

**TEST**

**SVERIGES BILTIDNING**

Så ska riktig italienska låta!

**Ferrari Stradale**

**Leklust!**

Smart Roadster i vild kubbning med StreetKa

# Teknikens Värld

Nr 13 | Årgång 56 | 18 juni 2003 | Pris 42:50 kr | Norge 45 nkr | Finland 6,80 euro



# Soligt läge, Saab!

Nya 9-3 cabriolet är ljuset i tunneln för Trollhättan. Stor provkörning!



TIDSAM 0486-13



**TEST** Stenhårt in på mållinjen: Volvo S60 R mot Audi S4 Avant!



> Vi letar sommarskott - dags för en fullträff?

# På drift

**TEST** Audi S4 och Volvo S60R – vilken är mest kapabel att dräpa en M3? Av Dag E Hogsten, Teknikens Världs testlag Foto Linus Pröjtz

**H**alvmiljonbilar som Audi S4 och Volvo S60R hör hemma i marginalen försäljningsmässigt, men betydelsen för firmamärkets prestige kan inte överskattas. Här får tekniker och formgivare tillfälle att spänna musklerna mer än vanligt och vi i publiken vill gärna tro att den som gör den läckraste högprestandabilen också är bäst på bilbygge över huvud taget.

Både Volvo och Audi är utmärkta exempel på hur snabba och tekniskt avancerade fordon kan förändra allmänhetens upplevelse av ett bilmärke. Audi till exempel var länge en bil i gråaste grått. Hittade man något som var ännu gråare så var det möjligen en Volvo.

I dag ligger båda långt fram när det gäller utveckling av motorer, kraftöverföringar och chassin. Fyrhjulsdrevning är till exempel en självklarhet när det gäller de kraftfullaste versionerna.

Volvo har ett smalare utbud av motorer. I de större bilarna arbetar man med fem- och sexcylindriga motorer, även om det talas mycket om att Jaguar snart får släppa till sin V8. I nya S60R och V70R sitter i alla fall en turbotrimmad version av femman. Med hjälp av bland annat lite större cylindervolym och dubbla laddluftkylare har trimningen resulterat i att Volvo för första gången spränger 300-hästarsvallen.

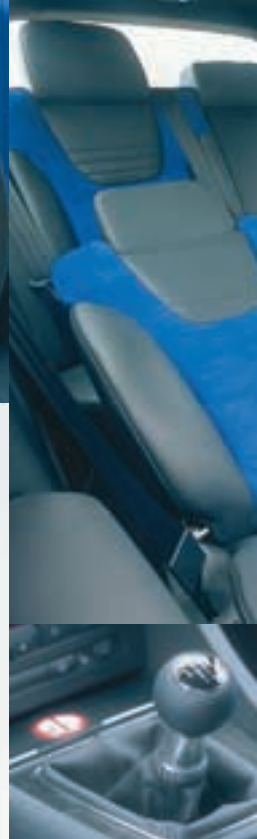
Samma teknik finns även i kombi Volvo V70R, som testades utförligt i Teknikens Värld nr 11/03. Skillnaderna är i detta fall större än vanligt mellan en sedan och en kombi eftersom V70 har större axelavstånd än S60 och väger omkring 100 kg mer.

Bilen har variabel fyrhjulsdrevning enligt Haldex-system, en ny sexväxlad låda (femstegad automat som alternativ) samt elektroniskt styrda stötdämpare med tre olika körprogram.

S4 är en sportigare och lyxigare version av Audi A4. ▶







Små detaljer som kromade backspeglar och mildt utsvängda kjolar särskiljer S4. Xenon är standard bara i halvljus. 18-tumshjul är standardutrustning.

Bilen har till skillnad från Volvo inte tväreställd motor. A4/S4 är i grunden byggd för att passa Audis egen fyrhjulsdrevning med så kallad Torsendifferential. I motorrummet brukar man kunna hitta både fyror och sexor. Nu har man tagit i ordentligt och lånat den 4,2-liters V8 som finns till Audi A6 och A8.



Den lämnar här 344 hästkrafter vilket inte är någon tillfällighet: suveränen i mellanklassens prestandadivision heter nämligen BMW M3. Dess 343 hk (och sex cylindrar) överträffas alltså av Audi.

Motorn finns för övrigt även i en dubbelturboversion med 450 hk men förbehålls då den större och ännu dyrare Audi RS6.

Priset för en Volvo S60R är 472 900 kr, för Audi S4 Sedan 511 000. Påslaget för kombi är hos Volvo 36 000 kr men hos Audi bara 13 000. Genom att låtas att sedanen och kombi tillhör olika modellserier kan Volvo ta mer betalt för stationsvagnen än annars—ett smart drag. Normalt kombipåslag hos Volvo är annars 10 000 kronor—går man medvetet in för att styra över kunderna till S60R? Ingen dum idé i så fall: S60R känns nämligen smidigare och roligare att köra än den tyngre och klumpigare kombi. Men i stadstrafik är det inte kul med den enorma vändcirkeln: 13 meter!

