



# VOLVO MÖTER MOTSTÅND

**Volvo V60 är mellanklasskombin som med säkerhet och sportighet ska lyfta Volvo på biltillverkarnas exklusivitetstrappa. Men har V60 vad som krävs för att hävda sig i biltillverkarnas finrum? Vi har ställt Hisingens hopp mot fem tuffa konkurrenter.**

TEXT TOMMY WAHLSTRÖM FOTO SIMON HAMELIUS GRAFIK HERBERT MÜDSAM

**S**torleksmässigt hör de sex testbilarna hemma i mellanklassen men prismässigt ligger de nära större bilar som Volvo V70 och Audi A6. Tillverkarna motiverar det högre priset med att bilarna inte bara är vanliga kombibilar, de tillför också en extra dimension – sportkombins.

För Volvo är det viktigt att lyckas sälja in V60 på marknaden för tjänstebilar. Upp mot 70 procent av alla nya bilar i den här klassen säljs i Sverige till företag, då få privatpersoner är beredda att lägga 300 000 kronor på en bil. Frågan för dagen är alltså: har V60 vad som krävs för att locka de kräsna tjänstebils kunderna?

#### Uppskruvat formspråk

Volvo V60 är inte byggd som en traditionell Volvokombi. Praktisk funktionalitet har tonats ned och formspråket skruvats upp. Volvos kärnvärde säkerheten har man emellertid inte kompromissat med. V60 har bland annat "City Safety" som standard, ett säkerhetssystem som varnar och i sista hand automatiskt bromsar, om man är på väg att köra in i framförvarande.

Som tillval finns också ny teknik som automatiskt bromsar om en fotgängare är på väg att kliva ut framför bilen.

Liksom majoriteten av världens biltillverkare kämpar Volvo för att få lägga "premium" till sitt visitkort. Anledningen till detta stas ekonomiskt. Dyrare bilar = större marginaler = högre vinster. Men framgång är inget självklart i den här klassen då motståndet är synnerligen hårt. Bland konkurrenterna hittar vi bland andra Audi A4 Avant, elegant och hyllad tysk som kombinerar status med körglädje. Testbilen är i fjrhjulsdrivet Quattro-utförande. Lite orättvist måhända men tyvärr den enda variant som fanns tillgänglig för utlåning hos generalagenten vid vårt test.

#### Främsta vapnet

Vi hade tänkt att Bayerische Motoren Werke skulle representeras av den 184 hästkrafter starka 320d Touring. När ingen sådan gick att uppbringa, fick istället BMW:s färger försvaras av den 41 hk svagare 318d. Vi trodde att BMW skulle konkurrera med körglädje och prestanda men den kom istället att utmana med ekonomi och miljöhänsyn som främsta vapen.

Från Mazda hämtar vi modellen 6 Sport Kombi, en udda fågel bland dessa statustyngda märken men som fullutrustad inte kostar mer

se film på [vibilagare.se](http://vibilagare.se)

► än en naken Volvo V60. Och en titt ned i prestandabladet avslöjar att Mazda inte har några planer att bli på efterkälken under denna resa.

Vad "Premium" är kan diskuteras i evinnerlighet. Titta gärna in på Vi Bilägares hemsida. Där pågår debatten så gott som konstant.

Mercedes C-klass är dyrast i sällskapet och blandar högt och lågt. I inredningen finns några ganska plastiga detaljer som inte känns som de hör hemma i en bil för närmare 400 000 kronor. Å andra sidan bägnade dörrspeglarna rejält på de flesta bilarna när vi tryckte fast våra testdekal. På Mercedes rörde sig inte plåten en endaste millimeter och det kändes som om vi klistrade Vi Bilägare på själva urberget. Så känns premium!

**Motorn från Fiat**

Saab är fortfarande en stor spelare i tjänstebilsklassen och från Trollhättan kommer denna gång 9-3X 1,9 TTiD. X-et innebär höjd kaross och lätt skogsmulleddesign i form av skärmbreddare i svart plast. Trots utseendet är inte Saaben någon terrängbil. Med dieselmotor går den överhuvudtaget inte att få med fyrhjulsdrift.

Saabs diesel kommer från Fiat, ett faktum som ibland får folk att le i mjugg. Detta är helt opåkallat då Fiat tillhör de ledande tillverkarna i världen när det gäller dieselmotorer.

