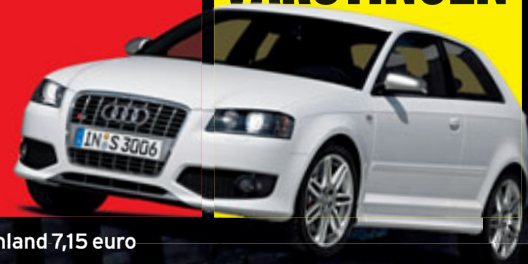


**PROVKÖRD!
NYA OPEL
CORSA**

SVERIGES BILTIDNING

Teknikens Värld

**AUDI S3
DEN LILLA
VÄRSTINGEN**



Nr 20 | Årg. 59 | 26 September 2006 | Pris 47,50 kr Norge 49,50 nkr | Finland 7,15 euro

BMW 335 MOT VOLVO S60 R

TEST Så bra är BMW:s nya Coupé!



PLUS

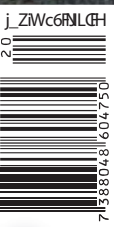
Ford Mondeo
VW Polo GTI
Subaru Tribeca
911 Carrera Cup
Jeep Grand
Cherokee SRT



Mercedes CL
Underbar att köra



Ny miljövänlig
sportbil!
En helsvensk skapelse tar form



NATT & DAG

Pinfärska BMW 3-serie Coupé har helt ny dubbelturbomatad bensinmotor, effekten överstiger 300 hästkrafter och karaktären är V8-lik. Närmaste konkurrent i turboligan är svenska Volvo S60 R, som når nästan samma effekt med helt annan ambition. Dags för tuppfäkning i högre skolan!

Av Hans Hedberg, Teknikens Världs testlag Foto Marcus Engström

Med toppfyllda bensintankar, öde motorvägar och några extra dagar på oss att utröna hur bra BMW:s allra senaste står sig i konkurrens med det "Svenska stålet" Volvo S60 R beger vi oss – STCC-förare Edward, testförare Markus, övertecknad samt fotograf Engström – söderut. Tabeller och alla data är noggrant nerplåtade, nu är det känsla och upplevelse som står högst på testagendan. Reporter PeO Kjellström var i det närmaste lyrisk när han kom hem från provkörningen av BMW 335i Coupé (TV nr 17/06). Inte nog med att 3-serien nu går att få i linjeskön kaross, bayrarna har även spetsat anrättningen med treliters rak sexa med dubbla turboaggregat, effekten maffiga 306 hästkrafter (vi mätte upp 297 "ärliga" i testlabbet). BMW-folket vill att motorn ska jämföras med en fyraliters V8:a. Den nya motorn finns än så länge bara i Coupé-utförande men en förhandstitt i

→





BMW 335i Coupé möter Volvo S60 R



→ broschyren säger att bilen ska rymma fyra vuxna. Tacka det orubbade långa axelavståndet från fyrdörrars 3-serien (E90) för detta. Mått och effekt är direkt jämförbart med den svenska R-raketen från Göteborg – S60 R (alla S60/V70 R tillverkas dock i belgiska Gent). Fyrhjulsdrift från Haldex, endast femcylindrig och i sammanhanget gammal – S60 R presenterades redan som årsmo- dell 2003. Ändå är jämförelsen inte helt fel. Från Stuttgart väntades två andra utmanare, Mercedes CLK, i 350- respektive 500-trim, samt Porsche 911 Carrera. Alla tre är dyrare, CLK 350 betydligt långsam- mare, 500:an har kvartsmiljonen högre pris. Porsche matchar prestanda/prestigemässigt korrekt med sin boxersexa på 325 hästkraf- ter, men erbjuder endast två ordentliga sittplatser. Återstår således den nyligen uppfräschade S60 R.

"335i-motorn är så långt ifrån tidiga turbomaskiners fördröjning man kan komma"

av effekt man kan komma. Jämfört med vanliga 330i är vevhuset till- verkat i aluminium (hos sugmo- torn gäller magnesiumblandning), cylindervolymen minskad från 2 996 till 2 979 cm³. Genom att nyttja två mindre snurraggregat, hämtade från Mitsubishi, i stället för ett större blir uttaget plattare och jäm- nare. Maximalt vridmoment finns tillgängligt mellan 1 300 och 5 000 r/min, hela 400 Nm. Turbotryck på 0,4 bar är lågt satt och variabel skovel- geometri skyndar på tryckprocessen. Stampa till på gaspe- dalen och reaktionen är omedelbar. Res- ponsen är direkt och ingen i testlaget kände några tveksamhe- ter till att BMW bör- jat med turbo igen. Tvärtom.

MER ÄN EN GÅNG vände BMW-fö- raren om när det passerades en tunnel. Ner med sidorutan, två rappa tillslag med tummen på ratt- växelpaddeln och belöningen blir ett vasst rivande motorljud som liknar en kortslagig V8:a med liten cylindervolym. Bra mullertrim, BMW-ingenjörer!

– Är det inte manuell låda på BMW, suckar STCC-Edward miss- nöjt ens innan han hunnit sätta sig i bilen. Efter en stunds körning van- kas det andra tongångar från den unge mannen i fråga.

335I FINNS MED SEXVÄXLAD manuell låda eller automat av typen Stepo- tronic. Automatlådan i testbilen var synnerligen snabb och passar 335i som hand i handske, accelerations- körning 0-100 km/h visar sig gå tre tiondelar snabbare än vad BMW själva uppger! Volvo S60 R är tvårt- emot 0,6 sekunder långsammare än uppgivet med sin klonkiga sex- växlade låda och långslagiga kopp- ling (sexväxlade Geartronic-automat →

S60-SERIEN HAR INFÖR årsmo- dell 2007 genomgått ett nättare ansikts- lyft. Eftersom det redan tidigare skiljde på R-versionen och de övriga "hushållsprodukterna" i S60-serien har den starkaste bara fått nya sido- backspeglar med inbyggda blinkers, hämtade från de mindre S40/V50/ C70. Intressant är att S60 R behåller sin ursprungsfront, i och med det även strålkastartorkare! Anledning- en lär vara att det blir dyrare att ta bort denna finess än att ha den kvar på grund av det låga serieantalet.

