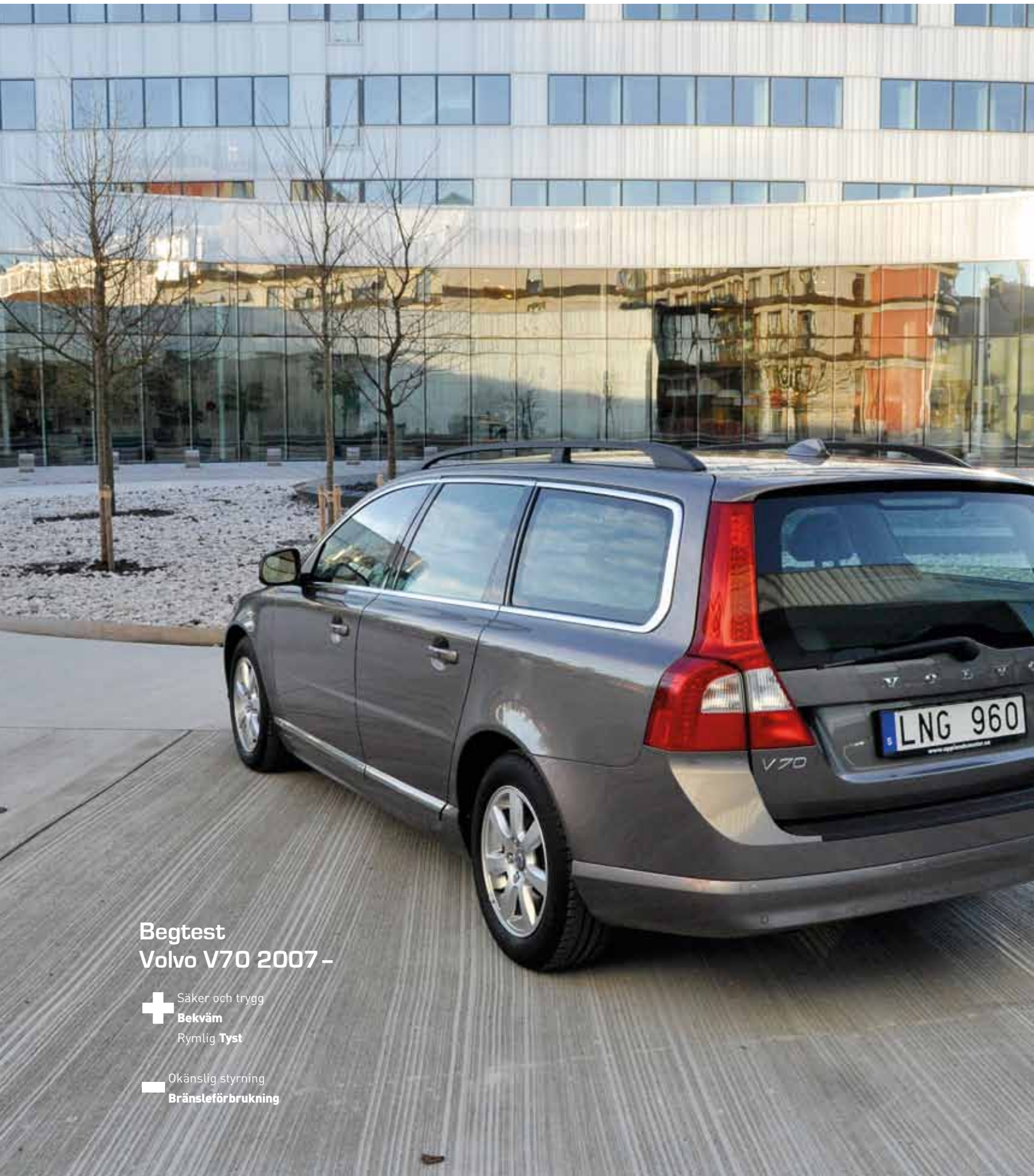




Begtest Volvo V70 2007 -



Säker och trygg

Bekväm

Rymlig **Tyst**



Okänslig styrning

Bränsleförbrukning

KOMBIVINNARE. Stort utbud på en sval marknad gör att fyndchansen är stor på Volvo V70 II.



Svenska bilägares bäste vän

Håller familjefavoriten måttet även som begagnad?

Den är som gjord för våra bruksbehov, vägar och klimat. Till och med de svenska rumporna tycks passa likt hand i handske i de generösa stolarna.

Vi talar förstås om Volvo V70.

En lätt begagnad från nuvarande generation hittar du för under 100 000 kronor. Men även mästar-kombin har sina fläckar.

TEXT & FOTO: DAVID LILJA

Volvo V70 är Sveriges i särklass vanligaste bil och är den givna favoriten både bland barnfamiljer och företagens tjänstebilsåkare.

Den nuvarande V70 kom i slutet av 2007 som modellår 2008. Modellen kallas lite vilseledande för V70 II medan det i själva verket handlar om den tredje generationen sedan premiären 1997 (som egentligen var en omarbetad version av 855). Där emellan fanns V70N som kom 2001.

