

AFTONBLADET

Bil

BEGAGNATBIBELN:

VOLVO



FOTO: LENNART PETTERSSON

Om du funderar på att **köpa en begagnad Volvo** är du inte ensam. Det betyder dock inte att du måste slåss om exemplaren, utbudet av begagnade Volvobilar i Sverige är inte helt överraskande enormt. Och störst är givetvis V70. Kikar vi utanför landets gränser hittar vi en bil som blivit lite bortglömd i Sverige, nämligen S60, eller varför inte importera en fin XC60 från Italien. Här får du superguiden till en begagnad Volvo!

TEXT: MARTIN STRÖM





FOTO: RICHARD SJÖSTEN

V70 GEN I (2000-2007)

Sökes: rymlig, bekväm och säker kombibil.

Finnes: Volvo V70.

Det svåra är kanske att det "finnes" en hel flod av V70 att välja på. Även om man som vi begränsar sig till den modell som kallas V70N och som byggdes mellan 2000 och 2007. I skrivande stund annonserar 2 286 personer ut sin V70 av denna modell på Blocket. Hur ska man då välja? Vilka behov man har styr motorvalet som är det enklaste sorteringsverktyget utöver årsmodell. V70N finns endast med femcylindriga motorer. Flest annonssvar får vi med bensinmotor, hela 1 783 bilar, resten är diesel samt en liten klick gasdrivna. Den sistnämnda är ett bra alternativ om man vill köra på biogas. Svagaste bensinmotorn är 2,4 med 140 hästar, men faktum är att den är starkare på låga varv än samma motor med 170 hästkrafter. Vill man ha

mer kraft finns lågtrycksturbo som är trevlig och för fartdären finns T5 och på toppen fyrhjulsdreven R med elektroniskt chassi som kostade en halv miljon som ny, men kostar en femtedel nu.

Ansiktslyftning 2005

På dieselsidan gäller Skövdebyggda D5 med 163 respektive 185 hästar. Den starkare kom 2005 då V70 även fick en ansiktslyftning. Detta år blev också antisladdsystem standard, har du ekonomin så satsa på en som har det. Dieselmotorerna är inte supersnåla, men eftersom bensinerna är rätt törstiga är det ett sätt att komma billigare undan för den som kör långt. Glöm inte att dieselskatten är hög. D5 är ganska knattrig men stark och med automat passar den utmärkt i komfortinriktade V70.

V70 är en av få bilar på marknaden som bjuder på ordentlig bredd i baksätet. Här får tre vuxna plats eller tre barnstolar om så önskas.

Även lastbredden är ordentligt tilltagen.

Vad är då dåligt med V70?

Driftsäkerheten är inte den bästa. En svag länk är framvagnen med glapp i spindelleder och krängningshämmarstag som vanligaste problem.

Lyssna efter missljud

Flera ägare har även rapporterat väldigt frekventa byten av hjullager, redan efter 4 000 mil vilket inte är normalt. Lyssna noga när du provkör efter missljud eller låt ett proffs (märkesverkstäder och Bilprovningen utför tester) göra en bedömning av bilens skick. Öronen är alltså bra instrument för att avgöra skicket på en V70, men även ögonen. Kika särskilt efter oljespill runtom motorn. Finns det olja på höger sida där växellådan sitter väntar en dyr reparation.

Lägg lite extra tid på att hitta rätt exemplar så kan V70 bli en riktigt trevlig affär. För hela familjen. ■

BETYG

Prisvärdhet	★★★★
Driftsäkerhet	★★
Komfort	★★★★
Köra	★★★★
Utrymme	★★★★
Helhet	★★★★

Folkhemsbilen nummer ett är en mycket säker och komfortabel bil. Rymmer tre barnstolar i bak och bagaget lastar brett. Numera låga priser, men räkna med en del verkstadsbesök.

FAKTA

Motoralternativ:

2,4 -140-170 hk (även som gasbil), 2,4T - 200 hk, 2,5T-210 hk, T5-250 hk, R -300 hk, D5-163-185 hk.

Modellhistorik:

1999: Sent detta år rullar produktionen av nya V70 igång, kallad V70N.

2002: 2,5 T med 210 hk ersätter 2,4 T med 200 hk. AWD, fyrhjulsdreven uppdateras från viskokoppling till en snabbare Haldex.

