



DRAGBILSTEST

VOLVO XC 60
LAND ROVER FREELANDER 2

DRAGBILAR FÖR ALLA UPPDRAG



Bägge har vridstarka dieselmotorer, fyrhjulsdraft och höga dragvikter.

Är de så lämpliga som dragare som de verkar när man läser specifikationerna? Svaret är tveklöst ja.

AV Torbjörn Stålenhag FOTO Peter Gunnars





Bättre plats bakom förarsätet. Barnstol inbyggd i baksätet.

SKÖNA SÄTEN MEN SKÖNST FRAM

LAND ROVER FREELANDER är den vassaste terrängbilen men Volvo XC 60 tar sig fram fördömligt även den. Den har högre markfrigång, 230 millimeter, mot Freelanders 210 millimeter. På vägen där vi håller oss känns XC 60 lite vassare, känslan är att den har lite lägre tyngdpunkt. Den har bättre ork, 215 hästkrafter mot 150 i Freelander men vridmomentet är dock snarlikt, 440 Nm i Volvo, 420 i Land Rover. Sikten är bättre i Freelander med större sidorutor baktill och dito backspeglar, den kantiga karosformen gynnar bilens praktikalitet men hämmar vägegenskaperna. Gången känns i jämförelse med XC 60 lite högben. Komforten i en personbil påverkas av flera saker som klimat, buller och ergonomi i såväl stolar som instrument. Den rondon

viner XC 60 med förstklassiga stolar, väl avstämd fjädring och tyst gång. Man har det gott även i Freelander men man färdas lite stötigare, sitter på lite hårdare säten och hör mer vägljud.



Lite trängre i längsled, här behövs barnkudde.



Djupt men ganska lågt lastutrymme i Volvo



Kantigare utrymme, rakare baklucka i Freelander.

SLUKAR ALLA DINA LASTER

FÄLLER MAN FRAM ryggstödet i Freelander får man maximalt plats med 1 670 liter bagage. Gör man samma manöver i Volvobilen får man i 1 907 liter. Operationen görs enklast i Volvobilen där nackstöden viks ned genom en knapptryckning, i Freelander måste man skjuta ner nackstöden och vika upp och fram siddynan innan man kan vika ner ryggstödet.

Bakom uppfällda ryggstöd är det 91 centimeter till bakluckan. Bagageutrymmet är 124 centimeter brett samt 88 centimeter högt. Volvo XC 60 kontrarar med 97 centimeter bakom ryggstöden, 113 centimeter bredd och 80 centimeter höjd. Volvobilen är alltså djupare men lägre och har inte lika rakt stående baklucka som Freelander.

förarmiljö



Här döljer sig ny teknik.



Bättre runtomsikt.

KÖRNINGEN KÄNNS ALLTID KUL

MAN FINNER SIG snabbt väl tillrätta bakom ratten i de båda bilarna. Insteget är lätt då sittpositionen är något högre än i traditionella kombibilar. Instrument och reglage är i bägge lättbegripliga och placerade där man vill finna dem. Bilarna har automatväxlar med manuell kuliss vid växelväljaren. I Volvo kan man dessutom växla

med paddlar bakom ratten. Föraren av Freelander har möjlighet att påverka drivningen så att den anpassas efter omständigheterna. De nya sportstolar som XC 60 R-Design utrustats med ger bra sidostöd och höga komfortpoäng, man kan reglera svankstödet i Volvosätet, vilket man inte kan i den testade Freelander.



20-tums däck på R-design



Freelandern har normala däck men trots det känsligare styrning.

SNYGGA, STARKA OCH SNABBA

SOM VI REDAN ANTYTT har bägge bilarna imponerande egenskaper för husvagnsjobb. Motorerna är starka med vridmoment och effekt nog för snabba och bekväma husvagnsresor. Stabiliteten är förstklassig i bägge bilarna som inte någon gång under körningen kändes oroliga eller spårkänsliga. Volvobilen har

»Imponerande egenskaper för husvagnsjobb.«

något längre axelavstånd än Freelander, 277 centimeter mot 266, men också lite längre överhäng bak, 95 centimeter mot Freelander som har strax under 90 centimeter. Volvo XC 60 är drygt 100 kilo tyngre och är den bil som spontant känns som mest stabil och minst påverkad av husvagnen. Men, skillnaderna är i det närmaste obefintliga, det är den mjukare men väl avstämda fjädringen som gör XC 60 till dragfavorit.

SAMMA SVÄNGRADIE MEN OLIKA STYRNING

OM MAN VILL KÖRA AKTIVT och gillar kurviga vägar vill man ha en styrning som förmedlar vad som händer under framhjul. Till detta duger Freelanders styrning bättre än Volvo som i jämförelsen känns lite sävligare. Men, under andra körförhållanden, i synnerhet med ett

tungt släp i form av en husvagn eller hästtransport påkopplad, vill man ha den lite lugnare styrningen.