PRISMÄSSIGT HALTAR BMW/VOLVO- JÄMFÖRELSEN något. S60 R släpper Volvo ifrån sig i utbyte mot 484 900 kronor, då ingår allt önskvärt i ut- rustningsväg, aktivt chassissystem från Öhlins inräknat. Utgångsbu- det på 335i Coupé är 418 000 kronor. Känns mest som ett lockpris. Över- tecknad lovar att ta gift om BMW Sverige kommer att sälja någon bil för det priset.

Senast BMW använde sig av tur- boladdad bensinmotor var i början av 1980-talet och då i BMW 745i (3,4 liter/252 hk). Mest kända överladdare från München är annars klassiska 2002 turbo (med 170 hk) som tillver- kades 1973-74.

NYA 335I-MOTORN ÄR SÅ långt i från tidiga turbomaskiners fördröjning



Lite mer metall runt knapparna skiljer ut Coupén.



EDWARD SANDSTRÖM TYCKER TILL:

BMW har i 3-serien en grymt välarbetad bil, som håller måttet i alla avseenden. 335i Coupé är som att toppta Ferrari med Räikkönen, alltså något mycket bra blir perfekt. Jag gillade framförallt motorn, väghållningen och automatlådan. Inredningen tycker jag kunde vara lite mer utmanande, eller i alla fall mer livfull. Volvo S60 R är som jag sa för flera år sedan en halvfärdig produkt. Antingen tillverkar man R-bilar fullt ut, eller så låter man det vara.

"Stampa till på gasen och reaktionen är omedelbar"



Utrymmena i 335i Coupé är stora för biltypen.



Helt ny front, slanka linjer i övrigt. 3-serie Coupé känns fräsch. Det gör inte S60 R.



19-tums däck i dimension 225/35 (fram) och 255/30 (bak) försämrar inte komforten nämnvärt. Snuggt!



”Knappt 150 Volvo S60 R har sålts sedan 2003”



Delvis ny instrumentpanel kom 2005, de blåbottnade rundlarna är svårlästa i mörker. SpaceBall-växelspaken unik.



R betyder mer raffinerad än rejsig. Volvos styrka är Haldex-fyrhjulsdrift och slösande komfort, i



Fin komfort fram, trångt bak. Högtalare inbyggd i nackskyddet.

Stenbrottet i Borghamn vid Vätterns östra strand erbjuder förförande vyer.



→ kostar 16 900 kronor extra). Det är tydligt att 335i-motorn andas betydligt lättare, bilen är friskare i steget än S60 R som verkar överdopad i jämförelse. Det är långt till det lätta BMW-flåset när man kör "Göteborgs-traktor".

och kontrollen över bilen går förlorad. Vid undanmanöver märks knappt någon skillnad, eventuellt känns styrningen mer närvarande i ingången med värsta läget valt. I övrigt står sig väjningsresultatet av S60 R mycket bra i konkurrensen, även snart fyra år efter introduktionen. Den långsamma styrningen låser sig dock, hinner inte med och hindrar

oss att köra snabbare än 75 km/h. Antisladdsystem DSTC går inte att stänga av helt. Systemet går dock att plocka ur enligt Volvotekniker, men kräver att säkringens (felaktigt) kopplas ur säkringsdosan.

Att bryta runt S60 R i kurvor är ingen njutning och det står snabbt klart att R:et inte står för Racing utan för engelskans Refinement ("förfinad"). Där Volvo börjar stampa och tröttna vill BMW 335i bara dra vidare, genom kurvkombination efter kurvkombination.

Vid stadskörning är efterkonstruktionen S60 R extra tydlig. Vänddiameter på tretton meter är en eftergift åt det "förfinade" chassit och helt hopplöst vid garagevändningar. Vi hade helst sett en S60 STCC-R "Light" eller liknande. Med vanligt styvt sportchassi, samma 300 hk-motor, kanske skalstolar och lättad på onödig lull-lull-utrustning. Samt till ett lägre pris.

BROMSUTRUSTNINGEN JOBBAR BRA i båda bilarna, men även här glänser den vita bayraren. Bromssträcka 100-0 km/h på knappa 35 meter upprepas gång efter gång, volvohejdarna mattas något snabbare och sträckan är exakt två meter längre.

Både BMW och Volvo har ansenliga fartresurser. Toppfarten är begränsad till mer än tillräckliga 250 km/h. Vid 220 km/h utnyttjar S60 R allt sitt tekniskt spel. Det känns som om chassit skruvar åt allt, tajtar upp sig. Hårdheten gör sig inte heller riktigt lika närvarande i hög fart.

→ Lite för mycket Vällakra- och Rag-

"Männe håller BMW-folket i München i smyg på att slipa på chassiförbättringar hos 3-serien?"

NERVÄXLINGAR ÄR KNAPPAST nödvändigt hos någon av vagnarna, det finns tillräckligt med vridmoment utan att behöva kugga ner (även om man så gärna gör det i BMW på grund av det maffiga ljudets skull).

Utrustad med 19-tums fälgar (däckdimension fram 225/35, bak 255/30) blir instyrningen i kurvor direkt och M3-känslan är inte långt borta hos 335i Coupé. Aktiv styrning rappar upp intrycket av direktitet. I låg fart är rattutslaget bara 1,75 – vid högfartsånkningen utökas antal rattvarv mellan ytterlägena till fem.