Att testlaget den här gången jämför en S4 kombi och en S60R beror på något så simpelt som att det inte fanns tillgång till någon S4 Sedan. Även när det gäller Audi ligger skillnaderna främst i vikten. Avant väger 60 kg mer än fyrdörrarsmodellen. Jämfört med Volvo S60R har S4 Avant 180 kg mer att släpa på.

Audis sexväxlade låda vann allmänt gillande i testlaget. Volvos nya låda är inte lika behaglig och kopplingen kräver mer kraft än i Audi.

Att en 2,5-liters turbomotor inte arbe-

tar lika mjukt som en 4,2-liters V8 förvånar knappast. Men när det gäller rå kraft ligger Volvo inte långt efter. Båda motorerna har flacka vridmomentkurvor, vilket i klartext betyder jämn och massiv kraftutveckling över ett brett varvområde. Den som låter motorn varva ur på ettan kan hoppa över de

flesta växlar och gå direkt på sexan.

När bilarna släpps ut i frihet på ett avspärrat flygfält tappar Volvon direkt 43 hundradelar under den första rusningen upp till 50 km/h eftersom S4 är betydligt lättare att smyga i väg med från stillastående. Sedan är det fruktansvärt jämnt. Vid 100 km/h har Audis försprång minskat till 21 hundradelar och vid 200 har det krympt till 18 hundradelar.

Men just när det ser ut som om Volvon skulle dra förbi sacker den en smula och vid 220 km/h har Audi S4 dragit ifrån med en hel sekund. Volvo V70R skulle vid det laget vara rejält distanse-rad. En BMW M3 hade däremot tagit täten redan i starten och behållit den utan att bli annat än lätt andfädd. Allt enligt tidigare mätningar.

Toppfarten ligger för både Audi och Volvo vid 250 km/h (elektroniskt begränsad). Volvo S60R är som redan nämnts pig-gare och sportigare än V70R, men upplevs ändå som lätt medelålders i jämförelsen med Audi S4. Den tyska bilen känns, trots att den i själva verket är tyngre,

spänstigare och smidigare. Det gäller hela paketet: motorns mjukare arbete, känslan i växelspaken och framför allt gensvaret i styrningen. S4 och S60R har samma typ av styrning, Servotronic, men där Volvon känns stum kommunicerar Audi trivsamt via ratten.

Sist men inte minst så låter V8-motorn vackrare.

Volvos trumfkort nummer ett är den elektroniska stötdämpningen som introducerats som tillval på Volvo S80 men är standard på R-versionerna. Systemet beskrevs utförligt i testet av V70R i nummer 11. Utvecklingen har skett i samarbete med stötdämparexperterna vid svenska Öhlins och innebär att dämpningen anpassas utifrån vad sensorer oavbrutet registrerar. Mätningen sägs ske femhundra gånger i sekunden.

På instrumentpanelen finns knappar för tre olika chassiprogram: Comfort, Sport och Advanced. Det är tydliga skillnader mellan de tre. Sport visar sig vara den

Delläderklädsel uppskattas av alla som vill sitta stadigare i kurvorna än man gör på bara läder. Stolarna kommer från Recaro. Sex växlar som lätt glider i läge med hjälp av den korta spaken.





hårdhetsgrad den absoluta majoriteten testförare spontant väljer efter att ha lekt en stund med knapparna.

Comfort gör stötdämparna relativt mjuka men bilen upplevs också som skumpig. Advanced ger stenhård sättningsområde som får bilen att kännas nästan som en gokart (även motorn blir mer aggressiv) men kräver att vägen är slät som ett parkettgolv om inte resan skall bli en plåga för ryggen.

Sport-läget slutligen gör gången behagligt fast om än ganska hård.

Observera att själva fjädringen inte påverkas utan bara stötdämparna. System av liknande slag har funnits av

och till, bland annat har Maserati liknande funktioner och Jaguar har något som kallas för CATS.

Mest av alla har Citroën jobbat med det här på bilar med gashydraulisk fjädring. Mest avancerad i familjen var numera nedlagda Xantia Activa.

Volvos chassi är sänkt jämfört med basmodellen och så har man gjort även med Audi S4. Annars saknar Audin elektroniska hjälpmedel, det finurliga systemet DRC (Dynamic Ride Control) med aktiv krängningshämning via diagonalt förbundna stötdämpare från Audi RS6 finns inte här.

Hjulupphängningar och balans är det ►

Formgivningen av inredningen sätter förmodligen minst halva namnet på kontraktet när det gäller många Audi-affärer. Prydligt, sakligt, återhållet – men med gedigen och dyrbar känsla.





