

KARUP LUFTHAVN



De seks biler

	Pris fra kr.	Vores testbil, kr.	Motors vurdering
Audi A6 2.4i Quattro 4d/6g Testvinder	561.364	801.168	★★★★★
Volvo S80 V8 AWD 4d/aut.	1.103.375	1.244.545	★★★★★
BMW 523i 4d/5g	687.380	781.698	★★★★
Saab 9-5 2.3TS Aero 5d/aut.	671.380	721.880	★★★★
VW Passat Variant Highline 3.2 V6 5d/aut.	617.079	695.339	★★★★
Citroën C6 3.0 V6 Pallas 4d/aut.	859.380	925.380	★★★



6 dyre drenge

Der er både drøm og realisme bag Motors gruppetest af luksusbiler i millionklassen, for trods vores verdensrekord i afgifter vælger mere end 6.000 danskere hvert år at købe bil i denne klasse. Vi har set på seks af de nyeste og mest populære fra Tyskland, Frankrig og Sverige

Luksus i førersædet

De rige har samme problem som de bilister, der bevæger sig i de mindre kostbare bilklasser: Hvilken bil skal jeg vælge? Og når pengene ikke sætter grænsen, er det rigtig svært. Motor træder hjælpende til: Vi har samlet en flok biler med appel til de dyre drenge

■ **Trods prisen** går luksusbilerne som varmt brød. Kommer der en ny model, står køberne klar. Mange har et firma, der betaler, men der er også rigtig mange private, som har så mange penge, at en pris på en million kroner ikke afskrækker. Måske har man arvet, måske tappes der af husets friværldi.

De kræsne bilister har oftest et mærke, de er tro over for. De kan lide det nye, men er alligevel konservative i bilvalget. Ham, der er til BMW, vil ofte ikke se til den side, hvor der står en Citroën – og omvendt. De følelser var Motor heldigvis fri af, da vi inviterede biler til den store test.

En af de helt nye er Citroën C6. Med hele svineriet koster den tæt på en million. En anden spændende nyhed er den nye Volvo S80. På nær en enkelt V8 var alle eksisterende versioner sendt til USA til den amerikanske introduktion, så vi måtte „nøjes“ med den dyreste af slagsen – er V8 ikke et dybfølt ønske, kan man vælge Volvo'en med en sekscylindret rækkemotor og spare over 200.000 kr.

BMW 523i og Audi A6 er to værdige konkurrenter, mens Saab 9-5 som stationcar og VW Passat V6 4Motion begge står lidt for sig selv. Saab som en lidt ældre model, i øvrigt testens eneste 4-cylindrede (men for pokker, hvor kan den køre), og den nye Passat med V6-motor og firehjulstræk er den

diskrete superbil. Størrelsesmæssigt en halv klasse under de andre, men alligevel et fornemt køretøj for dem, der ikke nødvendigvis vil udstille bilbudgettet for naboen.

Hvad kan så flytte køberen fra den ene bil til den anden? For nogle vil nationaliteten spille en rolle. Vi har tre på banen: Tyskland, Sverige og Frankrig.

Gyng-gang i bløde sæder, det er Frankrig og dermed C6. Det er testens imponator, den, der vækker mest opsigt, når den ruller op foran hotellet eller til et vigtigt møde. Audi A6, BMW 523i og Passat V6 er de tyske indslag. Audi'en løb med de fleste stemmer – også fra



nogle, der ikke var en del af testholdet. For mens Motors udsendte sov, blev hjulene til en samlet pris af små 50.000 kr. stjålet i natens mulm og mørke.

BMW'en skuffede på et område, vi ikke havde ventet: køreegenskaberne. Importøren har for vane at montere testbilerne med 18-tommer-hjul, men det

Sådan oplevede testholdet bilerne

Bilen som	Audi A6	BMW 523	Citroën C6	Saab 9-5	Volvo S80	VW Passat
– limousine	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★
– køremaskine	★★★★★	★★★	★★★	★★★★	★★★★	★★★★★
– brugsgenstand	★★★★	★★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★★★
– imponatoreffekt	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★	★★★
Bilen med hensyn til	Audi A6	BMW 523	Citroën C6	Saab 9-5	Volvo S80	VW Passat
– lavt værditab ¹⁾	★★★★★	★★★★	★★	★★★	★★★★	★★★
– FDM AutoIndex ²⁾	★★★★	★★★★★	★★	★★★★	★★★★	★★★
Samlet vurdering	★★★★★	★★★★	★★★	★★★★	★★★★	★★★★

¹⁾ Vurderingen er foretaget på baggrund af vurderinger af værditab

²⁾ Vurderingen er baseret på det samlede resultat for det pågældende bilmærke i FDMs AutoIndex-undersøgelse fra 2006 (se Motor nr. 5/2006)

Det samlede resultat afspejler en flot præstation fra de enkelte biler, men naturligvis med særlige styrker og svagheder. Bedste bil som limousine betragtet (komfort, plads og luksus) er BMW, Saab og Volvo, mens de bedste køremaskiner (køreegenskaber, køreglæde og motorvurdering) ubetinget er Audi, Volvo og VW. De mest praktiske biler er Saab og Passat, der jo er med som stationcars, men både Audi og BMW fås også som stationcar. Bedste evne til at holde prisen har Audi, der har en høj popularitet på brugtvoanmarkedet og alligevel en moderat anskaffelsespris. BMW fik en fornem 1.-plads i FDMs AutoIndex, og det giver bonus, modsat Citroën, der som mærke betragtet stadig kæmper med flere dårligdomme, hvis man spørger de enkelte bilejere. Samlet løber Audi A6 med sejren foran Volvo S80. Efterfølgende kommer BMW, Saab, Passat og på sidstepladsen C6.



