



**ALLT OM
BILEN**

**VÄRDEMINSKNING
BILARNA
SOM TAPPAR
MINST I
VÄRDE**

Teknikens Värld

**Alla
fakta!**



**NYA VOLVO V60
CROSS COUNTRY**

**NYA TEST
MERCEDES**

G-KLASS KOMBI

...möter BMW 3-serie,
Audi A4, Volvo V60
och Citroën C5



Dessutom!

- MERCEDES B-KLASS
- SEAT LEON X-PERIENCE •
- MERCEDES VITO •
- BEGTEST: TOYOTA LAND CRUISER •
- EL MANS

DUELLEN



**Nya Mini One och
Toyota Aygo** Vem trivs bäst med bara tre cylindrar?

PROVKÖRD



Nya Skoda Fabia
Kostymen är tajtare men svansföringen högre.
Kan Skoda Fabia både vara bättre och mindre?

TIDSAM 0486-25
Pris 69 kr
Norge 85 nkr
Finland €8,50
2.5
7-388048-606907

TEST

Audi A4 2,0 TDI 190 quattro Avant ◊ BMW 320d xDrive Touring ◊ Citroën C5 HDI 200 Crosstourer ◊ Mercedes

Fantastiskt femmät



Tyskarnas grepp kring mellanklassen är hårt och frågan är om det blir ännu hårdare när **nya Mercedes C-klass kombi** gör entré? Många frågor kräver svar – inte minst frågan om hur det ser ut i de brända skogarna norr om Sala.

TEXT: LINUS PRÖJTZ OCH TEKNIKENS VÄRLDS TESTLAG ◊ FOTO: PATRIK LINDGREN

Mercedes (?)



Mellanklassen. Ett lika stenhårt som intressant fördomssegment med en otrolig mängd starka aktörer. Förvisso hamnar klassen ibland i skymundan då den helt enkelt inte är lika extrovert (och därmed intressant?) som exempelvis suv-segmentet, men en sak är säker: få eller ingen annan biltyp är så välkonstruerad och genomarbetad som just mellanklassen. Och ingen nation är starkare än Tyskland i klassen.

Senaste tillskottet är Mercedes C-klass kombi, och det har redan visat sig att modellen kommer att bjuda på tufft motstånd. En ny klassledare manne?

Vid första testet av C-klass 4-dörrars sedan i nummer 10/2014 fick C 220 BlueTEC förvisso

stryk av BMW 3-serie, men hur blir det nu? En sak är i alla fall säker, det blir hårdare än på mycket länge.

ÖVRIGA TRE konkurrenter är förvisso inte nya som modeller, men det finns ett nyhetsvärde i dem i alla fall. Citroën C5 har inte åldern på sin sida, men med aggressiv prissättning och Crosstourer-paketet inklusive 200-hästars dieselmotor så är den ett välutrustat hot. Även Audi A4 är till åren kommen, men hur står den sig med nytrimmade fyrcylindriga dieselmotorn på 190 hästar och S tronic-växellåda? Sist men inte minst så gör Volvo V60 D4 debut i testlaget med åttaväxlad automatlåda.

Som ni förstår är det fem kompetenta vagnar som ska göra upp om segern. De skjuter in sig på marknaden från delvis olika håll, men alla ska tränga sig ut genom samma försäljningsdörr. Vilken är roligast att köra? Vilken innebär bästa köpet och smartaste ägandet?



► Nya C-klass kombi är större, rymligare och snålare. Räcker det för att ta testsegern?

En **andra** åsikt:



JONAS BORGLUND OM MERCEDES C-KLASS KOMBI

Med den här justerbara luftfjädringen är nya C-klass i en klass för sig. Mer körglad än BMW vilket man inte skulle kunna tro. Eller är det bara gubben i mig som gör C-klass så attraktiv? Hela bilen tilltalar, inte bara mig, utan större delen av testlaget.

VI BÖRJAR med att djupdyka ner i Mercedes sifferträsk, för nya Mercedes C-klass kombi har vuxit jämfört med föregångaren. Axelavståndet +80 millimeter, vilket nu är 284 centimeter. Med andra ord lika långt som för nya C-klass sedan. Totallängden är 470 cm, vilket är 9,6 cm längre än föregångaren och exakt 1,6 cm längre än nya sedanversionen. Bredden är +4 cm, totalt 181 cm vilket är samma som för sedanen. Bara så att ni vet och får en känsla för hur stor den här bilen egentligen är. Lite generaliserande kan vi sammanfatta det med att den är lagom stor för den lilla familjen. Varken mer eller mindre.

Köregenskaper

Teststräckan är en blandning av förortstrafik, motorväg, riksvägar samt landsvägar och grusvägar. Det mesta man kan drabbas/njuta av med andra ord inom vårt svenska vägnät.

Våra fem testbilar skiljer sig åt rejält och vi börjar med nykomlingen Mercedes. Under testkörningen tillsammans med konkurrenterna körde vi en bil utrustad med luftfjädring som styrs via det så kallade Agility Select-systemet.

Enkelt uttryckt så har man fem olika valmöjligheter, varav fyra är förutbestämda av Mercedes och det femte får man som förare specificera själv. Förutom luftfjädringen så styrs även styrningens inställning, motor samt växellåda och ventilationssystem. Via den lilla aluminiumknappen till vänster om musplattan på kardantunneln så väljer man Eco, Comfort, Sport, Sport+ eller Individual och det framgår med all önskvärd tydlighet att förändringar i systemet märks i förändrade köregenskaper.

VID TEST av sedanversionen i våras var testbilen utrustad ungefär som vår kombi, vilket även innebar/innebär punkteringsäkra »



► Mercedes imponerar med låg ljudnivå och hög kvalitetskänsla. Stolen är något platt.



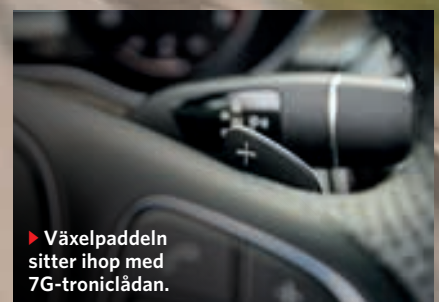
► C-klass kombi kan fås med både elektrisk dragkrok och nivåreglering.



► Med luftfjädring blir C-klassen en njutning att köra och åka i.



► C 220 är näst snålast i testet, på papperet i alla fall...



► Växelpaddeln sitter ihop med 7G-troniclådan.



► Den nu gamla A4:an har halkat efter på teknik- och designfronten.



► Rejåla lastöglor som vid en detaljstudie är som små vackra konstverk.



► 190-hästarsdieseln med 7-växlad S tronic är inte lika slipad och snål som övriga.



► A4 Avant är nästan på pricken lika rymlig baktill som C-klass och 3-serie.



däck. I våra fick modellen lite kritik för att vara för hårt satt chassimässigt även i komfortläget, men det är inget som testlaget lägger märke till nu. Snarare tvärtom, Mercedes C 220 BlueTEC går klockrent på vägen. På alla vägarna ska tilläggas. Stötkomforten är synnerligen god och Airmatic-systemet fungerar så bra att vi kan kosta på oss de sportigare inställningarna utan att komforten blir lidande.

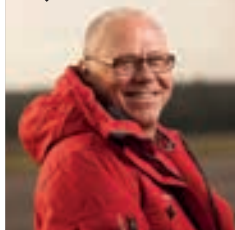
Allra bäst blir bilen när vi "specar" den själva i det individuella läget och väljer sportstyrning, sport+-chassi samt komfortläge på motor och drivlina. Då blir styrningen skarpare, stötdämpning och fjädring fastare utan att för den delen göra bilen stötig. Samtidigt tuffar motor och växellåda vidare på lägre varvtal.

Bristen med att välja exempelvis Sport+ är att växellådan kommer att ligga på lägre växel och högre varvtal samt vara mer på hugget att växla ner. Med en vridstark turbodiesel som i C 220 BlueTEC ser vi ingen anledning till att

välja det, om en snabb nedväxling behövs går det enkelt att fixa med paddlarna på ratten. Den något snabbare gasresponsen är inget vi står och faller med.

Känslan att ha Mercedes C 220 i handen, att kunna utläsa allt som vägen förmedlar genom styrningen och chassits reaktioner – den är ständigt närvarande. Det är inspirerande och det gör körningen rolig på ett sätt som vi inte hade förväntat oss. Och, återigen, utan att komforten blir lidande.

En andra åsikt:



RUBEN BÖRJESSON OM AUDI A4

Vorsprung durch Technik hör ihop med Audis varumärke. Nu börjar A4 bli gammal, den lanserades 2008, och nu är man inte längre längst fram när det gäller säkerhet. Autobroms, som kommer på fler och fler bilar, har Audi som tillval och systemet ser bara andra bilar. Både Volvo och Mercedes ligger före. Deras system ser även motorcyklar, mopeder, cyklister och fotgängare. Så i det här fallet är det "Föräldrad Teknik".



► Audi A4 (B8) har funnits sedan 2008 och en ny modell lanseras 2015.

inte lika planterad på vägen, den känns inte fullt lika riktningstabilt och gången är inte lika platt. Plötsligt känns Mercedes C-klass aningen svajig och styrningen är inte lika exakt och förtroendeingivande. Med andra ord är det luftfjädringen med 18-tumshjul som vi rekommenderar, något som skjuter upp priset en hel del.

BMW 320D xDrive är precis som tidigare en synnerligen trevlig bekantskap på alla typer av vägar och vi likställer prestationen med den vi finner i Mercedes C 220 BlueTEC. Förvisso går det att ställa om vår testade BMW med likvärdiga inställningar som i vår Airmatic-utrustade Mercedes, men skillnaderna mellan de olika inställningarna blir inte alls lika tydliga. Vilket vi inte heller hade förväntat oss från det konventionella chassit med stål-fjädring – det finns inte samma flexibilitet inbyggd i stål som det finns i ett luftsystem. Men BMW har lyckats kombinera sport och

Stötkomforten i Audi A4 är inte så bra som den borde vara då även mindre ojämnheter skickas vidare in i kupén.

komfort på ett grymt trevligt sätt och testlaget slår fast att dessa två tillsammans blir måttstocken för de andra tre.

Tredje tysken i gänget, en Audi A4 2,0 TDI 190 Avant quattro är utrustad med Sports Edition och Sports Edition Plus vilket bland annat inkluderar sportchassi – det blir inte

lika bra. Den både korta och enkla förklaringen är att chassit i denna konfiguration inte blir lika följsamt, det lyckas inte kombinera sport och komfort på samma fina sätt som BMW och Mercedes. Den sportiga känslan blir aningen lidande då gången är något hårdare, och därigenom förloras något av den fina följsamheten från 3-serien och C-klass.