Volvo S60R har bixenonstrålkastare som standard, men ännu viktigare för nordiska köpare är att det finns riktiga strålkastartorkare. Audi har bara högtrycksspolare, det räcker inte långt.



däremot inga fel på. Audi S4 kan skryta med förträffliga köregenskaper. Trots att motorn är en rejäl klump känns bilen inte så besvärande understyrd som en del andra Audi-bilar. Vid hårdkörning på racerbana slingrar S4 visserligen mera med bakvagnen än Volvo vid hård bromsning, men löper nästan neutralt genom kurvorna. När föraren ökar gaspådraget i utgången portioneras mer kraft till bakhjulen.

Volvos system strävar efter att göra uppträdandet behärskat överstyrt i ingången till kurvan, neutralt i själva svängen och mildt understyrt i utgången. S60R ligger platt som en padda i svängarna och går inte med baken i vädret under hård bromsning som S4.

Någon större skillnad mellan de olika chassissättningarna blev det inte när vi tog tid. Volvon var aningen kvickare än Audi när vi körde den med stötdämparna i läge Advanced och det aktiva antisladdsystemet DSTC urkopplat men antispinnsystemet TRACS fortfarande aktiverat.

Volvo R har alltså numera samma programmering av antisladdsystemet som BMW redan introducerat. Det går att köra med systemet på ”hel- eller halvfart” alternativt helt urkopplat. Många anser att system som ESP och DSTC helst inte bör gå att koppla bort alls. De kan stödja sig på statistik från Folksam.

Men köparna av högprestandabilar vill gärna ha möjlighet att slippa störas

av elektroniken. I själva verket är det mycket som talar för att just dessa förare har den största hjälpen av elektroniska hjälpmedel som dessa. Inte ens professionella racerförare kör självklart så fort att deras framfart ”störs” av att elektroniken bromsar eller stryper – i alla fall inte så att det syns på tiduret.

Audi har det vanliga antisladdsystemet ESP som arbetar nära släppgränsen och som en normal förare knappast kommer på tanken att koppla bort.

Racerföraren Edward Sandström hjälpte testlaget att utvärdera köregenskaperna på racerbanan i Anderstorp och sammanfattade sina intryck så här:

”Runt Anderstorp upplever jag S4 som mycket neutral och smidig. Ofta brukar bilarna kännas klumpiga på racerbana. Vikten brukar göra att de helst åker i tangentens riktning i kurvorna i stället för att följa banan. I S4 fungerar det utmärkt, vilket är förvånande med tanke på att den är utrustad med en V8. Du kan lätt modulera med gasen för att få bilen att pendla mellan understyrning och överstyrning. Ut ur kurvorna sätter sig bilen lite väl mycket på baken på grund av att mer kraft portioneras ut till bakhjulen. Det är dock inget fel på greppet, snarare att kraftfördelningen är lite väl stor på bakhjulen i dessa situationer, vilket gör att man får understyrning ut ur kurvan.

Den har en mycket bra

rattkänsla – lite lik Porsches – vilket skapar en kontakt med vägbanan som är mycket bra. Du känner verkligen hur däckets ligger an mot asfalten när du provocerar. Trögheten (servoverkan) indikerar hur greppet är och berättar direkt när du svänger för mycket eller för lite genom att ratten går tyngre respektive lättare.”

Edwards kommentarer om Volvo:

”S60R har kanske ett av världens mest intressanta stötdämparsystem, men som alla vet räcker det inte med att justera stötdämparna när chassit ska justeras, även om det i detta fall fungerar mycket bra.

På racerbanan gör de tre olika lägena ingen skillnad för varvtiderna. När läge Advanced aktiveras minskar bilens krängning och samtidigt ökar påfrestningen på däcken. Med mjukare sättnings av stötdämparna kränger bilen mer och det är lättare att få bort grepp från bakvagnen. Detta neutraliserar bilens

Instrumenttavlor  
är kanske stiliga  
i mångas ögon men  
inte särdeles lättav-  
lästa. Strax ovanför  
det vänstra av de två  
luftspjällen till höger  
om ratten sitter  
knapparna för val av  
stötdämparsättning.  
Föraren väljer mellan  
Comfort, Sport eller  
Advanced.





På testbilen sitter 18-tumshjul men 17 är standard. Med däckprofil 235/40 är det inte speciellt mycket gummi mellan fälg och väg bana, men nya Volvon går ändå acceptabelt mjukt och vägbullret är hyggligt dämpat.

balans och samtidigt låter man däckerna ta upp mindre krafter. Med hård dämpning (Advanced) får bakdäckerna jobba mer och man får således mer grepp och en mer understyrd bil. Sportläget är enligt mig det ultimata läget för de däck som satt på testbilen (Pirelli P Zero Rosso 235/40 ZR18).

Ojämnheter i vägbanan är något som Volvos system klarar bättre än konventionella stötdämpare. Eftersom dämparnas inställning ändras blixtnsnabbt sväljer bilen ojämnheten utan att fjädra ut mer efter guppen. Audi red mer på guppen än Volvon. Det känns som om S60R-dämparna snabbt gör utfjädringen hårdare och hjälper bilen att gå med konstant höjd mot vägbanan.

