på den stora pekskärmen kommer man åt olika funktionsfönster. Från klimatanläggning till mediaspelare. Vi tycker tyvärr att pekskärm och menysystemet till kombiinstrumentet behöver finslipas. Till exempel hindras åtkomsten av färddatorn (eller telefon/mediasystem) om någon funktion är aktiv. Man kan alltså inte prata i telefon via Blåtand och samtidigt kolla av färddatorn i kombiinstrumentet. Dessutom ignorerar pekskärmen ofta kommandon så att man får trycka flera gånger på samma "knapp". Det hände också att testchefen skickades tillbaka till startsidan när han tryckte i underkant av ett markerat område i menyn. Och när man väljer ljudbild till den imponerande Bowers & Wilkins-stereon och vill ändra equalizern måste man göra flera stora manövrar med pekfingeren bort i flera nya fönster.

V90 har lägre tjänstevikt på pappret än V70, nästan samma låga uppgivna förbrukning och ett pris som lockar starkt. Förutom V70 är det bara Passat som har lägre milkostnad. Det kan förklaras av deras mycket lägre inköpspris samt bränsleförbrukning. Men vår test-V90 visar sig törstig och då har den ändå inte AWD. Den nya VEA-motorn är en bra maskin, smidigare än BMW:s men när inte upp till Audis lena nivå. Den åttastegade automatlådan vet vi är bra, men vår testbil hade lite problem med nedväxlingar under inbromsning. Hoppas att det bara beror på inkörningsproblem i början av produktionen.

En av paradgrenarna för V70 var att lastutrymmet blev plant när man fällde baksätet. Så är det inte i V90. Precis som det påtalades i S90-testet (ams 16/2016) har

▲ Aldrig tidigare har det varit så stor skillnad i utseende mellan en utgående modell och en ny.





# VOLVO V90



**1** Tyngden i dörrhandtaget är magnifikt. Fräst ur ett solitt stycke aluminium.

**2** Den heldigitala instrumenteringen har väldigt analoga mätardrag. Smart med stor karta i mitten.

**3** V90 har ingen CD-spelare standard. Den måste extrautrustas med en sådan för 1 900 kronor.

**4** Otroligt trevlig designad mittkonsol med ett långt fack för muggar, mobil och nycklar. Smart också att det är koncentrerat till högersidan så förarens högerarm inte behöver bråka med pappmuggar eller dylikt.

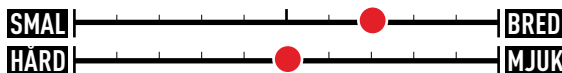


◀ De gula högtalarna under det hållborrade rostfria stålet är en del av Premium Sound. För "bara" 30 900 kr är det ett måste för musikälskaren!

▶ Man sitter djupt och skålat i V90-stolarna. Det finns god justeringmån för dynan i höjdlåd, speciellt i framkant för långa förare i behov av extra lårstöd.



## SITTA FRAM: VOLVO V90



Justerbart svankstöd	J	Sportstolarna med massage, ventilation och dynförlängning (42 600,-, kräver nivå
Utdragbart lårstöd	J	Inscription) erbjuder mycket god komfort.
Tippbar siddyna	J	
Generös rattjustering	J	
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4,5</b>	





”Körintrycken är lovande men med en del frågetecken som vi hoppas är barnsjukdomar.”



V90 osnygga fästöglor för baksätet som sticker ut för mycket och kan fortfarande vara i vägen vid lastning med fällt baksäte.

Körintrycken är lovande men med en del frågetecken som vi hoppas är barnsjukdomar. Vi gillar verkligen att sitta bakom ratten i V90 men något stämmer inte med styrningen på vår testbil. Servoverkan är alldeles för artificiell (se separat ruta till höger). Chassit känns inte bekvämt med 20-tumshjulen som sitter på testbilen (läs vidare i separat ruta till höger). Greppet är bra men vid inspirerad körning upplever man inte att V90 har samma kontroll som tyskarna. Bilen kan bli överraskad och helt plötsligt övergår det i kraftig understyrning. Med AWD minskar även kraftreaktionerna i ratten och styrningen blir mer harmonisk vid sportig körning.

Fjädringskomforten är inte lika lyxig i V90 som i S90 och det kan bero på att en kombi ska kunna lasta mer och att den därför har lite hårdare dämpare bak. V90 rör sig inte lika snyggt över skarvar och ojämnheter som S90.

Ljudkomforten är riktigt bra, speciellt med tanke på 20-tummarna. Det är en del vägbrus men annars är det en angenäm upplevelse för öronen.

V90 är bil som vi verkligen gillar men som behöver lite finslipning i mjukvaran. Hårdvaran är det inga fel på, det är alla överens om!

Jens Trulsson



▲ Med adaptiv luftfjädring ligger V90 platt som en pannkaka i kurvorna.

◀ Det är inget fel på benutrymmet bak. Man sitter lågt i skönt skålade säten.







TEST AV FLERA V90

## OÖNSKADE RESULTAT

Under testrundan uppkom flera frågor som gjorde att vi behövde köra flera olika V90 för att kunna utvärdera vår testbil (D4, Inscription-utrustad, 20-tumsfälgar – Pirelli P Zero – och adaptivt chassi) var representativ för en V90. Som referens användes en V90 D4 med standardchassi, 18-tumsfälgar och tygklädsel samt en V90 D4 AWD, också Inscription-utrustad, fast med 19-tumshjul och Michelindäck.

### FJÄDRING

Den standardmonterade stålfjädringen i V90 ger större karossrörelser i form av gung. Mindre krängstivhet. Små och stora ojämnheter hanteras inte lika snyggt som med den adaptiva fjädringen. V90 med adaptiv fjädring har endast luftbälgar bak och konventionell fjädring fram. När V90 Cross Country kommer ska den få luftfjädring runtom.

På frågan varför det inte är större skillnad mellan de olika dämparlägena hos det adaptiva chassit säger Volvo att man anser sig ha hittat det perfekta läget mellan sport och komfort och att man därför inte vill göra för stora utsvävningar från detta läge. Ams testlag hade däremot önskat mer fluff i komfortläget och ett tydligare sportläge.

### HJULEN

Vi har kört V90 med tre olika däcksdimensioner: 18, 19 och 20 tum. Vår starka rekommendation är att undvika 20-tumshjulen. De

vidarebefordrar alldeles för mycket vägtjatter och vibrationer. Rullkomforten blir bättre ju lägre tum hjulen har. Och bränsleförbrukningen. Till sist trivs chassit bättre med lite mindre hjul.

### STYRNINGEN

Vi tyckte att styrningen i vår testbil hade ett alldeles för artificiellt motstånd och kontaktade Volvo för svar. Så här säger Volvos presschef Annika Bjerstaf om vår testbil: "[Experternas] spontana reaktion är att detta exemplar ni fick som testbil inte uppför sig exakt så som den ska gällande styrningen. Inte alls signifikativt för Volvo V90s köregenskaper som de testat ett otal gånger och har stor erfarenhet av. Bilen har ett tyngre motstånd än vad man kan förvänta sig. Någon djupare analys kring vad detta beror på har de under den korta tid de haft bilen av naturliga skäl inte hunnit göra. Men naturligtvis kommer vi att vidare analysera denna bil för att förstå på ett djupare plan vad som kan orsaka det tyngre styrmotståndet. Vi beklagar det som hänt och ser allvarligt på detta".

Vi har betygsatt testbilens styrning. De andra två V90-bilarna deltog inte under själva testdagen och vi kan därför inte använda dem som betygsunderlag. Dock kan vi rapportera en mer följsam känsla med bättre närvaro i de båda övriga V90-bilarna.



VILKEN SKULLE JAG KÖPA OCH VARFÖR?

## STJÄRNKLAR STJÄRNGLANS

JOAKIM DYREDAND, REDAKTÖR

Oj vilken svår fråga! Det här är kompetenta rackare hela högen, det visar sig i de jämna betygen. Men V70 går bort, den har passerat bäst före-datum. Purfärsk V90 skulle istället må bra av lite lagring, den är inte färdig, inte komplett. Passat kittlar inte och har skakig driftsäkerhet. BMW 5-serien ligger bra till men testets A6 är den bästa A6 vi kört – Audi har i smyg höjt den på samtliga plan. Mums! Dock hissas varningflagg när ägarbetygen studeras. Kvar står den tunga, slöa och trygga gubben E-klass. Inte purfärsk men den speglar min personlighet, förutom på viktaspekten. Stjärnklart!