Alle testbilerne blev udsat for skrappe prøver på FDM Jyllandsringen. De klarede alle sammen opgaverne uden problemer

gav en urolig kørsel, så spar den slags narrestreger. Til gengæld var BMW'en med sin relativt svage motor og manuelt gear den mest brændstoføkonomiske, 9,1 km/l er slet ikke dårligt i den klasse. Volvo S80 var dårligst med 6,9 km/l. Og selv om folk har penge nok til bilkøbet, er det ofte sådan, at denne købergruppe kan lide at spare på femøren. Derfor har de kroner nok at købe bil for. Og så er et lavt benzinforbrug jo også penge.

Det værste er, at man hurtigt vænner sig til den slags biler – bortset fra at det er for svært at finde ud af og efterfølgende huske den enkelte bils mange finesser. Blot at låse dørene op og i eller finde ud af fartholderen kan være ting, som kræver grundig instruktion, og som vil give en førstegangsejer grå hår i hovedet.

Efter et par dage føler man dog, at sådan skal biler bare være. Hvor

stor forskellen reelt er mellem det superbe og det, man er glad for til daglig, opdager man, når de lånte fjer returneres. Når man sætter sig bag rattet af den bil, man ellers var så glad for, føles det som at sidde på en malkestol, der er ved at vælte – der går dog kun nogle timer, så er man glad igen og kan hygge sig ved tanken om, at man ikke behøver sidde oppe den halve nat for at holde øje med, om nogen vil stjæle bilens fine fælg eller måske endda hele bilen.

For alle testens biler gælder, at der er en stor sandsynlighed for, at forsikringsselskabet vil kræve satellitovervågning af bilen. Den slags fordyrende elementer kan blive en klods om benet, hvis man går og venter på at kunne købe superbilerne som brugt. Det skal man være klar over. Det er ikke nok at tænke på købsprisen.

Af Søren W. Rasmussen
og Leif Nielsen

Store og sikre

■ På nær Volvo S80 er samtlige testbiler testet af Euro NCAP med udmærkede resultater. Nogle vil undre sig over, at karaktererne i frontalttesten ikke er så høje som i flere småbiler. Det skyldes, at de store biler har det sværere i frontalttesten, idet de har en større vægt bag sig, når de rammer barrieren. Derfor er den højest registrerede karakter her 14,8 ud af 16 mulige.

I sidekollisionstesten bør karakteren ikke være lavere end de maksimalt mulige 18,0 point. Biler som Audi A6, Citroën C6 og Saab 9-5 har alle opnået de maksimale fem mulige stjerner i Euro NCAP-testen, men kun med hjælp fra selehuskere og dermed tre ekstra point at gøre godt med.

Den helt nye Volvo S80 er endnu ikke testet af Euro NCAP, men for 5-6 år siden opnåede den forrige model samlet 29 point ud af de 33 nødvendige for en femstjernet karakter – og dengang var selehuserne ikke med i billedet, så fem stjerner er ventet for denne nye udgave.

Dårligst i gruppen er BMW 5-serien, der så sent som i 2004 stik mod forventning ikke klarede sidekollisionstesten til topkarakter, uden at man dog kan beskyldte den for at være direkte dårlig. Men det blev kun til fire stjerner. Den aktive sikkerhed er i alle seks tilfælde på et godt niveau. ESP er selvfølgelig udstyr.

BMW'en, som på forhånd var favorit på FDM Jyllandsringen, faldt igennem og endte sammen med Citroën C6 kun på et forventeligt resultat, tre stjerner, mens Audi A6 brillerer med de maksimale seks stjerner, når det gælder evnen som køremaskine. Volvo S80 og VW Passat fik hver fem stjerner her og Saab 9-5 fire.

Med biler i denne bilklasse må man have lov at stille store krav på alle punkter.

Audi A6 ★★★★★

Euro NCAP 2004:

Front: 13,3 (maks. 16 point)

Side: 18 (maks. 18 point)

Selehuskere: 2 I alt: 33,3 (maks. 37)

Audi A6 har et ekstremt stærkt karrosseri, hvilket kræver skånsom funktion af seler og airbag, fordi bilen samtidig er tung (1.540 kg). Den opgave klarede de totrins airbags fint sammen med selekraftbegrænserne. Normalt er der problemer med området ud for førerens ben, og i A6 gav handskerum-

met mulighed for skader på passagerens knæ. Sidekollisionstesten klarede A6 til topkarakter. Fodgængere rammes hårdt.

BMW 523i ★★★★★

Front: 10,6 (maks. 16 point)

Side: 16,3 (maks. 18 point)

Selehuskere: 2 I alt 28,9 (maks. 37)

Da 5-serien i den nuværende version blev kollisionstestet, måtte der ændringer til. Blandt andet af ratstamme, fodhvile, døråse, airbags og software til sikkerhedssystemerne. Området under instrumentpanelet udgjorde en potentiel fare for førerens låben. Resultaterne fra sidekollisionen var acceptable, men ikke så gode, som man kunne have ventet.