Samma hårda sättning ställer till det komfortmässigt då även mindre ojämnheter förmedlas vidare in i kupén och vi kan sammanfatta Audi A4 som ett klart steg efter sina tyska konkurrenter.

VOLVO V60 lockar med friskt väguppträdande och bra komfort. Nog så? Nja, inte riktigt. Det märks att man blivit bättre på att bygga chassi på Hisingen, men man har en bit kvar innan man på allvar når samma nivå som tyskarna. Generaliserande? Ingalunda, låt mig spjälka upp det hela. Styrningen är inte lika skarp och kommunikativ som hos BMW »



► Fjärde generationen 3-serie (F30) är ny sedan 2012 och tros få ett ansiktslyft 2015.

En **andra** åsikt:



MARKUS ANDERSSON OM BMW 3-SERIE

Vilken trevlig körmaskin! Den är snål, även med automaten och fyrhjulsdrift. Styrningen ger kvick respons vilket upplevs som mer sportigt. Kupén känns större än vad den är. Priset går i taket när man börjar kryssa i alla utrustningspaket. Ett bra val för den lilla familjen.



► BMW:s strama förarmiljö är logisk att använda. Den åtta-växlade automaten är bra.



och Mercedes. Lekfullheten i vardagstris-
tessen blir inte lika stor, men väggrepp och
riktningsstabilitet är helt i klass med de bästa
i testet. Som transportmedel får den därmed
högt betyg. Som njutningsmedel tappar den
något mot Mercedes och BMW.

Citroën C5 HDI 200 Crosstourer är det
franska märkets svar på trenden à la XC70,
Passat Alltrack och Audi Allroad – fast utan
fyrhjulsdriften. Bilen har 15 millimeter högre
markfrigång (upp till 70 km/h) än en nor-
mal C5 samt några andra detaljskillnader,
men någon större nyhet är det egentligen inte.
Snarare ett tappert försök att hålla intres-
set uppe för C5-modellen som, likt nuvarande
Audi A4, introducerades redan 2008.

Men åldern spelar ingen roll, Citroën C5
har alltid gått riktigt skönt på vägen, allra bäst
på långa sträckor. Vilsam och behaglig. Men,
sedd i ljuset av konkurrenternas prestatio-
ner, så har den aldrig varit särdeles rolig att
köra. Styrkänslan är mer frånvarande än när-
varande och det mesta av kommunikation
mellan bil och förare har trollats bort. Därför
blir den inte lika inspirerande att köra och då
både BMW och Mercedes lyckas kombinera
sport och komfort på ett mycket bra sätt så
är Citroëns fördel när det gäller komfort näst
intill bortblåst. Det går att välja ett sportläge
till den gashydrauliska fjädringen Hydractive
III+, men skillnaden räcker inte till.

Älgtestet

Här borde allt ha flutit klockrent, men så blev
det inte. Citroën C5 klarade bara 69 km/h
genom att vara för mjuk. Den komfortmäs-
siga chassiinställningen gör att bilen rör sig
för mycket genom undanmanövern och anti-
sladdsystemet klarar inte av att hålla bilen
inom banan. Men det är ändå långt ifrån
största problemet.

BMW och Mercedes lyckas kombinera sport och komfort på ett mycket bra sätt.

När vi väger Mercedes C 220 BlueTEC så
konstaterar vi att tjänstevikten är felangiven.
Inget ovanligt i sig, det brukar hända med de
flesta testbilar. Men i det här fallet visar vägen
245 kg mer än vad Mercedes angivit som
tjänstevikt till Transportstyrelsen. I verklig-
heten väger bilen 1 860 kg medan det står 1 615
kg i registreringsbeviset.

Då vi alltid utgår från Transportstyrelsens
viktuppgifter, så lastar vi upp till den angivna
maxlasten som är 575 kg.

Det som händer är väntat, bilen sladdar ur
banan redan vid 69 km/h. När vi lastar ur 245
kg och kör om testet så klarar bilen 73 km/h,
ett klart godkänt resultat. Men då ska ni veta
att all last är ur bilen, det enda som viktmäs-
sigt ryms är de fyra passagerarna.

AUDI OCH BMW klarar testet bäst med sina 74
km/h och balanserade uppträdanden. Volvo
V60 är snäppet sämre med 73 km/h då under-
styrningen växer i den svenska bilen. Dock är
det aldrig tal om några sladdtendenser vilket
är synnerligen positivt.

Motor och växellåda

Enda bilen som inte har några egentliga
nyheter att komma med i testet är BMW »



► Tredelat baksäte kan
underlätta enormt på lång-
resa med långa föremål.



► Med ryggarna uppfällda är
BMW-utrymmet kort.

FAKTA: Baksätesrapport

AUDI

Bra utrymme för fötterna under stolen framför,
vilket ger bättre benutrymme och dynan ger
mer stöd åt låren. Plan dyna, platt och upprätt
vinkel på ryggstödet. Rejåla fönsterytor.

BMW

Hyfsat utrymme för fötterna under stolen
framför, kort dyna och fast/hård stoppning.
Medel sittkomfort, medel ryggstödsvinkel.
Litet insteg/utsteg, lätt att skita ner sig på
tröskeln.

CITROËN

Skön dyna som bygger upp en del i framkant,
bra utrymme för fötterna under stolen framför.

Medel ryggstödsvinkel, aningen låg takhöjd
med glastak.

MERCEDES

Kort dyna, får inte in benen under sätet framför.
Bra ryggstödsvinkel, relativt hård dyna och
ryggstöd. Två kan sitta okej, men inte tre då
benen inte riktigt får plats. Stora fönsterytor,
sköna armstöd.

VOLVO

Kortast benutrymme, svårt med utrymme för
fötterna under stolen framför. Kort dyna, dåligt
med stöd för främre delen av låren. Skönt rygg-
stöd, känns mest arbetat av alla i testet. Aningen
mindre glasytor, stora nackstöd skymmer sikten.

320d xDrive – den får sin nya diesel till nästa år. Men den nuvarande har tidigare visat sig vara klassledande så nog står 3-serien rustad alltid, inte minst då vi kör den kombinerad med åttaväxlad automatlåda. Och det är en synnerligen smart anrättning vi serveras, något som tjänstebilsåkarna redan hunnit upptäcka flera gånger om. Näst intill helt vibrationsfri med följsam men ändå reptilsnabb kraftutveckling. Snabba växlingar utan ryck och en förmåga att alltid ligga rätt i varvtal utan att bli plågsamt stressande. Det är kort och gott en mycket väl fungerande helhet, som dessutom är snålast i gänget. Men den är inte snabbast.

Den skalpen tar Volvo V60 D4 med den nya fyrcylindriga tvålitersmotorn från VEA-familjen. Kombinerad med en åttaväxlad automatlåda blir den en mycket intressant upplevelse.

Som referens har vi även kört en V60 D4 AWD, i vilken Volvo fortfarande monterar den gamla femcylindriga motorn. Och skillnaderna mellan gamla D4 och nya kunde inte vara större. Där den femcylindriga motorn går rätt och högljutt, där märks knappt den nya D4-motorn.

MEN KRAFTUTTAGET i nya motorn är det inget fel på och kraftutvecklingen följer gängse norm från Tyskland. Följsamt och kraftfullt med direkta reaktioner utan att ge ryckig gång. I mellanregistret är nya D4-motorn en njutning och här märks en tydlig nerv. Inte så mycket i hur motorn arbetar utan mer i resultatet av arbetet. Återigen, kombinationen av följsam kraftutveckling och kraftutvecklingen i sig gör D4-motorn till Volvos bästa diesel någonsin. Kombinationen med den åttaväxlade automatlådan är mycket bra i de allra



Citroën C5:s interiör borde fått en översyn för länge sedan – små knappar och en myriad av detsamma i ratten har vi klagat på förut, liksom bitvis svåravläst instrumentering.

flesta lägen. Vid kökörning så rycker det bitvis hårt vid växling, men erfarenheten från andra körningar med samma motor/växellåda har inte visat på samma beteende. Så vi åker till Upplands Motor där pressbilsansvarige Jonas Andersson läser av felkoder från automatlådan, rättar till dessa och sedan kör vi igen. Och då är all ryckighet borta och förhoppningsvis är ärendet därmed avslutat.

Mercedes är duktiga på dieselmotorer och automatlådor, och kombinationen i testbilen presterar på hög nivå. Samma fina kraftutveckling och följsamhet som i Volvos D4, fast det märks att den inte riktigt har samma kick i steget vilket även understryks av våra accelerationstester. Bränsletestet Sverigecykeln gick inte att genomföra med alla bilarna så i stället körde vi kolonnkörning ute på väg.

Bil	Förbrukning	Skillnad sedd över 2 000 mil
BMW	0,61 l/mil	± 0 liter
Volvo	0,66 l/mil	+100 liter
Mercedes	0,67 l/mil	+120 liter
Audi	0,71 l/mil	+200 liter
Citroën	0,73 l/mil	+240 liter

Ljudnivån i Mercedes C 220 BlueTEC är fördömligt låg, återigen på samma nivå som BMW och Volvo. Vi kan säga det redan nu att dessa tre håller sig i en nivå för sig själva, framför allt genom att lägstanivån prestationsmässigt är riktigt hög.

AUDI A4 har sedan ett tag tillbaka fått en ny trimningsgrad på den fyrcylindriga 2,0 TDI-motorn som nu ger 190 hästkrafter och 400 Nm i sitt starkaste utförande. Vi kör den tillsammans med dubbelkopplingslådan S tronic och quattro, en anrättning som fungerar »



► Knappysteri både på ratt och mittkonsol. Fast rattnav kräver tillvänjning.



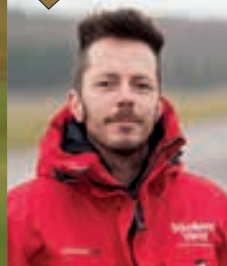
► Manuell nivåreglering med elst knapp i C5:s lastutrymme.



► Med sportläget aktiverat går C5 nästan som en vanlig bil.



En **andra** åsikt:



PATRIK LINDGREN OM CITROËN C5 KOMBI

Citroën C5 sticker ut med sitt franska manér. Den är komfortabel som få med sköna stolar och jag har det mesta inom räckhåll i kommandocentralen i det fasta rattnavet. Dock gungar den lite väl mycket i min smak, men det kan sportläget råda bot på. Med det helt plana golvet i lastutrymme lastar den bra, vilket gör en resa till ett större köpcentrum en lönehelg mycket enklare.