2005: V70 får en lättare ansiktslyftning och antisladdsystem blir standard. Notera också att avstängning av passagerarkrockkudde kräver verkstadsbesök.

2007: Sista årsmodellen säljs som välutrustad "Classic".

Förekommande fel:

- Elfel. Främst baktill.
- Kärvande bakluckelås.
- Glapp i framvagn. Byte av spindelleder och krängningshämmarstag är vanligt.
- Hörs ett klonkade ljud framifrån så kika mellan fjäder och fjädertallrik där det ska finnas ett gummimellanlägg.
- Hjullager.
- Oljeläckage, dyrt om det är på höger sida vid växellådan.

Reservdelspriser:

(V70 2,4 140 hk, 2005 års modell):

Avgassystem: 6 755 kr.

Bromsbelägg fram/bak: 780/805 kr.

Stötdämpare fram/bak: 1 640/1 425 kr.

Hjullager fram/bak: 2 075/1 975 kr.

Prisbild:

(V70 2,4 140 hk, körd 1 500 mil/år):

2002: 54 400 kr

2003: 65 000 kr

2004: 73 700 kr

2005: 87 900 kr

2006: 102 700 kr

2007: 116 800 kr

(källa: bilpriser.se)

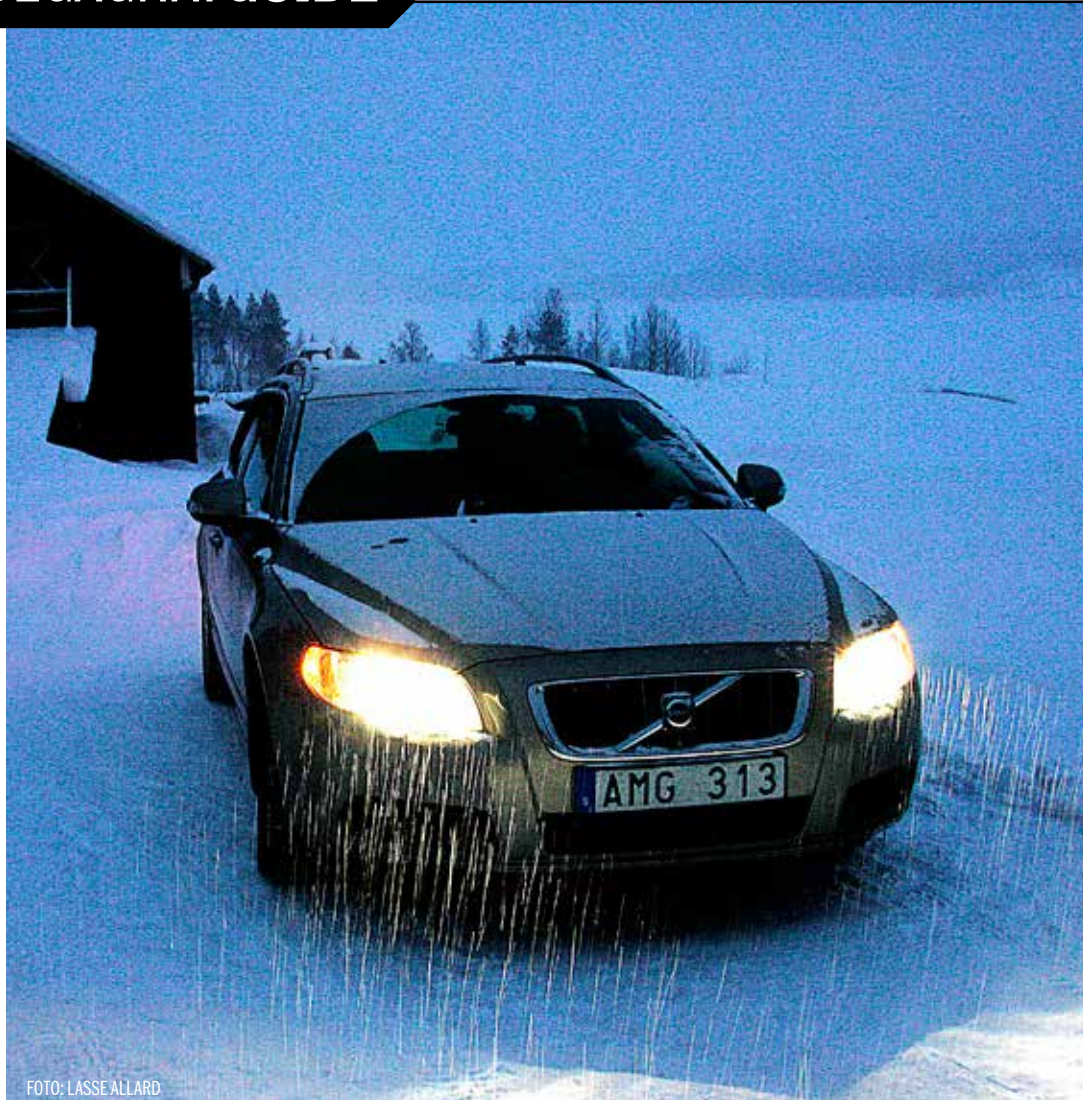


FOTO: LASSE ALLARD

V70 GEN II (2007-)

Andra generationen V70 är en helt ny bil som debuterade sent 2007. Volvo ändrade inte ett vinnande koncept och därför är även nya V70 en praktisk, komfortabel och säker bil som lastar bäst på bredden. Men Volvo har adderat mer lyxkänsla med bitvis riktigt fina material för att närma sig de tyska tillverkarna.

Precis som förut sitter tre personer bra i bredd bak och bagageutrymmet lastar brett och har smarta finesser som ett lastgolv med förvaring under som "läses" automatisk då bakluckan lappar över. Baksätet är delbart i proportionerna 40/20/40, något som bland annat BMW kopierat i senaste 5-serien. Volvo ligger även i framkant på

säkerhetssidan, som sig bör, och det finns en hel rad elektroniska säkerhetsfinesser.

Mindre törstig