Citroën C6 ★★★★★

Front: 13,8 (maks. 16 point)

Side: 17 (maks. 18 point)

Selehuskere: 3 I alt 33,8 (maks. 37)

Det femstjernede resultat blev kun opnået på grund af to af de tre selehuskere – den ene på bagsædet. Men der er ingen tvivl om, at C6 er en fin og sikker bil. Det gælder også for fodgængere, der ved et uheld måtte komme i vejen for C6. Når bilen mærker, at den rammer en blød trafikant, springer motorhjælmen lidt op og lægger afstand til den hårde motor.

Saab 9-5 ★★★★★

Front: 12,6 (maks. 16 point)

Side: 18 (maks. 18 point)

Selehuskere: 2 I alt 32,6 (maks. 37)

Saab 9-5s kollisionstest er oprindelig fra 1998, hvor bilen fik fire stjerner. I 2003 fik den to selehuskere og fem stjerner. Alerede i 1998 gav Saab 9-5 den bedste beskyttelse ved en frontalkollision og fik topkarakter i sidekollisionstesten. Ved frontalkollisionen forblev kabinen stabil. Særlig god polstring i knæområdet beskytter effektivt mod skader. Fodgængerbeskyttelsen var generelt god i hovedhøjde, men dårlig i benhøjde.

Volvo S80/2006

Ikke testet

VW Passat V6 4Motion ★★★★★

Front: 14 (maks. 16 point)

Side: 18 (maks. 18 point)

Selehuskere: 2 I alt 34 (maks. 37)

Den testede model var en 1.9 PD, men karakteren kan overføres til Passat V6. Ser man alene på kollisionsevnen, bliver det kun til fire stjerner, men selehuskere i begge forsæder ophøjer resultatet til fem, selv om én selehuser havde været nok til topkarakteren. Ros for det. Karrosseriet er stærkt, der er totrins airbags, og alt i alt er Passat'en en sikker bil. Knæairbags ville formentlig kunne hæve karakteren i førersiden, hvor ratstammen kan ramme førerens ben.



Audi A6 2.4i

Motor 6 cyl. (V) – 24 ventiler – 2.393 ccm

Maks. effekt 177 hk v. 6.000 o/min.

Maks. moment 230 Nm v. 3.000 o/min.

Hvor hurtig?

Topfart 230 km/t

0-100 km/t 9,1 sek.

Hvor økonomisk?

Fabrikstal 9,0 km/l

FDM-test 7,8 km/l

Ejeravgift 7.500 kr. pr. år

Hvor stor og hvor tung?

Længde-bredde-højde 492-186-146 cm

Akselafstand 284 cm

Egenvægt 1.625 kg

Totalvægt 2.205 kg

Maks. påhængsvægt 1.900 kg

Transmission 6 gear, man.

Dæk: 225/55 R16 (standard)

Testbil: 205/60 R16 Pirelli P7

Garanti (mek.-lak-rust) 2-3-12 år

Gennemført lækker



MMI-systemet (drejeknap mellem forsæderne) tager lidt af A6-førerens opmærksomhed, men fungerer o.k.



Bagsædepladsen er glimrende for to voksne, men midterpladsen generes af en stor kardantunnel

Lækkert interiør er med til at bringe oplevelsen af Audi A6 i top

Audi A6 2.4i Quattro 4d/6g ★★★★★
Testvinder
 Pris fra 561.364 kr.
 + Motor Firehjulstræk Køreegenskaber
 - Aut.gear fås ikke Dyrt ekstraudstyr Ejerafgift

■ **Audi med V6-motoren** på 2.4-liter er en sand køremaskine, og var den bil, der samlet løb med sejren i denne test. Vores bil havde også firehjulstræk, og det kastede positive oplevelser af sig både på FDM Jyllandsringen og på den tyske Autobahn, hvor bilen lå helt forpidabelt stabilt. Desværre kan firehjulstræk og automatgear endnu ikke kombineres i denne motorstørrelse.

Efter at vi fik frastjålet det første sæt hjul med 18-tommer fælge og tilhørende dæk, måtte vi nøjes med 16-tommer dæk i normal størrelse, og det var næsten for småt til bilens

mange kræfter. Vi peger på 17-tommer som et optimalt valg.

Indvendigt havde vores udgave det særlige S-line-interiør med bl.a. sportssæder med fast støtte til lår og ben. Passer de ens krop, er de forbillige, men prøv dem inden evt. køb, for er kroppen for stor, er investeringen på hele 90.000 kr. spildt.

Testbilen havde desuden adaptiv fartpilot, som selv holder afstanden til de forankørende. Den koster små 50.000 kr. ekstra, men er et stort plus ved motorvejskørsel.

Bagsædet er blandt testens bedste med god plads til fødder og god loftshøjde. Midterarmen med kopholdere og flere friskluftdyser gør opholdet herligt for to personer, mens en tredje midterpassager døjer med en stor kardantunnel og ringe komfort. Audi A6 havde tilmed testens største bagagerum, og her kan bagsæderne foldes forover, hvis behovet er til stede.

Har man penge ...