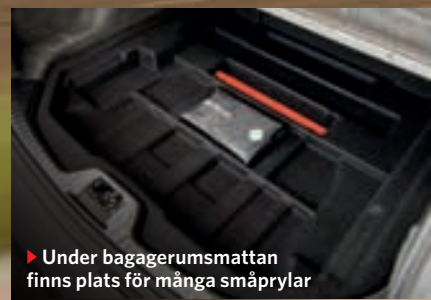
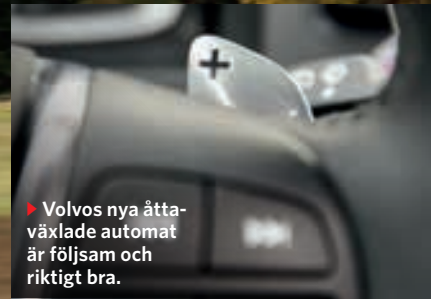
► Många förare sitter för högt i Volvo-stolarna. Men man sitter i alla fall bekvämt.



► V60 är en av de trängsta bilarna i testet men också en av de bekvämaste.



► Volvos nya åtta-växlade automat är följsam och riktigt bra.



► Under bagagerumsmattan finns plats för många småprylar

bra. Men inte fullt lika bra som topptrion. Respons från låga varvtal är inte lika bra och bränsleeffektiviteten är något sämre – utan att bilen ger något positivt i utbyte. När vi betraktar fabrikens effektangivelser och jämför med den svagare versionen av samma motor så får vi svart på vitt om ett smalare effektregister. Visst, med den sjuväxlade dubbelkopplingslådan finns möjlighet att alltid ligga på rätt växel. Men det kan ju konkurrenterna också. Och de upplevs som mer följsamma. En annan lätt kritik som inkom från testlaget rör bilens något sega reaktion vid start från stillastående.

Citroën C5 HDI 200 har en ny 2,2 liter stor (2 179 cm³) fyrcylindrig diesel med 200 hästkrafter och sexväxlade automatlåda. Effektmässigt är den starkast i gänget, är den även starkast i uppträdande på vägen? Nej, det är den inte. Förvisso är den helt i klass med de flesta andra när det kommer till accelerationsprestanda, men det finns en inbyggd seghet när motorn inte får gå fullt. Och handen på hjärtat, hur ofta kör du för fulla muggar?

En andra åsikt:



KALLE GRUNDEL OM VOLVO V60

I den här bilen känner man hur Volvo kvalitetsmässigt närmar sig de tysktillverkade bilarna. Den nya dieselfyran går fantastiskt fint och med den här automatlådan så är det en ren fröjd att köra både manuellt och automat. Chassit är härligt styvt utan att tulla på komforten. Snygg inredning med sköna stolar som tyvärr inte går att sänka tillräckligt mycket för att jag ska kunna hitta en perfekt körställning.

Gången är aningen råare än BMW/Mercedes/Volvo och bränsleförbrukningen är högst i gänget.

Komfort och användarvänlighet

Hittills har testet bjudit på en hel del svängningar hit och dit, men mycket av det avtar när vi börjar jämföra nivåerna av komfort. BMW, Citroën, Mercedes och Volvo lyckas alla leverera en nivå som är hög och som samtidigt gör det omöjligt att separera dem ifrån varandra. Mercedes är sällsamt tyst, har mycket bra stöt komfort men stolen anses av vissa i testlaget vara för platt och ger i vissa fall träsmak. Citroën har lite mer ljud, men är i övrigt riktigt bra. BMW har en något fastare gång, men körställning och ljudnivå är riktigt bra. Volvo V60 är behaglig och bjuder på testets bästa stolar, men dessa elinställbara stolar går inte att justera tillräckligt lågt vilket drabbar körställningen för vissa. Alla fyra är likvärdigt



► Volvo V60 har fått ett nytt liv med de nya VEA-motorerna och nya automatlådan.

Kombinationen av följsam kraftutveckling och kraftutvecklingen i sig gör D4-motorn till Volvos bästa diesel någonsin.

komfortabla när vi slår ut ett snitt, även om de skiljer sig åt en aning i detalj.

Audi A4 tappar ett snäpp mot dessa fyra. Den är fortfarande komfortabel, men stötkomforten är inte så bra som den borde vara då även mindre ojämnheter skickas vidare in i kupén. Det är störande och det räcker för att dra ner betyget ett snäpp. Det, tillsammans med ett mer framträdande motorljud än i testets tystaste bilar.

När det gäller användarvänlighet och förarmiljö så är Audi, BMW, Mercedes och Volvo ungefär på par med varandra – det handlar mer om tycke och smak för att skilja dem

åt. Volvo har sina små knappar på mittkonsolen som är negativt, men de används sällan. Mercedes menysystem på centrumskärmen kan ibland kräva lite för mycket av förarens uppmärksamhet när vederbörande ska navigera genom funktionerna. Audi A4 har en knappmängd som inte riktigt kan klassificeras som enkelt överskådlig och BMW har bitvis lite små knappar. Ingen är perfekt, men alla är ändå riktigt bra.

Då återstår Citroën C5, vars interiör borde fått en översyn för länge sedan. Små knappar och en myriad av desamma i ratten har vi klagat på tidigare, liksom bitvis svåravläst

instrumentering. Det kan tyckas vara en vane-sak och det kan stämma till viss del. Men vår övertygelse är att Citroën kan göra ett betydligt bättre jobb, utan att för den delen skala av sitt unika formspråk.

Sammanfattning

Så nu undrar ni kanske hur det var där i skogen i Västmanland, där skogsbranden härjade i somras? Jodå, det var bränt. Mycket svedd mark. Svart. Men här och där stack det upp något frodigt grönt, kanske bara ogräs – men ändå.

Det var den största skogsbranden i modern tid som enligt utredningen orsakades av en skogsmaskin. Efter den torraste sommaren i mannaminne så brann det sanslöst i skogarna när elden väl fått fäste, men sedan vände vädret och nya katastrofer genom översvämningarna nådde oss. Det har varit ett märkligt år, en märklig sensommar och höst.

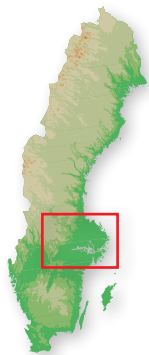
Men en sak är säker, mellanklassen är »



► Den värsta skogsbranden i modern tid i Sverige ödelade landskapet.

hårdare än någonsin och snart kommer både Ford Mondeo och Volkswagen Passat till den svenska marknaden. Ingen sitter säker, faktiskt inte ens kunden. För trots att gränserna flyttas framåt hela tiden så kräver det ett tränat öga för att hitta den bästa bilen – för dig. Och med systemfel såsom Mercedes sätt att ange tjänstevikt så blir det inte enklare att få ekvationen att gå ihop. Detta är ett magplask som Mercedes dessutom har upprepat gång på gång under det senaste decenniet, att vi testar Mercedes-bilar som väger drygt 200 kg mer än vad de ska enligt tjänsteviktuppgifterna hör dessvärre inte till ovanligheten. Väst hittills har S400 Hybrid varit (testad i nummer 10/2014) som vägde 299 kg för mycket. Resultatet av detta kan innebära såväl säkerhetsbrister som rent juridiska problem om man lastar bilen enligt uppgifterna för maxlast, men mer om detta på sidorna 52-53.

Bland annat Volvo hade samma problem för sju-åtta år sedan, men de gjorde något åt saken. Och nu väger vår testade V60 fyra kg mer än vad tjänstevikten är angiven till i



Så åkte vi: Morgonfika på Statoil i Enköping för vidare färd E18 mot Västerås. Där vek vi av in på länsväg 681 mot Skultuna och vidare upp och in i området som drabbades av den stora skogsbranden för ett par månader sedan. Vidare till Sala för en förträfflig lunch på Restaurang Stora Torget. En sväng genom Uppland, upp till Månkarbo och gamla E4:an ner till Uppsala och lite motorväg till Stockholm.



registreringsbeviset. Fyra kg! Det är ingenting, vilket bevisar att det här problemet ingalunda är något oöverstigligt hinder. Mercedes flaggar nu för att man är på väg att införa ett system som ska nå liknande resultat som Volvo, något vi ser fram emot.

Viktbekymren är beklagliga, för nya Mercedes C 220 BlueTec är en bra bil. Allra bäst är C 220 BlueTec med luftfjädring och 18-tumshjul, då är den klassledande i de praktiska grenarna i testet. Bromsprestanda är smått magiska med 36,0 meter från 100 km/h till stillastående, något som övriga testdeltagare även klarar mycket bra. BMW 320d xDrive är sämst, men även det resultatet på 37,6 meter är att klassificera som bra.

När det kommer till säkerhetsutrustning så är Mercedes i en liga för sig själv. Fler detaljer är standard än i någon annan av testbilarna och det finns fler tillval att göra. Förvisso till höga priser, men är man först med smarta innovationer så kan man ta betalt. Och man ska få betalt för bra säkerhet.

Ägandeskapet sett ur ett ekonomiskt

► C-klass kombi leder karavanen genom den brända skogen men tar inte hem testsegern.



perspektiv är mest gynnsamt för Volvo V60-ägaren. Milkostnaden ligger knappt två kronor lägre än för någon annan i testet. Samtidigt blir det tydligt att testets billigaste bil, fullutrustade Citroën C5, blir dyrast att äga. Dyrast service, högst skatt och störst bränslenota tillsammans med den procentuellt sett största värdeminskningen ger en milkostnad som ligger drygt 6 kronor högre per mil än Volvo V60. Citroën C5 har sina fördelar i form av bra komfort och stora utrymmen, men som helhet betraktad så förlorar den rejält.

Av de tre tyska så är det BMW som blir billigast per mil, i runda slängar två kronor per mil är skillnaden. Lägre bränsleförbrukning och fri service upp till 8 000 mil fäller avgörandet på den punkten och sammantaget blir BMW 320d xDrive en riktigt trevlig bekantskap. Men den räcker inte hela vägen. När alla tio bedömningspunkter är sammanräknade så står Volvo V60 D4 automat som segrare. Med den nya fyrcylindriga motorn och den åttaväxlade automatlådan så framtidssäkras modellen på ett sätt vi inte trodde var möjligt. ◉

FAKTA: Så tunga släp får testbilarna dra

Så här mycket får släpet väga med last när det dras av bilarna.

Släpets totalvikt. Finns i registreringsbeviset. Anger hur stort släp föraren får köra.

Bilmodell	Högsta tillåtna släpvagnsvikt	B-körkort	B96-körkort
Audi A4 Avant	1 700 kg	1 230 kg	1 980 kg
BMW 320 D Touring	1 600 kg	1 340 kg	2 090 kg
Citroen C5 kombi	1 890 kg	1 133 kg	1 883 kg
Mercedes Cklass Kombi	1 800 kg	1 310 kg	2 060 kg
Volvo V60	1 800 kg	1 350 kg	2 100 kg

► **Förklaring:** Vilket släp en bil får dra begränsas av två faktorer.