Vanliga 3-serie har Teknikens Värld tidigare kritiserat för att vara orolig i hög fart, chassit har en vilja att leta upp varje vinterdäckspår i vägbanan. "Dynamiskt" körbetende hävdar BMW. Våra misstankar till det dåliga beteendet har riktats mot de punkteringssäkrade däckerna av typen "Run flat". Först vid körning över 220 km/h (på testflygfältet) börjar 335i spåra och vingla, men uppträdandet är inte alls lika akut som hos andra 3-seriebilar vi kört. Männe håller BMW-teknikerna på att slipa på chassiförbättringar i smyg? Vid undanmanöver går bilen mycket propert och kontrollerat, bilen är något understyrd i sitt uppträdande. Koppla ur antisladdsystemet DSC och svansviftningarna blir sedvanligt BMW-yviga.

DET AKTIVA VOLVO-CHASSIT från Öhlins med lägena Comfort, Sport och Advanced jobbar allra bäst i de två första positionerna. Advanced ger bilen ett stöttigt uppträdande som inte platsar någonstans. Hårdheten är så tydlig att bilen studsar fram



MARCUS ENGSTRÖM TYCKER TILL:

S60 R är förstås en väldigt kompetent bil, men den kräver sin gubbkeps. 335i:an är minst lika stor inuti och har dessutom en motor som har allt. Tillsammans med en komfort som sällan upplevts på 19-tums hjul gör det att man faktiskt behöver en sän...



Övrigt känns bilen överprisd och klumpig jämfört med nya BMW 335i.



Särskilt när Teknikens Värld äntrar den finkorniga kalkstenen med bilar för 1,1 miljon kronor.



Volvo har sedan 2004 sålt ynka 150 exemplar av S60 R i Sverige. 3-serie Coupé lär bli en betydligt mer vanlig syn.

→ garzon-varning på Volvon, hinner fotografen få ur sig innan han smiter iväg med den vita BMW:n, den mannens klara favorit.

Jomenvisst kan fotograf Engström ha rätt, känselspröten när man kör S60 R berättar om forntid. Dels om 1970-talets 242 GT, och dels om den något nyare 240 GLT/Turbo. Och då är det inte bara de kraftiga pedalerna med räfflat gummi (som ser ut att vara samma som hos 240) och allmänt ombonade gillestugekänslan som är mest påtaglig, känslan av osportighet är densamma nu som då.

LÅNGFÄRDSKOMFORTEN ÄR VOLVOS starka kort. Stolarna inbjuder till att långåka. De vråkiga morotsfärgade fåtöljerna rimmar illa med alla sportattributen men skänker god sittergonomi och komfort. Tag plats, accelerera upp i fart, sätt farthållaren. Säkert och fyrhjulsdrivet, året om, det är Volvos melodi.

Utrymmena i BMW är som i S60 R, eller större! Men baksätet erbjuder bara två sittplatser och det är bökit att ta sig dit i och med coupékaros-

BMW 335i "Praktisk för att vara sportbil"



Bagageutrymmet hos 3-serie Coupé är praktiskt och användbart. Måtten är jämförbara med Volvo, baksätet fällbart 60/40.

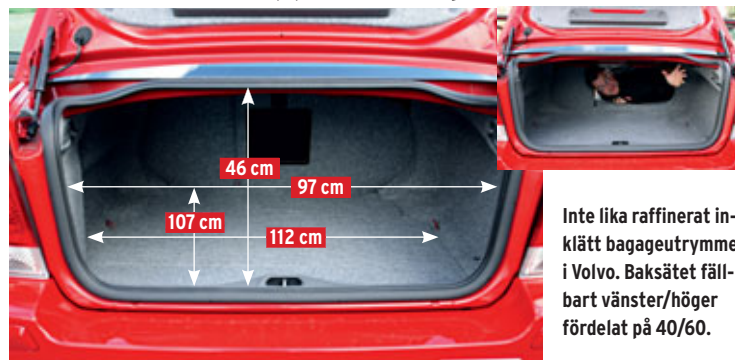


Den raka sexcylindriga biturbomotorn på tre liter levererar! Knappt mätbara effektivförluster. En pärla helt enkelt.

Vovlo S60 R "Åldern tar ut sin rätt, S60 upplevs trång"



Större turbo och ökad cylindervolym (2 521 cm³) jämfört med T5 (2 401 cm³) ger R-motorn totalt 274 hk i vårt testlab.



Inte lika raffinerat inklätt bagageutrymme i Volvo. Baksätet fällbart vänster/höger fördelat på 40/60.

"Frågan är om något i nuläget kan slå 335i Coupé"

Sammantaget överraskade BMW:n mer än vi först trodde, PeO Kjellströms första rapport var helt i linje med vad övriga i testlaget kom fram till. Samtidigt står S60 R pall utmaningen, till viss del. På andra fronter faller den avgrundsdjupt. När det kommer till körglädje är Volvo som en glad men trött pensionär, som inget hellre vill än att gå och lägga sig efter maten. Föga kick-framkallande. Den vida vänddiametern kräver bogpropeller, bilen sätter nerver och uthållighet på prov vid parkeringsmanövrar. Det vilar kraftig gulflagg över vagnen, på gott och ont. Varningen gäller mest högt pris och utebliven körglädje.

BMW 335i Coupé däremot väckte å sin sidan rejält med habegär. Det är duktigt av BMW att kunna matcha prestanda/komfort/utrymme i en och samma bil på det sätt som nya Coupé med dubbelturbo gör. Konkurrenterna är flera och inom ett brett spektra, men frågan är om någon kan slå 335i Coupé på fingrarna ens i enskilda kategorier? Valet mellan de två är busenkelt och vi kan redan nu utse en ny favorit inför 2007 – nämligen BMW 335i sedan- och touringutförande. För hundratusen kronor mindre än Coupén med stor sannolikhet en drömbil för de allra flesta ägare av begagnad BMW runtom i Sverige. □



sen. Väl där sitter även vuxna acceptabelt, eller åtminstone lika illa/bra som i Volvo S60 R. I framsätet uppskattar vi god justermån på ratt och stol. 335i Coupé erbjuder sport och komfort i en utmärkt förening.