**”Motorn är tyst och len under acceleration. Den har minst dieselknatter av alla sex testbilar.”**



**AUDI A6 AVANT ÄR TREVLIQARE** att köra än någonsin! Detta beror till mycket stor del på hur man väljer att specia sin A6. Efter alla Audi med sportchassi hade vi turen att få lägga vantarna på en A6 Avant med standardchassi och 18-tumshjul. Mumma för en bilförare.

Styrningen i vår test-A6 är mycket lyckad. Den känns behaglig och följsam och man får verkligen känslan av att man flyter fram över vägen. Ett trevligt och naturligt motstånd med behaglig markkontakt. Den förmedlar inte underlaget lika sportigt som de bästa tycker någon testförare vilket snuvar den på sin femma. Men det är klart bättre än när de första ansiktslyfta A6:orna kom ut 2015.

Juvelen i A6 är drivpaketet med den bästa dieselfyran på marknaden kopplad till en sjuväxlad dubbelkopplingslåda med mycket fin harmoni. Motorn är tyst och len under acceleration. Den har minst dieselknatter av alla sex testbilar. Dessutom är vridmomentdistributionen mjuk men kraftfull. Dubbelkopplingslådan kan ta någon sekund vid parkeringsmanövrar, men i körläge växlar den mjukt och snabbt. Det är en lyxig drivlina som är med på noterna, även om man inte kör i Dynamic. A6 är snabbast till 100 km/h och ändå nästan lika snål som den lättare men långsammare Folkan.

Till hösten kommer en försiktig uppdatering av A6. Det är ytterst små exteriöra uppdateringar runt luftintagen framtill och en kromad diffusor där bak. Standardmodellen har fått samma front som S-line exteriör-paketet. På insidan handlar det om nya funktioner som Apple CarPlay och Android Auto. Google har dock inte släppt det sistnämnda för Sverige än, men bilen har förberedelse för det. Har du en

smartphone som går att induktionsladda fungerar även detta nu med Audis Phonebox. Vidare erbjuds ett nytt navigationspaket för 21 900 kronor som har alla moderna finesser.

Inuti är Audi A6 fortfarande en av de bästa bilarna på marknaden. Kvalitetskänslan är klanderfri, reglage och instrumentering känns både snygg och lyxig. Nästa A6 lär bli något alldeles i hästvåg!

Det märks att Audin är avsedd att fungera bra i högre hastigheter. Fjädringskomforten är relativt fast med snygga snabba avslut. Det är i högre hastigheter, som fjädringen verkligen börjar leverera och bilen betar sig riktigt städat och snyggt. Skarvar trolas bort som att de inte finns och rullkomforten är

▲ Audi A6 har blivit en mycket trevlig bil att köra. Styrningen är kanon och drivlinan är en femma.

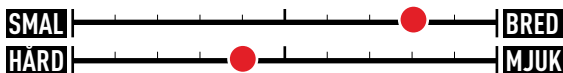
▼ En mycket lätt facelift kom under sommaren med S-line paket-grejer som standard och uppdaterat infotainment.







### SITTA FRAM: AUDI



Justerbart svankstöd	<b>J</b>	En bred och rejäl stol
Utdragbart lårstöd	<b>J</b>	med goda inställnings- möjligheter (Audi kall- lar den sportstol, 4 300
Tippbar sittedyna	<b>J</b>	kr). Komforten är total.
Generös rattjustering	<b>J</b>	Svankstöd ingår.
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>5</b>	



▲ Fotobilen har 20-tumsfälgar men bilen som vi körde testrundan med hade 18-tumsfälgar. Trots de stora fälgarna gör Audis fjädring ett bra jobb. Den är satt för att verkligen leverera i högre hastigheter.

enastående bra. Dessutom är det den tystaste bilen i testet. A6 är en bil som har ett bestämt men ändå mjukt uppförande.

Sportstolarna (tillval, 4 300 kronor eller 3 900 kronor för paketet Sports Edition) är verkligen sköna. Bra med inställningsmöjligheter gör att alla testförare sitter perfekt. Det i djupled justerbara nackstödet passar allas huvuden. I baksätet är det inte riktigt lika schyst. Dynan är mjuk men både kort och låg. Ryggen har det mjukt med en fin lutning.

Återigen visar Audi att A6 kan leverera. Men det gäller att se upp med tillvalen. För mycket sport stjälper mer än det hjälper. En bil som är snygg att se på men jobbig att köra gör få glada. I Sports Edition-paketet (3 900 kronor) ingår sportchassi och 18-tumsfälgar men man måste inte välja det förstnämnda. Väga stå emot sportchassitrenden och kör en bekväm bil!

Erik Trulsson

## AUDI A6



**1** Trots att detta är en utgående modell håller Audis instrumentering fortfarande. Man får verkligen en 3D-känsla när man tittar på de analoga mätarna.

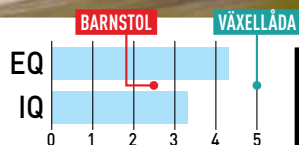
**2** Detta är Audis basnavigatör. Trots det har den en imponerande detaljrikedom och snygg grafik.

**3** En mycket bra ratt att uppleva en mycket bra Audi-styrning med. Märk väl att detta är standardratten.

**4** MMI-vredet är underbart att ratta. Små, men distinkta klick och tyngden i det frästa aluminiumreglaget osar kvalitet.



**"BMW förnekar sig inte.  
Den pensionsfärdiga 5-serien leverar  
fortfarande angenäm körkänsla."**



## BMW 5-SERIE

LIKT EN VÄL INSLITEN läderjacka tar man på sig BMW 520d xDrive Touring. Den har några år på nacken och känns av förklarliga skäl inte helt ny längre. Men den bär åldern med den äran och ger en hel del in i det sista, ersatt av en helt ny 5-serie som den blir senare i år. Faktum är att BMW, likt Mercedes, landar på samma poäng som helt nya Volvo V90.

En anledning till detta är den harmoniska körupplevelsen. Körglädjen är allttjämnt ett av bilens starkaste kort och som exempel trivs chassit bättre ju hårdare det sätts på prov. En precis lagom överstyrd balans hjälper bilen runt i kurvorna medan fyrhjulsdriften ger bra drivgrepp och hindrar alltför yviga kurvutgångar. Styrningen är också naturlig och bra även om saker som fyrhjulsdrift och elservo gör att sensationer från förr inte finns kvar. Växellådan jobbar däremot sensationellt bra och tycks både veta precis vad som är bäst växel för stunden och vad som ska hända närmast. Lite snällt känns det dock att paddlar, Launch Control och läge Sport+ ska kosta 2 000 kronor extra även sedan ett stort M Sportpaket är införskaffat.

Motorn är mer mänsklig. Rapp men med något ljudligare gång än i Audi och Volvo. Förvånansvärt nog törstigast i testet dessutom. BMW brukar prestera bättre där.

Komforten är ett annat köpskäl och där delar BMW förstaplatsen. Eftersom vi inte är så breda gillar vi sportstolarna och baksätet har en bekvämt smätt tillbakalutad sittställning och lång dyna. Ljudnivån hävdar sig också fortfarande då bilen förmår hålla ljud från både motor, vind och väg på avstånd. Den komfortsökande noterat tacksamt att sportfjädring utgår från fyrhjulsdrevena 520d även om de har nämnda M Sport-

▲ Sportig look, men komforten står sig ännu bra i klassen. Här hjälpt av att en centimeter lägre sportchassi utgår i och med xDrive.

▼ Diffusorinspererat ilägg i stötfångaren samt avgasutblås i mörkt krom ingår i M Sportpaket för 53 000 kr.

paket. Fjädringen håller karossen i schack relativt bra samtidigt som större gupp tas om hand effektivt.

Bättre utrymmen finns att få på annat håll, bland annat i E-klass och Passat. Även i Volvo V90 vars gasfot inte är lika undanträngd av drivpaketet. Av viktfordelningsskäl är detta nämligen långt tillbakaflyttat i BMW. Sådant märks inte i baksätet, som hävdar sig bättre. Även bagagerummet är att betrakta som högst medelbra – men Volvo V90 hjälper gamle BMW på traven här genom att vara ännu trängre!

