

Vilket rött är rätt?

V70 vs V70. Sveriges mest sålda bil miljöanpassas. Men diesel eller etanol, vad är bäst för miljön? Och för plånboken? Vi utreder.

Text: John Argelander.

Foto: Peter Gunnars.



I denna miljöns tidevarv är det många som försakar en stor bil till förmån för en mindre, mer bränslesnål. Detta syns tydligt i försäljningsstatistiken. Men den mest sålda bilen i Sverige sedan Hedenhös är Volvo V70 (och dess föregångare) och den modellen blir inte direkt mindre. Däremot poppar det nu upp intressanta "miljömotoralternativ" till V70 och 2,0 D och 2,0 F är två sådana.

2,0 D är som namnet antyder en diesel på två liter, och den minsta dieseln som erbjuds till V70. Effekten är 136 hästar och motorn vrider 320 Nm vid 2 000 r/min. Grundpris: 282 900.

Den andra, och klart mer "miljömarknadsförda" V70:an är 2,0 F, och här huserar en tvålitersmotor med Fordrötter under huven. Den drivs på antingen bensin eller etanol och ger 145 hästar och 190 Nm vid 4 500 r/min. Grundpris: 260 900 kronor.

Vi lämnar ekonomin därhän en stund och konstaterar att 2,0 D pumpar ur sig bättre siffror på pappret. Detta känns även i verkligheten, där dieselmotorn tar ett mer resolut grepp om bilen när man trampar till på gasen. 320 Nm är ju väldigt mycket mer än 190, och dessutom har dieselmotorn vridet längre ner i registret, där

man oftast befinner sig. En starkare och bättre bruksmotor, helt enkelt.

Med passagerare och last blir skillnanden mellan bilarna ännu tydligare, och i fallet med etanolversionen är frågan om den verkligen är lämpad för låt säga en bilsemester med familjen. Omkörningar kan ta väldigt lång tid...

Ljudmässigt gör dieselmotorn mer väsen av sig, även under "vanlig" körning. Etanolmotorn låter dock inte speciellt kul när den varvas hårt, tonen är mer av den ansträngda typen.

2,0 F är den lättaste V70-versionen med en tjänstevikt på cirka 1 600 kilo, och den har därtill bäst viktfördelning med 56 procent fram och 44 bak. 2,0 D har 58/42. Detta gör främst etanolbilen till en riktigt trevlig vägvagn, eftersom V70 rent allmänt är hyfsat mjuk i chassisätt-

ningen, och således funkar fint även på ojämna väg. Och när man slipper en tung klump längst fram i nosen behöver inte friktionsdäcken lida så mycket när man ska svänga.

Etanolbilen är alltså marginellt roligare på en kurvig väg, men dieselbilen har trevligare drivlina. Inte nog med att motorn är starkare, växellådan är klart bättre i 2,0 D där den har sex växlar. 2,0 F får nöja sig med fem.

Därtill är den sexväxlade lådan mycket mer exakt och har bättre känsla i spaken. Den femväxlade är på intet sätt dålig, men den sexväxlade är en av de absolut bästa i klassen. Vi pratar Audi/BMW-klass på grejorna...

Förbrukningsmässigt är det självklart en stor fördel för



Snarlika modellbeteckningar, men en hel del skillnader under (de på testbilarna extremt lika) skalén...

Med en lätt motor längst fram har V70 en riktigt trevlig chassibalans. 2,0F är bäst på vägen.

dieselmotorn, men det visar sig att Volvos fabriks-siffror (ECE-normen) är omöjliga att komma ner i, under vanlig körning. 5,9 l/100 km låter bra för en fullstor kombi med en tjänstevikt på nästan 1 700 kilo. 8,0 l/100 km, som vårt testsnitt blev, är inte lika smickrande. 36 procent över normen är kort sagt i mesta laget.

Volvo anger ingen etanolförbrukningssiffra på V70 2,0F, så vi kan inte räkna exakt på hur mycket törstigare än normen den är. Däremot kan testförbrukningen på 13,0 l/100 km räknas om ungefärligt till runt litern per mil om bilen skulle köras på bensin (på grund av det lägre energiinnehållet i etanol). Och det känns vettigt med tanke på att Volvo anger förbrukningen till 8,6 l/100 km med bensin i tanken.

Det är rimligt att anta att ett val mellan två så här pass lika vagnar kommer att avgöras i plånboken. Och det är faktiskt troligt att många kommer att stå i Volvo-hallen i vår med pannan i djupa veck över just dessa två V70-varianter, så låt oss titta på ekonomin.