Styrningen har inte alls samma tröghet och väggänsla som som Audis. Men den är bättre än i vanliga S60. Märkbart ►

Volvon är bredare inuti men benutrymmet bak är inget vidare. Bra stolar för långfärd men inte lika bra i snabba svängar som Audis.



bättre är stabiliteten vid acceleration. S60R drar rakt utan vingel och håller sig bättre i spåren. Det tråkiga är att den inte förmedlar perfekt väggänsla. Servon justerar sig i ett trögare läge när man kommer upp i fart, men trögheten – eller rättare sagt lättheten – är konstant när man svänger och föraren känner inte vilken påfrestning däckets utsätts för.”

Båda testbilarna hade däck i dimension 235/40 R18, vilket är standard på Audi S4 men tillval hos Volvo. Där är det normalt 17-tumshjul.

Breda däck skapar vanligen spårkänslighet och obehagligt buller, men både S4 och S60R klarar de breda däcken tämligen smärtfritt. Nog för att däcken hörs, men vi har upplevt värre. Audi S4 är inte besvärande spårkänslig och det var en allmän känsla bland testförarna att den kanske största tillgången med de aktiva stötdämparna på Volvo är just minskad spårkänslighet.

Även om det inte går att klaga på varken fartresurserna eller kurvapititen går det snart upp för oss att racerbanan inte är det rätta elementet (för bilarna alltså). Däremot har vi att göra med ett par förträffliga landsvägsbilar som därtill är oväntat vardagsdugliga. Om landsvägen är liten och ödlig och kurvig är det bara en fördel. På stora vägen får man åka på farthållaren för att inte riskera körkortet, båda bilarna har hett temperament.

Dessutom har de en törst som måste svalkas med täta besök på macken. Audi V8 har dryckesvanor som är direkt störande. Vi noterade flera gånger 1,3 l/mil under landsvägskörning medan Volvon brukade ligga drygt två deciliter under.

Att bilarna denna gång inte har bränsle- och avgastestats hos Rototest har tekniska orsaker som vi måste be om ursäkt

för. Volvo V70R har dock testats med riktigt gott resultat till och med när det gäller avgasreningen. Men sportiga bilar med kraftfulla motorer är sällan några äkta miljövänner, även om det vore roligt att rapportera något annat.

Vi talade om vardagsduglighet för en stund sedan och att den ligger på en hög nivå. Båda bilarna har exempelvis xenonstrålkastare som standard och vi tackar speciellt för att Volvo håller fast vid riktiga strålkastarkare och inte bara högtrycksspolning som på Audi. En annan plump i den tyska bilens protokoll är att den är värdelös som dragbil, släpvikten är noll kilogram. Volvon däremot drar 1 600 kg.

Bilarna har flera gemensamma drag som exempelvis dåligt benutrymme i baksätet. Fram är det bättre benspark. Man sitter förträffligt i Audis sportstolar (Recaro) men bra även i Volvos. De är inte riktigt så effektivt skälade men bekväma på långfärd. Några testförare irriterades av Volvos låga rattställning men även av att höger lår och knä gärna vill skava mot Audis mittkonsol. Volvos kupé är tydligt bredare vilket inte är oväsentligt för komforten.

Det vore djärvt att påstå att Audi har bättre kvalitet men utförandet på inredningen ger det intrycket. Detaljarbetet är av en standard som Volvo inte når.

Utrustningen är ungefär jämbördig, men Audi har till skillnad från Volvo inte helläderklädsel som standard. Båda har elstyrda framstolar, farthållare, lättmetallhjul, regnsensor och färd dator.

När det gäller krocksäkerheten ligger både Audi och Volvo bra till. Men de tillhör inte den exklusiva skara bilar, till exempel Mercedes C-klass, som belönats med fem stjärnor hos Euro NCAP.

Audi ger tolv års garanti mot genomrostning, Volvo nöjer sig med åtta. Vissa reservdelar kommer att visa sig mycket kostsamma den dag de behövs, det kan gälla avgassystem och koppling.

Volvo räknar med att sälja fler S60R än V70R och den bedömningen styrks av vårt test. Den kortare fyrdörrarsversionen av Volvo känns sportigare och behändigare än kombi. Visst kan V70R vara en härligt rymlig vagn för den som ofta blåser fram på Autobahn, men bilen är också klumpig.

Volvos avancerade chassi i all ära (det ger om inte annat intressanta framtidsperspektiv) men testförarna föll allesammans pladask för Audi S4. I den bilen finns ett samspel mellan design, köregenskaper och motor karaktär som skapar just det där ha-begäret som får en att ana en klassiker. För det var väl en M3-dödare vi var ute efter? □

## Undanmanövern går galant och älgarna kan andas ut



**S60R** visar sig vara en av de allra bästa bilar som körts i Teknikens Världs älgtest. Drygt 75 km/h mellan konerna oavsett om antisladdsystemet är inkopplat eller ej. **S4** går också alldeles utmärkt i konbanan men är något mer överstyrd. 72 km/h är max. På bilden nedan är ESP bortkopplat, annars hade vi aldrig fått en så kraftig sladd.