När testlaget får rösta står det klart att bilen fortfarande erbjuder mycket vill ha-känsla. En gedigen kvalitetskänsla ger en bra grund som backas upp av en långsamt åldrande design. Här hjälpt av diverse lämp-





# BMW 5-SERIE



**1** Helt digital 10,2-tumsdisplay kostar extra och ser prydlig ut. Vitsen är den grafiska friheten och varianterna som kan visas i sport- och Eco Pro-läge.

**2** Fet och go läderrätt att hålla i. Välj till sportautomat för att få paddlar! Bara då kan man lägga in seglingsfunktionen manuellt.

**3** Navigations-skärmen, här i stort utförande, är detaljerad och tydlig.

**4** I kombination med stora navigatören blir manövratten (iDrive) också en pekplatta. Man kan då rita bokstäverna i orsnamnet istället. Inte helt enkelt.



▲ **Nördfakta:** Till M Sportpaket får Touring dessa 8x18-tumsfälgar runt om. Sedan får däremot storlek 9x18 och breda 275/40-18-däck bak!

► BMW:s sportstol har många justeringsmöjligheter – men svankstöd kräver 3 900 kronor i tillägg.

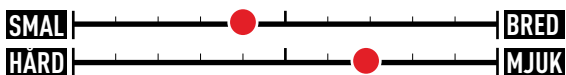
liga kryss i extrautrustningslistan. Den helt digitala instrumenttavlan (Multifunktionell instrumentdisplay, 5 900 kronor) bidrar onekligen till ett modernare intryck med sina helt olika alternativa utseenden för sport- och Eco Pro-körprogrammen.

Att autobroms inte är standard får sägas vara ett ålderstecken och är givetvis inte bra. Det gäller även det faktum att bilen aldrig styr själv, även om det säkert är helt okej för många BMW-förare. Däremot visar den avståndskännande farthållaren inga ålderstecken utan fungerar mjukt och fint också i kökörning.

Det är fri service, men ett högt grundpris gör ändå att ägandet ligger på den dyrare halvan här. Bilens ålder gör dock att smaskiga erbjudanden säkert ligger och lurar vilket kan komma att ändra på situationen. För nog har BMW 520d xDrive Touring ännu något att erbjuda den som söker en skön känsla framför bästa utrymmena och modernaste karossen.

Mikael Johnsson.

## SITTA FRAM: BMW



Justerbart svankstöd	<b>N</b>	En ganska omkramande sportstol, något smalare än medel. Vi trivs i den och en bra körställning är inte svår att hitta. Komfortstol finns.
Utdragbart lårstöd	<b>J</b>	
Tippbar sittedyna	<b>J</b>	
Generös rattjustering	<b>J</b>	
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4,5</b>	



”Det som utmärker Mercan är att den bjuder på ett stort välbefinnande.”



# MERCEDES E-KLASS

**MODELLEN HAR** visserligen redan utgått. Nya E-klass kombi (internkod S213) är beställningsbar och på väg att lanseras på marknaden när som helst, men gamlingen är fortfarande en väldigt kompetent vagn. Handlarna har ännu nya lagerbilar som man just nu kan göra riktiga klipp på, varför vi vill se hur den står sig mot nya V90 och konkurrenter.

Gamla E-klassens främsta styrkor är utrymmen och fjädringskomfort. Den är en riktig storlastare och har ett ganska lådformat bagage med en upprätt bakdel som är positivt för volymen, till skillnad från nya V90 där formen stjäl literar. Dessutom biljerar Mercan med att ha den största praktiskt utnyttjbara golvytan av alla bilar i testet.

Enda detaljen som inte imponerar är att baksätet bara kan fällas med 60/40-delning, vilket gör att flexibiliteten blir lidande.

Även inne kupén imponerar E-klass, som sammantaget har det mest generösa utrymmet i gänget för passagerare både i fram- och baksätet.

Sittkomforten är också god, men inte bäst. Dynan bak är lite låg, vilket påverkar benvinkel och lårstöd negativt. Där är Passat bättre, bland annat tack vare luftighet under framstolarna som gör att man kan sträcka ut mer.

Fram sitter man i relativt fast stoppade stolar med smal rygg och kramig känsla, nästan lite väl mycket så för vissa. Det är inte omedelbart inbjudande, men ger bra stöd på långresa.

Fjädringen håller vi för att vara den finaste i sällskapet. Den filtrerar bort mycket av de små ojämnheterna och sväljer större gupp och skarvar effektivt, trots testbilens sportavstämde chassi. E-klass rör sig på ett

avslappnat och samtidigt spänstigt sätt. Den rinner fram över dåliga vägar där konkurrenterna tappar balansen eller blir oroliga.

Dessutom har Mercan den mest behagliga rullkomforten av de testade bilarna. Den glider fram ansträngningslöst med ett jämt flyt på landsvägen. Milslukarpotentialen är stor.

Plumpen i komforttronden är bullret. E-klass släpper igenom klart mer vägljud än både Audi och BMW.

Mätaren säger att den är lika högljudd som Passat i 100 km/h, men den känns ljudmässigt behagligare för öronen och den är mindre känslig för olika asfaltkvalitet jämfört med Folkan.

På vissa områden märks att modellen är gammal

▲ Kantiga former är bra för lastvolymen, men designen är även elegant och E-klass har närvaro på vägen.

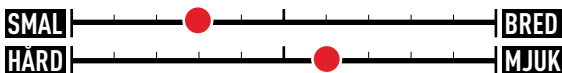
▼ Bältesinfästningen är justerbar i höjddled även i baksätet på E-klass. En unik detalj bland bilarna i testet.







### SITTA FRAM: MERCEDES E-KLASS



Justerbart svankstöd	<b>N</b>	Fast stoppning och smal
Utdragbart lårstöd	<b>N</b>	rygg som klämmer åt
Tippbar sittedyna	<b>J</b>	kring sidorna. Hyggliga
Generös rattjustering	<b>J</b>	inställningmöjligheter
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4</b>	men vi saknar juster- bart svankstöd.



▲ Stopp/  
start-ingreppet  
är elegant, men  
motorn har lite hård  
gång i låg fart.

◀ Testbilen är utrustad med sportstolar som en del av AMG Sportpaketet.

jämfört med rivalerna. Automatlådan är smidig och jobbar mjukt, men är långsam i reaktionerna och passar inte särskilt väl för inspirerad körning.

Teknikmässigt är det snabbt uppenbart att den ligger efter. Instrumenteringen finns bara med analoga mätare och infotainmentsystemet har en ganska liten skärm med grafik som känns åldrad. Det gör dock inte att bilen blir jobbig att leva med, utan snarare att man kan njuta av den fina komforten och höga trivselen bakom ratten.

För är det något som utmärker Mercan är det just att den bjuder på ett stort välbefinnande tack vare sin avslappnade gång och fina fjädring.

Men smakar det så kostar det. Enligt prislistan är gamla E-klass dyrast i inköp och det för också med sig störst värdeminskning. Fast vårt ekonomibetyg är lite missvisande. Nya lagerbilar säljs med bra rabatt.

*John Eriksson*

## MERCEDES E-KLASS



**1** Vanliga, hederliga instrument är det som erbjuds. Tydliga och lättavlästa.

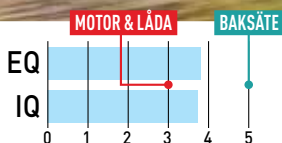
**2** Rattväxelspak är utrymmeffektivt och lämnar rena yta till förvaring på mittkonsolen.

**3** Klassisk analog klocka. Inte överdrivet tydlig, men elegant.

**4** Med det centralt placerade vredet sköter man infotainment-systemet och upp till vänster väljer man köräge, Eco, Sport eller Manuell.



”Trivsselfaktorn blir hög i denna informativa arbetshäst.”



# VW PASSAT ALLTRACK

**HÄR BJUDS PÅ PLUSMENY** med extra allt. VW Passat i Alltrack har testas lägsta grundpris – trots att den har skogsmullekostymen på sig. Audi A6 finns redan i Allroad-utförande och det är ingen hemlighet att nya Mercedes E-klass Kombi (inte den utgående som testas) samt Volvo V90 kommer i förhöjda versioner för alla oss med ”aktiv livsstil”. En trend som är så pass het att vi högst troligt även kan förvänta oss samma recept på nästa generation BMW 5-serie Touring.