- 1) Vad bilen får dra. Det vill säga bilens högsta tillåtna släpvagnsvikt. Denna uppgift anger hur tungt släpet – med last – får vara.
- 2) Hur stort släpet är. Alltså släpets registrerade totalvikt. Denna uppgift anger hur tungt ett släp är om det är maxlastat. Eftersom bilens och släpets registrerade totalvikter sammantaget inte får överstiga

3 500 kg med B-körkort minskar släpets tillåtna totalvikt ju högre bilens totalvikt är. Med B96-körkort är gränsen 4 250 kg.

► **Kommentar:** De här bilarna är lämpliga dragbilar. De får dra tunga släp, men då ställs det krav på förarens körkort. För att kunna utnyttja de här bilarnas maximala släpvikt måste man ha B96 körkort, förutom Citroen C5 där det krävs E-behörighet.

Nya Mercedes C 220 BlueTEC väger 245 kg mer i verkligheten än vad som står i bilens registreringsbevis. Detta kan föranleda såväl osäkert beteende som olaglig framfart, men tack och lov är en ändring i vardande.

TEXT: LINUS PRÖJTZ • FOTO: PATRIK LINDGREN



► Mercedes felaktiga viktuppgifter resulterar i för tungt lastade bilar vilket i sin tur kan skapa livsfarliga trafiksituationer.



Mercedes väger

Det började med att vågen visade 245 kilo mer än vad tjänsteviktssuppgiften i registreringsbeviset gjorde gällande. Sedan lastades bilen enligt registreringsbeviset med 575 kilo vilket fick till följd att den hoppade och

sladdade genom älgtestet.

Enligt registreringsbeviset för vår testade Mercedes C 220 BlueTEC kombi så är tjänstevikten 1 615 kilo, men i verkligheten stannar den krönta stadsvägen i Nyköping på 1 860 kilo inklusive full tank och 70 kilo förare inräknat. Om detta hade varit en engångsföreteelse så hade vi

kanske inte reagerat, men faktum är att Mercedes har angett felaktig tjänstevikt under lång tid. Några exempel: Mercedes GLK, testad i TV 24/2008 vägde 220 kilo mer än angiven tjänstevikt. Så sent som i våras testades Mercedes S400 Hybrid i nummer 10/2014, en bil som vägde 299 kilo mer än angiven tjänstevikt.

Listan slutar dessvärre inte där, men det gör utrymmet.

FELANGIVEN TJÄNSTEVIKT har varit utbrett inom bilindustrin, men ingen har uppvisat så stora avvikelser som Mercedes. Flera tillverkare har, efter påtryckningar från Teknikens Värld, ändrat i sina rutiner. En av dem

FAKTA: Tjänstevikt, totalvikt och maxlast – vad är vad?

Vad är tjänstevikt?

Den svenska tolkningen av begreppet tjänstevikt är ett driftfärdigt fordon med alla vätskor och full tank samt en förare som väger 70 kg.

Vad är totalvikt?

Det är maxgränsen för vad fordonet

får väga totalt med passagerare och last inkluderat.

Vad är maxlast?

Enkelt uttryckt är maxlasten skillnaden mellan tjänstevikten och totalvikten. Och så många kg får du lasta bilen med.

Vad står det i lagboken?

När totalvikten överskrids blir fordonet olagligt att framföra då man anses ha överskridit maxlasten. Den överskjutande vikten räknas om till en procentsats i förhållande till maxlasten – en procentsats som sedan står som grund för bestraffningen.

Upp till 20 procents överlast innebär böter, och bötesbeloppet är 2 000 kronor. Polisen gör då en bedömning om färden kan fortsätta eller om man måste lasta av.

Om överlasten är mellan 21-30 procent blir bötesbeloppet 2 500 kronor och man måste lasta av



oroblem

är Volvo, som så sent som när V70 II introducerades hade samma problem. Då, i nummer 15/2008 skiljde det 180 kilo mellan teori och verklighet, men Volvo gjorde om i sina rutiner. Resultatet syns tydligt i testet på följande sidor, för vår testade V60 väger bara fyra kilo mer än vad den ska. Med andra ord inom felmarginalen. Och framför allt så är det

rätt. En tjänstevikt som ägaren kan förhålla sig till när han sedan lastar sin bil utifrån viktuppgifterna i registreringsbeviset. I Mercedes fall är tjänsteviktssiffrorna svårsmälta, existerar det ens en Mercedes C 220 BlueTEC kombi som väger så lite som 1 615 kilo? Vi har lämnat in en förfrågan om att få testa en sådan och återkommer i fallet. ◻

innan färden får fortsätta.

Mellan 31-40 procent överlast är bötesbeloppet 3 000 kronor. Om överlasten är över 40 procent blir bötesbeloppet 4 000 kronor.

Vid ett sådant här trafikbrott gör Transportstyrelsen en utredning om körkortet.

Vid över 40 procent överlast återkallas körkortet normalt i två månader.

Tilläggs bör också att när vi lastar testbilen upp till maxlast 575 kg så innebär det en överlast på hela 42,6 procent.

Mercedes-ägaren tror att han följer lagen men skulle bli av med körkortet om han blev stoppad av polisen.

3 FRÅGOR TILL...

Fredrik Wahrolén – PR – och kommunikationschef
Mercedes-Benz Sverige AB.

Den testade Mercedes C 220 BlueTEC kombi väger 245 kg mer i verkligheten än vad som står angivet i bilens registreringsbevis. Hur kommer det sig?

– För Mercedes-Benz bilar gäller sedan EU-inträdet att vikten i registreringsbeviset avser vikten för en grundutrustad bil, en mätmetod som är fullt accepterad av Transportstyrelsen. En anpassning är dock på gång för att i stället ange den unika bilens verkliga vikt som tjänstevikt. Detta innebär därmed att den redovisade lastvikten kommer att minska. Först ut med detta system är nya V-Klass och övriga modeller följer successivt. Att förändra en metod som denna är dock komplext och kräver en tid att genomföra.



När vi har lastat bilen full med folk på de fyra passagerarplatserna så blir det ingen lastvikt kvar, bagageutrymmet blir tomt när vi förhåller oss till bilens totalvikt. Hur ser ni på detta?

– 55 kg lastvikt återstår, eller 11 kg per person. Låt mig förtydliga enligt följande:

- Tjänstevikt: 1 615 kg
- Extrautrustning: 149 kg
- Acceptabel felmarginal tjänstevikt: 71 kg
- 4 passagerare à 75 kg: 300 kg
- Totalt: 2 135 kg
- Lastvikt: Maxvikt 2 190 kg minus vikt för den aktuella bilen med fyra passagerare 2 135 kg=55 kg

I exemplet ovan har vi utgått från vikten vi uppmätt på 1 835 kg (inklusive förare 75 kg, nästan full tank, olja och spolarvätska). Jag vill understryka att den redovisade lastvikten kommer att minska till följd av att bilens unika vikt framöver kommer att anges i registreringsbeviset.

(Teknikens Värld vägrade samma bil till 1 790 kg utan förare med full tank på den krönte stadsvägen i Nyköping, vilket blir 1 860 kg inklusive 70 kg förare som ingår i den svenska tjänstevikten. Totalvikt 2 190 minus verklig vikt 1 860 blir 330 kg till passagerare och last. När vi kör älgtestet så väger våra fyra passagerare tillsammans 330 kg, eller i snitt 82,5 kg, och då blir ingen vikt över till last).

För en konsument/bilägare så är uppgifterna i registreringsbeviset det som gäller för den specifika bilen, men vid upprepade tillfällen med just Mercedesbilar så tyder allt på att ni anger alldeles för låg tjänstevikt vid registrering i Sverige.

– Se svar på fråga 1. En anpassning har inletts för att i stället ange den unika bilens vikt. Sammanfattningsvis finns det två saker som är viktiga att framhålla:

- En anpassning är på gång för att ange bilens unika vikt som tjänstevikt i registreringsbeviset.
- Testbilen är mycket rikligt utrustad och väger betydligt mer än majoriteten av de C-Klass som säljs.

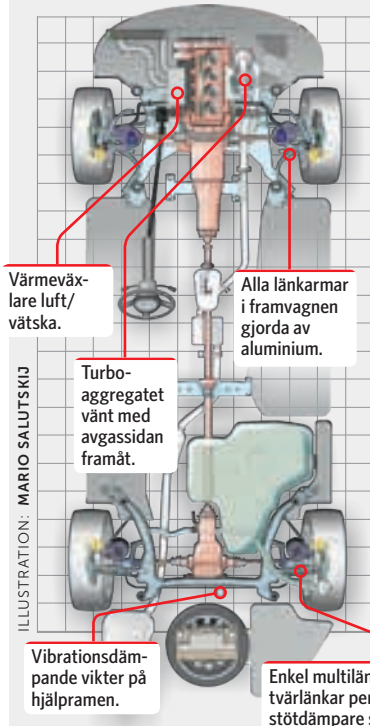
TEKNISKA DATA

Audi A4 Avant quattro S-tronic Sports Edition Plus

Pris: 373 300 kr. **Övriga versioner:** 2.0 TDI 150hk 327 000 kr, 3.0 TDI 245 hk S-tronic 456 200 kr.



47% Viktfördelning 53%



Värmeväxlare luft/vätska.

Alla länkar i framvagnen gjorda av aluminium.

Turboaggregat vänt med avgassidan framåt.

ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKID

Vibrationsdämpande vikter på hjälpramen.

Enkel multilänk med tre tvärlänkar per sida. Fjäder och stötdämpare separerade.

Motor: Drivmedel: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag: 81,0/95,5 mm. Cylindervolym: 1968 cm³. Max effekt: 190 hk (140 kW) vid 3 800 r/min. Max vridmoment: 400 Nm mellan 1 750-3 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 7-växlad dubbelkopplingslåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 1 740 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak: Multilänkaxel med 1 långsgående länkmoch 2 tvärställda länkar.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,2 rattvarv. Vändcirkel 11,5 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 225/55 R16.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	13 400	Luftkonditionering	○
Antisladdsystem	●	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	1 600	Läderklädsel	21 800
Aut. parkeringshjälp	○	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/7	Metalliclack	8 900
Backkamera	*15 000	Nyckellöst system	13 000
Backstartsassistans	●	Navigation	21 100
Bluetooth	●	Parkerings- Bak sensor	●
Dragkrok/nivåreglering	7 100/●	sensor Bak och fram	*15 000
Däcktrycksensor	●	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elbaklucka	6 000	Regnsensor	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Ratt, uppvärmd	○
Elmanövrerade stolar	7 900	Reservhjul	Rep.sats
Elvärm baksäte	2 600	Ställbar ratt längs/höjddled	●/●
Farthållare/adaptiv	●/12 400	Taklucka/panoramatak	○/16 400
Genomlastningslucka	2 400	WiFi uppkopplingsbar	7 300
Head-up display	○	Xenon/aktiva	●/4 300
Höj/sänkbar passagerarstol	●	LED	○

Utrustningspaket Optikpaket 6 400 kr, Teknikpaket 9 900 kr, S-line Sportpaket 37 400 kr.