Racerföraren Edward Sandström hjälpte oss med utvärderingen på racerbanan i Anderstorp. Fastnade som de flesta andra i testlaget för Audi.





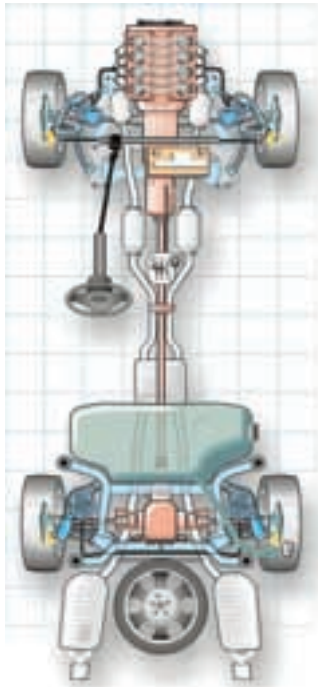
## Tekniska data

### AUDI S4

ÖVRIGA VERSIONER: S4 sedan 511 000 kronor



**Mått och vikt** (cm/kg): Axelavstånd 265, längd 458, bredd 178, höjd 142, spårvidd fram/bak 152/151. Tjänstevikt 1 870, maxlast 400. Taklast 75. Släpvikt 0. Tanken rymmer 66 liter.



#### Motor

Längsmonterad V8 med 2 överliggande kamaxlar per cylinderrad, 5 ventiler per cylinder. Kompression 11,0. Borrning/slag 84,5/92,8 mm, volym 4 163 cm<sup>3</sup>. Max effekt 344 hk (253 kW) vid 7 000 r/min. Max vridmoment 410 Nm vid 3 500 r/min.

#### Kraftöverföring

Motorn fram, ständig fyrhjulsdrift (Torsendifferential). 6-växlad manuell alternativt 5-växlad automat. Hastighet på 6:an vid 1 000 r/min 39,0 km/h.

#### Fjädring och hjulställ

Skrufjädring. Fram fyrliänkad axel, bak dubbla länkar. Krängningshämmare fram och bak. Aktivt antisladdsystem (ESP).

#### Styrning

Kuggstäng, servo. 2,5 rattvarv. Vändcirkel 11,5 m.

#### Bromsar

Skivor (ventilerade) fram och bak. Låsningssystem.

#### Hjul och däck

Fälgbredd 8 tum lättmetall, däck 235/40 R18.

### UTRYMMEN

#### Kupéutrymme

Total kupélängd (cm)	181
Längsta benutr. fr./kortaste bak	118/96
Minsta/största takhöjd fram	106/98
Takhöjd bak	98
Bredd i axelhöjd fram/bak	139/135

Kupéindex (= kupélängd x bredd x höjd) 248

#### Lastutrymme

Längd uppfällt/fällt baksäte	111/183
Bredd mellan/bakom hjulhus	100/142
Höjd i bakluckans öppning	51
Lasttröskel in-/utvändigt	20/73



V8-motorn har det trångt under huven. Märkligt nog känns S4 inte speciellt framtung trots den väl tilltagna motoriseringen. Understyrningen håller sig inom gränser.

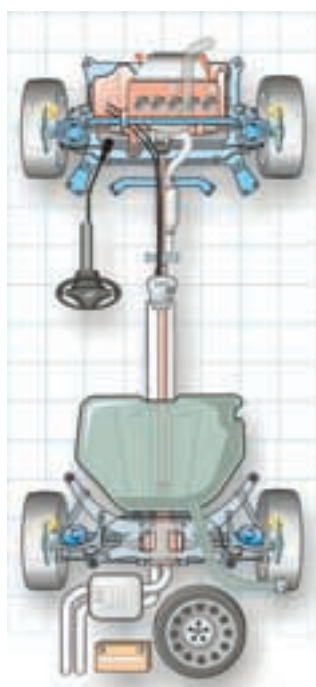
## Tekniska data

### VOLVO S60R

ÖVRIGA VERSIONER: V70R 508 900 kronor



**Mått och vikt** (cm/kg): Axelavstånd 272, längd 461, bredd 180, höjd 143, spårvidd fram/bak 156/154. Tjänstevikt 1 690, maxlast 410. Släpvikt 1 600. Taklast 100. Tanken rymmer 68 liter.



#### Motor

Tvårställd 5-cyl rak med 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo med dubbla laddluftkylare. Kompression 8,5. Borrning/slag 83/93 mm, volym 2 516 cm<sup>3</sup>. Max effekt 300 hk (220 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment 400 Nm vid 1 950 r/min.