Till att börja med kan vi fastslå att i sin klass så är båda dessa bilar väldigt billiga. Etanolbilen 2,0F är faktiskt billigare per mil än en Ford Mondeo 2,0 TDCi, och en del av det är såklart miljöbilsrabatten på 10 000 kronor som finansminister Anders Borg bjussar på. Än viktigare är dock andrahandsvärdet, och där ligger 2,0F bra till jämfört med klassnittet – eller ganska normalt till om man jämför med andra V70-modeller. Att köpa en V70 är ju vad man skulle kunna kalla för en "stabil affär"...

V70 2,0D har dock ÄNNU bättre andrahandsvärde, och det äter upp en stor del av övertaget som etanolbilen har i inköpspris. Med miljöbilsrabatten inräknad är skillnaden mellan bilarna 32 000 kronor till diesels nackdel.

Kör man 2 000 mil per år är skillnaden i månadskostnad i sammanhanget marginella 168 kronor – eller en krona och ett öre – till eta-

nobilens fördel. Dubblar man körsträckan minskar skillnaden till 51 kronor per månad.

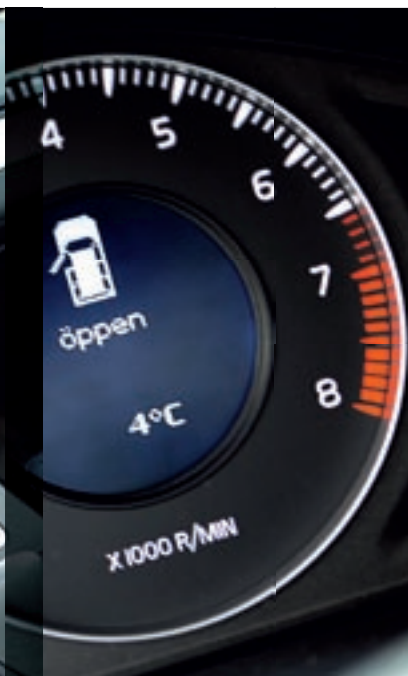
Det är inte förrän vid 5 000 mil/år som dieselbilen börjar löna sig, och då är det under 10 kronors skillnad mellan bilarna. Och eftersom V70 inte är en helt ovanlig taxibil kan vi rapportera att den åkare som kör V70 2,0D sparar 300 kronor per månad jämfört med en 2,0F – om man kör 10 000 mil per år.

I kronor och ören är det alltså dött lopp mellan bilarna, så vilken ska man välja? Koldioxidmässigt är etanol att föredra, och således så vinner den bilen Miljö & Energi-ronden. Det är faktiskt den enda betygsmässiga skillnaden mellan dessa två. Och anledningen till att 2,0F vinner testet.

Det ska dock sägas att efter att ha kört dessa två bilar med varierande last så är en rekommendation på sin plats. Om du funderar på en 2,0F, ta med dig familjen när du ska provköra bilen. 145 hästar och 190 Nm kan göra omkörningar till en onödigt spännande historia. För en familj med bilsemestervanor är 2,0D att föredra, och då får man den supertrevliga sexväxlade lådan "på köpet". Välj själv! ■



Båda motorerna är av plast om man får tro sitt första intryck. Etanolmotorn (överst) ger 2,0F den bästa viktfordelningen av alla V70-versioner – 56/44.



Välordnat, men knappast passionerat, i Volvo V70. Varvräknarna och antalet siffror på växelspaksknoppen är det enda som skiljer.

BETYG/Volvo V70 2,0D

Körläjdje ★★★★★
Chassi 3: Lugnt, fint, mjukt. Håller i bra.
Motor/v-låda 4: Stark motor, superlåda.
Styrning 3: Bra respons och ok känsla.

Komfort ★★★★★
Sitta fram 4: Lite platt. Bak 3: Upprätt.
Fjädring 5: Bäst i klassen?
Ljud 5: Mycket väldämpat.

Kupéutrymme ★★★★★
Fram 4: Bättre rymd än rymlighet.
Bak 3: Trångt för knän och fötter.

Bagagevolym ★★★★★
Min 5: Mycket bra. Max 4: Bättre än medel.

Ekonomi ★★★★★
Driftkostnad + V-minsk. (70%) 4,5: Klart billigare än V70 2,4D. Driftsäkerhet (20%) 2: Spökande småfel. Garanti (10%) 3,5: Helt okej.

Säkerhet ★★★★★
Euro NCAP: 5, ESP: Ja, Minst 4 kuddar + sidogardiner std: Ja, Strålkastarreg std: Ja, Godkänd sikt: Ja, "Pre-safe": Ja.

Miljö och energi ★★★★★
Koldioxidutsläpp per personkm (70%) 3,5.
Energieffektivitet per person (30%) 4.