Det var Fiat och Magneti Marelli som stod för det mesta av utvecklingsarbetet när Common Rail-insprutningen skulle anpassas till personbilar. Men Fiats finanser var i bedrövligt skick i mitten av 1990-talet och tekniken såldes till Bosch. Italienerna lyckades dock bli först på marknaden med common rail när Alfa Romeo 156 1.9 JTD presenterades 1997, ett halvår före närmaste konkurrent.

Faktum är att det är denna urmotor som sitter i Saab, även om den modifierats kraftigt genom åren av såväl Fiats som Saabs motortekniker. Motorernas ålder avslöjas dock av den hårda tonen på tomgång. "Det är nästan så jag skäms vid rödljusen för att bilen väsnas så", noterar en förare i testprotokollet. Det värsta oväsentet tystnar när man kommer upp i fart men motorbrummet är alltid närvarande i Saab.

**För stark motor**

Motorn är stark, till och med för stark. Den lämnar 400 Nm redan vid 1 800 v/min och framvagnen har uppenbara problem att få ned all denna kraft i marken. Vid kraftigt gaspådrag i samband med styrutslag blir bilen instabil. Vi trodde först att det berodde på för lite luft i däckerna men såväl

däcktryck som hjulvinklar visade sig vara korrekta.

I vårt undanmanöverprov, där vi kör fyra snabba svängar runt ett fingerat hinder, bjöd Saab på rena skräckresan. Framhjulen styrde in, bakvagnen släppte, bilen studsade i sidled och ett tag kändes det som om den var på väg att välta. Beteendet närmast chockade oss då vi tidigare vant oss vid att Saab alltid rullat exemplariskt genom vår konbana.

**Betydligt stadigare**

Vi bytte däck och ersatte Continental Viking Contact 5 med ett av de bästa däckerna i Vi Bilägares senaste test av dubbfria vinterdäck, Nokian Hakkapeliitta R. Efter bytet blev Saaben betydligt stadigare men bilen hade fortfarande en tendens att slingra sig vid gaspådrag och bakvagnen var väldigt snabb med att kasta ut. X-modellen är höjd 20 mm jämfört med vanliga 9-3 och fjädringen mjukare. Det verkar som om den chassitrimningen inte varit gynnsam för köregenskaperna.

Audi och Mazda gick tryggt och stabilt genom provet. Med stigande hastighet blev de mer och mer understyrda innan de vid ca 70 km/tim gled ur banan. Även bakhjulsdrivna BMW betedde sig ytterst godmodigt, trots att vi kör på regnvåt asfalt med mjuka friktionsdäck. ESP-systemet höll hela tiden bakvagnen under kontroll och vid 70 km/tim, blev även BMW alltför understyrd för att klara de skarpa svängarna.

Förväntningarna på den nya Volvon var höga och glädjande nog höll den hela vägen. Redan vid ca 65 km/tim kändes det tydligt hur antisladdsystemet gick in och börjar bromsa men utan dramatik och utan att störa styrningen. Bilen följde lätt och ledigt rattens utslag. Volvo V60 klarade hela 75 km/tim i vårt undanmanöverprov, vilket är ett mycket gott resultat!

**Perfekt inställt**

Så var då Mercedes C klass kvar. Testlaget tog plats och testchef Sterner styrde den fullastade bilen mot de två röda plastkoner som markerade ingången i vår bana. Helt odramatiskt rann vi genom svängarna. I bilen tittade alla förväntat på varandra.

– Va, har du sänkt farten?

– Nej, svarade Marianne, jag började på 65 som med de andra! Men nu höjer vi!

Antisladdsystemet är perfekt inställt i bakhjulsdrivna C-klass. Det griper in och bromsar resolut men utan att störa Mercedes snabba styrning. I 70 km/tim beter sig bilen precis lika bra som tidigare. Vi höjer till 75 och Mercedeskombin ►

**5 snabba**

**Audi A4 Avant 2,0 TDI 170 Quattro**

- Körkänsla** ●●●●●
- Ekonomi** ●●●○○
- Komfort** ●●●○○
- Säkerhet** ●●●●●
- Miljö** ●●●○○



**Motor:** 4 cyl turbodiesel. 1 928 cm<sup>3</sup>/170 hk/350 Nm.  
**Bränsleförbrukning** deklarerad/test: 5,7 liter/5,6 liter/100 km.