Udstyr	Audi A6	BMW 523	Citroën C6	Saab 9-5	Volvo S80	VW Passat
Aut. klimaanlæg, kr.	12.118	21.671	✓	✓	✓	✓
Automatgear	—	53.517	✓	31.000	✓	✓
Fartpilot, kr.	5.796	✓	✓	✓	✓	✓
Fartpilot, adaptiv, kr.	48.081	52.235	—	—	44.995	—
Læderat, kr.	2.276	✓	✓	✓	✓	✓
Læderindtræk, kr.	42.988	47.125	45.000	✓	✓	13.907
Metallak, kr.	19.185	19.588	18.000	10.000	12.495	7.691
Navigationsanlæg, kr.	59.766	43.308	55.000	35.000	46.995	41.818
Nøglefri betjening, kr.	24.276	24.235	—	—	12.995	8.475
Parkeringsradar, kr.	18.222	19.869	✓	7.500	8.700	10.276
Søltag, el-betjent, kr.	26.698	30.562	20.000	21.000	21.350	19.171
Sædevarme for, kr.	8.492	✓	✓	✓	✓	✓
Xenonlygter, kr.	24.038	25.737	✓	12.000	✓	25.079
Xenondrejelygter, kr.	33.731	36.713	✓	—	8.000	—

Man kan bestille næsten hvad som helst til bilerne og let øge grundprisen med flere hundrede tusinde kroner. Ovenstående er blot et udpluk fra ekstraudstyrslisterne. C6 er undtagelsen. Den er noget dyrere end konkurrenternes grundpriser, men har til gengæld næsten alt som standard.

BMW 523i	
Motor	6 cyl. (ræk.) – 24 ventiler – 2.497 ccm
Maks. effekt	177 hk v. 5.800 o/min.
Maks. moment	230 Nm v. 3.500 o/min.
Hvor hurtig?	
Topfart	235 km/t
0-100 km/t	8,5 sek.
Hvor økonomisk?	
Fabrikstal	11,8 km/l
FDM-test	9,1 km/l
Ejeratgift	4.000 kr. pr. år
Hvor stor og hvor tung?	
Længde-bredde-højde	484-185-147 cm
Akselafstand	289 cm
Egenvægt	1.545 kg
Totalvægt	2.010 kg
Maks. påhængsvægt	1.600 kg
Transmission	6 gear, man.
Dæk:	225/55 R16 (standard)
Testbil: For:	275/35 R18 Dunlop SP Sport01.
Bag:	245/40 R18 (DSST)
Garanti (mek.-lak-rust)	2-2-12 år



Flot indpakning

BMW 523i 4d/5g	★★★★●
Pris fra	687.380 kr.
Design Pladsforhold Støjsvag	Køreegenskaber Dyrt ekstraudstyr

■ På vej hen til BMW 5 stiger forventningerne, i takt med at detaljerne fra bilens linjer kommer til deres ret. BMWs nyeste femmer er ubetinget en flot bil. Den udstråler selvsikkerhed og køreglæde i et næsten enormt omfang.

Desværre holder oplevelsen ikke helt, når man inspicerer bilens indre. Materialerne er lækre og finishen flot, men designet er græsende til det kedelige, og det er synd.

Motoren er nærmest lydløs, og almindelig kørsel foregår med en høj grad af komfort og let betjening.



I-drive-knappen er dejlig stor, men systemet er ikke meget anvendeligt

Vores testbil kunne dog ikke stå distancen, når den virkelig blev presset. På de tyske motorveje blev den uventet urolig, og på FDM Jyllandsringen kunne den slet ikke hamle op med de øvrige biler.

Styretojet virker upræcist, og i svingene var bilen klart understyrende og krængede. En skuffelse. Importøren har valgt at montere bilen med 18-tommer superbrede dæk – synd for både bil og fører.

Bag rattet sidder man godt, men det er svært at få sæderne justeret korrekt. I-drive-knappen læg-

ger op til et hav af funktioner, men i vores testbil var den mest af alt en gimmick, idet bilen hverken havde navigationsanlæg eller automatisk klimaanlæg. Bagsædepladsen er klart feltets bedste. Der er friskluftdyser i midterkonsollen, men også her må en evt. midterpassager døje med dårlig benplads. Bagagerummet er stort, og klappen åbner stort op. Men ryglænet kan ikke foldes forover, og det koster på brugsværdien. Udstyrsniveauet er ikke imponerende, men man kan tilkøbe næsten hvad som helst – men pas på, det koster!



Testens bedste bagsædeplads finder man ubetinget i BMW 523i

Pladsen er i orden

Kabinemål, cm	Audi A6	BMW 523	Citroën C6	Saab 9-5	Volvo S80	VW Passat
Loftshøjde, for-bag	106-94	106-93	102-91	100-96	98-93*	103-98
Speeder-forsæderyg (A)	118	114	110	114	114	118
Knæplads, bag (B)	65	66	73	69	69	67
Komfortmål (A)+(B)	183	180	183	183	183	185
Kabinebredde	143	145	148	144	145	140
Bagagerum						
	Audi	BMW	Citroën	Saab	Volvo	VW
Volumen (liter)	546	520	470	416	480	588
Bredde, min.-maks.	109-109	93-137	113-115	102-128	115-136	101-137
Længde, min.-maks.	120-178	109-109	105-168	102-160	110-167	113-177
Højde u/hylde	48	53	44	41	49	52
Læsehøjde	67	71	64	55	70	60

* soltag

VW Passat er størst i kabinen, selv om den umiddelbart vurderes til at være en halv klasse mindre end de andre. Komfortmålet, som består af benpladsen foran plus knæpladsen bagtil, er noget overraskende næsten ens



BMW's instrumentbord er meget overskueligt, men lidt billigt at røre ved



Citroën C6 3.0 V6

Motor 6 cyl. (V) - 24 ventiler - 2.946 ccm

Maks. effekt 215 hk v. 6.000 o/min.

Maks. moment 290 Nm v. 3.750 o/min.

Hvor hurtig?

Topfart 230 km/t

0-100 km/t 9,4 sek.

Hvor økonomisk?

Fabrikstal 8,9 km/l

FDM-test 7,3 km/l

Ejeravgift 7.500 kr. pr. år

Hvor stor og hvor tung?