Något som Volvo inte tagit med från föregångaren är de törstiga motorerna. Bit för bit har man lyckats få ner förbrukningen på såväl de små dieslarna till de större bensenmotorerna. 2009 placerades den svagaste motorn i V70-historien under motorhuven och trots blott 109 hästkrafter blev den en hit med en förbrukning under halvlitern per mil.

Året därpå lyckades Volvo få ner förbrukningen lite till och utsläppet till 120 gram CO₂/km och därmed hade man en miljöklassad stor familjekombi.

Motorutbudet framstår som enormt när man tittar på sammansättningen nedan, men den visar egentligen bara att Volvo utvecklat och bytt ut motorer i rask takt under de fem år som V70 II funnits.

Man har använt franska dieselmotorer (1,6D och 2,0D) och bensinmotorer från Ford (2,0/2,0F).

Komforten är fortsatt ett av trumfkorten även om en del föredrar gamla V70-stolarna då de nya är något mindre. Sittkomforten är mycket bra även bak, till och med mittplatsen har godkänd komfort vilket är unikt.

V70 är ingen billig bil längre även om priserna är klart lägre än motsvarande tyska konkurrent. Vill man få ner priset maximalt gäller etanolversionen 2,0F, men då får man stå ut med 145 rätt trötta hästar och en femväxlad låda som gör V70 onödigt surrig. Roligare då med en rejält snål diesel.

Precis som med V70N är utbudet på begagnatmarknaden enormt så ta dig tid och leta upp ett bra exemplar. För även om driftsäkerheten förbättrats avsevärt, framvagnsproblemen är exempelvis borta, så förekommer det problem, främst elrelaterade.

BETYG

Prisvärdhet	★★★★
Driftsäkerhet	★★★★
Komfort	★★★★★
Köra	★★★★★
Utrymme	★★★★★
Helhet	★★★★★

I grunden samma goda egenskaper som föregående generation V70, men modernt snitt, framförallt interiört, snålare motorer och bättre driftsäkerhet. Smart med fällbart baksäte 40/20/40 också.

FAKTA

Motoralternativ:

2,0/2,0F - 145 hk, T4 - 180 hk, 2,0T - 203 hk, 2,5T/2,5FT - 200 hk, T5 - 240 hk, 3,2 - 238-243 hk, T6 - 285-304 hk, 1,6D - 109 hk, D2 - 115 hk, 2,0D - 136 hk, 2,4D - 163-175 hk, D3 - 163 hk, D5 - 163-185-205-215 hk.