**Grundpris:** 319 700 kr.

**BMW 318d Touring**

- Körkänsla** ●●●○○
- Ekonomi** ●●●○○
- Komfort** ●●●○○
- Säkerhet** ●●●○○
- Miljö** ●●●○○



**Motor:** 4 cyl turbodiesel. 1 995 cm<sup>3</sup>/143 hk/ 300 Nm.  
**Bränsleförbrukning** deklarerad/test: 4,5 liter/5,0 liter/100 km.

**Grundpris:** 304 000 kr.

**Mazda6 2,2 DE Sport Kombi**

- Körkänsla** ●●●○○
- Ekonomi** ●●●○○
- Komfort** ●●●○○
- Säkerhet** ●●●○○
- Miljö** ●●●○○



**Motor:** 4 cyl turbodiesel. 2 184 cm<sup>3</sup>/180 hk/ 400 Nm.  
**Bränsleförbrukning** deklarerad/test: 5,4 liter/5,8 liter/100 km.

**Grundpris:** 290 900 kr.

**Mercedes C220 CDI Kombi Aut**

- Körkänsla** ●●●○○
- Ekonomi** ●●●○○
- Komfort** ●●●○○
- Säkerhet** ●●●○○
- Miljö** ●●●○○



**Motor:** 4 cyl turbodiesel. 2 143 cm<sup>3</sup>/170 hk/ 400 Nm.  
**Bränsleförbrukning** deklarerad/test: 6,0 liter/5,7 liter/100 km.

**Grundpris:** 363 900 kr.  
Med automatlåda: 383 800 kr

**Saab 9-3X 1,9 TTiD 180 Aut**

- Körkänsla** ●○○○○
- Ekonomi** ●●○○○
- Komfort** ●●○○○
- Säkerhet** ●●○○○
- Miljö** ●●○○○



**Motor:** 4 cyl turbodiesel. 1 910 cm<sup>3</sup>/180 hk/ 400 Nm.  
**Bränsleförbrukning** deklarerad/test: 6,0 liter/6,2 liter/100 km.

**Grundpris:** 302 900 kr.  
Med automatlåda: 319 800 kr.

**Volvo V60**

- Körkänsla** ●●●○○
- Ekonomi** ●●●○○
- Komfort** ●●●○○
- Säkerhet** ●●●○○
- Miljö** ●●●○○



**Motor:** 5 cyl turbodiesel. 1 984 cm<sup>3</sup>/163 hk/ 400 Nm.  
**Bränsleförbrukning** deklarerad/test: 5,5 liter/5,8 liter/100 km.

**Grundpris:** 290 000 kr.



Vändbart lastgolv är smart då man har smutsigt bagage.



Låg förbrukning gör BMW sällsynt på macken.



Dubbla kassetter för insynsskydd och lastnät är opraktiskt.



Trångt baksäte.



Växellådan tillhör marknadens skönaste.



Instrumentbelysning i grälla färger. Ergonomi som ett tivoli.



Praktisk lastlåda under golvet.



Kombinationsspaken för vindrutetorkare och blinkers är en udda fågel.



Förmiljön tillhör fortfarande marknadens bästa.



Saab 9-3X TTiD är överstark. Framvagnen har svårt att få ned kraften i marken.



City safety bromsar automatiskt.



Bagageutrymmet är trångt.



► går fortfarande helt odramatiskt mellan konerna. Först vid 79 km/tim får tysken se sig besegrad och understyr ut ur banan. Ett exemplariskt och väldigt trafiksäkert beteende och med tanke på att vi körde provet på fuktig asfalt med dubbfria vinterdäck, blir det denna gång en stor guldstjärna till Mercedes.

**Hänger med de flesta**

Men körsäker är inte detsamma som underhållande och det sistnämnda kravet ställs också på en sportkombi. Mercedes fokuserar på komfort. Testbilen är utrustad med en silkesmjukt växlande femstegad automatlåda som jobbar i lycklig harmoni med den tysta, snåla och vridstarka dieselmotorn. "Gubbil", väste några av testlagets medlemmar mellan tänderna men det är lite orättvist. Ställ om automatlådan till sportläget och den här bilen hänger av de flesta konkurrenterna. Men det känns aldrig ansträngt eller som om det går särskilt fort. Mercedes höjer avmätt ett ögonbryn, tolererar förarens tilltag och levererar det som önskas.