Længde-bredde-højde 491-186-146 cm

Akselafstand 290 cm

Egenvægt 1.780 kg

Totalvægt 2.271 kg

Maks. påhængsvægt 1.400 kg

Transmission 6 gear, aut.

Dæk: 245/45 R18 (standard)

Testbil: 245/45 R18 Michelin Pilot Premacy

Garanti (mek.-lak-rust) 2-3-12 år

Fransk limousine

Citroën C6 3.0 V6 Pallas 4d/aut.

Pris fra 859.380 kr.

+ Komfort Design Affjedring **+** Sportslighed Pladsforhold Vindstøj

■ **Citroëns nye flagskib** vækker straks folks interesse. Designet er povet og typisk for Citroën med flere design-hilsner til fordums store biler fra den franske producent. Blandt andet bagrudens indadbuende form a la CXeren fra 1970'erne. Ærgerligt nok er den specielle linje ikke fulgt til dørs med for eksempel rattet fra C4, hvor ratnavet står stille, når man drejer.

Køreegenskaberne er klart til den komfortable side med en affjedring, der gør det til en fornøjelse at køre over vejbump. Knap så sjovt er det, når det går derudad på små snoede veje eller på FDM Jyllandsringen. Bilen har for så vidt ikke problemer med at stå fast, men servostyringen er upræcis, og man glider let rundt i de store sofasæder. Krængningen er dog beskeden, og bilen opfører sig langt bedre end ventet.

Dørene er af den rammeløse type, og det er smart, men kaster desværre en del vindstøj af sig ved motorvejskørsel, og det trækker ned.

Foran sidder man behageligt, og det standardmonterede head-up-display viser en spejling af speedometerets digitale visning i forruden, så det ser ud, som om tallet svæver et par meter foran bilen – det fun-



Luksus og komfort er hovedingredienserne i C6, der kun kan fås med automatgear. Det skifter blødt, men gør ikke bilen til en sprinter

gerer glimrende. Ved bagsædet er pladsen overraskende skuffende, og man sidder hårdt og højt. Det er bestemt ikke nogen dagligstue, og der er reelt kun plads til to voksne. Her skulle man nok gå et udstyrsni-

veau op og ofre yderligere 25.000 kr. på en pakke, der indeholder elektrisk justerbare bagsæder. Bagagerummet er lavt og ikke så dybt. Men en stor og vandret liggende bagklap giver god adgang til rummet.



Utroligt betagende linjer. Den nye C6 har ægte Citroën-DNA i sig



Som den eneste bil i feltet har C6 digitale instrumenter



Skuffende plads. I netop C6 havde vi ventet limousineagtige forhold



Store dørlommer med lodrette låger er detaljer, der fornøjer bilejeren

Saab 9-5 2.3TS Aero aut.

Motor 4 cyl. (turbo) –16 ventiler – 2.290 ccm

Maks. effekt 260 hk v. 5.300 o/min.

Maks. moment 350 Nm v. 1.900 o/min.

Hvor hurtig?

Topfart 245 km/t

0-100 km/t 8,5 sek.

Hvor økonomisk?

Fabrikstal 10,0 km/l

FDM-test 8,0 km/l

Ejeravgift 5.500 kr. pr. år

Hvor stor og hvor tung?

Længde-bredde-højde 484-179-146 cm

Akselafstand 270 cm

Egenvægt 1.549 kg

Totalvægt 2.100 kg

Maks. påhængsvægt 1.800 kg

Transmission 5 gear, aut.

Dæk: 225/45 R17 (standard)

Testbil: 235/45 R17 Conti SportContact 2

Garanti (mek.-lak-rust) 2-2-6 år



Saab 9-5 2.3TS Aero 5d/aut.

★★★★●

Pris fra 671.380 kr.



Motor
Køreegenskaber
Udstyrsniveau



Vejgreb ved
acceleration
Benplads bag

■ **Saab 9-5 er med små ti år** på bagen feltets absolutte senior, og det mærkes ved en del hjul- og vindstøj og ved karrosseriets udformning, der i sammenligning med de øvrige er en generation bagud.

Men Saab har en helt up to date teknik, der kan måle sig med de bedste i feltet. Den firecylindrede turbomotor yder en helt formidabel præstation – faktisk så meget, så det virker, som om forhjulene flere gange har svært ved at overføre de mange kræfter til vejen. På den tyske Autobahn og på FDM Jyllandsringen er Saab'en i sit es. Sporsikkerheden er blandt feltets bedste, og på banen styrer den næsten lige så godt som Audi A6. Automatgearet fungerer fint, og gearene kan skiftes fra knapper på rattet.

Man sidder fremragende bag rattet i stole, der giver virkelig fin støtte. Instrumentbordet er trods et nyligt



Alu-look gør instrumentbordet indbydende at se på, men desværre er der tale om plastic. Den store skærm med navigationsanlæg er ekstraudstyr

facelift lidt gammeldags at se på, men det virker fint i hverdagen. Drivers Edition-udstyrsniveauet er udgået i 2007-årgangen, men i Aero er lædersæder plus meget andet standard, og dermed er Saab 9-5 Aero fortsat interessant på grund af bilens pris/udstyrsforhold.

På bagsædet er pladsforholdene

fornuftige, men man havde nok ventet lidt bedre benplads i så stor en bil. Her mærker man, at akselafstanden er testens mindste. Der er friskluftdyser ved dørstolper og mellem forsæderne og 12V-udtag. Bagagerummet er bilens force og er flot beklædt og forsynet med aluskiner i gulvet til fastsurring af last.