Jämfört med vanliga Passat Kombi har Alltrack bland annat svarta plastskärmkanter och cirka 25 mm högre markfrigång. Fyrhjulsdraft ingår också på alla tre motoralternativ för Alltrack. Testbilen har 190-hästarensdieseln, som till skillnad från 240-hästarensdieseln och den 220 kusar starka bensinaren bara har sexsteg automat när övriga två versioner har sjusstegat.

Testbilen har det justerbara chassit DCC. På Golf gör det bilen till komfortkung i sin klass, men här, när Passat tar sig ann bilar ur den snäppet lyxigare ligan, räcker det inte hela vägen fram. Fjädringsrörelserna är visserligen stora och fina och sväljer mycket men lika sofistikerat som E-klass rullar inte Alltrack. Testlagets anteckningar från komfortsträckan innehåller också kommentarer som som ”lite orolig i sidled”. Värt att notra: Det är bara dämparnas hårdhet som kan justeras, Alltrack är ingen fullblodig terrängbil med höj- och sänkbart chassi.

Det verkar inte vara något nackdel, den endast marginellt höjda Alltrack får höga betyg när vi tar testet vidare till körglädjesträckan. Karossen är stadig, trots extrahöjden och styrkänslan över medel. Motorn känns fullt tillräcklig, att kliva upp till 240-hästaren, med 100 Nm extra i vrid, känns onödigt. Dragvikten

▲ En vanlig syn på svenska vägar. Passat har länge haft bronsplatsen på svenska försäljningstoppen. Alltrack står för 30 procent av Passatförsäljningen.

► Testets enda 5-poängare i ronden Sitta bak. Lång sits med stöd och skön skålning i ryggen.

▼ Lagg av! Detta är inte ens kromsargar runt mindre avgaspipor. Detta är bara utsmyckning. Avgasiporna mynnar ut innanför stötfångaren.



är dessutom den samma. Det som sänker körglädjebetyget är växellådan. Den är oerhört seg vid starter, tvekar i korsningar och ut i rondeller till exempel.

På andra plan är Passat Alltrack en hjälpsam utöver det vanliga. Här finns assistans för parkering, backa med släp-hjälp och filhållare som går in och styr. Backkameran är utökad med kameror runt bilen för helikoptervy. Farthållaren har givetvis avståndet





# VW PASSAT ALLTRACK



**1** Active Info Display, ett helt digitalt kombiinstrument proppat med information. Stora variationsmöjligheter. Pris 4 800 kr men kräver navigation för 18 000 kr.

**2** Bra! Ordentlig fotplatta att vila vänsterfoten på. GT-nivå ger snygg aluminiumdekor.

**3** Mindre pekskärm än i V90 men med fördelen att vissa ikoner förstoras när ditt finger närmar sig skärmen. Vi föredrar ändå funktionsvred.

**4** Bakom luckan finns yta för trådlös laddning av telefon (Qi). Men dumt placerad USB-port gör att telefonen inte får plats. Korkat!



**SITTA FRAM: VW PASSAT ALLTRACK**



Justerbart svankstöd	<b>J</b>	En bred och rejäl stol med goda inställningsmöjligheter. Men för utdragbart lärostöd (och massage!) får man öppna plånboken mer.
Utdragbart lärostöd	<b>J</b>	
Tippbar sittedyna	<b>J</b>	
Generös rattjustering	<b>J</b>	
<b>BETYG SITTA FRAM</b>	<b>4,5</b>	



◀ Det finns en knapp för allt i Kia Cee'd. Det är bilen med ett överdrivet antal.

▲▲ Alltrack GT kan fås med 220-hästars bensinare eller denna 190-hästarsdiesel. Alltrack GTS ger 240-hästarsdiesel.

◀ 18-tumsfälgerna Kalamata kostar 5 700 kr extra. Stjärnformad navkapsel som även täcker hjulbultarna är en concerspecialitet som först dök upp hos Audi.



till framförvarande. På pekskärmen finns ett flertal valbara fönster för olika aktiviteter. Offroad kan vissa bland annat styrutslag, kompass och höjd över havet. Sportskärmen, med bland annat g-kraftsmätare och lap timer känns emellertid något man skickat med på köpet från Golf GTI.

En rolig funktion är att stopp/start reagerar på medtrafikanter. När bilen framför rullar iväg vid grönt ljus startar motorn. Perfekt väckningssignal för den som tagit rödljustiden i anspråk för att titta på mobilen.

Trivselsfaktorn blir hög i denna informativa arbetshäst. Kalkylen för driftskostnad är toppen och där får Passat Alltrack full pott. Men kvaliteten verkar skakig enligt vår begagnatenkät, driftsäkerheten är gängets lägsta – tillsammans med Volvoduons.

Inte heller känner man sig unik i denna bil. Snygg men inte alls kittlande finner vi Passat Alltrack. Men snart glider nog även V90 under radarn i trafikvimlet.

Joakim Dyrendand





**"Trots att det är samma motor och växellåda i de bägge Volvo-bilarna upplevs V70 som snabbare."**



# VOLVO V70

**TROTJÄNAREN** ÄR extremt daterad som bilupplevelse. När testlaget sätter sina "Vill-ha"-betyg får V70 betyget 3 medan nya V90 får betyget 5. Det handlar om design på ut- och insida, om materialval, om moderna funktioner och välbefinnande.

Men V70 har sina förtjänster. Volvos gamla design betyder att bagagevolymen är bättre än i nykomlingen. Lastgolvet blir dessutom plant och kan delas 40/20/40 – så är det inte i V90. I baksätet sitter man högre – bra för barn och bekvämt för vuxna om benen får plats.

Framstolarna är underbart mjuka, men ger inte mycket sidostöd och är ganska små.

Vår V70 är 130 kilo lättare, när vi ställer testbilarna på vägen. Visst är test-V90 fullmatad med utrustning, men det är samma motor och växellåda och en ny generation bör vara lättare än den gamla. Enligt Volvos siffror ska V90 vara 19 kilo lättare – men BMW har sagt att generationsbytet för deras 5-serie ska betyda en bantning på 100 kilo.

Trots att det är samma motor och växellåda i de bägge Volvobilarna upplevs V70 som snabbare. Växellådan jobbar snabbare och elegantare – i V90 är nerväxlingarna osnygga och vid gasuppsläpp under acceleration fortsätter den att varv – är programmeringen klar? V70 är 15 procent snålare (5,8 mot 6,9) med dieseldropparna

▲ Styrningen lever upp när det svänger, men bilen kränger och vinglar under press.



▲ Haken som baksätet låses i går fritt från exempelvis en väska eller kartong – så ej i V90.

► Man sitter högre och på mjukare dyna än i V90, men knäutrymmet är långt ifrån lika generöst.

när vi stannar vid pumpen efter en lång dags körning. Visst har vår V90 bara rullat 170 mil mot V70:s 935 mil – men så stor ska inte skillnaden vara.

Vår V70 har 16-tumsfälg mot 20-tum i V90. Det här betyder att Volvos nys stolthet drabbas av ökad förbrukning, sämre komfort, högre pris samt dyrare däckbyten – men visst är den snyggare. Det är faktiskt så att gamla V70 med 16-tummare och standardchassi är bekvämare i hastigheter upp till 70-80 km/h!

Som körmaskin är V70 rätt primitiv med okänslig styrning och mycket karossrörelser. Men som trogen familjefraktare är den inte alls dum för rätt pengar. Gammal är förnuftigast – ny är mest åtråvärd.

*Alrik Söderlind*

## VOLVO V70



**1** Digital instrumentering kan justeras i utseende elegance, performance och eco. Helt ok.

**2** Daterat infotainmentsystem som inte är lättjobbat.

**3** Knapparna på mittkonsollen fungerar bra. Lyxkänlan uteblir dock.







# BAGAGE

VDA-LITRAR MÄTS MED klossar för att enklare kunna bestämma hur stort bagageutrymmet är i sin användbarhet. Jänkarna mäter bara hur stor volymen är, ungefär som om man skulle fylla bagaget med vatten. Vi anser att VDA därför är ett mer rättvisande mått på hur stort ett bagage är.