Mazda6 representerar en annan skola. Sportstolarna ingår i utrustningen och tar ett stadigt tag runt midjan så snart man sätter sig i förarstolen. Den lilla köttiga växelspaken känns som om den vore kopplad dikt till växellådan och den starka dieselmotorn drar hejdlöst från tomgång till varvtalsstoppet med en glädje man sällan upplever i en diesel. Styrningen är snabb, fjädringen hård, vägljudet öronbedövande och körglädjen på topp. Det är först när man tittar i den inre backspeglarna och ser hur baksäte och bagageutrymme breder ut sig bakom sig som man förstår att man rattar en 4,8 meters familjekombi.

**Drar minst bränsle**

143 starka dieselhästar gör naturligtvis inte BMW:n undermotoriserad. I detta gäng är emellertid konkurrenterna ovanligt pigga. Vid omkörningar behöver BMW:n en nedväxling och lite extra fritt utrymme för att komma förbi. Å andra sidan drar den minst bränsle, både enligt deklarationen och vid verklig körning. När vägen blir krokigare får BMW kontakt med klungan igen. BMW är smidig att köra och med en styrning som hela tiden kommunicerar med föraren och berättar om väglaget, däck och kontakten däremellan, blir det aldrig tråkigt bakom ratten.

Den Saab vi lånade är utrustad med en 6-stegs automatlåda som inte växlar lika mjukt som Mercedeslådan men är snabb att växla ned och utrustad med padd-



**Audi**



Förarplatsen får högt betyg för tydliga instrument och lättanvända reglage. Dessutom har man fått till en skön och dyr känsla i knappar och rattar.



Två sitter bekvämt i Audis baksäte.



Krokar i bagageutrymmets sidor håller kassar på plats.



LED-slingan i Audis strålkastare har blivit ett signum.



Mittarmstödet bak innehåller dubbla mugghållare.



Sportstolar med justerbart lärostöd kostar 7 200 kr extra.



**BMW**



BMW har fått till en fin känsla i plasten. Instrumenten är bra men flera testförare har svårt att komma överens med mittkonsolens knappar.



BMW är smalast av testbilarna men två sitter fint i baksätet.



Krokarna i bagageutrymmet sitter för lågt för att göra nytta.



Mugghållaren klarar också små pet-flaskor.

**ekonomi**

	Audi A4 Avant 2,0 TDI 170 Quattro	BMW 318d kombi	Mazda 6 2,2 DE Sport Kombi	Mercedes C 220 CDI Kombi	Saab 9-3X 1,9 TTID	Volvo V60 D3
Grundpris, kr	319 700	304 000	290 900	363 900	302 900	290 000
Testbilens pris, kr	445 100	382 700	296 300	430 250	327 300	414 400
Förmånsvärde kr/år	50 000	47 700	46 600	58 800	47 500	46 500
Förmånsvärde kr/mån netto vid 50 % marginalskatt	2 083	1 988	1 942	2 450	1 979	1 937
Skatt kr/år	3 685	0/2079 <sup>1</sup>	3 165	4 252	4 583	3 213
Försäkring kr/år <sup>2)</sup>	4 363	4 560	4 672	5 157	4 846	4 227
Servicekostnad t.o.m 6 000 mil, kr	8 527	0	7 993	7 230	10 366	11 766
Serviceintervall, mil	2 200 mil i genomsnitt <sup>3)</sup>	3)	2 000	3)	3 000	3 000
Garantier, år <sup>4)</sup>	2/3/12/Ja <sup>5)</sup>	2/3/12/5	3/3/12/3	2/3/30/30	2/3/10/1	2/3/12/3
Miljkostnad, kr <sup>6)</sup>	4760	41,10	45,30	50,40	46,80	43,70

1) miljöbil, skattebefriad i fem år. 2) vid 1 500 mil/år i stad typ Västerås. 3) Serviceindikator. 4) nybilsgaranti/vagnskada/rostskydd/vägassistans. 5) Audi mobilitetsgaranti gäller fram till nästa servicetillfälle. 6) vid 1 500 mil/år under tre år enligt Vi Bilägares kalkyl.