Volvos kombimodeller har varit de mest sålda i Sverige åtminstone sedan 145:ans tid, och senare även internationellt med 245 som exportbil.

KOMBIFÖRSÄLJNINGEN I SVERIGE har bara matats marginellt i takt med att fler karosstyper dykt upp på marknaden. Begagnatutbudet är enormt och den senaste tidens prisas gör att V70 II nu halkat under den magiska gränsen 100 000 kronor. Det är förvånansvärt förmånliga priser just nu och man får mycket bil för pengarna om man väljer en V70.

Bilen har blivit en sorts symbol för tryggt familjeliv, där praktiska behov och säkerhet sätts i första

rummet. Bruksvänligheten känns självklar i en Volvokombi, men faktum är att V70 II också har en elegant touch som utstrålar prestige. Det gäller designen, men kanske ännu mer i detaljerna och finishen. Omsorgen i utförandet står inte de tyska premiumbilarna Audi A6, BMW 5-serien och Mercedes E-klass efter. Den svenska herrgårdsvagnen är minst lika bekväm.

GLÄDJANDE NOG ÄR inredningens fina samsättningskvalitet intakt även i de lätt begagnade bilarna, något skrammel från inredningen hörs inte och reglagen känns fortfarande färska. De svårslagbart bekväma sätena har kvar sin spänst och förarmiljön känns inte daterad, trots några år på nacken. Funktionaliteten är på topp, men mittkonsolens knappats är i pillrigaste laget och tar ett tag att vänja sig vid. Inte förrän alldeles nyligen fick V70 ett helintegrerat infotainmentsystem med acceptabel grafik.

De mjuka sittplatserna går igen i baksätet, där den platta sittdynan ger plats och dräglig komfort för tre åkande. Vad gäller benutrymmet finns det konkurrenter som är bättre. För barnfamiljer finns det nybilstillval som uppskattas storligen även i andra hand, som de integrerade sittkuddarna som kan regleras i två höjder. En annan praktisk detalj värd att uppmärksammas är de rejäla stålöglorna för att fästa stropparna till bilbarnstolen.

BAGAGEUTRYMMET ÄR INTE störst i kombiklassen, men praktiskt lättlastat. Baksätets ryggstöd är delbart i 40/20/40, vilket gör att två sitter bra i baksätet samtidigt som långa föremål får plats i mitten. Skenor med fästkrokar och bärkasseöglor på sidorna känns genomtänkta.

Kolla det här innan du slår till

D5-motorn kan rusa.

Etanolmotorerna går ryckigt eller är svårstartade. Kräver serviceintervall 1 000 mil.

Motorstyrning kan behöva omprogrammering.

Krångel med larmet.

Glappa styrleder.

Läckage i nederkant av vindrutan.

Felaktiga felindikationer bland annat krockkudde.

Fönsterhissar som kärvar.



V70 är ingen snål bil förutom i Drive-utförande med lilla 1,6-litersdieseln.



Urkopplingsbar passagerarkudde var tillval när bilen köptes ny.



Saklig instrumentering, men felindikerande varningslampor kan förekomma.



Testa alla elektriska funktioner, som exempelvis elfönsterhissarna.

► Motorprogrammet såg till en början lite tunt ut vid lanseringen och det tog ett bra tag innan Volvo kom ikapp de mest namnstarka konkurrenterna i fråga om bränsleförbrukning. I början såldes mest av Skövdemotorn 2,5T på 200 hästkrafter och dieseln 2,4D på 163 hk fram tills E85-anpassade 2,0F (från Ford) på 145 hk dök upp några månader efter introduktionen. Det är i sanning ingen raket, glöm allt vad kvicka omkörningar heter. Med full last måste motorn varvas, den femväxlade lådans utväxling är låg. Surre i motorvägsfart är påtagligt.

Stora D5-dieseln och 3,2/T6-bensinarna innebär att priserna för folkhemskombin skenade. Därtill fick ägarna lägga en extra slant varje gång man tankade.

Till 2009 ordnade Volvo en snabb lösning genom att lyfta i den av PSA (Peugeot/Citroën) utvecklade 1,6-litersdieseln på 109 hästkrafter. Vol-

vos tekniker kämpade med en del egna lösningar som bromskraftsåtervinning och fick ner den stora kombi till under 120 gram år 2010. Den relativt ljudliga motorn ger V70 Drive en utpräglad arbetskaraktär, fartresurserna skryter inte direkt om sig. Ändå är Drive-motorn klart duglig, lägg dig till med en lugn körstil och gladare miner vid bränslepumpen utlovas. Det är inga problem att köra på 0,5 liter milen. Notera att dragvikten är 1 300 kg jämfört med 2,0D som får dra 1 600 kg, just på grund av att kraften i Drive-modellen inte räcker till för att dra mer.

Med Drive kom elservon för att stanna och ersatte den hydrauliska snart även i de andra modellerna. Chassit sänktes vilket ger bilen en fastare gång och de speciella däck Michelin Energy Saver rullar hårdare med högre ljudnivå som följd. Det sköna (?) gunget som är synonymt med V70-fjädringen gäller inte Drive.

