

Rekorderlig rekorddragare

Under många år har Volvo legat högt på listan över antal sålda bilar. Kombimodellerna har alltid varit populära och "nya" V 70 som kom för ett par år sedan är inget undantag. Bilen finns i dag i en mängd varianter, från V 70 2.4 med 140 hästkrafter och framhjulsdraft till V 70 XC som är en lite biffigare variant av samma bil men med fyrhjulsdraft och 200 hästkrafter. Ur V 70-floran har vi valt två modeller som vi tycker är särskilt intressanta som husvagnsdragare och ska här försöka svara på frågan; Vilken bil är den bästa och mest ekonomiska dragbilen? V 70 2.4 T som har en bensinmotor med 200 hästkrafter eller den suveränt starka V 70 D5 som har en svenskutvecklad bränslesnål dieselmotor.

av Torbjörn Stålenhag

torbjorn.stalenhag@husvagnochcamping.se

Bilarna kostar precis lika mycket i inköp, ser precis likadana ut men är ändå olika. Dieselversionens vägskatt är hög, 6.797 kronor, 5.020 kronor mer än vad man betalar för bensinbilen. Från statens sida har man tidigare sett dieslbilar som en större miljöbov och skatten bromsar också effektivt försäljningen.

Numera eftersträvar myndigheterna en beskattning som ska utjämna kostnaden mellan olika bränsleslag och fortfarande är dieslbilarna väldigt få. Marknadsandelen ligger under sju procent och så länge ingen vet vad som kommer att hända med dieselbeskattningen



test Volvo V 70 2,4T/V 70 D5



Husvagnen testas på sid 38.



En ny svensktutvecklad dieselmotor med härliga husvagnsprestanda.



Dynamic Stability Traction Control (Sladdhejdare).



är det fortfarande stiltje i den statistiken. Klart är i alla fall att EU har antagit miljömål om en sänkning av förbrukningen - på bilparken i genomsnitt - med 25 procent till år 2008. Om inte någonting radikalt inträffar med bensinmotorerna får vi nog se fler dieslbilar även här i landet, och redan nu kan vi berätta att det i så fall gynnar husvagnsåkare - med förmånsfri reslust.

Belastning avslöjar olikheter

Skillnaden i kostnaden för service och reparationer på våra två testbilar ska vara marginella men differensen i kostnaden för bränsle desto större. Den officiella förbrukningssiffran för bensinbilen är 0,93 liter per mil, siffran för dieselvarianten är 0,67 liter per mil. Med räknedosans hjälp kommer man snabbt fram till att man måste köra nästan 2 000 mil om året för att den lägre bränsleförbrukningen hos dieseln ska ge effekter i plånboken. Detta är framräknat på tillverkarens siffror och de är naturligtvis framtagna utan släp på kroken. Vi kopplade på en rejäl vagn och utsatte bilarna för samma behandling som många husvagnsåkare dagligen gör. Vi körde dem cirka 50 mil på skiftande vägar och underlag. Vi försökte inte sätta vare sig hastighets- eller snålrekord, vi körde precis som vi brukar, det vill säga så som vi bedömer att folk i allmänhet gör.

Med Cabby 56 L på kroken drog dieselbilen rekordlåga 0.82 liter per mil. Under samma prov ville bensinaren ha 1.58 liter.

Snygga snabba säkra

Utrymmet och komforten är densamma i båda bilarna, de är lika breda, lika långa och har likadana hjulupphängningar och stötdämpare, därför betar de sig likartat. Förarmiljön är om inte formidabel så åtminstone utmärkt. Stolarna håller världsklass, instrument och reglage har självklara funktioner och är begripliga. Beroende på utrustningspaket

finns en del variationer i interiörmiljön, testbilarna hade till exempel både automatisk klimatanläggning och navigationsutrustning med inbyggd TV-funktion. Finesser som dock kostar en hel del extra.

Lastutrymmet sväljer 485 liter eller om man fäller ner baksätet, 1 645 liter. Säkerheten är väldokumenterad och självklart finns både nackstöd och trepunktsbälten på alla platser. Krockkuddar överallt, även på stolssidorna och i takets sidor som skyddar de åkandes huvuden vid sidokollisioner, även i baksätet. För den aktiva säkerheten, egenskaper som ska förhindra att en olycka sker, svarar Volvos anti - sladd/spinnsystem (DSTC) som bromsar upp det hjul som behövs för att förhindra en (av inbyggda sensorer registrerad) begynnande sladd. Bilen är kort och gott en av marknadens krocksäkraste och komforten är mycket bra. (I skrivande stund är det dock osäkert hur bilens inre elektromagnetiska strålning långsiktigt påverkar vår hälsa).

Skilda karaktärer

En noterbar detalj är att svängraden skiljer, dieselbilen snor runt på 10,9 meter men den andra bilen kräver exakt en meter till.

Förklaringen ligger i det faktum att bensinbilen har 16 tums fälgar och tillhörande större skivbroms vilka helt enkelt inte tillåter lika generöst rattspel. Motorernas karaktärer skiljer än mer. D 5-motorn svarar direkt och råstart. Kraften, 340 Nm, finns tillgänglig redan vid låga 1 750 varv per minut och det räcker till för snabba säkra omkörningar och för att behålla tempo och trafikrytm även i vresiga stigningar. I 80 kilometer på fyran ger motorn precis 2 000 varv, och där är den som starkast. Motorn i bensinbilen har också denna förmåga men här letar växellådan upp lämpligt varvtal. Vidmomentet, 285 Nm, uppnås mellan 1 800 och 5 000 varv per minut, och för att prestera detta kraftuttag åtgår det ungefär den dubbla bränslemängden.