Självklart spelar det också in hur bagaget är utformat. Har bilen 40/20/40-fällning får man +0,5 i flexibilitet Vanlig 60/40-fällning med skidlucka ger också +0,5.

V70 är den enda bilen i testet som får ett helt plant lastutrymme när man faller baksätet, därav toppbetyg i flexibilitet, däremot är själva volymen inte så imponerande, speciellt inte i jämförelse med E-klass och Passat. Här gör V90 bort sig lite och kommer sist med sina 526 liter. Det är dessutom tre liter under betygsgränsen för 3 poäng. Snacka om att falla på målnöret!

## VOLVO V90

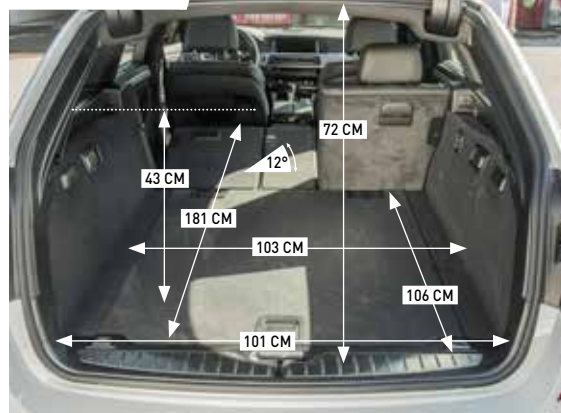


## AUDI A6



► Effektiv golvyta i BMW är 1,13 m<sup>2</sup>. Det är bättre än för Passat som stoltserar med 79 liter mer utrymme. 5-serie har även en bredare öppning än Passat.

## BMW 5-SERIE



► AdBlu-tanken stjälar 95 liter av bagaget. Det är hela baljan under golvet. Effektiv golvyta är 1,29 m<sup>2</sup>, störst i testet.

## MERCEDES E-KLASS



◀ Volvo är smarta, de vet vad som räknas och inte är det VDA-litrar. Effektiv golvyta är 1,20 m<sup>2</sup> vilket är tredje största i testet trots minst volym. Rejält bred öppning också.

## VOLKSWAGEN PASSAT



► VW har höjt insynsskyddet med flera centimeter gentemot konkurrenterna vilket ger många VDA-litrar. Däremot är den effektiva golvytan minst i testet, bara 1,11 m<sup>2</sup>.

## VOLVO V70



◀ Inga konstigheter här, även om en skidlucka varit ett plus. Effektiv golvyta är 1,16 m<sup>2</sup>.

► Kolla måtten i V70! 113 centimeter brett är rejält, även öppningen är bred. Den effektiva golvytan blir också riktigt bra, 1,24 m<sup>2</sup>.



# FAMILJEBEHOV

MÅTT GÅR ATT TROLLA MED, men det gör inte faktisk last. Knäutrymmet kanske verkar bra men om man stoppar in en bakåtvänd barnstol kan stolens utformning göra att man tappar värdefulla centimetrar för långa personer. En bullig överdel på framstolen är ett sätt att ta kål på komfortöverskottet. Här är Volvo V90 stark och de upprätta stolarna (även i V70 med ganska skralt med benutrymme bak) ger en "god komfortmån" för framstolsoccupanterna vid användande av bakåtvänd bilbarnstol. Mercedes E-klass som har bättre kupéutrymme än Passat får se sig slagen i barnstolsronden just på grund av framstolarnas bulliga form.

Alla dessa bilar är milslukare av rang och komfortbetyget är en sammanslagning av Sitta fram, Sitta bak, Fjädring och Ljud. Likaså för ekonomibetyget som även tar in driftsäkerhet och garantier.

VW Passat är den överlägsna vinnaren när det kommer till att hålla hela familjen nöjd.



## SPECIALROND

FAMILJEBIL	AUDI	BMW	MERCEDES
Komfort	4 God komfort och passagerarutrymme bra. Bakåtvänd barnstol tar mycket plats. Driftsäkerheten tar på ekonomibetyget.	4 Det förhållandevis tajta baksätet (med komfortstolar går det inte att ha bakåtvänd barnstol) drar ned betyget.	4 Utrymmesmästaren får se sig slagen av Passat i barnstols- och ekonomironden.
Ekonomi	3	3,5	3
Kupéutrymme	4,5	4	5
Bagageutrymme, min	3	3	4
Barnstol	3,5	2,5	4,5
<b>SUMMA</b>	★★★★☆ <b>18</b>	★★★★☆ <b>17</b>	★★★★☆ <b>20,5</b>



3

Designen stjälar viktigt utrymme.

5

Barnfamiljer kör inte bullig bayersk bil ...

2

Storlastaren behöver inte skämmas.

## SPECIALROND

FAMILJEBIL	VOLKSWAGEN	VOLVO V70	VOLVO V90
Komfort	4 Alla mått på rätt ställen. Smart bil utan så mycket känsla. Med bättre driftsäkerhet skulle VW kunna gå på knock även i ekonomironden.	3 I all sin kantighet har V70 blivit hela Sveriges älskling.	4 Nya V90 lockar med mer känsla än förnuftiga V70.
Ekonomi	4	4	3,5
Kupéutrymme	4,5	4	4,5
Bagageutrymme, min	4,5	3,5	2,5
Barnstol	5	2,5	4
<b>SUMMA</b>	★★★★★ <b>22</b>	★★★★☆ <b>17</b>	★★★★☆ <b>18</b>



1

Det går inte att slå Passat på tika villkor.

5

V70 har fortfarande massor att erbjuda!

3

Mer EQ än IQ.

### VILKEN SKULLE JAG KÖPA OCH VARFÖR?

## SKYNDA FYNDA

JOHN ERIKSSON, TESTREDAKTÖR

Valet är lätt. Jag tar den gamla Mercan. Utan att tveka en sekund. Formgivningen är mer tilltalande i mina ögon än på den kommande 213-generationen och den avslappnade rullkomforten är helt överlägsen alla konkurrenters. Min sexmilspendling till kontoret känns så mycket skönare i E-klass än i någon av de andra bilarna. Men det finns också mycket rationella skäl att välja den. Driftsäkerheten ligger i topp enligt vår begagnatdatabas och just nu finns det möjlighet att göra löjligt bra klipp på nya lagerbilar som ska rensas ut innan den nya generationen anländer. Gamla E-klass är ett av de absolut bästa och mest prisvärda nybilsköp som går att göra just nu.





## TJÄNSTEBILSKALKYL

	AUDI A6 Avant 2,0 TDI q S-line edition	BMW 520d Touring xDrive Comfort edition	MERCEDES E220d kombi	VW Passat Alltrack 2,0 TDI 4M GT	VOLVO V70 D4 Automat Momentum	VOLVO V90 D4 Automat Momentum
Kalkylpris	449 200 kr	379 800 kr	396 900 kr	332 200 kr	358 900 kr	387 900 kr
Förmånsvärde	59 400 kr	55 300 kr	57 900 kr	45 800 kr	51 000 kr	56 700 kr
<b>FÖRETAGSKALKYL</b>						
TCO (exkl. bränsle)	11 200 kr	9 522 kr	9 931 kr	9 497 kr	9 194 kr	9 617 kr
Milersättning/ tjänstemil	813 kr	813 kr	813 kr	813 kr	813 kr	813 kr
Sociala avgifter på bilförmån	1 584 kr	1 475 kr	1 544 kr	1 221 kr	1 360 kr	1 512 kr
<b>TOTAL KR/MÅNAD</b>	<b>13 597 KR</b>	<b>11 810 KR</b>	<b>12 288 KR</b>	<b>11 531 KR</b>	<b>11 367 KR</b>	<b>11 942 KR</b>
<b>FÖRARKALKYL</b>						
Förmånsvärde brutto	4 950 kr	4 608 kr	4 825 kr	3 817 kr	4 250 kr	4 725 kr
Förmånsvärde netto (50 % skatt)	2 475 kr	2 304 kr	2 413 kr	1 908 kr	2 125 kr	2 363 kr
Förbrukning bränsle, liter/mil	0,51	0,51	0,49	0,52	0,47	0,45
Bränslepris, kr/liter	13,20	13,20	13,20	13,20	13,20	13,20
Drivmedelskostnad privat körning	842 kr	842 kr	809 kr	858 kr	776 kr	743 kr
Bilersättning tjänstemil	813 kr	813 kr	813 kr	813 kr	813 kr	813 kr
Behållning alt. kostnad efter bilersättning	-29 kr	-29 kr	4 kr	-46 kr	37 kr	70 kr
<b>TOTALT KR/MÅNAD</b>	<b>3 346 KR</b>	<b>3 175 KR</b>	<b>3 217 KR</b>	<b>2 812 KR</b>	<b>2 864 KR</b>	<b>3 035 KR</b>

TCO 36 mån, 1 500 mil i tjänst/1 500 privat, 4 % ränta, 50 % marginalsatt.