God loftshøjde, men begrænset knæplads kendetegner Saab 9-5



I Saab 9-5 Aero kan man skifte gear fra rattet. Det gør kørslen sjov

Saab 9-5 var i sit es på FDM Jyllandsringen. I undvigemånen er bilen i fin balance, og ESP-systemet griber fint ind, når grænsehastighederne nås



I forbindelse med faceliftet fik forlygterne kromrammer



Volvo S80 V8 AWD

Motor 8 cyl. (V) – 32 ventiler – 4.414 ccm

Maks. effekt 315 hk v. 5.950 o/min.

Maks. moment 440 Nm v. 3.950 o/min.

Hvor hurtig?

Topfart 250 km/t

0-100 km/t 6,5 sek.

Hvor økonomisk?

Fabrikstal 8,4 km/l

FDM-test 6,9 km/l

Ejeravgift 7.500 kr. pr. år

Hvor stor og hvor tung?

Længde-bredde-højde 485-186-149 cm

Akselafstand 284 cm

Egenvægt 1.593 kg

Totalvægt 2.200 kg

Maks. påhængsvægt 2.000 kg

Transmission 6 gear, aut.

Dæk: 225/55 R16 (standard)

Testbil: 245/40 R18 Pirelli Pzero Rosso

Garanti (mek.-lak-rust) 2-2-8 år

God allrounder

Volvo S80 V8 AWD 4d/aut.

★★★★★

Pris fra 1.103.375 kr.

+ Motor
Firehjulstræk
Komfort

Pris
Benzinforbrug

■ Den helt nye S80 er en imponerende bil. Vi har fat i topudgaven med V8-motor til godt 400.000 kr. mere end de øvrige deltagere, og så skal det jo være godt. Helst ville vi have haft versionen med den nye sekscylindrede 3.2-liters rækkemotor, for så havde prisen passeret. Den version har vi haft lejlighed til at køre tidligere, og det er den, vi peger på som bedste køb. Med automatgear koster den omkring 800.000 kr.

Designet er flot uden at være prangende, og man opnår derfor en vis anonymitet i bilen. Indvendigt er



Stor overskuelighed og yderst simpel betjening kendetegner S80

kvaliteten overbevisende, og indretningen af bilen er ekstremt brugervenlig. Det er den bil i feltet, der er lettest at lære at kende.

S80 kører både sportsligt og komfortabelt. Affjedringen er usædvanlig veltilpasset og giver både en dejlig blød affjedring, når man kører over vejbump, og en dejlig fast fornemmelse gennem sving. Kun ved



Pladsen er ikke imponerende, men til gengæld er komforten fin

tophastighed (250 km/t) var bilen en anelse urolig. Men med tanke på benzinøkonomien er det nok de færreste, der har råd til at udforske den egenskab ret længe ad gangen.

Forsæderne er helt suveræne og giver fremragende komfort. På bagsædet er komforten også fin, men pladsforholdene knap så imponerende. Loftshøjden går kun lige an



Næsten alt kan justeres – her er det f.eks. styretøjets træghed

i vores version med soltag, og fødderne finder kun lige akkurat plads under forstolene. Der er til gengæld fine friskluftdyser og 12V-udtag.

Bagagerummet er pænt stort, men åbningen er lille, og det gør det svært at laste større ting. Til gengæld er der en smart anordning, der kan vippes op og fastholde småting og indkøbsposer under kørslen.

Teknik på vej

■ **Kurvelys og xenonforlygter** er ved at være normalt udstyr i de dyrere biler. I Danmark er udbredelsen lidt forsinket p.g.a. den høje registreringsafgift, som også rammer sikkerhedsudstyr. Forbedringen af lysudbyttet fra forlygterne er alligevel så godt, at stadig flere vælger at ofre de ekstra 10.000-40.000 kr.

Princippet i de nye typer af forlygter er, at den almindelige halo-

genforlygte er erstattet af en ny pæretype, der er fyldt med den ædle gasart xenon. Med en usædvanlig høj spænding etableres en gnist mellem de to tråde i pæren, og det kraftige hvide lys dannes. Lyset er dels skarpere end normalt, dels er farven mere hvid, hvilket gør føreren mindre træt ved mørkekørsel.

I biler med kurvelys er forlygten op hængt i en anordning, der kan

dreje, og hvor drejevinklen bestemmes af bilens fart og udslaget på rattet. Ved kørsel gennem kurver følger lyset vejen, så vejen foran bilen oplyses betydeligt længere.

Den adaptive fartpilot er en anden kommende udstyrsdetalje. Det er en fartpilot, der er koblet sammen med en radar, som kan måle afstanden op til den forankørende. Ud fra bilens hastighed kan den forankørendes hastighed beregnes, og bilens egen hastighed justeres, så der altid

er en fornuftig afstand. Systemet er koblet til bilens bremsesystem, så bilen selv bremser, hvis den forankørende bremser.

I den næste generation af den adaptive fartpilot kan systemet bremse bilen helt til standsning, mens der på de første udgaver kun kunne bremses med en vis procentdel af den maksimale bremseevne, samtidig med at en høj advarselstone signalerer, at føreren skal gribe ind. Systemet fungerer fremragende – kun prisen er en hindring.

VW Passat Variant 3.2 V6

Motor 6 cyl. (V) – 24 ventiler – 3.189 ccm
Maks. effekt 250 hk v. 6.250 o/min.
Maks. moment 320 Nm v. 3.200 o/min.