Det står alltmer klart att den tomatröda Volvon står i bjärt kontrast till den ultravita BMW:n. Som en hemslöjdad dalahäst utstrålar S60 R trygghet och tråkighet jämfört med 335i Coupé, som har betydligt mer "backslick"-attityd. Det är lika fascinerande varje gång vi kör en pinfärsk BMW genom Sverige, massor av folk tittar och ler, frågor om priser och hästkraftsantal duggar tätt. Tydligt är att ägare av gamla BMW-bilar har starkt intresse av vad som kommit nytt. Men hur kul är det egentligen att ha köpt en bländande ny Bumse och bli uppvaktad vid rödljusen med tokvarvningar och hjulspinn? Lirar inte riktigt med hur tyska Bayerische Motorenwerke AG själva vill att varumärket ska framstå. Bland vardagens Volvoägare verkar R-märket ännu blåblodigt. Tacka det ynka antalet sålda bilar för den exklusiviteten.

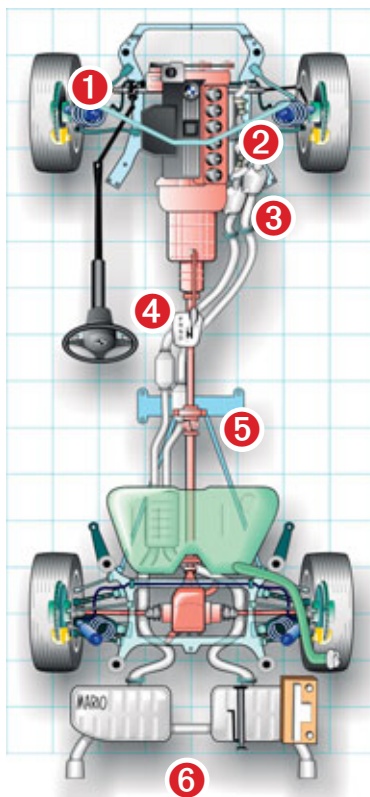
TEST ➤ BMW 335i Coupé | Volvo S60 R

TEKNISKA DATA BMW 335i Coupé

► Pris 418 000, testbilen kostade 582 000 kr. **Övriga versioner** 325i Coupé 326 000 kr.



► **Mått och vikt (cm/kg)** Axelavstånd 276, längd 458, bredd 178, höjd 138, spårvidd fram/bak 150/151. Tjänstevikt 1 600. Maxlast 480. Verklig vikt 1 690. Taklast 75. Släpvikt 1 700. Tanken rymmer 63 liter.



Motor

Längsmonterad 6-cyl radmotor med två överliggande kamaxlar. Dubbla turbo. 4 ventiler per cylinder. Kompression 10,2. Borrning/slag 84,0/89,6 mm, volym 2 979 cm³.
Max effekt 306 hk (225 kW) vid 5 800 r/min. Max vridmoment 400 Nm vid 1 300 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell alt. 6-växlad automat. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växel 2 240 r/min.

Fjädring och hjulställ

Skrufjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre bärarmar, bak multilänkaxel med tre stag.

Styrning

Kuggstång, servo. 1,75 rattvarv, vändcirkel 11,0 meter.

Bromsar

Ventilerade skivbromsar fram och bak. Låsningsfritt system.

Hjul

Fälgbredd fram/bak 8/8,5 tum, däck fram/bak 225/45 WR 17/255/40 WR 17 (testbilen hade 19 tum).

- **Kommentar** **1** Sköldar innanför bromsskivorna. **2** Stag håller ihop fjäderbenen. **3** Dubbla turbo. **4** Sexväxlad låda, paddlar i ratten. **5** Först styrningsbalkar av plattjärn (vanligt på cabbar). **6** Inget reservhjul, däck typ run-flat.

Standardutrustning (●) och fabriksmonterade tillval (kr)

Antisladd/antispinnsystem	●/●
Automatlåda/antal växlar	21 400/6
Centrallås/fjärrstyrt	●/●
Däcktrycksensor	●
Elfönsterhissar	●
Elmanövrerade stolar	●
Elvärmda stolar	●
Farthällare	2 900
Färd dator	●
Klimatanläggning	●
Läderklädsel	18 800
Lättmetallfälgar	●
Metalliclack	7 900
Navigationssystem/tv	18 900/9 900
Nyckellöst insteg/tändning	-
Parkeringsradar bak/fram	3 800/6 900
Radio/cd	●/●
Reservhjul	-
Strålkastartorkare/spolare	-/●
Ställbar ratt längs/ höjdded	●/●
Xenonstrålkastare hel/halvljus	●/●

Utrustningspaket

"Comfort" 18 600 kronor: autom. avbl. backspiegel, armstöd fram, park.hjälp bak, regnsensor, klimatauto, farthällare, belysningspaket, Radio Professional.

"Dynamic" 8 000 kronor: komfort access, adaptiva strålkastare.

Garantier

Fabrik 2 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, elektronik 2 år, assistans 5 år.

► **Kommentar** Dyr att rusta enligt gängse BMW-mönster.



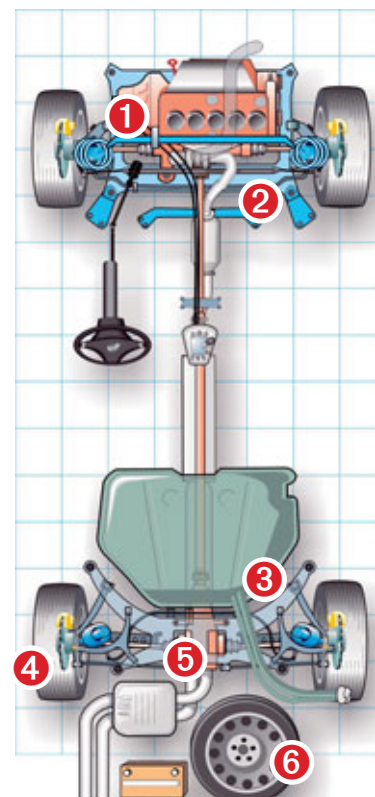
Den utsträckbara bältesbetjänten för framsätena ser bräcklig ut, detaljen blir säkert populär som BMW-reservedel.