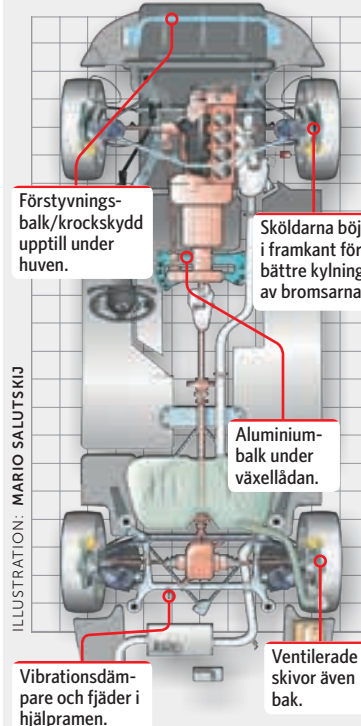
Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** Förnyas vid varje service utförd enligt serviceplan.

BMW 320d xDrive Touring Sport line Steptronic

Pris: 391 000 kr. **Övriga versioner:** 318d xDrive Touring 336 900 kr, 330d xDrive Touring 462 900 kr, 335d xDrive Touring 490 900 kr.



46% Viktfördelning 54%



Förstyvningsbalk/krockskydd upptill under huven.

Sköldarna böjda i framkant för bättre kylning av bromsarna.

Aluminiumbalk under växellådan.

ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKID

Vibrationsdämpare och fjäder i hjälpramen.

Ventilerade skivor även bak.

Motor: Drivmedel: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag: 90,0/84,0 mm. Cylindervolym: 1 995 cm³. Max effekt: 184 hk (135 kW) vid 4 000 r/min. Max vridmoment: 380 Nm mellan 1 750-2 750 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 8-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln i u r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangellänk. Bak: Multilänkaxel med 4 tvärställda länkar per sida.

Styrning: Elmotordriven servo. 2,0 rattvarv. Vändcirkel 11,3 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/50 R17.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	14 900	Luftkonditionering	○
Antisladdsystem	●	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	1 500	Läderklädsel	17 800
Aut. parkeringshjälp	3 600	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/8	Metalliclack	8 200
Backkamera	4 300	Nyckellöst system	5 600
Backstartsassistans	4 800	Navigation	15 500
Bluetooth	●	Parkerings- Bak sensor	4 800
Dragkrok/nivåreglering	10 900/○	sensor Bak och fram	7 700
Däcktrycksensor	●	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elbaklucka	5 600	Regnsensor	1 300
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Ratt, uppvärmd	1 900
Elmanövrerade stolar	10 700	Reservhjul	Runflat
Elvärm baksäte	3 600	Ställbar ratt längs/höjddled	●/●
Farthållare/adaptiv	●/12 200	Taklucka/panoramatak	○/14 700
Genomlastningslucka	3 800	WiFi uppkopplingsbar	1 000
Head-up display	9 600	Xenon/aktiva	6 900/5 700
Höj/sänkbar passagerarstol	●	LED	○

Utrustningspaket Siktpaket 3 100 kr, Funktionspaket 5 900 kr, Drive Comfort paket 9 900 kr, Advanced Parking Pack 15 600 kr, M Sportpaket 40 000 kr.

Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 5 år.

* Paket med backkamera och parkeringssensor bak och fram.

Citroën C5 CrossTourer HDi 200 AUT6 Nav

Pris: 342 850 kr. **Övriga versioner:** THP 155 AUT6 Bensin 234 900 kr, HDi 115 219 900 kr, HDi 160 AUT6 264 900 kr.



38% Viktfördelning 62%

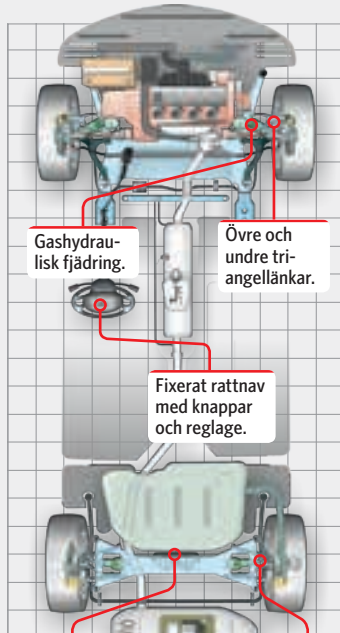


ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKJID

Gashydraulisk fjädring.

Övre och undre triangel-länkar.

Fixerat rattnav med knappar och reglage.

Gasklockorna under bakvagnen har fått plastskydd.

Enklare multilänk med övre triangel-länk. Kränghämmare.

Motor: Drivmedel: Diesel. Tvårställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 16,6:1. Borrning/slag: 85,0/96,0 mm. Cylindervolym: 2 179 cm³. Max effekt: 204 hk (150 kW) vid 3 500 r/min. Max vridmoment: 450 Nm vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad automatläda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växel 2 080 r/min.

Fjädring/hjulställ: Gashydraulisk fjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangel-länkar. Bak: Multilänkaxel med nivåreglering.

Styrning: Elmotor driven servo. 3,0 rattvarv. Vändcirkel 11,5 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

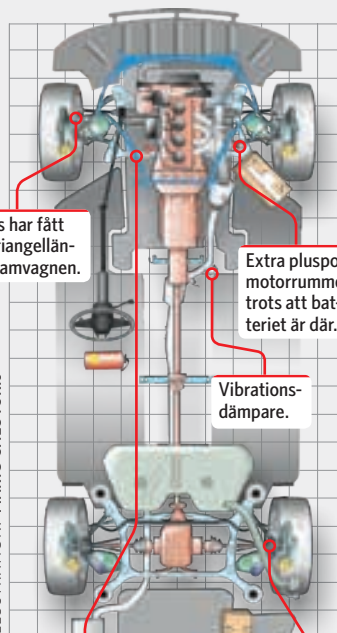
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 245/45 R18.

Mercedes C 220 BlueTEC Kombi 7G-tronic Plus Agility Select

Pris: 382 950 kr. **Övriga versioner:** C 200 BlueTEC 339 900 kr, C 250 BlueTEC 402 900 kr, C 300 BlueTEC 427 900 kr.



47% Viktfördelning 53%



C-klass har fått övre triangel-länkar i framvagnen.

Extra pluspol i motorrummet trots att batteriet är där.

Vibrationsdämpare.

Stödstag från fjäderbenet nu på bägge sidorna.

Multilänk med fem länkar per sida.

Motor: Drivmedel: Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamkedja. 4 ventiler per cylinder. Turbo.

Kompression 16,2:1. Borrning/slag: 83,0/99,0 mm. Cylindervolym: 2 143 cm³. Max effekt: 170 hk (125 kW) vid 3 000-4 200 r/min. Max vridmoment: 400 Nm mellan 1 400-2 800 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell läda, alt. 7-växlad automatläda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växel i u r/min.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med dubbla triangel-länkar. Bak: Multilänkaxel med 5 länkar per sida.

Styrning: Elmotor driven servo. 2,2 rattvarv. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 205/60 R16.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	●	Luftkonditionering	○
Antisladdsystem	●	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	●
Aut. parkeringshjälp	○	Lättmetallfälgar	●
Automatläda/antal växlar	●/6	Metalliclack	●
Backkamera	●	Nyckellöst system	●
Backstartsassistans	●	Navigation	●
Bluetooth	●	Parkerings- Bak sensor	○
Dragkrok/nivåreglering	i.u./○	sensor Bak och fram	●
Däcktrycksensor	●	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elbaklucka	●	Regnsensor	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Ratt, uppvärmd	○
Elmanövrerade stolar	●	Reservhjul	Rep.sats
Elvärm baksäte	○	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Farthållare/adaptiv	●/○	Taklucka/panoramatak	○/9 000
Genomlastningslucka	○	WiFi uppkopplingsbar	○
Head-up display	○	Xenon/aktiva	●/●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	LED	Varsel

Utrustningspaket Finns inga mer utrustningspaket utöver Crosstourer.

Garantier Nybil: 3 år. **Rostskydd:** 12 år. **Vagnskada:** 3 år. **Lack:** 3 år. **Assistans:** 3 år.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	*13 700	Luftkonditionering	○
Antisladdsystem	●	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	**9 950	Läderklädsel	18 900
Aut. parkeringshjälp	***11 900	Lättmetallfälgar	●
Automatläda/antal växlar	●/7	Metalliclack	9 000
Backkamera	4 600	Nyckellöst system	11 400
Backstartsassistans	●	Navigation	8 650
Bluetooth	●	Parkerings- Bak sensor	Paket
Dragkrok/nivåreglering	9 700/*13 700	sensor Bak och fram	***11 900
Däcktrycksensor	●	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elbaklucka	4 600	Regnsensor	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Ratt, uppvärmd	○
Elmanövrerade stolar	9 200	Reservhjul	Rep.sats
Elvärm baksäte	○	Ställbar ratt längs/höjdled	●/●
Farthållare/adaptiv	●/29 400	Taklucka/panoramatak	○/16 400
Genomlastningslucka	40/20/40	WiFi uppkopplingsbar	Paket
Head-up display	11 400	Xenon/aktiva	○/17 900
Höj/sänkbar passagerarstol	●	LED	**9 950

Utrustningspaket Kurshållningspaket 14 200 kr, Kombipaket 14 900 kr, Avantgarde 21 900 kr, Exclusive 26 500 kr, AMG line 43 700 kr.

Garantier Nybil: 2 år. **Rostskydd:** 30 år (Villkorat). **Vagnskada:** 3 år. **Assistans:** 30 år (Villkorat).

* Paket med adaptiv stötdämpning och nivåreglering. ** Paket med automatiskt helljus och LED-lampa. *** Paket med automatisk parkeringshjälp och parkeringssensor bak/fram.

TEKNISKA DATA

Volvo V60 D4 Automat Momentum

Pris: 349 900 kr. **Övriga versioner:** D2 Kinetic 272 900 kr, D3 285 000 kr, D4 AWD Automat Kinetic 341 900 kr, D5 328 000 kr.



40% Viktfördelning 60%

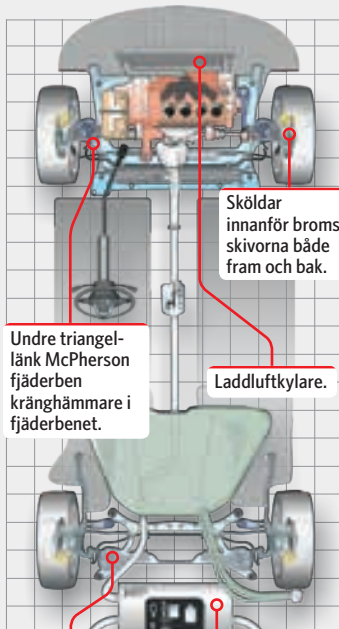


ILLUSTRATION: MARIO SALUTSKJÖ

Sköldar
innanför broms-
skivorna både
fram och bak.