Hvor hurtig?

Topfart 243 km/t
0-100 km/t 7,2 sek.

Hvor økonomisk?

Fabrikstal 9,9 km/l
FDM-test 8,1 km/l
Ejeravgift 6.480 kr. pr. år

Hvor stor og hvor tung?

Længde-bredde-højde 477-182-152 cm
Akselafstand 271 cm
Egenvægt 1.800 kg
Totalvægt 2.350 kg
Maks. påhængsvægt 2.200 kg

Transmission

6 gear, aut.

Dæk: 215/55 R16 (standard)

Testbil: 235/45 R17 Dunlop Sp Sport 01

Garanti (mek.-lak-rust) 2-3-12 år



Diskret luksus

VW Passat Variant Highline 3.2 V6 5d/aut. ★★★★★

Pris fra 617.079 kr.



Motor
 Firehjulstræk
 Gearskift



Lidt for hidsig
 Ikke prestige

■ **Topudgaven af VW Passat** er denne firehjulstrukne V6'er, som er standardudrustet med det meget velfungerende DSG-automatgear, som i modsætning til almindelige automatgear betjener sig af en dobbeltkobling og traditionelle tandhjul, som giver usædvanligt bløde gearskift. Udvendig er bilen ikke ændret i forhold til en almindelig familieudgave af Passat, og man kan derfor køre rundt som en ulv i fåreklæder.

Køreegenskaberne er sjove, og motorens præstationer er næsten

vilde, hvis man ikke passer på. Der er ingen tvivl om, at denne bil mere er skabt for at underholde føreren end for blot at være komfortabel. Men den er samtidig særdeles veludstyret. Vores testbil var i udstyrsniveauet Highline, som er meget omfattende. Bl.a. får man meget komfortable, men smalle og faste lædersæder. De skal lige prøvesiddes, før man køber denne bil.

På FDM Jyllandsringen gør Passat V6 en rigtig god figur, og ved undvigemanøvrer mærker man det særlige ESP-system, som også arbejder sammen med rattet. Her får man impulser, der skal vise, hvilken vej man bør dreje rattet for at rette bilen op. Lidt forvirrende de første gange, men ganske effektivt. På Autobahn kører Passat som et tog: Sporsikkert og letkørt.



I Highline-versionen af Passat får man et omfattende udstyrsniveau

Ved bagsædet er pladsforholdene rigtig gode, og netop stationcar-versionen giver fremragende loftshøjde. Fødderne skal dog placeres i en dyb brønd, som afgrænses af en høj kardantunnel, og det virker generende. Der er friskluftdyser til bagsædet.

Bagagerummet er kæmpestort, og der er desuden et ekstra rum under gulvet i stedet for et reservehjul, der er erstattet af et lappekitt. Bagklappen kunne på vores testbil åbne og lukke automatisk.



Der er usædvanlig god plads på bagsædet, men kun til to voksne



Passat 3.2 V6 er som standard forsynet med det velfungerende DSG-gear. Det skifter som en drøm

Tænk på økonomien

■ **Har man fået blod på tanden** og vil kaste sig ud i køb af biler i denne klasse, skal man se på mere end blot anskaffelsesprisen. De store og dyre biler er nemlig på alle måder noget, der kræver en god tegnebog.

I gennemsnit kørte vi 7,8 km pr. liter i de seks biler. Det giver en årlig udgift på 28.000 kr. til benzin, hvis man kører 20.000 km om året. Dækkene er et kapitel for sig. Et

18-tommer dæk koster i omegnen af 3.000 kr. pr. stk., og det giver en årlig dækudgift på små 7.000 kr. Serviceeftersyn er også i den dyre ende. Man kan tegne serviceaftaler til de fleste af bilerne, og vi vurderer en årlig udgift på ca. 7.000 kr. som realistisk. Forsikring afhænger naturligvis af ejeren, men også her får man lov at betale. Vi har anført en forsigtigt anslået præmie på 15.000 kr. pr. år. Derudover kommer værdis-



De dyre biler frister svage sjæle. Da vi en morgen kom ud til testbilerne, var Audi's hjul væk

tabet, som er mindst 15 procent pr. år og naturligvis rentebyrden, som modsvarer det, man kunne have forrentet pengene med, hvis man ikke havde valgt at placere dem i en bil.

Driftsøkonomi (eksempel) 3 år og 20.000 km pr. år

	Kr. pr. år
Benzin	28.000
Dæk	7.000
Service	7.000
Ejeravgift	6.000
Forsikring	15.000
Værditab	120.000
Rentebyrde	12.000
I alt	195.000

– eller små 10 kr. pr. km

Konklusion

Testvinder

Audi A6 2.4i Quattro 4d/6g: Pris fra 561.364 kr.

Vores testbil: 801.168 kr.

★★★★★

At Audi A6 vandt testen, var vi ikke et sekund i tvivl om, efter ugen var gået. Den bil giver så mange positive oplevelser, at det er svært at finde noget dårligt at sige om den. Motoren yder på papiret det samme som BMWs, men den lyder meget bedre, og så trækker den bedre fra de lave omdrejningstal. Bilen har masser af lækre detaljer: Drejeknapperne er superlækre at røre ved, og for eksempel reguleres instrumentlyset løbende afhængigt af omgivelsernes lys. Gode køreegenskaber, gode pladsforhold og en rimelig pris bringer Audi først i mål.



Volvo S80 V8 AWD 4d/aut.: Pris fra 1.103.375 kr.