TEKNISKA DATA Volvo S60 R

► Pris 484 900 kr. **Övriga versioner** S60 2,5T AWD 293 900 kr, S60 T5 315 900 kr.



► **Mått och vikt (cm/kg)** Axelavstånd 272, längd 464, bredd 181, höjd 143, spårvidd fram/bak 156/154. Tjänstevikt 1 679. Maxlast 420. Verklig vikt 1 760. Taklast 100. Släpvikt 1 600. Tanken rymmer 68 liter.



Motor

Två monterad 5-cyl radmotor med två överliggande kamaxlar. Turbo. 4 ventiler per cylinder. Kompression 8,5. Borrning/slag 81,0/93,2 mm, volym 2 521 cm³.
Max effekt 300 hk (220 kW) vid 5 500 r/min. Max vridmoment 400 Nm vid 5 250 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, fyrhjulsdraft. 6-växlad manuell alt. 6-växlad automat. Motorvarv vid 110 km/h på högsta växel 2 540 r/min.

Fjädring och hjulställ

Skrufjädring fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning

Kuggstång, servo. 2,5 rattvarv, vändcirkel 13 meter.

Bromsar

Ventilerade skivbromsar fram och bak. Låsningsfritt system.

Hjul

Fälgbredd 8 tum, däck 235/45 ZR 17

- **Kommentar** **1** Stötta mellan fjäderbenen. **2** Hela hjälpramen i aluminium. **3** Kraftigare stag. **4** Ventilerade bromsskivor bak. **5** Haldexkoppling. **6** Fuskreserv under subwoofer.

Standardutrustning (●) och fabriksmonterade tillval (kr)

Antisladd/antispinnsystem	●/●
Automatlåda/antal växlar	16 900/6
Centrallås/fjärrstyrt	●/●
Däcktrycksensor	-
Elfönsterhissar	●
Elmanövrerade stolar	●
Elvärmda stolar	●
Farthällare	●
Färd dator	●
Klimatanläggning	●
Läderklädsel	●
Lättmetallfälgar	●
Metalliclack	6 900
Navigationssystem/tv	19 900
Nyckellöst insteg/tändning	-
Parkeringsradar	4 900
Radio/cd	●/●
Reservhjul nöd	●
Strålkastartorkare/spolare	-/●
Ställbar ratt längs/ höjdded	●/●
Xenonstrålkastare hel/halvljus	●/●

Utrustningspaket

De vanliga Volvo-utrustningspaketen går inte att beställa till den redan fullmatade S60 R.

Garantier

Fabrik 2 år, rostskydd 8 år, vagnskada 3 år, assistans 3 år.

► **Kommentar** S60 R är minst sagt dyr att köpa. Avancerat chassysystem, hårdtrimmad motor och en mängd utrustning som standard gör prislappen tung.



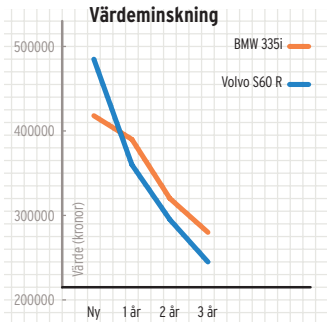
Strålkastartorkare slopade Volvo (Ford?) redan 2005 på S60/V70. R-modellerna har dock kvar den säkerhetshöjande finessen. Heders!

✓ **EKONOMI**

BMW 335i Volvo S60 R

Listpris i Stockholm	418 000	484 900
Förmånsvärde per år, brutto	72 900	87 900

► **Kommentar** BMW:s pris och förmånsvärde är baserat på grundpriset. Frågan är om det någon gång kommer att säljas en ny 335i Coupé för det priset. En ny BMW i denna prisklass extrautrustas alltid för minst 20-50 000 kronor, vår testbil för hela 165 000 kronor! Volvo S60 R beräknas falla mer i pris jämfört med BMW, en värdeminskning på närmare 80 000 kronor per år är jämförligt med Alfa Romeo Brera. En halvering av bilens inköpspris redan efter tre år är ett rejält ras.



Ägarkostnader snitt per år BMW 335i Volvo S60 R

Beräknat på 3 års ägande, 6 000 mils körsträcka

Värdeminskning	73 867	79 967
Kapitalkostnad	12 540*	14 547
Service och underhåll	3 316	7 027
Fordonskatt	2 001	2 184
Försäkring man 45 år, villa, Folksam	3 293	2 484
Bränsle (bensinkostnad (11,70kr/l))	22 230	24 570
Totalkostnad per månad	9 770	10 898
Milkostnad de första tre åren	58,62	65,39

► **Kommentar** Milkostnad är beräknad på "ren" bil, utan utrustning. Lull-lull inräknat stiger BMW-kostnaden med några kronor, ändå blir Volvon dyrast att äga. Högre bränslekonto späder på kalkylen.

Försäkring och service BMW 335i Volvo S60 R

Klassning	8-16-22	4-13-18
Serviceintervaller (mil)/kostnader	1:a Variabel/0 2:a Variabel/0 3:e Variabel/0	2 000/3 223 4 000/3 223 6 000/5 086

► **Kommentar** BMW-ägaren sparar drygt 10 000 kronor på den obligatoriska gratisstjänsten som ingår i köpet (3 år alternativt 8 000 mil).