Visst avkall på komfort, dragförmåga och fartprestanda får alltså göras.

D5-MOTORN HAR i två omgångar gjorts snålare, starkare och mer civiliserad. De tidiga bilarna är lite råa i gången och vibrationer i ratt och pedaler innebär inget fel på begagnatexemplaret, för så var det även när bilen lämnade fabriken.

Modellbeteckningarna 2,0D och 2,4D hänger med fram till modellår 2010 och ersätts sedan av den nya D3-motorn på 163 hästkrafter. En synnerligen trevlig motor.

På bensinsidan finns 2,5T även som etanolkonverterad, men intresset för spritbränslet avtog som bekant när literpriset vandrade uppåt.

Generellt gäller att iakttä en viss försiktighet med begagnade etanolare. Det gäller att de fått del av det tätare serviceprogram som föreskrivits, var 1 000:e mil (kostnad 1 000 – 3 500 kr beroende på



Dålig karosspassning/
fönster.

Elektriska handbromsen
har felat.

Gnissel från bak-
luckan. Isar igen.

FOTO: DAVID LILJA



Glödlampsbytet går smidigt
på V70. Xenon var tillval.



Elektrisk handbroms manövreras med
en knapp. Kontrollera funktionen.



Praktiska uppfällbara krokar i bagage-
rumsgolvet underlättar fastsurrning.

För 95 000 kronor

får du en 2,0F år 2008 som gått under 20 000 mil.

För 120 000 kronor

får du en 2,4D/2,5T år 2008 som gått under 20 000 mil.

För 140 000 kronor

får du en 2,5T/FT Momentum år 2010 som gått cirka 10 000 mil.

För 175 000 kronor

får du en 1,6 Drive Kinetic/Business år 2011 som gått under 10 000 mil.

För 200 000 kronor

får du en D3 Kinetic år 2011 som gått under 10 000 mil.

För 250 000 kronor

får du en D5 Summum år 2011 som gått under 5 000 mil.

i

Lite mer om: **Konkurrenter**

► **VW Passat Variant** – snåla motorer, fin teknik och sobert detaljutförande.

► **Ford Mondeo kombi** – storlastare till rimlig peng, bra köregenskaper.

► **Saab 9-5 kombi** – vettig, stort utbud, låga priser som dock stabiliserats.

tillfälle), annars riskerar en mängd delar i motorn att ta skada. Helst ska bilen ha gått på bensin under den kalla årstiden. Känner du dig det minsta osäker på bilens historik så gå vidare till en annan bil, eller kanske ännu säkrare – en annan motor.

Downsizing blir ett måste även hos Volvo och 2011 lanseras den lilla turboladdade 1,6-litersfyran på 180 hästkrafter, T4. Uppåt finns nu 2,0-litersmotorn i två utföranden 2,0T/203 hk och T5/240 hk. Det finns även en gasversion 2,5 Bi-Fuel, som konverterades av AFV.

Lägg därtill att 1,6 Drive nu heter D2 och har 115 hästkrafter. Och att den finns med automatlåda och start/stopp-system. Ja, uppgraderingar och nyheter har duggat tätt i V70-historiken så det är inte helt enkelt att hålla reda på alla.

När det gäller utrustning har Volvo försökt göra det enkelt. I stort sett alla bilar har sålts med Kinetic-utrustning med bland annat eluppvärmt bak-

säte, insynsskydd, klimatanläggning och farthållare. Momentum och toppnivån Summum spår på utrustningsgraden. Härvidlag finns även paket som Herrgårdsvagnspaket och R-design. Utrustningens merpris betalar begagnatspekulanten oftast inte extra för eftersom värdet på denna sjunker snabbare än själva bilen.

Listan över Volvos avancerade säkerhetsteknik bakades stegvis in i standard- eller extrautrustningen. Nämnas kan adaptiv farthållare, kollisionsvarnare med bromsunderstöd och aktiva bi-xenonstrålkastare.

ELEKTRIKEN STÄLLDE TILL en hel del problem för Volvo där "mjukvarufel" var den vanligaste barnsjukdomen i början. Först kallades bilarna in för sidokrockgardinerna och därefter en omprogrammering av motorstyrningen. En del bensin- och etanolmotorer har drabbats av ryckig

gång och startproblem. Detta ska vara åtgärdat på garantin.

Rapporter om att D5-motorn skulle rusa har också förekommit, liksom diverse småfel som falska varningsindikationer samt lås- och larmkrångel.

Från taxibranschen hörs inget större missnöje, vilket visar att den långsiktiga kvaliteten övertygar.

På det stora hela verkar alltså Volvo V70 II vara en reko begagnatbil. Som körupplevelse betraktat lyfts kanske inte föraren till några nya höjder, men i fråga om komfort, utrymme och funktionalitet är den svårslagen.

Inget servicenät är mer utbyggt. Det stora urvalet av bilar underlättar för dig som letar begagnad V70. Chansen att du hittar ett fint exemplar med rätt utrustning och utan alltför mycket skavanker är stor. Med priser för de billigaste, 2,0F från 90 000 kronor har fyndläget aldrig varit större på en modern folkhemsklassiker.