Vores testbil: 1.244.545 kr.

★★★★★

Den nye S80 imponerer fra start til slut. Her har Volvo skabt en bil, der kan tage kampen op med de store tyske mærker, som ellers har siddet solidt på dette marked. Vores testbil er svinedyr, og vi peger derfor på den mere rimelige 3.2-liters-variant, der koster ca. 800.000 kr. som bedste køb. Detaljerne er udført med overbevisende elegance, og Volvo er samtidig en af de mest komfortable biler at opholde sig i. Den er letkørt, og for nogle netop interessant, fordi den er lidt neutral i sin udstråling.



BMW 523i 4d/5g: Pris fra 687.380 kr.

Vores testbil: 781.698 kr.

★★★★★

Vi havde egentlig ventet, at BMW ville opføre sig som en sand „drivers car“ med hovedvægten lagt på de køredynamiske færdigheder. Her blev vi skuffet, for bilen kunne slet ikke følge med konkurrenterne, når det drejer sig om køredynamik. Til gengæld bød bilen på så fine og komfortable langtursegenskaber, at den vandt kategorien bedste limousine i feltet. Grundprisen er lav, men bilen er spinkelt udrustet. Man kan tilkøbe næsten alt, men det koster! BMW får fine pluspoint for feltets bedste benzinøkonomi.



Saab 9-5 2.3TS Aero 5d/aut.: Pris fra 671.380 kr.

Vores testbil: 721.880 kr.

★★★★★

Saab har taget fat på endnu en sæson med 9-5. Udvendigt er den peppet op, og samtidig er priserne og udstyrsforholdet justeret, så den er mere attraktiv end nogensinde, og det kan gøre den til et godt køb. Men man kan ikke helt skjule, at det er en aldrende bil, der er tale om. Men mens alderen trykker på karrosseriet, er teknikken bedre end nogensinde. Og det gør Saab 9-5 til en kilometersluger af den bedre slags. På motorvejen er den i sit es, og her er der ikke mange, der kan følge med, når alle Aero-kræfterne slippes løs.



VW Passat Variant Highline 3.2 V6 5d/aut.: Pris fra 617.079 kr.

Vores testbil: 695.339 kr.

★★★★★

Muskeludgaven af familie bilen Passat imponerer med forbløffende gode pladsforhold, en yderst potent motor og feltets bedste gearkasse (DSG). Men trods det pæne ydre er der mest af alt tale om en bil med næsten raceragtige præstationer. Dermed bliver bilen mere en køremaskine end en egentlig limousine. For folk, der drømmer om en Golf R32, men som har fået familie, hund og børn, er denne udgave lige løsningen. Så kan familien fragtes rundt, mens der stadig er plads til et stort smil i ansigtet. Passat var helt klart et af de sjoveste indslag i feltet.



Citroën C6 3.0 V6 Pallas 4d/aut.: Pris fra 859.380 kr.

Vores testbil: 925.380 kr.

★★★★★

C6 er en fransk flyder i en grad, så man kortvarigt føler sig hensat til et triumftog ned ad Champs-Élysées. Den flyder ud ad vejen, og dens langsomtgående motor og langbenede automatgearkasse lægger op til rigtig limousinekørsel, hvor den er i sit es. Den sender så kraftige signaler til omgivelserne, at man næsten føler, at verden går i stå, når man langsomt glider forbi. Trods de enorme proportioner er der overraskende småt med plads ved bagsædet. Men den ser anderledes ud, og det er jo i sig selv en egenskab, mange finder tiltalende.



Testholdets valg

**Motorredaktør
Leif Nielsen**



Ud fra en intention om at den dyre bil også skulle bruges i dagligdagen, vil mit valg være Saab 9-5 stationcar. Det kan godt være, at den er lidt gammeldags, men det er jeg også. Og den kører fremragende.

**Bilteknisk
redaktør
Søren W.
Rasmussen**



Min bil i dette selskab er uden tvivl Volvo S80. Den nye udgave af bilen er af den type, man bare bliver mere og mere glad for, jo længere tid man får med den. V8eren er en fornøjelse, men jeg tror, at man selv med den mindste femcylindrede udgave får et køretøj af den helt store kaliber. Og så bliver prisen knap så vild.

**Testkører
Karsten Meyland
Lemche**



Audi A6 er min favorit, det er den bedste all-rounder og bilen med de bedste køreegenskaber. Alternativt vil jeg vælge Volvo S80 – dog i en version med den mindre turbomotor. S80 er klart den bedste komfort-orienterede luksusbil i testen.

**Teknisk konsulent
Allan Skov**



Jeg ville vælge Audi A6 p.g.a. bilens flotte design, dens gode komfort og det lækre udstyr. Og så virker teknikken tiltalende. Men Passat'en var alligevel den mest underholdende med sin kraftige V6-motor og det velfungerende DSG-gear. Den ville jeg vælge, hvis det bare skulle være sjovt.

**Chefredaktør
Bo Christian Koch**



Egentlig havde jeg udset Citroën C6 som min favorit, men dens smukke linjer opvejer ikke de uinspirerende køreegenskaber. Så jeg vælger Audi A6, fordi den gør det utroligt godt på alle områder.

**Juridisk konsulent
Rashid F. Elkott**



Jeg var meget imponeret over alle bilerne. Det er utroligt, så meget ekstra køreglæde og komfort man får, når man går fra en almindelig bil til disse biler. Sådan som bilerne var med udstyr og motorstørrelse, ville jeg helt klart vælge Volvo S80.