Reservdelar och arbete BMW 335i Volvo S60 R

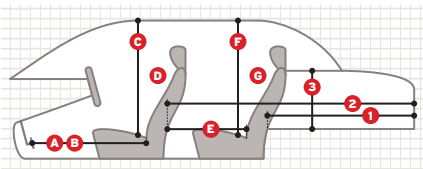
Avgassystem exklusive katalysator och grenrör	9 155/1 371	12 750/840
Bromsklossar fram (par)	1 455/914	1 675/840
Kamremsbyte/intervall (mil)	Kedja	2 100/16 000
Koppling	1 800/5 713	3 225/9 940
Framsärm (komplett)	2 095	2 165
Fälgar för vinterdäck (4 st)	12 200	14 400
Strålkastarinsats (komplett)	7 105	8 665
Stötdämpare fram (par)	3 008	11 680
Stötfångare fram	3 840	6 845 (lackad)

► **Kommentar** Förvånansvärt lika kostnadsbild för BMW och Volvo. Det som mest sticker ut är de avancerade stötdämparna (från svenska Öhlins) hos S60 R samt kopplingsbyte som kostar dubbelt upp jämfört med BMW 335i.

✓ **UTRYMMEN** mätta av Teknikens Värld

BMW, kupémått (cm)

- A Längsta benutrymme fram 118
 - B Kortaste benutrymme fram 94
 - A-B Skjutmän 24
 - C Takhöjd fram 94
 - D Bredd axelhöjd 137
 - E Kortaste benutrymme bak 60
 - F Takhöjd bak 88
 - G Bredd axelhöjd bak 132
 - A+E Effektiv kupélängd 178
- Lastutrymme (cm)**
- 1 Lastytans längd 96
 - 2 Lastytans längd fällt säte 154
 - 3 Höjd i lastutrymme 47



► **Kommentar** För att vara en sportcoupé har 335i Coupé bra med plats, till och med en småbarnsfamilj klarar sig utrymmesmässigt. Vad som överraskar mest är baksätet, som rymmer fullvuxna (endast två sittplatser bak dock). Baksätet är fällbart 60/40, plus skidlucka.

✓ **TESTRESULTAT**

BMW 335i Volvo S60 R

Fel på testbilarna: Hos Volvo trilskade höger el-backspegel, navigatorn hakade upp sig ett flertal gånger.

Bränsleförbrukning BMW 335i Volvo S60 R

Testförbrukning l/mil	1,35	1,17
Blandad körning l/mil	0,95	1,05
Landsväg l/mil	0,67	0,82
Stadskörning l/mil	1,43	1,45

► **Kommentar** Sanningen är den att det går att köra snällt med båda dessa bilar, vi mätte upp 0,95 l/mil under medelhård motorvägskörning med S60 R, bra resultat. 335i-motorns gasglada karaktär uppmanar till buskörning, därav den högre testförbrukningen.

CO₂ värden BMW 335i Volvo S60 R

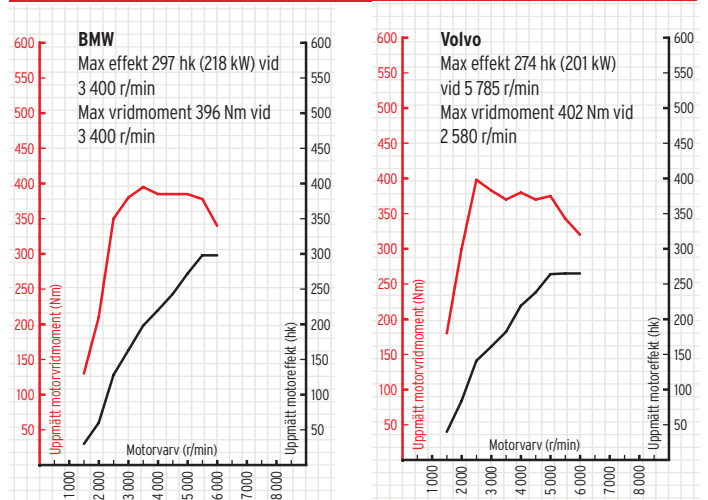
g/Km	228	252
------	-----	-----

Accelerationstest BMW 335i Volvo S60 R

Acceleration genom växlarna (sek)			
0-50 km/h	2,1	2,4	
0-70 km/h	3,3	3,9	
0-100 km/h	5,4	6,3	
0-130 km/h	8,4	9,9	
0-160 km/h	12,5	14,6	
0-200 km/h	20,2	24,2	
0-230 km/h	30,3	35,7	
0-402 meter	13,7	14,5	
Sluthastighet (km/h) vid 402 meter	168	159	
Omkörningsacceleration 70-130 km/h	5,1	6,0	
Toppfart (km/h) (Tillverkarens uppgift)	250	250	

► **Kommentar** Imponerande siffror för BMW 335i. 5,4 sekunder på acceleration 0-100 km/h är tre tiondelar snabbare än vad BMW:s egna siffror för automatväxlad 335i Coupé. Omkörningspotentialen är ruggig hos båda bilarna. S60 R är sex tiondelar långsammare på 0-100 km/h än vad Volvo anser. Motorkaraktärerna bidrar till helt olika körstil.

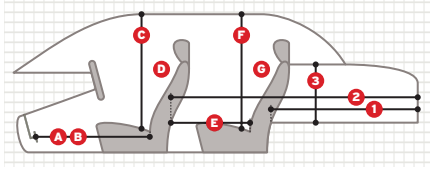
Verklig motoreffekt



► **Kommentar** Tre procent färre hästkrafter och en procent vridförlust ligger inom felmarginalen. 335i-motorn är en pärla i kraft och vrid!
► **Kommentar** Effektförlust på nio procent är för mycket. Vridet är däremot som Volvo uppger. maffiga 402 Nm vid låga 2 580 r/min.