#### Kraftöverföring

Motorn fram, automatiskt inkopplingsbar fyrhjulsdrift (Haldex). 6-växlad manuell alternativt 5-växlad automat. Hastighet på 6:an vid 1 000 r/min 44,6 km/h.

#### Fjädring och hjulställ

Skrufjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) och undre triangellänkar. Bak fjäderben, längslänkar och triangellänkar. Aktivt stötdämparsystem.

#### Styrning

Kuggstäng, servo. 2,45 rattvarv. Vändcirkel 13,0 m.

#### Bromsar

Skivor (ventilerade) fram och bak. Låsningssystem.

#### Hjul och däck

Fälgbredd 7 alt. 8 tum lättmetall. Däck 235/45 R17 alt. 235/40 ZR18.

### UTRYMMEN

#### Kupéutrymme

Total kupélängd (cm)	185
Längsta benutr. fr./kortaste bak	117/89
Minsta/största takhöjd fram	100/88
Takhöjd bak	93
Bredd i axelhöjd fram/bak	144/142

Kupéindex (= kupélängd x bredd x höjd) 249

#### Lastutrymme

Längd uppfällt/fällt baksäte	111/183
Bredd mellan/bakom hjulhus	108/187
Höjd i bakluckans öppning	49
Lasttröskel in-/utvändigt	12/64



Volvos femcylindriga motor är här trimmad med bland annat dubbla laddluftkylare till turbon. Med 300 hästar är detta Volvos starkaste personbilsmotor någonsin.

# Ekonomi

## ATT KÖPA

	Audi	Volvo
Grundpris i Stockholm	511 000	472 900
Förmånsvärde	103 500	91 500
Testbilens pris	544 100	518 900
Fabriksgaranti år/milbegränsning	2/-	2/-
Rostskyddsgaranti år/milbegränsning	12	8
Vagnskadeförsäkring år/självrisk	3/ej uppgift	3/-

### Standardutrustning (●) och tillval (kronor)

Aktiv fjädring	-	●
Antisladdsystem, aktivt	●	●
Antispinnsystem	●	●
Automatlåda	ej prissatt	15 900
Centrallås/fjärrstyrt	●/●	●/●
Elektriskt ställbara framstolar	●	●
Elfönsterhissar fram/bak	●/●	●/●
Farthållare	●	●
Färd dator	●	●
Klimatanläggning	●	●
Ljudanläggning, radio/cd	●/●	●/●
Läderklädsel (helläder)	6 500	●
Lättmetallfälgar	●	●
Metalliclack	6 500	6 200
Navigationssystem inkl. tv	36 000	29 900
Parkeringsradar	7 800	6 500
Regnsensor	●	●
Riktigt reservhjul	●	-
Soltak el	10 600	9 900
Strålkastartorkare/-spolare	-/●	●/●
Ställbar ratt längs-/höjdd	●/●	●/●
Stöldlarm	●	●
Xenonstrålkastare hel-/halvljus	-/●	●/●

Priserna gäller sedan-utförande. Volvo tar alltså relativt sett väldigt bra betalt för kombikarossen trots att det inte skiljer något nämnvärt i utrustningen. Tillägg för Avant (Audi) är 13 000 kronor, en V70R kostar 36 000 kronor mer än S60R.

## ATT ÄGA

	Audi	Volvo
<b>Försäkring</b>		
Klassning	8-24-24	7-15-35
Premieexempel 2 000 mil/år, Folksam		
Kvinna, 58 år, 20 skadefria år, landsbygd	4 328	3 510
Man, 22 år, 4 skadefria år, storstad	22 651	15 232

### Service

Serviceintervaller (mil)	1:a	3 000/3 371	2 000/3 562
och kostnader, inkl. material	2:a	6 000/7 160	4 000/3 562
och moms	3:e	9 000/4 624	6 000/5 820

### Reservdelspriser/arbetskostnad byte

Avgassyst. exkl. kat. och grenrör	9 306/963	9 870/840
Bromsklossar fram (par)	2 288/613	1 375/980
Bromsskivor fram (par)	4 406	3 250
Koppling	6 398/6 913	4 375/7 840
Framskärm (komplett)	1 859	2 115
Fälgar för vinterdäck, 4 st.	12 012	3 600
Strålkastarinsats (komplett)	3 479	5 825
Stötdämpare fram (par)	2 068	9 940
Stötfångare fram	3 173	4 130

## KOSTNADSKALKYL

	Audi	Volvo
Kostnad per år, årlig körsträcka 2 000 mil, tre års ägande		
Värdeminskning (beräknad)	85 165	78 817
Kapitalkostnad efter skatteavdrag	17 889	16 552
Bränslekostnad (bensinpris 9,50 kr/l)	25 720	20 330
Försäkringskostnad (snitt av våra premieex.)	13 490	9 371
Fordonsskatt	1 926	1 777
Service-, rep. och underhåll (genomsnitt tre år)	8 496	9 333
<b>Totalkostnad per år</b>	<b>153 136</b>	<b>136 180</b>
<b>Milkkostnad de första tre åren</b>	<b>76,57</b>	<b>68,09</b>

Volvo-ägaren kommer något billigare undan bland annat med försäkringen och bränslekostnad.