Bilarna är alltså nästan jämbördigt starka och dragvilliga men det finns ett problem med all kraft kombinerad med framhjulsdraft. Hjulen spinner nämligen väldigt lätt, fler

Med större rattutslag blir dieselbilen den smidigare.

test Volvo V 70 2,4T/V 70 D5

än en gång aktiverades anti-spinn funktionen, på torr asfalt. Det som kändes som ett större bekymmer var att urkraften i dieselmotorn fick bilen att spåra och slingra under själva accelerationsmomenten, motorn är kanske lite för stark för resten av bilen? Med automatlåda, som inte fanns vid testtillfället, torde dessa egenheter mildras även om de inte helt försvinner, samma tendenser fanns också på bensinbilen.

Bastant men ändå inte

Båda bilarna drar som tåget men ett tåg med små men märkbara glapp i stabiliteten. En viss vinglighet, ett slags ständigt lurpassande och småjusterande på ratten är det enda som stör framfarten i dessa bekväma krocksäkra och i det ena fallet, rekordsnåla dragare. Vår favorit är D5 som stimulerar upptäckarlusten och resglädjen. Den är en aning smidigare och märkbart starkare, men framförallt halverar den avståndet till Medelhavet, alldenstund man räknar reseavstånd i kronor, och på vägen förvandlar den Kassels och alpreigionens backar till småkullar. Fascinerande, och än roligare blir det vid dieselpumpen, priset är ju lägre därute.

BE eller bara B

Med dieselbilen får man dra cirka 1 340 kilo (om man saknar E-körkort). Med bensinaren får man under samma förutsättning dra cirka 1 370 kilo.

Med E-kort drar båda bilarna exakt 1 800 kilo. Kraften finns där, utan tvekan, för att klara den höga maxvikten men frågan är om stabiliteten räcker till för det. Dieselmotorn i en fyrhjulsdriven AWD eller XC -modell verkar vara mumma, men det är en annan ekonomisk historia.

Reslustekonomi

Den som årligen kör cirka 500 mil med en liknande husvagn och resterande del av året 1000 mil utan

vagn tjänar på dieselbilen. Uträkningen ser ut så här:

Kostnad bensin 500 mil x 1.58 liter/mil x 9:- blir 7.110 kronor.

Kostnad diesel 500 mil x 0.82 liter/mil x 8,50:- blir 3.485 kronor. Sen lägger vi till 1 000 mil normalkörning där bensinkostnaden är 9 kronor och förbrukningen 0.93 liter milen. Det blir 8.370 kronor vilket ska jämföras med bränslekostnaden för diesel under normalkörning motsvarande sträcka. Dieselpriset är 8,50 kronor per liter, förbrukningen 0,67 liter/mil (670 x 8,50 = 5.695 kronor). Bensinkostnaden för 1.500 mil per år varav 500 mil med husvagn blir i vårt exempel 15.480 kronor. Kostnaden för dieselbilen stannar vid 9.180 kronor. Lägger man sen till merkostnaden för dieselbilens vägskatt (5.020 + 9.180 = 14.200) ser vi att dieselbilisten haft cirka 1.200 kronor lägre driftskostnader. För den som kör längre eller oftare blir skillnaden ännu större, självklart mindre vid omvänt förhållande.

Ekonomiresultatet kanske förvånar, och vår slutsats blir en parafra på Mona Sahlins berömda devis - det är häftigt att köra diesel!



Fördömlig fullastad förarmiljö. Bland annat ställbar ratt, förnämliga stolar och lättbegripliga reglage.

fakta

Volvo V 70 2,4T / V 70 D5

Motor Kraftöverföring

2435 / 2401 cm³, Tvärställd 5-cyl, framhjulsdraft, automat / 5 vx man

Effekt

200 hk vid 6 000 rpm / 163 hk vid 4 000 rpm

285 Nm mellan 1 800 - 6 000 rpm / 340 Nm vid 1 750 rpm

Mått/vikt mm/kg

Längd: 4 700

Bredd: 1 800

Höjd: 1 490

Lastvolym liter: VDA min/max 465/1 645

Tjänstevikt: 1 670 / 1 691

Maxlast: 460 / 469

Max släpvikt: 1 800

Axelavstånd: 2 760

Överhäng: ca 1 100 (avståndet mellan bakaxel och dragkula)

Vändcirkel: 11,9 / 10,9 meter

Däck: 205/55R16 / 195/65R15

Bränsleförbrukning: 100 kilometer

Blandad körning (utan släp) 9,3 l / 6,7 l (fabr. uppg)

Genomsnitt under testperiod: 15,8 / 8,2 l (med släp)

Garantier

1 år utan milbegränsning

3 års vagnskada

8 års rostskyddsgaranti

Pris/skatt

Från 273 900:-

Årlig vägskatt: 1 777:- / 6 797:-

Dragkrok: ca 3 500 exkl montering. (inkl montering hos Bilia Stockholm 6 489:-)