Volvo, kupémått (cm)

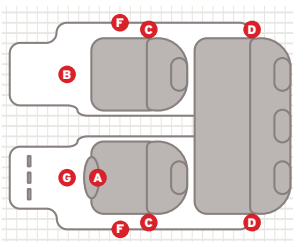
- A Längsta benutrymme fram 117
 - B Kortaste benutrymme fram 93
 - A-B Skjutmän 24
 - C Takhöjd fram 95
 - D Bredd axelhöjd 133
 - E Kortaste benutrymme bak 55
 - F Takhöjd bak 92
 - G Bredd axelhöjd bak 136
 - A+E Effektiv kupélängd 172
- Lastutrymme (cm)**
- 1 Lastytans längd 107
 - 2 Lastytans längd fällt säte 162
 - 3 Höjd i lastutrymme 46



► **Kommentar** Fransätet upplevs större i Volvo än BMW, våra mätningar säger motsatsen. Baksätet är trångt i förhållande till yttermått, särskilt benutrymmet är i knappaste laget. Bra breddmått bak.

✓ SÄKERHET

Säkerhetsutrustning	BMW	Volvo
Aktiva bältespåminnare	●	●
Aktivt pisksnärtskydd	-	●
Aktivt antisladdsystem (ESP)	●	●
Krockgardiner (huvud)	●	●
Krockkudde fram vä/hö	●/●	●/3 500
Krockkudde sida	fram/●	fram/●
Bältesförsträckare	fram/●	●
Bälteskraftsgränsare	fram/●	-
Fästen för barnstolar	●	●
Höger krockkudde urkopplingsbar	●	●
Integrerad barnstol	-	1 100
Strålkastarregörare, typ	Högtryck	Torkare



BMW	Volvo
A Krockkudde rätt	A Krockkudde rätt
B Passagerarkudde	B Passagerarkudde
C Sidokudde fram	C Sidokudde fram
D Sidokudde bak	D Sidokudde bak
E Sidokudde 3:e rad	E Sidokudde 3:e rad
F Sidokrockgardiner	F Sidokrockgardiner
G Knärockkudde	G Knärockkudde

Krockresultat
Euro NCAP Ej testad ★★★★★
Nya 3-serien har fått fem stjärnor.

Bromsresultat
Bromssträcka (meter) från 100 km/h 34,7 36,7



BMW Total kontroll genom hela konbanan. Tack vare välbalanserat chassi, aktiv styrning och (extra) breda däck. Inga tendenser till överstyrning/sladd, går neutralt. Klarar 74 km/h.



Volvo Inga större skillnader mellan de olika chassissättningarna. Styrningen hänger inte riktigt med i svängarna, läser sig och blir tung att ratta. Farten 75 km/h är utomordentligt bra.

Teknikens Världs säkerhetsbetyg

BMW 8/10
Ännu ej testad av Euro NCAP, men 3-serie (E90) har fem stjärnor. Väl fungerande antisladdsystem, bromsar i mästarklass. Bältesförsträckare och dubbla krockkudde fram.

Volvo 8/10
S60 har fyra stjärnor i Euro NCAP, modellen är inte riktigt up to date. Ändå finns nästan all säkerhetsutrustning som önskas. Läggs därtill säkra/trygga vägenegenskaper samt effektivt DSTC-system.

► **Kommentar** Teknikens Världs säkerhetsbetyg är en sammanvägning av resultatet från krock-, älg- och bromstester samt säkerhetsutrustningens omfattning och duglighet. Förutom bälte och krockkudde är aktiv bältespåminnare, antisladdsystem (ESP) och pisksnärtskydd de mest effektiva säkerhetsdetaljerna som finns i dag. Bilar som saknar någon av dessa detaljer kan inte få maxbetyg.

✓ BETYG

BMW 335i

Volvo S60 R

Köregenskaper (kurvegenskaper, riktningstabilitet, styrning, fartresurser, kommunikation/körglädje)
En av de körsäkraste/gladaste bilarna vi kört i år, suverän motorcaraktär. Lider alltiämt av viss instabilitet i hög fart. **9/10**
Aktivt chassi hjälper inte, S60 R spelar inte på känslosträngarna. Styrningen lider av att vara alltför seg. Bra högfartsegenskaper. **7/10**

Körsmidighet (vändradie, sikt, överblick, lättkördhet)
Bara 1,75 rattvarv i låg fart underlättar kvicka manövrar. Okej sikt runt om, höger backspegel viker ner sig vid backning - bra. **7/10**
Den långslagiga kopplingen tär hårt i stadskörning, det klonkar från transmissionen. 13 meter vändradie är i supertanker klass. **4/10**

Motor/kraftöverföring (gångkultur, ljud, växelöverföring, utväxling)
335i är en bil perfekt för tunnelkörning, motorsången är V8-lik på höga varv. Sexväxlad Steptronic snabb som få. **9/10**
När S60 R fått fläset infinner sig en fin lågfärdsrytm. Motorn brölar mer än morrar, ändå rätt eggande. Klönig låda. **7/10**

Utrymmen (kupé, bagageutrymme, flexibilitet)
Bättre än vi först trodde. Fyra får plats, helst ska de där bak vara ungdomar för att trivas. Fällbart baksäte en klar fördel. **6/10**
S60 R är inte toppmodern, det märks på hur dåligt S60 tar vara på utrymmena. 4 dörrar och 5 sittplatser är bättre än 2 och 4. **6/10**

Komfort (sittkomfort, körställning, insteg, buller, fjädringskomfort, värme/ventilation, ljudanläggning)
Trots 30-profil på testbilens däck klagade ingen i testlaget på stötighet=bra chassi. Två-dörrars begränsar insteget bak. **8/10**
Sätena fram är rena tv-fåtöljerna, nästan helt utan sportkänsla. De ger utmärkt långfärds-komfort. Redig värmekontroll. **7/10**

Användarvänlighet/ergonomi (reglage, instrumentering, menysystem, förvaring)
Små, men tydliga, knappar och rattar på mitt-konsolen. I-Drivesystemet kräver komplicerade menyval, tar tid och uppmärksamhet. **6/10**
De blå instrumenttavlor är inte lättavlästa i mörker, i övrigt känns Volvon överpedagogisk med piktogram och enkla menyer. **8/10**