## BRÄNSLEFÖRBRUKNING

		Audi	Volvo
Bränsleförbrukning l/mil	Landsväg	0,98	0,83
Tillverkarens uppgift enligt EU-norm	Stad	1,95	1,47
	Blandad körning	1,33	1,07

Dyrt att köra turbo, ännu dyrare med V8. En gammal sanning som besannas även nu. Audi måste tankas ofta då tanken rymmer bara 66 liter.

## ACCELERATION

		Audi	Volvo
Acceleration genom växlar (sekunder)	0-50 km/h	2,1	2,5
	0-70 km/h	3,7	3,9
	0-100 km/h	5,9	6,2
	0-130 km/h	9,4	9,6
	0-160 km/h	13,4	13,9
	0-200 km/h	20,7	20,9
	0-402 meter	14,1	14,4
Sluthastighet (km/h) vid 402 meter		164,8	163,1
	0-1000 meter	25,4	25,5
Sluthastighet (km/h) vid 1000 meter		218,0	215,6
Acceleration på 5:an	50-90 km/h	7,0	8,3
på 6:an	70-110 km/h	8,7	10,5
Omkörningsacceleration	70-130 km/h	5,7	5,6
Toppfart (km/h)		250	250
Bromssträcka (meter) från 100 km/h		38,7	37,8

En synnerligen jämn match. Audi är lättare att starta snabbt med men sedan håller bilarna jämna steg. S4 reagerar också något snabbare på gasen än turbofemman i Volvo, vilket slår igenom i omkörningsaccelerationen på höga växlar.



Racerbanor i alla ära, det är på landsvägen som både S60R och S4 trivs allra bäst, men vägen får gärna vara kringligare än så här. Till och med racerförare hoppar högt av glädje efter ett körpass – eller är han bara glad över att äntligen ha kommit ur bilen?

## TESTBETYG

### Audi

#### Utrymmen/kvalitetsintryck

➤ Detaljarbete i absolut toppklass. Effektiva skålade stolar (Recaro).

➖ Benutrymmet i baksätet är inte särskilt bra.

#### Köregenskaper

➤ På det hela taget: toppen! Understyrningssjukan är i stort sett botad.

➖ Stötig gång. Inte fullt så stabil under bromsning som Volvon.

#### Motor/kraftöverföring

➤ Kraftfull, spänstig motor med utmärkt växellåda och härligt avgasljud.

➖ Kräver övning innan den kan växlas riktigt mjukt. Får ej dra släp.

#### Utrustning

➤ Riktigt utrustad både när det gäller komfort och säkerhet.

➖ Mekanisk strålkastartvätt saknas, xenon bara i halvljus.

#### Ekonomi

➤ Det finns faktiskt några bilar som står dig ännu dyrare.

➖ Mycket höga ägandekostnader.

### Volvo

#### Utrymmen/kvalitetsintryck

➤ Visserligen inte GT-stolar men sköna. Bredare kupé än Audi.

➖ Samma problem som konkurrenten - ont om plats för benen i baksätet.

#### Köregenskaper

➤ Aktiv stötdämpning ger flera fördelar. Nästan ingen krängning i kurvor.

➖ Växellåda, styrning och åtkomfort är inte i klass med köregenskaperna.

#### Motor/kraftöverföring

➤ Massiv kraftutveckling med brett effektivt varvregister.

➖ Samspelet motor/kraftöverföring inte lika smidigt som man skulle önska.

#### Utrustning

➤ Allt vad S4 har och lite till: läderklädsel, lyktgnuggare och bixenonljus.

➖ Vill du ha krockkudde även till höger får du betala 850 kronor.

#### Ekonomi

➤ Det finns faktiskt några bilar som står dig ännu dyrare. Audi S4 till exempel.

➖ Nästan lika dyr att ha som Audin.

## SÄKERHET

### Säkerhetsutrustning

	Audi	Volvo
Krockkudde fram vänster/höger	●/●	●/●
Pass. kudde urkoppl. bar förare/verkstad?	●/-	-/850
Bältesförsträckare fram/bak	●/●	●/●
Justerbara övre bältesfästen fram/bak	●/●	●/-
Sidokrockkuddar fram/bak	●/-	●/●
Sidokrockgardin	●	●
Antal trepunktsbälten bak/nackskydd bak	3/3	3/3
Lastsurringsanordning/lastnät	●/-	●/●
Klarar bakre ryggstöd 36 kg i krock 50 km/h?	●	●
Fästen för barnstol	●	●
Integrerad barnstol bak/antal	-/-	-/-
Krocktestresultat		
Euro NCAP-krocktestad?	ja	ja

### Krocksäkerhetsbetyg

#### Audi ★★★★★

A4 har en kaross som klarar kollisioner framifrån och från sidan ovanligt bra. Men den hör inte till de bilar som fått fem stjärnor i krocktest hos Euro NCAP. På en punkt har A4 sämre egenskaper än många andra bilar: det gäller skyddet för inblandade fotgängare, cyklist, skoterförare och motorcyklist. Enligt Euro NCAP har fotgängarskyddet i stort sett ignorerats av Audi.