Öppningsbar bakruta är en praktisk finess i BMW.

lar på ratten med vilka det går att växla manuellt. Även på slingriga småvägar plågas man av Saabs känslighet för gaspådrag. Det gäller att styra först och ladda på med gasen sedan. Dessutom känns det lite som om man sitter ovanpå bilen och kör. Vi tog det lite lugnare bakom ratten i Saab.

**Går som tåget**

Den Audi vi fick till vårt test är utrustad med sänkt sportchassi. Det må inverka negativt på komforten men är ingen nackdel när det kommer till köregenskaperna. På slingrande smala asfaltsvägar går Audin som tåget med en lätthet och följsamhet som gör det svårt att förstå att bilen väger nästan 1,8 ton! Även Audi har en väldigt fin motor som drar kraftfullt från låga varv och dessutom går tyst. Den 6-växlade lådan har tydliga, rejäla lägen och är extremt lätthanterlig.

Det kan vi tyvärr inte säga om lådan i Volvo. Otydlig, oprecis, "som ett slappt handslag"- citerar vi ur testlagets protokoll. Inte nog med att känslan fattas, det blir faktiskt också en och annan felväxling med Volvon. Motorn morrar sportigt men karaktären är i grunden mer snäll än sportig. Vridmomentkurvan är platt och över 3 000 varv lönar det sig knappast att gå. Vägegenskaperna är utmärkta. Volvon följer vikt vägen och känns stadig i alla väder.

Köregenskaper och prestanda i all ära men de flesta vardagar består ändå av annat än acceleration och snabba undanmanövrar.

**Minst bagageutrymme**

Trots att Volvon är högre än de andra bilarna, är bagageutrymmet minst. Dessutom är lucköppningen liten och i lastutrymmet saknas kroker, fack, finesser och vettig belysning. Baksätets ryggstöd går däremot att fälla i tre sektioner och även passagerarstolens ryggstöd går att fälla fram, vilket gör det möjligt att lasta riktigt långa föremål.

BMW har näst minst bagagevolym men mer praktiskt inrett lastutrymme och öppningsbar bakruta som extra finess. Audi, Mercedes och Saab har alla hyfsat rymliga, genomtänkta och flexibla bagageutrymmen.

För den som behöver ett rejält bagageutrymme är Mazda6 överlägsen i sällskapet. Inte nog med att utrymmet är störst, baksätet är dessutom enkelt att fälla via två små handtag bekvämt placerade i bagageutrymmet. När ryggstödet fälls, glider sittdynan ned och lämnar en helt plan yta där hela 1,7 m<sup>3</sup> bagage går in! Insynsskyddet är festsatt i bakluckan så det följer med upp när luckan öppnas.

**Mazda**



Xenonstrålkastare är standard. De ger bra halvljus men riktigt dåligt helljus.

Instrumenten är svårästa men reglagen lätta att använda, även om känslan i en del knappar är i plastigaste laget. Stereo är också scvåräst.



Mazda har i grunden det bredaste baksätet och benutrymmet är generöst.

Färddatorns display är knepigt placerad längst till höger på panelen.



Bagageutrymmet är bäst i test. Lastvolymen är störst, både med och utan baksätet nedfällt. Baksätet fälls enkelt med ett reglage strax innanför luckan. Det går att fälla upp en lucka i golvet som håller bagaget på plats och insynsskyddet är fäst i bakluckan och följer automatiskt med upp när man öppnar.



**Mercedes**



Mercedes instrumentering är bra men reglagen kräver tillvänjning.

Batteriet sitter dolt i bagageutrymmet så startkablarna kopplas till särskilda nödstartspoler i motorrummet.



BiXenonljus av högsta klass är extra utrustning för 9 800 kr.



Tillsammans med Volvo är Mercedes tystast i testet.



I baksätet åker två riktigt bekvämt. Fjädringen troller effektivt bort små ojämnheter från vägen.



En enkel plastlucka döljer en radioskala av klassiskt snitt.



Bakluckan i Mercedes har kroker där man kan hänga rocken medan man lastar.