Undre triangel-
länk McPherson
fjäderben
kränghämmare i
fjäderbenet.

Laddluftkylare.

Multilänk med bak-
åtriktad bärmarm och
tvärlänkar.

Stor central bakre
ljuddämpare.

Motor: Drivmedel: Diesel. Tvårställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar, kamrem. 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,8:1. Borrning/slag: 82,0/93,2 mm. Cylindervoly: 1 969 cm³. Max effekt: 181 hk (133 kW) vid 4 250 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 1 750 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 8-växlad automatlåda. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växeln 1 650 r/min.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram: Fjäderben med undre triangel-länk. Bak: Multilänkaxel med 1 bakåtriktad bärmarm och 3 tvärlänkar.

Styrning: Elmotor driven servo, 2,7 rattvarv. Vändcirkel 11,3 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 215/50 R17.

UTRUSTNING Standardutrustning: ● Saknas: ○ Fabriksmonterade tillval: (kr)

Adaptiv stötdämpning	16 000	Luftkonditionering	○
Antisladdsystem	●	Klimatanläggning	●
Aut. helljus	●	Läderklädsel	10 000
Aut. parkeringshjälp	9 000	Lättmetallfälgar	●
Automatlåda/antal växlar	●/8	Metalliclack	7 900
Backkamera	4 900	Nyckellöst system	7 000
Backstartsassistans	●	Navigation	6 900
Bluetooth	●	Parkerings- Bak sensor	3 000
Dragkrok/nivåreglering	7 150/5 000	Parkerings- Bak och fram sensor	6 000
Däcktrycksensor	○	Radio (inkl USB/AUX)	●
Elbaklucka	○	Regnsensor	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	Ratt, uppvärmd	2 100
Elmanövrerade stolar	8 000	Reservhjul	Rep.sats
Elvärm baksäte	2 900	Ställbar ratt längs/höjddled	●/●
Farthållare/adaptiv	●/12 000	Taklucka/panoramatak	10 000/○
Genomlastningslucka	40/20/40	WiFi uppkopplingsbar	Paket
Head-up display	○	Xenon/aktiva	●/●
Höj/sänkbar passagerarstol	●	LED	Varsel

Utrustningspaket Teknikpaket 8 900 kr, Driver Support paket 14 900 kr, Business Edition Pro 14 000 kr, R-Design 33 500 kr.

Garantier Nybil: 2 år. ● Rostskydd: 12 år. ● Vagnskada: 3 år. ● Assistans: 3 år.

Audi



BMW



Citroën



Mercedes



Volvo



UTRYMMEN Vi lasermäter och väger alla bilar själva!

MÅTT OCH VIKT

Audi

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 281. ◦ Längd: 472. ◦ Bredd: 184. ◦ Höjd: 150. ◦ Spårvidd fram/bak: 157/155. ◦ Markfrigång: 13. ◦ Tjänstevikt: 1775. ◦ Maxlast: 495 ◦ Verklig vikt: 1838. ◦ Verklig maxlast: 432. ◦ Taklast: 90. ◦ Släpvtikt: 1700. ◦ Tank: 61 liter. ◦ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 490-1430 liter.

BMW

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 281. ◦ Längd: 462. ◦ Bredd: 181. ◦ Höjd: 143. ◦ Spårvidd fram/bak: 157/155. ◦ Markfrigång: 14. ◦ Tjänstevikt: 1660. ◦ Maxlast: 500 ◦ Verklig vikt: 1779. ◦ Verklig maxlast: 381. ◦ Taklast: 75. ◦ Släpvtikt: 1600 ◦ Tank: 57 liter. ◦ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 495-1500 liter.

Citroën

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 282. ◦ Längd: 483. ◦ Bredd: 186. ◦ Höjd: 148. ◦ Spårvidd fram/bak: 159/156. ◦ Markfrigång: 12-13,5. ◦ Tjänstevikt: 1895. ◦ Maxlast: 472 ◦ Verklig vikt: 1869. ◦ Verklig maxlast: 498. ◦ Taklast: i.u. ◦ Släpvtikt: 1890. ◦ Tank: 71 liter. ◦ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 533-1490 liter.

Mercedes

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 284. ◦ Längd: 470. ◦ Bredd: 181. ◦ Höjd: 146. ◦ Spårvidd fram/bak: 158/157. ◦ Markfrigång: 12. ◦ Tjänstevikt: 1615. ◦ Maxlast: 575 ◦ Verklig vikt: 1860. ◦ Verklig maxlast: 330. ◦ Taklast: 75. ◦ Släpvtikt: 1800 ◦ Tank: 41 liter (testbilen extrautrustad med 66 liters tank). ◦ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 490-1510 liter.

Volvo

Mått och vikt (cm/kg) Axelvstånd: 278. ◦ Längd: 463. ◦ Bredd: 186. ◦ Höjd: 148. ◦ Spårvidd fram/bak: 159/158. ◦ Markfrigång: 12. ◦ Tjänstevikt: 1774. ◦ Maxlast: 406 ◦ Verklig vikt: 1778. ◦ Verklig maxlast: 404. ◦ Taklast: 75. ◦ Släpvtikt: 1800 ◦ Tank: 68 liter. ◦ VDA-liter uppfällt/fällt baksäte: 430-1240 liter.

BAGAGEUTRYMME

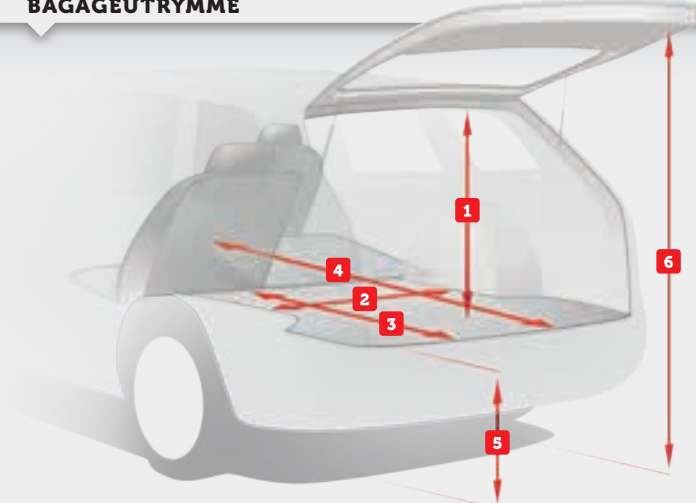
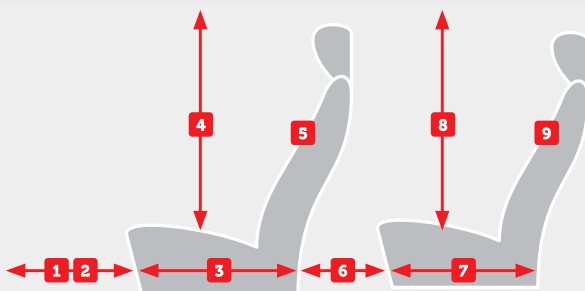


ILLUSTRATION: ERIK ANDRÉN

Mått	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
1 Höjd	84	70	78	68	73
2 Bredd mellan hjulhus	100	94	112	94	110
3 Djup	102	92	105	92	95
4 Djup med nedfällt säte	165	178	175	178	160
5 Lasttröskel	67	61	63	61	69
6 Höjd under baklucka	191	171	182	185	186

► **Kommentar:** Sett till lastutrymme så är det Citroën C5 som är herre på täppan. Förutom lasthöjden så är C5 lika stor eller störst vid alla andra mätpunkter. Volvos formgivning inkräktar på den praktiska funktionen då lasttröskeln blir högst i gänget. Nedan utmärker sig Mercedes positivt.

KUPÉMÅTT



Mått	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
1 Längsta benutrymme fram	64	57	61	66	60
2 Kortaste benutrymme fram	42	39	40	41	41
3 Dynans längd fram	49	52	51	51/57	49
4 Takhöjd fram	100	98	99	105	95
5 Bredd axelhöjd	134	135	133	140	145
6 Kortaste benutrymme bak	5	12	11	9	11
7 Dynans längd bak	49	51	52	49	48
8 Takhöjd bak	90	95	100	94	92
9 Bredd axelhöjd bak	136	138	131	135	138

Audi



BMW



Citroën



Mercedes



Volvo



EKONOMI

PRISER

	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
Listpris	373 300	391 000	342 850	382 950	349 900
Förmånsvärde per år, brutto	57 900	61 700	51 300	60 000	52 900
Pris efter ett år	253 200	278 800	219 200	265 600	243 000
Pris efter två år	219 600	240 800	185 300	229 000	211 400
Pris efter tre år	193 100	209 600	155 300	199 800	184 900

RESERVDELAR, ARBETE OCH SERVICE

Reservdelar och arbete	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
Bromsklossar					
fram (par)	Pris 1 325	1 685	953	1 105	1 000
	Arbetskostnad 1 313	992	960	i.u.	1 645
Bromsskivor					
fram/bak	Pris 2 265/1 893	2 630/2 290	3 852/3 852	2 650/1 865	4 020/4 020
	Arbetskostnad 1 125/1 125	1 504/3 027	2 520/2 520	i.u.	2 673
Kamremsbyte	Intervall (mil) 21 000	Kedja	18 000	Kedja	24 000
	Pris 7 660	-	7 110	-	6 439
Partikelfilter	Intervall (mil) Ej intervall	Ej intervall	Ej intervall	Ej intervall	Ej intervall
	Pris 13 868	13 657	12 549	17 625	7 040
Framskärm (komplett)	2 779	2 370	2 238	3 590	2 950
Fälgar för vinterdäck (kompl.)	3 750	4 720	4 050	9 600	3 460
Strålkastarinsats xenon	5 689	8 345	8 817	*12 415	9 125
Stötdämpare fram (par)	2 698	6 520	4 788	5 450	3 680
Stötfångare fram	5 356	4 310	6 676	5 115	5 400
Torkarblad	541	725	600	655	590

Serviceintervaller (mil)/kostnader	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
1:a					
	Intervall Variabel	Variabel	3 000	3 000	3 000
	Pris 1 200	0	3 358	4 395	3 255
2:a					
	Intervall Variabel	Variabel	6 000	6 000	6 000
	Pris 1 200	0	4 436	6 313	6 243
3:e					
	Intervall Variabel	Variabel	9 000	ingen uppgift	9 000
	Pris 1 200	0	3 478	ingen uppgift	3 255

► **Kommentar:** Audis servicepaket och BMW:s fria service upp till 8 000 mil ger låga servicekostnader, Mercedes och Volvo märks i den andra änden av prislistan. När det

gäller reservdelar så konstaterar vi att testets bästa bromsar hos Mercedes hör till testets billigaste, i alla fall sett till vad skivorna kostar. *LED

Audi



BMW



Citroën



Mercedes



Volvo



SUMMERING – ÄGANDEKOSTNADER PER ÅR

! Beräknat på en årlig körsträcka av 2 000 mil. Fet stil anger belopp i kronor, inom parentes redovisas hur stor del av milkostnaden som just den kostnadsposten står för.

Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
Värdeminskning	60 067 (58%)	60 467 (61%)	62 517 (58%)	61 050 (59%)	55 000 (58%)
Kapitalkostnad	13 066 (13%)	13 685 (14%)	12 000 (11%)	13 403 (13%)	12 247 (13%)
Service och underhåll	4 132 (4%)	3 219 (3%)	6 901 (6%)	6 223 (6%)	6 070 (6%)
Fordonsskatt	2 020 (2%)	1 834 (2%)	3 046 (3%)	1 135 (1%)	1 088 (1%)
Försäkring (beräknat på man 40 år boendes i villa. Folksam)	3 835 (4%)	3 463 (3%)	3 597 (3%)	3 416 (3%)	3 481 (4%)
Bränsle (Diesel 13,87 kr/l)	19 695 (19%)	16 921 (17%)	20 250 (19%)	18 586 (18%)	18 308 (18%)
Totalkostnad per månad	8 568	8 299	9 026	8 651	8 016
Milkostnad de första tre åren	51,41	49,79	54,16	51,91	48,10

► **Kommentar:** När vi kommer till bokslutet så visar sig Volvo V60 D4 vara billigast att äga. Lägre inköpspris och bra andrahandsvärde ger en bra grund som är svårslagen.

Anmärkningsvärt är att testets billigaste bil blir dyrast att äga, Citroën C5 är över sex kronor dyrare per mil att driva än den svenska bilen.

SÄKERHET Vi broms - och älgtestar alla bilar själva!

SÄKERHETSUTRUSTNING

	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
Adaptiv farthållare	*15 700	*12 200	○	*29 400	12 000
Aktiv bältespåminnare	●	●	●	●	●
Aktivt antisladdsystem (ESP)	●	●	●	●	●
Aktivt pisksnärtskydd	●	○	○	○	●
Auto broms	*15 700	*12 200	○	*29 400	●
Bältesförsträckare	fram bak	fram bak	fram bak	fram bak	fram bak
Bälteskrafts- begränsare	fram bak	fram bak	fram bak	fram bak	fram bak
Döda vinkel varnare	6 700	5 500	○	*29 400	5 800
Fotgängarkrockkudde	○	○	○	●	○
Fästen för barnstolar	●	●	●	●	●
Höger kudde urkopplingsbar	●	●	○	●	●
Integrerad barnstol	○	○	○	○	2 900
Krockgardiner (huvud)	●	●	●	●	●
Krockkudde fram vänster/höger	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Krockkudde sida fram/bak	●/4 300	●/○	●/4 000	●/3 950	●/○
Knäkrockkudde	○	○	●	●	○
Lane assist	*15 700	5 300	○	*29 400	*7 000
Mörkerkamera	○	○	○	○	○
Pre crash	○	○	○	*29 400	●
Skylltigenkänning	○	●	●	●	*7 000
Trötthetsvarnare	●	●	○	●	*7 000
Krocktestresultat					
Euro NCAP krockskydd	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Euro NCAP whiplashskydd	3,2 (Max 5,0)	3,1 (Max 5,0)	0,6 (Max 5,0)	2,1 (Max 5,0)	3,6 (Max 5,0)

* Paket med auto broms och lane assist.

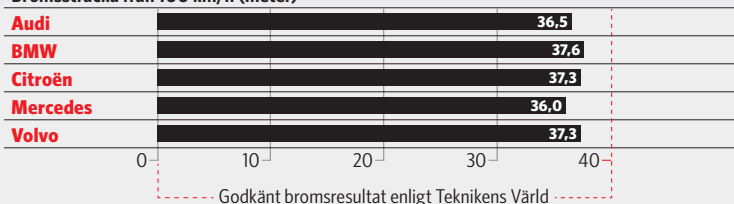
* Paket med adaptiv farthållare och auto broms.

* Paket med adaptiv farthållare, auto broms, lane assist och pre crash.

* Paket med lane assist, skylltigenkänning och trötthetsvarnare.

BROMSTEST

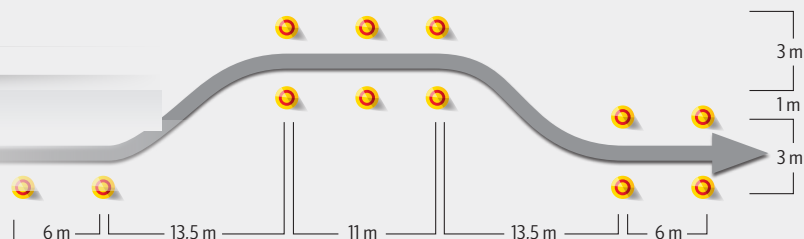
Bromssträcka från 100 km/h (meter)



► **Kommentar:** Alla bromsar bra, men Mercedes bromsar bäst. Stannar på mycket fina 36 meter. Citroëns whiplashskydd är inte mycket att hänga i hjulgranen.

TEKNIKENS VÄRLDS ÄLGTEST

! Älgtestet är en extrem form av undanmanöver och vi hinner köra runt 80 bilar per år. På www.teknikensvarld.se/algtest hittar du resultaten för flera hundratals bilar!



Audi
Maxhastighet: 74 km/h
► **Kommentar:** Audi A4 levererar ett säkert beteende genom sitt balanserade uppträdande. Antisladd jobbar mycket bra.



BMW
Maxhastighet: 74 km/h
► **Kommentar:** BMW jobbar på samma fina sätt som Audi vilket ger ett balanserat uppträdande utan sladdtendenser.



Citroën
Maxhastighet: 69 km/h
► **Kommentar:** Bilen upplevs mjuk och antisladdsystemet går inte in och begränsar framfarten tillräckligt. Vag styrkänsla.



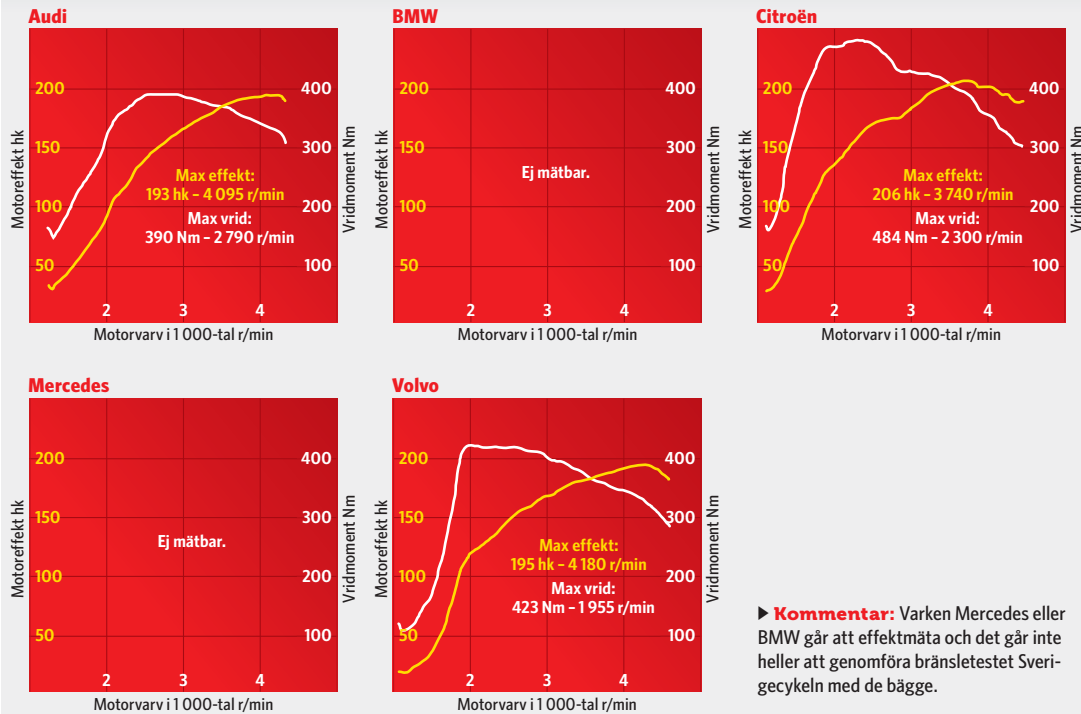
Mercedes
Maxhastighet: 69 km/h
► **Kommentar:** Med full last sladdar bilen rejält, klarar inte 70 km/h. Med korrigerad maxlast klarar den 73 km/h.



Volvo
Maxhastighet: 73 km/h
► **Kommentar:** Tryggt understyrd, helt utan otäcka inslag. Hyfsad balans, men bilen kränger aningen mer än de bästa.

PRESTANDA Vi effekt- och bränslemätar, samt accelerationstestar alla bilar själva!

VERKLIG MOTOREFFEKT



► **Kommentar:** Varken Mercedes eller BMW går att effektmäta och det går inte heller att genomföra bränsletestet Sverigecykeln med de bägge.

ACCELERATIONSTEST

Acceleration genom växlar (sek)	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
0-50 km/h	3,0	2,8	3,0	2,9	3,0
0-70 km/h	4,9	4,7	4,8	4,7	4,6
0-100 km/h	8,6	8,5	8,6	8,6	8,0
0-130 km/h	14,0	14,0	13,9	14,3	13,0
0-160 km/h	22,6	22,6	21,9	23,2	20,1
0-200 km/h	-	-	-	-	39,9
0-201 meter	10,5	10,5	10,6	10,6	10,4
0-402 meter	16,3	16,2	16,2	16,3	15,9
Sluthastighet vid 402 m	139	139	141	139	144
Omkörningsegenskaper 70-130 km/h	9,2	9,3	9,0	9,6	8,4
Toppfart (km/h) enligt tillverkaren	230	222	225	229	225

► **Kommentar:** Volvo V60 D4 är rakt igenom snabbast vid accelerationsproven. Övriga fyra är ruskigt väl samlade runt 8,5 sekunder vid sprinten 0-100 km/h.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Sverigecykeln

! Teknikens Värld har sedan 2007 en egen testmetod för att mäta bränsleförbrukning, ett test vi kallar för Sverigecykeln som utförs på en så kallad rullande landsväg. På www.teknikensvarld.se/sverigecykeln hittar du allt du vill veta om testmetoden.