Att köpa (nypris, utrustning, tillvalspriser)
Svårt att motivera extrautrustning för 160 000 kronor som i vår testbil. Men, motor och prestanda av den här kalibern kostar! **6/10**
Kostnaderna är Volvons verkliga köpphäst. En halv miljon kronor är överpris trots riklig basutrustning där nästan allt ingår. **3/10**

Att äga (värdeminskning, servicekostnader, serviceorganisation, förbrukning, försäkringskostnader)
"Gratis" service som egentligen är inbakat i bilens nypris bländar köparen. Dubbla turboaggregat får jobba hårt ibland - törst! **5/10**
En Volvo i Sverige är inte alltid lika med bäst service hela tiden. R-modellen kostar att serva och reparera tack vare dyr teknik. **4/10**

Passiv säkerhet (utrustning, krockprover)
Coupekarossen är än så länge okrockad av Euro NCAP, i övrigt samma säkerhetsstandard som vanliga 3-serien (E90). **7/10**
Beprövat kort. Endast fyra Euro NCAP-stjärnor (utfördes 2001), men modellen har visat sig säker även i verkligheten. **8/10**

Aktiv säkerhet (älgtestet, bromsar)
Undanmanöverprovet utfördes med breda däck, som höll i perfekt, endast en svag understyrning märktes. Utmärkta bromsar. **9/10**
75 km/h genom konbanan är strålande resultat. Trög styrning hindrar framfarten mest. Fin bromsutrustning. **9/10**

Slutbetyg **72/100**

62/100

VEM VINNER I KLASSEN?

Märke	Audi S4
Betyg	★★★★★
Pris/Förmånsvärde	525 000/96 900
Motor	V8/4 163 cm ³
Effekt/vridmoment	344 hk/410 Nm
Tjänstevikt/maxlast	1 780/430 kg
Acc. 0-100 km/h	5,6 s
Toppfart	250 km/h
Förbrukning bl. körning	1,33 l/mil
Säkerhetsbetyg	★★★★★



Bästa köp!



Märke	BMW 335i Coupé
Betyg	★★★★★ 72/100
Pris/Förmånsvärde	418 000/72 900
Motor	R6/2 979 cm ³
Effekt/vridmoment	306 hk/400 Nm
Tjänstevikt/maxlast	1 600/480 kg
Acc. 0-100 km/h	5,7 s
Toppfart	250 km/h
Förbrukning bl. körning	0,95 l/mil
Säkerhetsbetyg	Ej testad 8/10



Märke	BMW M3
Betyg	★★★★★
Pris/Förmånsvärde	566 000/106 100
Motor	R6/3 246 cm ³
Effekt/vridmoment	343 hk/365 Nm
Tjänstevikt/maxlast	1 570/430 kg
Acc. 0-100 km/h	5,2 s
Toppfart	250 km/h
Förbrukning bl. körning	1,19 l/mil
Säkerhetsbetyg	Ej testad



Märke	MB CLK 350
Betyg	★★★★★
Pris/Förmånsvärde	492 000/89 500
Motor	V6/3 498 cm ³
Effekt/vridmoment	272 hk/350 Nm
Tjänstevikt/maxlast	1 615/470 kg
Acc. 0-100 km/h	6,2 s
Toppfart	250 km/h
Förbrukning bl. körning	1,01 l/mil
Säkerhetsbetyg	Ej testad



Märke	Porsche 911 Carrera
Betyg	★★★★★
Pris/Förmånsvärde	774 000/152 800
Motor	B6/3 596 cm ³
Effekt/vridmoment	325 hk/370 Nm
Tjänstevikt/maxlast	1 565/310 kg
Acc. 0-100 km/h	5,1 s
Toppfart	275 km/h
Förbrukning bl. körning	1,06 l/mil
Säkerhetsbetyg	Ej testad 7/10



Märke	Volvo S60 R
Betyg	★★★★★ 62/100
Pris/Förmånsvärde	484 900/87 900
Motor	R5/2 521 cm ³
Effekt/vridmoment	300 hk/400 Nm
Tjänstevikt/maxlast	1 679/420 kg
Acc. 0-100 km/h	6,3 s
Toppfart	250 km/h
Förbrukning bl. körning	1,05 l/mil
Säkerhetsbetyg	★★★★★ 8/10

★★★★★
Utmärkt
★★★★★
Mycket bra
★★★★★
Bra
★★★★★
Godkänt
★★★★★
Underkänd

Kraftwerk
V8-motor med ännu mer kraft än 335i. Avsaknaden av turbo gör dock motorkulturen något lenare. Fyrhjulsdrift, förstas, är en klar fördel vid vinterväglag. Inte lika rejlsig som BMW:n.

Fantomen
Häftig maskin förpackad i klassiskt skal. I jämförelse med en riktig sportbil (Porsche 911) räcker 335i alldeles utmärkt vad gäller fartresurser. Bra komfort, goda utrymmen, underbar motor/drivlina.

Stålmannen
Originalet med ylande rak secycylindrig sugmotor. En firsitsig sportmaskin för både gata och bana. Baseras på gamla 3-serien (E36) och säljs ännu ett tag. Nya M3 (E90) får V8-motor på 400+ hk!

Pavarotti
BMW:s ärkerival från Stuttgart får klassisk charm, men inte alls lika hårt bett. V6-motorn på 3,5 liter är en pärla som passar CLK som handsken. Dyrgräp, än dyrare är CLK 500 med V8-motor och 326 hk.

Hulken
En "vanlig" Carrera har liknande fartresurser som BMW 335i, men bara två ynkliga baksätessitar. Oemotståndlig charm som kostar massor av stolar. Modellen är ovanlig, de flesta köper Carrera S.

Gbg Teddybears
Jovisst, snabb och kraftfull. Men utan fitness, känns gammalmodig. Om du önskar en kraftfull Volvo med fyrhjulsdrift är S80 V8 AWD ett betydligt bättre - och Teknikens Världs - Volvo-val.