**reservdelpriser**

	Audi A4 Avant 2.0 TDI 170 Quattro	BMW 318d kombi	Mazda 6 2,2 DE Sport Kombi	Mercedes C 220 CDI Kombi	Saab 9-3X 1,9 TTID	Volvo V60 D3
Strålkastare	4 928 <sup>1)</sup>	8 970 <sup>1)</sup>	4 093 <sup>1)</sup>	8 163 <sup>1)</sup>	3 462 <sup>1)</sup>	3 800
Bakljus	1 751	1 825	2 145	2 088	3 295	1 765
Stötfångare fram	3 839	4 520	5 053	5 125	4 751	5 200
Framskärm	2 165	2 340	1 978	3 275	2 657	2 700
Bromsbelägg fram	1 205	1 675	1 286	930	880	995
Bromsskivor fram	1 845	2 320	1 908	2 008	2 452	2 040
Fälg	3 243	3 105	2 631	2 338	3 664	750
Komplett koppling	4 035	3 655	4 560	aut	3 418	3 500
Avgassystem utan kat	6 508	6 800	4 619	6 513	9 352	6 390
Katalysator med DPF	11 723	15 125	29 419	16 238	17 256	6 250
TOTALT	41 242	50 335	57 692	46 678	51 187	33 390

1) Xenon.

Volvo är överlägset billigast när det gäller priset på reservdelar. Mazda skulle ha kommit mycket bättre ut i jämförelsen om det inte vore för den extremt dyra katalysatorn. Man kan argumentera att det är en orättvis jämförelse då katalysatorn/partikelfiltret är en del som sällan går sönder.

► Baksätet är däremot sämre och fungerar egentligen bara för två. Benutrymmet är mycket generöst men baksätets ryggstöd är så kraftigt skålat att de på ytterplatserna tvingar sitta lätt vridna in mot mitten. Inte heller mittplatsen fungerar särskilt bra då korta passagerare får säkerhetsbältet över halsen på ett otäck sätt.

**Bästa baksätet**

Istället kniper Saab titeln "Bästa Baksätet" tack vare hyfsat benutrymme, rejält stoppad dyna och gott om plats för huvud och axlar. Även Mercedes fungerar för tre under kortare turer medan i Audi, BMW och Volvo bör inte baksätesspassagerarna vara fler än två för att trivas. I BMW är det den inre bredden som inte räcker till medan Volvo har snålt med benutrymme och de insvängda sidorutorna gör att det blir ont om plats för huvudet för passagerarna på ytterplatserna. Audi ger bättre plats för benen men känns trång i sidled och det är trångt för huvudet för passagerare av medellängd och däröver.

Majoriteten av dessa bilar kommer under sina första år att rulla som tjänstebilar. För dess förare kommer det att bli en hel del långa tjänsteresor genom Sverige med många timmar bakom ratten. Då ställs det höga krav på förarmiljö och komfort.