	Audi	BMW	Citroën	Mercedes	Volvo
Sverigecykeln (l/mil)	0,73	i.u	0,78	i.u	0,59
Testförbrukning (l/mil)	0,71	0,61	0,73	0,67	0,66
Blandad körning EU (l/mil)	0,52	0,49	0,61	0,44	0,43
Miljö CO ₂ (g/km)	137	133	159	114	112

► **Kommentar:** Sverigecykelnresultat bara tillgängligt på tre av bilarna. Därför kolonnkörde vi de fem ute på vägen vilket gav en riktigt bra testförbrukning som står till grund för bränslekostnaden vid beräkning av ägandekostnaderna.

BETYG



Audi A4 Avant quattro S tronic

Pris/förmånsvärde	373 300/57 900
Motor	R4/1 968 cm ³
Effekt uppmätt/angiven	193 hk/190 hk
Verklig vikt/tjänstevikt	1 838/1 775 kg
0-100 uppmätt/angiven	8,6/7,4 s
Koldioxidutsläpp	137 g/km*
Bränsle- Sverigecykeln	0,73 l/mil
förbr. Blandad körn.	0,52 l/mil*
Milkostnad	51,41 kr

* Tillverkarens uppgifter. Fet stil: Teknikens Världs testresultat.

Köregenskaper: En bekant och trevlig körupplevelse. Aningen stötig, inte samma närvarokänsla.

7

Körsmidighet: Mellanklassbilen och Audi A4 är både smidig och smart. Hyfsat stora glasytor.

8

Motor/kraftöverföring: Den starka dieselmotorn i kombination med S tronic är riktigt bra.

8

Utrymmen: En förhållandevis gammal konstruktion som bitvis känns mindre än vad den är.

7

Komfort: Stötig gång drabbar komforten liksom lite högre ljudnivå.

7

Användarvänlighet: Hyfsad ergonomi när man väl lärt sig hitta runt bland de bitvis små reglagen.

6

Att köpa: Det är prutlage på A4, som börjar bli riktigt gammal som modell. Gå ut hårt!

5

Att äga: Milkostnaden landar på 51,41 kronor för vår fyrhjulsdrivna Audi A4. Ok, men inte bäst.

6

Säkerhet: Bra bromsar, bra i älgtestet och hyfsad utrustningsnivå ger gammal bil högt betyg.

8

Miljö: Audi uppger koldioxidutsläpp på 137 gram per kilometer för A4 TDI 190 quattro S tronic.

6

TOTALT 68/100

► **Kommentar:** Audi A4 av nuvarande generation lanserades 2008 och det märks att modellen börjar bli till åren kommen. Trots detta så levererar den fortfarande mycket bra mekanik med skön gång och skarpt uppträdande från S tronic-lådan. Men välj bort sportchassi.

**BMW 320d xDrive Touring Sport line**

Pris/förmånsvärde	391 000/61 700
Motor	R4/1 995 cm ³
Effekt uppmätt /angiven	i.u hk /184 hk
Verklig vikt /tjänstevikt	1 779 /1 660 kg
0-100 uppmätt /angiven	8,5 /7,7 s
Koldioxidutsläpp	133 g/km*
Bränsle- Sverigecykeln	Ej mätbar
förbr. Blandad körn.	0,49 l/mil*
Milkostnad	49,79 kr

* Tillverkarens uppgifter. **Fet stil:** Teknikens Världs testresultat.

Köregenskaper: Tight styrning och ett chassi som alltid svarar. Vägsäker och inspirerande. **8**

Körsmidighet: Trots att den uppfattas som något större så är den inte svårare att navigera i trafik. **8**

Motor/kraftöverföring: Mycket bra kombination, dessutom snålast i gänget ute på vägen. **8**

Utrymmen: För den lilla familjen så räcker BMW till, men lastutrymmet imponerar inte. **7**

Komfort: Låg ljudnivå och bra stötkomfort, trots punkterings-säkra däck. **8**

Användarvänlighet: Lätt att ta till sig information bakom ratten och lätt att sköta systemen. **7**

Att köpa: För nästan 400 000 kronor får du en hyfsat välutrustad spänstig tysk. **4**

Att äga: Trots att den är dyrast i testet så blir den näst billigast att äga. En trevlig ekvation. **7**

Säkerhet: Bra i älgtestet, bra bromsar trots att de var sämst i testet. Bra utrustningsnivå. **8**

Miljö: BMW uppger koldioxidutsläpp på 133 gram per kilometer för 320d xDrive Touring. **6**

TOTALT 71/100

► **Kommentar:** BMW 320d xDrive är en riktigt körglad typ, men Mercedes visar tydligt att de inte tänker låta BMW vara ensamma med att locka körsugna. Trots riktigt högt pris så blir testbilen näst billigast att äga tack vare bra andrahandsvärde och billiga driftskostnader.

**Citroën C5 CrossTourer HDi 200 AUT6**

Pris/förmånsvärde	342 850/51 300
Motor	R4/2 179 cm ³
Effekt uppmätt /angiven	206 hk /200 hk
Verklig vikt /tjänstevikt	1 869 /1 895 kg
0-100 uppmätt /angiven	8,6 /8,6 s
Koldioxidutsläpp	159 g/km*
Bränsle- Sverigecykeln	0,78 l/mil
förbr. Blandad körn.	0,61 l/mil*
Milkostnad	54,16 kr

* Tillverkarens uppgifter. **Fet stil:** Teknikens Världs testresultat.

Köregenskaper: Trots sportläge så svarar inte C5 alls på samma sätt som konkurrenterna. **5**

Körsmidighet: Största bilen i gänget, men ingalunda svår att hantera. **7**

Motor/kraftöverföring: Testets starkaste motor, men det känns inte så. Vardagslunk. **7**

Utrymmen: Sväljer tveklöst mest last, men vinner inte lika många poäng i kupén. **9**

Komfort: Mjuk gång, låg ljudnivå och sköna stolar lockar i C5:ans paradgren. **9**

Användarvänlighet: Små knappar och bitvis svåravlästa instrument. **5**

Att köpa: Med i stort sett all utrustning och med lägst pris så blir C5 intressant. **7**

Att äga: Trots att den är billigast i inköp så blir den dyrast att äga. En märklig ekvation. **5**

Säkerhet: Saknar flera tillval som de andra har, riktigt dåligt whiplashskydd. **7**

Miljö: Citroën uppger koldioxidutsläpp på 159 gram per kilometer för C5 CrossTourer HDi 200. **5**

TOTALT 66/100

► **Kommentar:** Citroën C5 Crosstourer HDi 200 håller inte hela vägen. Prestationsmässigt har den för djupa dalar mellan sina fåtaliga toppar och det drabbar den franska bilen. Dessutom visar den att inköpspriset är långt ifrån allt då den sammantaget blir testets dyraste bil att äga.

**Mercedes C 220 BlueTEC Kombi**

Pris/förmånsvärde	382 950/60 000
Motor	R4/2 143 cm ³
Effekt uppmätt /angiven	i.u hk /170 hk
Verklig vikt /tjänstevikt	1 860 /1 615 kg
0-100 uppmätt /angiven	8,6 /7,6 s
Koldioxidutsläpp	114 g/km*
Bränsle- Sverigecykeln	Ej mätbar
förbr. Blandad körn.	0,44 l/mil*
Milkostnad	51,91 kr

* Tillverkarens uppgifter. **Fet stil:** Teknikens Världs testresultat.

Köregenskaper: Testad med luftfjädringen Airmatic går C-klass som tåget! Inspirerande att köra! **8**

Körsmidighet: Sticker inte ut åt något håll, helt i paritet med Audi A4, BMW 320 och Volvo V60. **8**

Motor/kraftöverföring: Diesel-motorn är grymt fin i kombination med den sjuväxlade automat. **9**

Utrymmen: Liksom BMW så tappar Mercedes mark när det gäller lasermätt bagageutrymme. **7**

Komfort: Tyst och trygg på vägen, sväljer ojämnheter trots punkteringssäkra däck. **8**

Användarvänlighet: Enkel att ta till sig, enkel att trivas i. Vissa menysystem kräver tillvänjning. **7**

Att köpa: Mercedes tar bra betalt för sina produkter, men med luftfjädring är den bra. Dyra tillval. **4**

Att äga: Snudd på samma mil-kostnad som Audi A4 och då väljer vi Mercedes. **6**

Säkerhet: Mercedes är stark med mycket hög utrustningsnivå och bäst bromsar. **9**

Miljö: Mercedes uppger koldioxidutsläpp på 114 gram per kilometer för C 220 BlueTEC. **7**

TOTALT 73/100

► **Kommentar:** Med luftfjädring i kombination med 18-tumshjul så blir nya C-klass kombi en grymt vass och trevlig familjebil. Men dessvärre ska kalaset betalas också och där tappar C 220 BlueTEC mark. Riktigt bra bromsar, men de där viktproblemen vill vi se en snabb lösning på.

**Volvo V60 D4 Automat Momentum**

Pris/förmånsvärde	349 900/52 900
Motor	R4/1 969 cm ³
Effekt uppmätt /angiven	195 hk /181 hk
Verklig vikt /tjänstevikt	1 778 /1 774 kg
0-100 uppmätt /angiven	8,0 /7,6 s
Koldioxidutsläpp	112 g/km*
Bränsle- Sverigecykeln	0,59 l/mil
förbr. Blandad körn.	0,43 l/mil*
Milkostnad	48,10 kr

* Tillverkarens uppgifter. **Fet stil:** Teknikens Världs testresultat.

Köregenskaper: V60 känns bra, men styrningen svarar inte lika bra som hos BMW och Mercedes. **7**

Körsmidighet: Ännu en gång så visar sig mellanklassbilen V60 vara synnerligen enkel att hantera. **8**

Motor/kraftöverföring: Den nya D4-motorn är grymt bra, liksom växellådan. **8**

Utrymmen: Volvo V60 är testets minsta bil, även om bredden mellan hjulhusen bak är bra. **6**

Komfort: Testets bästa stolar, men lägstalaget är för högt. Bra ljudnivå och stötkomfort. **8**

Användarvänlighet: Enkel att ta till sig, logiska menyer. Små knappar är... riktigt små. **7**

Att köpa: Hyfsat välutrustad och nästan billigast, eller minst dyr kanske det ska vara? **6**

Att äga: Smartaste bilvalet, i alla fall ekonomiskt. Bra andrahandsvärde. **8**

Säkerhet: Volvo vässar ständigt verktygen och erbjuder det mesta i utrustningsväg. **9**

Miljö: Volvo uppger koldioxidutsläpp på 112 gram per kilometer för V60 D4 Automat. **7**

TOTALT 74/100

► **Kommentar:** Volvo V60 med nya D4 VEA-motorn och den åttaväxlade automat-lådan är en fröjd att köra. Inte alltid lika spänstig i steget som Mercedes och BMW, men med alla delar sammantagna så är det ingen annan som kan uppvisa en så hög lägstastnivå som Volvo. Starkt jobbat!

Du vet väl att äldre tester finns att ladda ned gratis* på www.teknikensvard.se
*...och även nyare tester mot en mindre kostnad!