## TÖRSTIG FÖRMÅNSBIL INGET HINDER

ANDERS ÖDAHL, REDAKTÖR YNNOR AB

Av de sex bilarna är Audi A6 nästan 50 000 kr dyrare än den näst dyraste, Mercedes E 220. Det gör den också till det mest kostsamma tjänstebilsalternativet för företaget, medan V90 är tredje dyrast både att köpa och att ha som förmånsbil.

Tack vare bland annat lite högre beräknat restvärde för V90 minskar dock skillnaden drastiskt till den billigaste bilen av de sex, Volkswagen Passat, som har ett procentuellt sett något sämre beräknat restvärde. Det har även BMW 520, något som dock kompenseras till viss del av att det mesta av servicen under innehavstiden ingår.

Volvo V70 är den allra billigaste företagsbilen av de sex. I alla fall i teorin, för bilen går inte längre att beställa.

För tjänstebilsföraren finns ett direkt samband mellan bilens pris, förmånsvärdet och månadskostnaden, eftersom ingen av bilarna är miljöklassad med den nedsättning som det skulle ge. Medan listpriset skiljer mer än 100 000 kr mellan Passaten och A6:an, är skillnaden netto "bara" drygt 500 kr i månaden.

Samtliga bilar är dessutom dieseldrivna och drar runt halvlitern per mil, i alla fall på pappret. Tack vare en något lägre bränsleförbrukning blir månadskostnaden för V90 ändå lite lägre än för 520, där bränsleersättningen för tjänstekörningen inte täcker bränslekostnaden och BMW-föraren till och med får betala ett par tior (29 kr) i månaden ur egen ficka.

Att ett lågt bilpris betyder mer än lite lägre bränsleförbrukning syns tydligt i förarkalkylen för Passaten. Den har högst bränsleförbrukning av de sex bilarna men är också billigast att köpa, vilket gör det till den totalt sett billigaste förmånsbilen.





# TESTFAKTA

	AUDI A6 Avant 2,0 TDI 190 q S-tronic	BMW 520d Touring xDrive	MERCEDES E 220 BlueTec Kombi 4Matic	VOLKSWAGEN Passat Alltrack 2,0 TDI 190 4M DSG	VOLVO V70 D4
<b>MOTOR</b>					
Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	R4, turbodiesel, 1 968	R4, turbodiesel/1 995	R4, turbodiesel/2 143	R4, turbodiesel, 1 968	R4, turbodiesel/1 969
Effekt, hk vid r/min	190 vid 3 800	190 vid 4 000	170 vid 3 000	190 vid	181 vid 4 250
Vridmoment, Nm vid r/min	400 vid 1 750	400 vid 1 750-2 500	400 vid 1 400-2 800	400 vid 1 900	400 vid 1 750
Antal växlar, man/aut	-/7	-/8	-/7	-/6	6/8
Växellåda, typ	Dubbelkopplingslåda	Momentomvandlare	Momentomvandlare	Dubbelkopplingslåda	Momentomvandlare
Drivning	Fyrhjulsdrift	Fyrhjulsdrift	Fyrhjulsdrift	Fyrhjulsdrift	Framhjulsdrift
R/min, högsta vxl vid 110 km/h, man/aut	-/1 675	-/1 650	-/1 800	-/1 900	1 700/1 600
<b>MÅTT</b>					
Uppgiven tjänstevikt/maxlast, kg	1 885/555	1 915/565	1 955/580	1 705/585	1 752/538
Vägd tjänstevikt testbil/maxlast, kg	1 955/485	2 030/450	2 130/405	1 845/455	1 770/520
Dragvikt, B/B+/E, kg	1 060/1 810/2 000	1 020/1 770/2 000	965/1 715/2 100	1 210/1 960/2 200	1 210/1 800/1 800
Längd/axelavstånd, mm	4 943/2 912	4 907/2 968	4 905/2 874	4 777/2 789	4 814/2 816
Bredd/höjd, mm	1 874/1 461	1 860/1 462	1 854/1 509	1 832/1 530	1 876/1 547
Tankstorlek, l	73	70	59 (80)	66	70
Bagagevolym, l VDA	565-1 680	560-1 670	600-1 855	639-1 716	575-1 600
Innerbredd, f/b, mm	1 540/1 495	1 535/1 490	1 495/1 495	1 490/1 485	1 535/1 520
Innerhöjd, f/b, mm	1 040/980	1 030/990	1 050/1 020	1 030/1 025	985/960
Däckdimension, standard	225/55 R 17	225/55 R 17	245/45 R 17	215/60 R 16	205/60 R 16
Däckdimension, testbil	245/45 R 18	245/45 R 18	245/40 R 18	245/45 R 18	205/60 R 16
Däckfabrikat och modell	Goodyear Efficient Grip	Bridgestone Turanza ER300	Bridgestone Potenza RE 050 A	Continental Conti SportContact 5	Michelin Energy Saver
<b>PRESTANDA</b>					
0-80 km/h, sek	5,5	5,7	6,1	5,7	6,2
0-100 km/h, sek	8,0 [7,9]	8,3 [8,2]	9,1 [8,9]	8,5 [8,0]	8,8 [8,6]
0-120 km/h, sek	11,4	11,6	13,4	12,1	12,1
0-140 km/h, sek	15,8	16,1	19,6	16,6	16,4
Toppfart, enl. tillverkare, km/h let	224	230	214	220	220
Bromssträcka från 100 km/h					
Kalla, olastad, m	37,2	37,5	36,0	38,0	37,7
<b>BULLER I KUPÉN</b>					
50/80/100/120 km/h, dB(A)	62/64/67/70	61/65/68/70	61/66/70/71	62/67/70/72	62/65/68/71
<b>FÖRBRUKNING</b>					
ECE-norm/test ±%, l/100 km	5,1/6,6 +29 %	4,8/7,0 +46 %	5,4/6,8 +26 %	5,1/6,4 +25 %	4,3/5,8 +35 %
CO <sub>2</sub> ECE/test, g/km	132/170	127/185	140/176	135/169	114/154
<b>EKONOMI &amp; UTRUSTNING</b>					
Grundpris	409 300:-	438 900:-	436 900:-	332 200:-	339 000:-
Pris med ams-utrustning	413 200:- <sup>1)</sup>	444 800:- <sup>2)</sup>	474 800:- <sup>3)</sup>	345 100:- <sup>4)</sup>	344 900:- <sup>5)</sup>
Autobroms	Standard	5 900:-	Standard	Standard	Standard
Automatlåda	Standard	Standard	Standard	Standard	19 900:-
Xenon/LED	Std/14 100:- el. 25 800:-	Standard/19 900:-	-/17 900:-	-/9 100:- el 14 400:-	Standard/-
Adaptiv fjädring	23 700:- (luft)	13 700:- (mekanisk)	13 000:- (luft)	17 000:- (mekanisk)	Ej tillgängligt
Nybitsgaranti/Vagnskada	2 år /3 år	2 år /3 år	2 år /3 år	2 år/3 år	2 år/3 år
Bränslekostnad/år	19 800:-	21 000:-	20 400:-	19 200:-	17 400:-
Fordonsskatt/år	2 263:-	2 002:-	2 837:-	2 420:-	1 325:-
Service t.o.m. 6 000 mil, kr/interv.	3 600:-/Variabelt	0:-/variabelt	14 533:-/1 500 mil, 1 år	11 941:-/2 000 mil, 1 år	9 708:-/3 000 mil, 1 år
Värdeminskning per år	55 225:- (13,4 %)	55 175:- (13,1 %)	62 625:- (13,2 %)	43 575:- (12,6 %)	46 425:- (13,7 %)
Förmånsvärde/mån (ams-utr.)	5 233:-	5 383:-	6 291:-	4 058:-	4 058:-
<b>MILKOSTNAD, SEK<sup>7)</sup></b>	<b>51,07</b>	<b>52,99</b>	<b>56,94</b>	<b>44,62</b>	<b>43,17</b>
<b>MÅNADSKOSTNAD, SEK<sup>7)</sup></b>	<b>8 511:-</b>	<b>8 832:-</b>	<b>9 490:-</b>	<b>7 436:-</b>	<b>7 195:-</b>

**1** V90 ska komma standard med en sexväxlad manuell låda. Lådan har dock ännu inte börjat tillverkas och därför finns det ingen utväxling klar att redovisa.