#### Volvo ★★★★★

Volvo S60R får högt krocksäkerhetsbetyg hos Euro NCAP som även berömmar skyddet för barn. Till fem poäng räcker det emellertid inte. Inte heller Volvo har enligt denna oberoende organisation lagt ned tillräckligt med möda på att minimera riskerna för oskyddade trafikanter.

Säkerhetsutrustningen är i stort sett likvärdig. En skillnad är att passagerarens krockkudde i Audi kan kopplas bort manuellt. Volvo har i stället valt bort denna krockkudde, men den kan beställas till ett lågt pris.

## Visst har Volvo trimmat, men trots 300 hästar är Volvos nya R-bilar de klenaste i muskelgänget



Märke	Audi S4	BMW M3	Jaguar S-type R	Mercedes C32 AMG	Volvo V70R	Volvo S60R
Betyg	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Pris/Förmånsvärde	511 000/103 500	547 000/109 000	673 000/138 800	584 400/117 800	508 900/10 000	472 900/91 500
Motor	V8/4 163 cm <sup>3</sup>	R6/3 246 cm <sup>3</sup>	V8/4 196 cm <sup>3</sup>	V6/3 199 cm <sup>3</sup>	R5/2 521	R5/2 521 cm <sup>3</sup>
Effekt/vridmoment	344 hk/410 Nm	343 hk/365 Nm	400 hk/553 Nm	353 hk/450 Nm	300 hk/400 Nm	300 hk/400 Nm
Tjänstevikt/maxlast	ca 1 800 kg	1 570/430 kg	1 800/440 kg	1 770/400 kg	1 790/430 kg	1 690/410 kg
Drivning/system	4wd/torsendiff	bakhjulsdrift	4wd/fördelningslåda	bakhjulsdrift	4wd/Haldex	4wd/Haldex
Acceleration 0-100 km/h	5,9 s *	5,5 s	6,6 s	5,4 s **	6,9 s	6,2 s
Acceleration 0-200 km/h	20,7 *	20,2 s	22,4 s	ingen uppgift	25,8 s	20,9 s
Toppfart	250 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Bränsleförbr bl körning	1,33 l/mil*	1,19 l/mil	1,25 l/mil**	1,19 l/mil**	1,22 l/mil	1,07 l/mil**
Miljöindex	ej mätt	245	ej mätt	ej mätt	128	ej mätt
Säkerhetsbetyg	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★
Kupéindex	246	244	262	246*	263	248

\*Kombi \*\* Fabrikssuppgift

★★★★★  
Utmärkt  
★★★★  
Mycket bra  
★★★  
Bra  
★★  
Godkänd  
★  
Underkänd

**Njutbar hightechmix**  
Den femte stjärnan sätts med tvekan men i förvissning att S4-köparen inte prioriterar låg bränsleförbrukning. Sammansmältningen av kurvbalans, styrka, smidighet och komfort är synnerligen njutbar.

**Porsche-substitut**  
Hård fjädring och mycket kupébuller gör M3 lite jobbig att umgås med även om motor och väghållning är förstklassiga. Jämfört med Audi S4 saknar M3 både V8 och fyrhjulsdrift. Mer orienterad åt Porsche-hället.

**Katt med kraftförlust**  
På papperet är Jaguaren en riktig "killer" med fyrhjulsdrift, V8-motor, aktiva stötdämpare och kompressor. Men åtskilliga av de 400 hästarna försvinner i en formsvacka. Övertygar inte hela vägen. Mycket dyr.

**Harmoni till högt pris**  
Mercedes satsar som Jaguar på mekanisk kompressor och har skapat en bil med mycket harmoni. Den enda av bilarna i denna jämförelse som fått fem stjärnor hos Euro NCAP. Men Audi S4 verkar mer prisvärd.

**Kombi med racerklös**  
Som kombi är Volvo R både längre och tyngre och känns mycket riktigt klumpigare på vägen. Märkbart sämre fartresurser än S60. Bästa alternativet för den som vill ha en riktigt stor kombi med racerresurser.

**Öppnar nya perspektiv**  
S60R klarade inte samma suveräna stoppstrecka som V70R men upplevdes som mer sportig. Den aktiva stötdämpningen öppnar intressanta perspektiv. Men bilen känns inte riktigt hemtam bland S4 och M3.