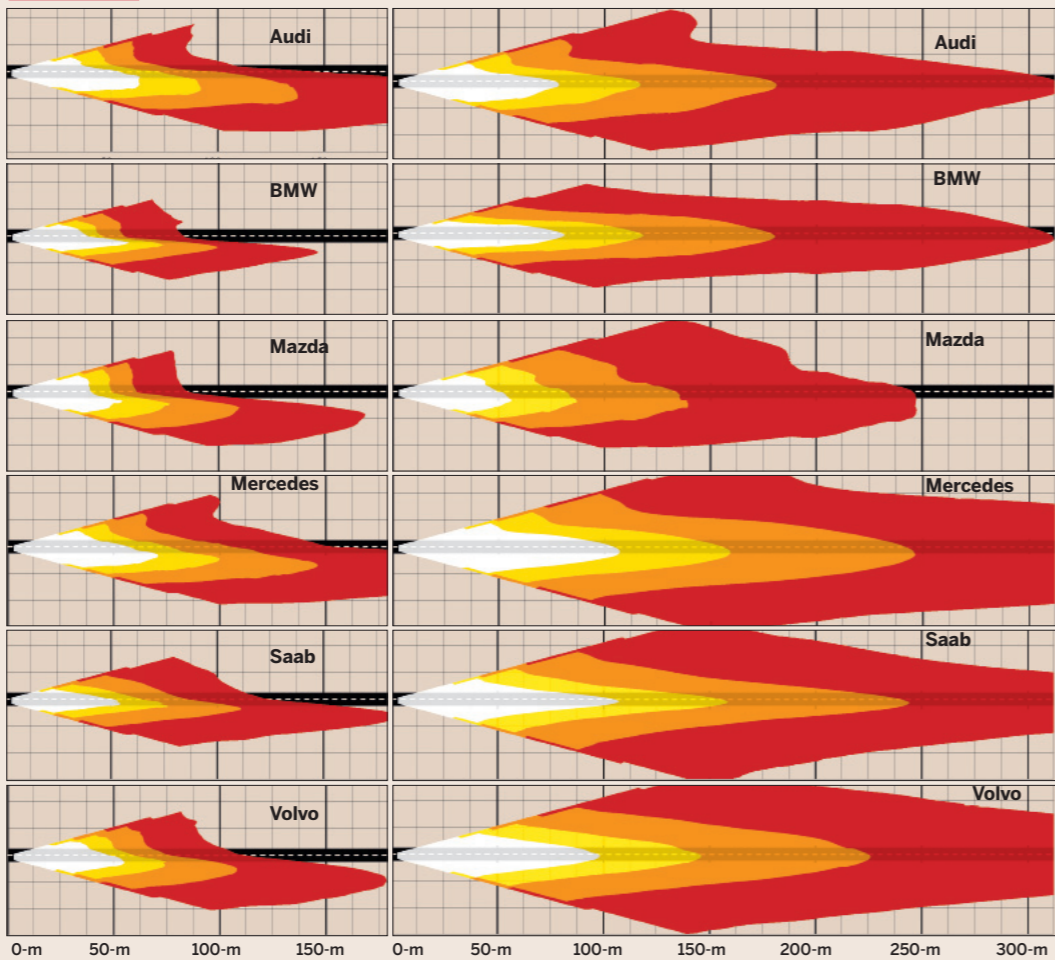
Mercedes platta framstolar bevisar verkligen sitt värde på långresan. Kroppen känns fräsch även efter en heldag bakom ratten. Såväl korta som långa sitter bra i Mercedes, fjädringskomforten är hög och bullernivån låg. Instrumenten är tydliga men Mercedes envisas med sitt udda arrangemang för spakarna runt ratten. Måhända är det smidigt när man väl lärt sig men innan dess kommer många att försöka blinka med farthållaren och förgäves treva efter reglaget för vindrutetorkarna på höger sida om ratten.

**Nästan lika skön**

Volvo är lika tyst och har nästan lika skön fjädring som Mercedes men kortare förare har svårare att hitta en bra körställning, trots allsköns inställningsmöjligheter. När föraren åkt fram tillräckligt långt med stolen för att nå ned med kopplingen, har hon ratten i magen och måste vinkla högerarmen obekvämt bakåt för att lägga i tvåan, fyran och sexans växel. Instrumenten är tydliga och de flesta reglagen fungerar bra men vi gillar inte ansamlingen av små knappar på mittkonsolen.

Saab är känslig för grov asfalt men är i övrigt komfortabel på långfärd. I högre farter märks inte ►

**ljustest**



	Audi A4	BMW 318	Mazda 6	MB C220	Saab 9-3X	Volvo V60
<b>Betyg</b>	5	4	4	5	4	5
Längd, 3 lux, m	119	83	81	120	106	98
Bredd, 3 lux, m	25	21	25	25	24	25
Bländrisk	Hög	Accept.	hög	hög	hög	hög

	Audi A4	BMW 318	Mazda 6	MB C220	Saab 9-3X	Volvo V60
<b>Betyg</b>	2	2	1	5	4	4
Längd, 3 lux, m	181	180	139	246	244	226
Bredd, 3 lux 150 m	16	15	0	44	28	28

**Belysnings-skala**  >15 lux  7 lux  3 lux  1 lux

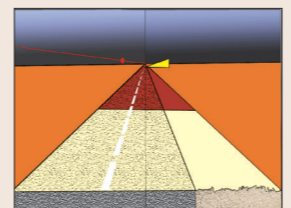
Angivna räckvidder för hel- och halvljus baseras på 3 lux, den belysningsstyrka som krävs för att med säkerhet upptäcka objekt på vägen.