**2** På pappret är V90 lättare än V70. Vår testbil var dock fullsatt med utrustning och blev 130 kilo tyngre.

**3** Mercedes erbjuder en extrastor bränsletank. AdBlue-tanken rymmer också 25 liter och tar upp hela utrymmet under bagagerumsgolvet.

**4** Vi testade även en V90 med 19-tumshjul och då rullar den på Michelin Pilot Sport 4. Vi upplevde att rullkomforten var bättre på Michelins mjukare gummi. Både Pirelli och Michelin är specialtillverkade för Volvo.

**5** Gamlingen och nykomlingen är lika snabba till 100 km/h.

**6** Riktigt bra stoppsträcka. Volvo uppger själva att V90 ska stanna på 35 meter. Det gör den.

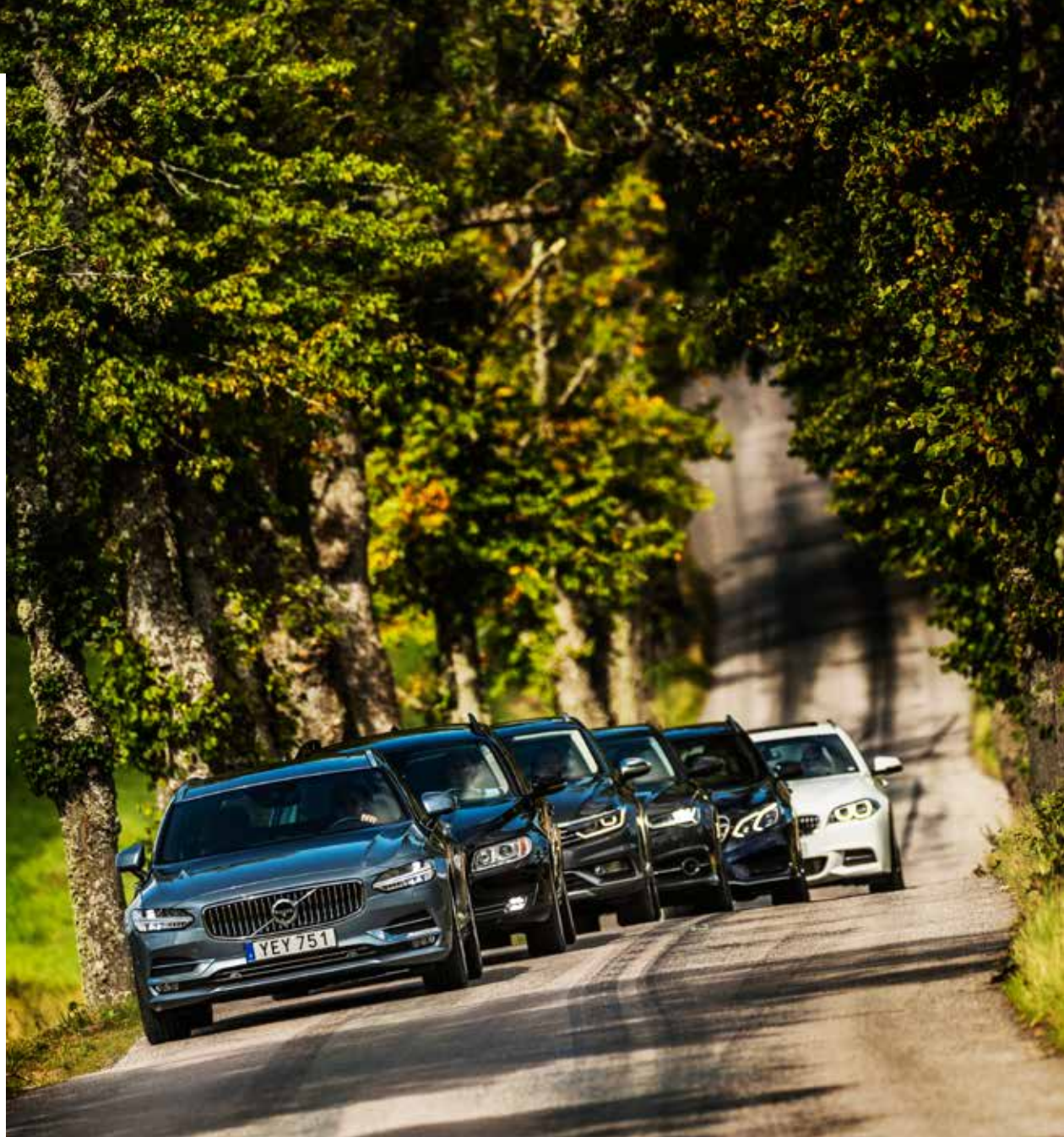
**7** Vår V70 hade rullat 920 mil när testet började och V90 173 mil. Här spelar däckdimensionen så klart roll, 20-tummare mot 16-tummare. Men det är anmärkningsvärt att V90 är näst störstgast. E 220 väger 230 kilo mer än V90, har en större motor och en gammal trött växellåda, ändå drar den mindre.

**8** BMW är den enda som tar betalt för sin autobroms. Skåms!



VOLVO V90 D4	
	R4, turbodiesel/1 969 190 vid 4 250 400 vid 1 750 6/8 Momentomvandlare Framhjulsdrift <b>1</b> i.u./1 750
	AUTOMAT 1 733/577 <b>2</b> 1 900/410 1 190/1 800/1 800 4 936/2 941 1 879/1 475 55 560-1 526 1 520/1 481 965/950 225/55 R 17 255/35 R 20 <b>4</b> Pirelli P Zero
	AUTOMAT 6,0 <b>5</b> 8,8 [8,5] 12,3 16,9 225 <b>6</b> 34,8
	AUTOMAT 60/64/68/71
	AUTOMAT <b>7</b> 4,5/6,9 +53 % 119/182
	343 000:- <b>387 900:-</b> <sup>1)</sup> Standard 19 900:- -/7 900:- 18 900:- 2 år/3 år 20 700:- 1 585:- 10 784:-/3 000 mil, 1 år 50 575:- (13,0 %) 4 791:- <b>48,71</b> <b>8 118:-</b>

- 1) Sports Edition.
- 2) Komfortpaket + autobroms.
- 3) SE Edition.
- 4) Executive Business.
- 5) Momentum.
- 6) Momentum + automat.
- 7) Skatt, försäkring. (Folksam 7-10 skadefria år, man, 50 år, boende i villa), bränsle 15 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats av inkluderad utbetalen avkastning (0,10 %). Resterande belopp lånat till ränta av 4,82 %.



VILKEN SKULLE JAG KÖPA OCH VARFÖR?

## EN BAYER TILLS V90 ÄR KLAR

MIKAEL JOHNSSON, TESTCHEF

Vilken jag skulle välja? Klart läckrast och pampigast är nya V90. Inget snack om det. Men den verkar inte riktigt färdig ännu med oklarheter både i styrningar och skärmar! Tipset är att vänta ett år och så länge njuta tysk körglädje innan den byts ut mot något vi inte känner till ännu.

Jag talar om BMW 520d xDrive Touring som är en väl inarbetad och fungerande familjeexpress. Express? Ja det tycker jag att man kan säga om en basbil som faktiskt gör 230 km/h. Avnjuts gärna med M-paketet och fyrhjulsdrift. Blir inte sämre med den fantastiska automatlådan. Jag kommer ihåg när den var ny. Rena 7-seriekomforten tyckte vi. Kan man nästan tycka idag med.