Vill ha – i klassen: ★★★★★
Design (25%) 4: Småsnugg, men inte vacker.
Kvalitetskänsla (25%) 4: Bra, men varierande.
Karisma (50%) 4: Den eviga folkbilen.

auto motor sport **TOTALT: ★★★★★**

Volvo V70 2,0D känns som "mer bil" än 2,0F tack vare sin starkare motor. En bil som håller för fem personer, helt enkelt. Inga raketprestanda, men en mycket bra affär.

auto motor sport **Index: 92** ★★★★★

TESTFAKTA

	V70 2,0D	V70 2,0F
Motor		
Typ/cylindervolym, cm ³	R4/1 997	R4/1 999
Effekt, hk r/min	136 vid 4 000	145 vid 6 000
Vridmoment, Nm r/min	320 vid 2 000	190 vid 4 500
Mått		
Tjänstevikt/maxlast, kg	1 670/600	1 590/590
Längd/axelavst, mm	4 823/2 816	4 823/2 816
Bredd/höjd, mm	1 861/1 547	1 861/1 547
Vändcirkel, m	11,2	11,2
Tankstorlek, liter	70	70
Bagageutrymme, l (VDA)	555 – 1 600	555 – 1 600
Innerbredd f/b, mm	1 460/1 405	1 460/1 405
Innerhöjd f/b, mm	975/935	975/935
Bränsleförbrukning l/100 km		
ECE/test ±	5,9/8,0 +36%	ej E85/13,0
CO ₂ g/km ECE/testber.	157/213	ej E85/27
Prestanda sek		
0 – 100 km/h	11,2	11,4
80 – 120 km/h 4/5/6:an	8,4/11,8/14,2	11,8/17,6/–
Toppfart (enl tillv), km/h	200	200
Bromssträcka från 100 km/h		
Kalla, olastad, m	36	36
Varma, lastad, m	38	38
<small>Inklusive bromssystemets reaktionstid.</small>		
Körprov (tom/lastad km/h)		
Älgtest, ingångsfart	70/70	70/70
Älgtest, utgångsfart	51/50	51/50
Buller i kupén dB(A)		
80/100/130 km/h	64/68/70	65/68/70
Ekonomi		
Grundpris	282 900:–	250 900:– ¹⁾
Pris m ams-utrustn. ²⁾	316 375:–	284 375:– ¹⁾
Försäkringspremie/år	3 367:–	3 809:–
Värdeminskning/år ³⁾	39 094:– (12,3%)	39 094:– (13,8%)
Milkkostnad ⁴⁾	48:17	47:16
<small>Fotnot: 1) Miljöbilsrabatten på 10 000 kronor är redan dragen. 2) ams-utrustning utöver standard: radio/CD, regnsensor, farthållare, klimatanläggning, färd dator, aluminiumfälgar 16 tum, bixenon, parkeringshjälp fram/bak och metallclack. 3) Enligt bilpriser.se utslaget på 4 år/8 000 mil. 4) Skatt, försäkring (Folksam 7–10 skadefria år, 40 år), bränsle (8,40 kr/liter E85 eller 12,00 kr/liter diesel), olja, däck, service och reservdelar + värdeminskning och kapitalkostnad utslaget på 2 000 mil/år. Inklusivt klimatkompensering.</small>		

BETYG/Volvo V70 2,0F

Körläjdje ★★★★★
Chassi 3: Bästa V70:n på vägen.
Motor/v-låda 3: Tunn motor men bra låda.
Styrning 3: Bra respons och ok känsla.

Komfort ★★★★★
Sitta fram 4: Lite platt. Bak 3: Upprätt.
Fjädring 5: Bäst i klassen?
Ljud 5: Mycket väldämpat.

Kupéutrymme ★★★★★
Fram 4: Bättre rymd än rymlighet.
Bak 3: Trångt för knän och fötter.

Bagagevolym ★★★★★
Min 5: Mycket bra. Max 4: Bättre än medel.

Ekonomi ★★★★★
Driftkostn + V-minskning (70%) 5: I klass med Ford Mondeo. Driftsäkerhet (20%) 2: Spökande småfel. Garanti (10%) 3,5: Helt okej.

Säkerhet ★★★★★
Euro NCAP: 5, ESP: Ja, Minst 4 kuddar + sidogardiner std: Ja, Strålkastarreg std: Ja, Godkänd sikt: Ja, "Pre-safe": Ja.

Miljö och energi ★★★★★
Koldioxidutsläpp per personkm (70%) 5.
Energieffektivitet per person (30%) 2.

Vill ha – i klassen: ★★★★★
Design (25%) 4: Småsnugg, men inte vacker.
Kvalitetskänsla (25%) 4: Bra, men varierande.
Karisma (50%) 4: Den eviga folkbilen.

auto motor sport **TOTALT: ★★★★★**

Volvo V70 2,0F är den klart billigaste V70:an att köpa, och prestandamässigt får man vad man betalar för. Dock är den len mot miljön, och bland de absolut billigaste att köpa i klassen.

auto motor sport **Index: 98** ★★★★★