**Omdöme:** Det totalt sett bästa ljuset har Mercedes som får högsta betyg på både hel- och halvljus. Volvo tar en hedrande andra plats, Saab tar tredjeplatsen med mycket bra resultat, därefter placerar sig Audi och BMW, båda med överbetyg på halvljuset men bara godkänt heljus. Sist hamnar Mazda som också har bra halvljus men inte godkänt heljus.

**ViB betyg**

- 5 = utmärkt
- 4 = mycket bra
- 3 = bra
- 2 = godkänt
- 1 = underkänt

**Bländningspunkt Asymmetrisektor**



Orange: Sido-område, Rött: Fjärr-område, Grönt: När-område

Mätområden halvljus: Skissen visar de olika sektorer där mätningarna görs. Fjärrområdet och asymmetrisektorn utgör de mest kritiska synfälten vid mörkerkörning. Starkt ljus här, liksom i sidoområdena, har hög prioritet. Stark belysning av närområdet kan däremot blända föraren. Vid bländningspunkten mäts styrkan på obehagsbländingen för mötande.

Se flera ljustester på [www.vibilagare.se](http://www.vibilagare.se)

**kupébuller, dB(A)**

	Audi A4 Avant 2,0 TDI 170 Quattro Fin/grov asfalt	BMW 318d kombi	Mazda 6 2,2 DE Sport Kombi	Mercedes C 220 CDI Kombi	Saab 9-3X 1,9 TTID	Volvo V60 D3
50 km/tim	62/63	60/65	62/67	60/65	60/66	58/64
70 km/tim	63/67	63/67	64/69	61/67	63/69	60/66
90 km/tim	66/69	66/70	66/71	63/69	65/72	63/69
110 km/tim	68/72	67/72	69/73	67/71	67/73	66/71

Testbilarna rullade på dubbfria vinterdäck som vi erfarenhetsmässigt vet är lite tystare än sommardäck, speciellt på grov asfalt. Man kan förvänta sig att de två bilar som påverkas mest av väglagets beskaffenhet, Mazda och Saab, kommer att bli än bullrigare med sommardäck. Ljudmätaren bekräftade i övrigt vad våra öron redan sagt oss – tystast åker man i Volvo och Mercedes.

**Saab**



Saab har, liksom de övriga deltagarna i testet, strålkastar rengöring i form av högtrycksspoling.



Förarmiljön tillhör fortfarande marknadens bästa. Tydligt och enkelt har varit ledstjärnan.

Här spårar vi flyg-DNA.



Mugghållaren är i sig ett litet tekniskt underverk.



Tändningsnyckel på golvet är ytterligare ett sätt att sticka ut.



Bagageutrymmet är inte störst men lättanvänt och golvet kan fällas upp så det håller mindre väskor och kassar på plats.

**krocktest**

Audi, Mazda och Mercedes är krocktestade enligt Euro-NCAPs nyaste reglemente. BMW testades år 2005 och Saab redan 2002. Detta är fem säkra bilar men Audi har ett litet övertag. A4 får högst poäng för skyddet av både barn och vuxna. Dessutom har Audi det bästa pisksnärtskyddet av de tre som testats enligt trafikförsäkringsorganisationens senaste provupplägg. **Volvo V60** har ännu inte krockats av Euro-NCAP.

	Audi A4 Avant 2,0 TDI 170 Quattro	BMW 318d kombi	Mazda 6 2,2 DE Sport Kombi	Mercedes C 220 CDI Kombi	Saab 9-3X 1,9 TTID
<b>TOTALBETYG</b>	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
Vuxenskydd	93 %	35 poäng	77 %	82 %	33 poäng
Poäng frontprov (max 16)	-	16	-	-	13
Poäng sidokrock (max 18)	-	15	-	-	16
Poäng bältespåminnare (max 3)	-	2	-	-	2
Barnsäkerhet	84 %	★★★★	81 %	70 %	-
Fotgängarskydd	39 %	★	49 %	30 %	★
Säkerhetssystem	71 %	-	71 %	86 %	-
Pisksnärtskydd	Bra	-	Tveksamt	Tveksamt	-

FOTNOT: Procentsatserna visar hur nära idealresultatet, 100 procent, som bilarna kom i Euro NCAP-testets olika delmoment.

De fullständiga krockresultaten hittar du på [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)



Saabs baksäte är det enda i testet där tre vuxna får plats. Benutrymmet är dock något begränsat.