Vändcirkeln i Freelander är 11,3 meter, i Volvo 11,7, marginell skillnad även här men känslan är mer än marginell. Styrningen går lättare i Free-

lander och när man som mest behöver snäv svängradie, det vill säga vid fickparkeringsmanövrar gillas Freelanders styrning.

Styrningen i XC 60 är inte tung, den går dessutom att justera via bilens färd dator, men bäst gillas den i fart.

teknik/säkerhet

TEKNIKENS UNDER HJÄLPER DEN SOM GÖR EN BLUNDER

EN PARADGREN för Volvo XC 60. Den testade bilen är utrustad till max och heter R-Design. Det betyder lite hårdare fjädrar, stora hjul, och annat som pratar race. Men, det som verkligen får oss att höja på ögonbrynen är all säkerhetsteknik ombord. Listan är lång men om vi nämner det som verkligen låtit tala om sig börjar vi med den adaptiva färdhållaren som på ett smidigt och i det närmaste omärkligt sätt anpassar farten efter omständigheterna. City Safe heter det samarbete mellan kameror, datorer och bromsar som får

bilen att stanna per automatik – om inte föraren stoppar bilen. Tekniken att upptäcka hinder har uppdaterats och är nu mer alert än tidigare. Fotgängare eller cyklister som plötsligt kommer i vägen för fordonet får systemet att både varna föraren och bromsa. Fungerar upp till stadsfartgränsen 50 km/tim. Funktionen Aktivt helljus bländar av vid möte, precis så mycket av ljuset som behövs för att förare av mötande bil inte bländas. Det hela fungerar förbluffande väl och som förare ser man hur avbländningen anpassas till bi-

lens rörelse. Eluppvärmd ratt finns även i Freelander som har Terrain Respons. Man väljer med en knapptryckning drivning efter underlag; asfalt, gräs, grus eller snö. Bägge bilarna har i manuellt växlade versioner start/stoppfunktioner som stänger av motorn vid stillastående. Sattelitnavigation, avancerad färd dator, backkamera och regnsensorer för vindrutetorkarna finns i bägge. Läderklädsel och tvåzons temperaturval finns också i bägge och kan väl sägas vara självklart i en bil i detta segment och denna prisklass.

VOLVO XC 60

- » PRIS FRÅN/TESTAD BIL: 392 000:-/ca 500 000:- beroende på utrustning
- » MOTOR: 2,4 l 215 hk 5-cyl diesel
- » LÄNGD/BREDD/HÖJD MM:

4644/1891/1713

- » VÄNDCIRKEL METER: 11,7
- » MAX SLÄPVIKT KILO: 2 000
- » MED B-KORT: 995
- » MED UTÖKAD B-BEHÖRIGHET: 1 745

LAND ROVER FREELANDER 2

- » PRIS FRÅN/TESTAD BIL: 325 000:-/ca 400 000:-
- » MOTOR: 2,2 l 150 hk 4-cyl diesel
- » LÄNGD/BREDD/HÖJD MM: 4 500/2 005/1 740

- » VÄNDCIRKEL METER: 11,3
- » MAX SLÄPVIKT KILO: 2 000
- » MED B-KORT: 995
- » MED UTÖKAD B-BEHÖRIGHET: 1 745



Bilarna drar bägge drygt 11l/100 km med husvagn. Utan blandad körning under testet Freelander 7,7 l/100 km, Volvo 7,5 l/100 km.

användarvänlighet

TEKNIKEN GÖR BÄGGE BILARNA LÄTTA ATT ANVÄNDA

BILARNA ÄR, när man väl lärt sig storleken och alla finesser, lättkörda och de erbjuder bredare användningsområden än traditionella familjebilar. Med det avses framkomligheten och dragförmågan. Bägge har fyrhjulsdraft, Land Rover mer avancerad än Volvo, och bägge har höga dragvikter. Att dra upp en husvagn uppför en snö-

ig backe, eller en båt ur vattnet är exempel på saker man klarar med dessa bilar och bara svårligen med en konventionell framhjulsdraft. Dessutom har de bägge hög markfrigång, bra på spåriga skogsbilvägar och oplogade vintergator, men också väldigt skönt när man skall i och ur bilen. Möjligen ett minus när man skall lyfta

tunga saker att lägga i bagageutrymmet.

Freelander är en bred bil, strax över två meter, det märks när man parkerar utanför stormarknaden. Man får se upp så att dörrarna inte slår i bilarna intill. Volvo XC 60 är något smalare, 190 centimeter och därmed smidigare i liknande situationer.

Är man i den avundsvärda situationen att man kan välja mellan dessa dragbilar har man mycket att se fram emot. Bekväma husvagnsresor oberoende av väder, sköna landsvägsmil och om olyckan skulle vara framme så sitter man i säkra bilar. Möjligen allra säkrast i Volvo XC 60, testlagets favorit.