# BÄSTA BILEN TOTALT

	AUDI	BMW	MERCEDES	VW	VOLVO V70
<b>KÖRGLÄDJE</b>					
Styrning	★★★★☆ 4,5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 2,5
Chassi	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4	★★★★★ 4,5	★★★★★ 2,5
Motor & växellåda	★★★★★ 5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 3,5	★★★★★ 3	★★★★★ 4
<b>KOMFORT</b>					
Sitta fram	★★★★★ 5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4	★★★★★ 4,5	★★★★★ 3,5
Sitta bak	★★★★★ 3,5	★★★★★ 4	★★★★★ 4,5	★★★★★ 5	★★★★★ 4
Fjädring	★★★★★ 4	★★★★★ 4	★★★★★ 5	★★★★★ 4	★★★★★ 3,5
Ljud	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4	★★★★★ 3	★★★★★ 3	★★★★★ 4
<b>KUPÉUTRYMME</b>					
Fram	★★★★★ 5	★★★★★ 4	★★★★★ 5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4
Bak	★★★★★ 4	★★★★★ 4	★★★★★ 5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 3,5
<b>BAGAGEUTRYMME</b>					
Volym, min	★★★★★ 3	★★★★★ 3	★★★★★ 4	★★★★★ 4,5	★★★★★ 3,5
Volym, max	★★★★★ 3	★★★★★ 3	★★★★★ 4,5	★★★★★ 3,5	★★★★★ 2,5
Flexibilitet	★★★★★ 3	★★★★★ 3	★★★★★ 2,5	★★★★★ 3	★★★★★ 5
<b>EKONOMI</b>					
Driftkostnad & värdeminskning	★★★★★ 3	★★★★★ 3	★★★★★ 2	★★★★★ 5	★★★★★ 5
Driftsäkerhet och garantier	★★★★★ 3	★★★★★ 3,5	★★★★★ 4	★★★★★ 3	★★★★★ 2,5
<b>SÄKERHET</b>					
Euro NCAP	★★★★★ 5	★★★★★ 5	★★★★★ 5	★★★★★ 5	★★★★★ 5
Strålkastar rengöring standard?	J	J	N	J	J
Godkänd sikt?	J	J	J	J	J
Godkänd autobroms?	J	T	J	J	J
Bra whiplashskydd?	J	J	J	J	J
Bra förarergonomi	J	J	J	G	G
<b>MILJÖ &amp; ENERGI</b>					
Koldioxid/personkilometer	★★★☆☆ 2	★★★☆☆ 1,5	★★★☆☆ 1,5	★★★☆☆ 2	★★★☆☆ 2
Energieffektivitet/person	★★★☆☆ 2,5	★★★☆☆ 2,5	★★★☆☆ 2,5	★★★☆☆ 2,5	★★★☆☆ 3
<b>auto motor sport</b> -INDEX	141	125	111	129	112
<b>VILL HA</b>					
Design	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4	★★★★★ 4	★★★★★ 4	★★★★★ 3
Kvalitetskänsla	★★★★★ 5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4	★★★★★ 3,5	★★★★★ 3
Karisma	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 4,5	★★★★★ 3,5	★★★★★ 2,5

## SUMMA

★★★★★ **30**      ★★★★★ **29,5**      ★★★★★ **29,5**      ★★★★★ **30**      ★★★★★ **28,5**



# 1

Gamla A6 visar att en försiktig smyguppdatering kan ge testseger. Vålförtjänt!

# 3

Fortfarande en körgläd och tilltalande kombi för den som inte behöver det senaste.

# 3

För dig som värderar utrymmen och komfort, samt vill kunna göra ett klipp på rabatterad lagerbil.

# 1

Vinst i familjeronden ger prisvärda Passat segerkransen! Mycket förnuft, mindre charm.

# 6

Gamla V70 är kraftigt daterad men tar många förnufts-poäng. Pruta hårt!

VOLVO V90

★★★★★

**3** Volvo brottas med inkörningsproblem (se ruta i texten om V90). Dessa betyg kan bli bättre!

★★★★★

**4,5** Lyxig körställning, härligt baksäte men man sitter lågt. Välkontrollerad men småsnackig fjädringskomfort.

★★★★★

**4,5** Bra rymd fram och för benen bak, lågt under förarstolen.

★★★★

**2,5** Bakluckans lutning stjäl utrymme och lastutrymmet blir ej plant vid fällning.

★★★★★

**4** Bra pris och restvärde. Driftsäkerheten drar ner betyget.

★★★★★

**-** Otestad i Euro NCAP men vi förväntar oss ett toppbetyg. Autobroms standard. Aktivt men otestat whiplashskydd. Pekskärmen drar ner ergonomibetyget.

★★

**1,5** Lite för törstig för att det ska vara okej. Oinkörd?

**103**

★★★★★

**5** Hela testlaget vill ha V90! Feelgood-faktorn är total. Kvalitet skänsla i par med tyskarna.

★★★★★  
**29,5**

**3**

V90 är riktigt läcker. Beställ små fälgar och lyxa till med Premium Sound och adaptiv fjädring istället.

# VARFÖR VINNERS INTE V90?



ÄR DET EN KATASTROF FÖR VOLVO att V90 inte vinner detta test? Svar nej.

Bilvärlden är fylld av storsäljare som omöjligt kan vinna stora tester, det vill säga bilar som säljer riktigt bra eftersom folk vill ha dem trots att de inte är självklara testvinnare.

Audi Q3, Fiat 500, Nissan Qashqai, Mercedes CLA och Range Rover Evoque – för att ta några exempel. Och här hittar vi nu också Volvo V90. För V90 kommer att bli en succé och vi gillar den skarpt.

Den snygga bakdelen ger V90 det lägsta bagageutrymmesbetyget i detta test. Men skillnaden är inte så stor att V90 är chanslös på grund av det. Tyvärr finns det andra egenskaper som faller V90 –

som inte har med design att göra.

Gillar man att köra bil och kräver perfektion är inte V90 förstahandsvalet i klassen. Styrningen känns för konstgjord, har för mycket servoverkan i kurvor – det gäller alla framhjulsdrevna V90 vi har kört även om testbilen var sämre än de övriga. Motorn har långt till Audis förfining och är tyvärr inte snål i V90 – fel på växellådsprogrammeringen? Chassit är inte lika följsamt på kurvig väg som konkurrenternas och med 20-tummare som på testbilen lider fjädringskomforten – och bränslenotan stiger.

Vår starka rekommendation är att köpa 17 eller 18 tum. Gillar du att köra bil, köp AWD för bättre styrning och D5 med Power Pulse som ger en lyxigare känsla – motorn upplevs som större än vad den är.

Sensus-systemet har buggar och vi tycker att det är svårnavigerat i jämförelse med konkurrenternas infotainment.

Men allt detta kan Volvo förbättra och med högre betyg i körglädje och ekonomi blir den en testvinnare. Ännu viktigare än finputsning av kördynamik är hög driftsäkerhet/kvalitet. Om det vet vi ännu inget när det gäller V90, men vår begagnatdatabas där ägarna rapporterar om sina bilar säger att Volvo i dagsläget ligger efter premiumtyskarna i tillförlitlighet.

Nya E-klass kombi är på väg in i hallarna, nästa 5-serie kommer efter årsskiftet och till sommaren 2017 får vi en ny Audi A6. I biltestvärlden och i bilsäljarvärlden blir det extremt hårt och spännande.

Skillnaderna mellan bilarna är tydliga men totalt sett ganska små när alla betyg räknas samman. Vill du köra bil, välj Audi eller BMW. Åka bil – Mercedes.

Passat ger mest för pengarna.

Volvo V90 är snyggast och har mest vill ha-känsla. Dessutom är den avsevärt mycket billigare än premiumtyskarna.

VILKEN SKULLE JAG KÖPA OCH VARFÖR?

## GE MIG EN TYSK MILSLUKARE

JENS TRULSSON, TESTREDAKTÖR

Jag beundrar Volvo för vad de försöker åstadkomma och nya V90 är en riktigt läcker bil. Bowers & Wilkins-stereon gör musikstunder till en magisk upplevelse och kupén är mysig att vila både ögonen på och lekamen i. Men, när jag måste välja blir det tyskt. Trots Volvos smarta lastlösningar och designknep vill jag ha en Audi A6 Avant med luftfjädring och 18-tumsfälgar. Interiören ligger en hel nivå över resten av bilarna i känsla och utseende och exteriördesignen gör mig knäsvag. Dessutom föredrar jag det tyska chassits välkontrollerade högfartsegenskaper.