Modellhistorik:

2007: Debut för nya V70, generation två.

2008: Första årsmodellen är -08.

2009: Snålmotorn 1,6D på 109 hk debuterar.

2010: Miljöklassade Drive med 1,6D gör entré.

2011: Mycket nytt på motorsidan med en ny 1,6-litersmotor med turbo kallad T4 och T4F (etanol) samt T5 och D2 Drive.

2012: D3 med automat och start/stopp.

Förekommade fel:

- Allehanda elektronikfel.
- Strulande etanolmotorer, mjukvaruuppdateringar har gjorts. Värre vid kyla, tanka bensin då.

Reservdelspriser:

(V70 2,4D 163 hk, 2009 års modell):

Avgassystem: 6 555 kr.

Bromsbelägg fram/bak: 1 000/820 kr.

Stötdämpare fram/bak: 2 340 1 542 kr.

Hjullager fram/bak: 2 075/ 1 975 kr.

Prisbild:

(V70 2,4D 163 hk, körd 1 500 mil/år):

2008: 161 000 kr

2009: 180 300 kr

2010: 208 400 kr (175 hk)

2011: 234 100 kr (D3, 163 hk)

2012: 254 200 kr (D3, 163 hk)

(källa: bilpriser.se)

FOTO: ROBERT COLLIN



OMDÖME

- +** Tuff design, kraftiga motorer, bra fjädring.
- Torstig, tveksam kvalitetskänsla.
- =** En perfekt dragare - när den håller ihop.

FAKTA

Motoralternativ:

2,4T - 200 hk, 2,5T - 210 hk, D5 - 163-185 hk.

Modellhistorik:

1999: Produktionen av vanliga V70 rullar igång. Samtidigt visas V70 XC.
2000: I början på våren går produktionen av Cross Countryversionen igång på allvar.
2002: 2,5 T med 210 hk ersätter 2,4 T med 200 hk. V70 XC, som den kallades från början, byter namn till XC70. Detta år går den också att få med dieselmotorn D5 på 163 hästkrafter. Man byter också fyrhjulsdrevningssystem från viskokoppling till Haldex.
2004: XC70 får en lättare ansiktslyftning.
2007: Sista årsmodellen innan generation två debuterar.

Förekommande fel:

- Allehanda elektronikfel.
- Missljud och vibrationer från kardanaxeln och drivaxlarna bak.
- "Huggande" styrservo som hindrar upprepade och stora rattutslag.
- Bakhjulsagren och de bakre stötdämparna med integrerad nivåreglering kan ta stryk vid hård belastning, exempelvis mycket körning med släp.
- Insidan av bakfälgarna samlar smuts med obalans som följd.
- Startproblem efter parkering i backe med lite bränsle i tanken.
- Oljeläckage, dyrt om det är på höger sida vid växellådan.
- Trasig vinkelväxel (15 000 kr). Beror på så enkla saker som olika lufttryck i däck eller olika däckdimensioner. Kontrollera att bakhjulen driver.

Reservdelpriser

(XC70 D5 aut 163 hk, 2005 års modell):
Avgassystem: 6 965 kr.
Bromsbelägg fram/bak: 780/805 kr.
Stötdämpare fram/bak: 2 050/1 425 kr.
Hjullager fram/bak: 2 075/ 1 975 kr.

Prisbild

(XC70 D5 aut 163 hk, körd 1 500 mil/år):
2002: 90 400 kr
2003: 104 400 kr
2004: 120 300 kr
2005: 139 100 kr
2006: 155 800 kr
2007: 165 400 kr (D5 185 hk)

(källa: bilpriser.se)

XC70 GEN I (2000-2007)

Den allra första Cross Country var svår att särskilja från en vanlig V70. Men från 2000 fick bilen en gedigen terränglook med stora plastdetaljer runt hjulhus med mera.

Från början fick bilen en del kritik för att fyrhjulsdrevningssys-

temet (med viskokoppling) inte höll måttet. Många blev stående i hala backar med sina släp. Men 2002 bytte Volvo till ett system från svenska Haldex. Sedan dess har kritiken tystnat.

Väghållningen är bra men det är komfort som prioriterats och det gillar vi. Vad som däremot inte är bra är alla problem som bilen drabbas av.

Volvo XC70 är nämligen behäftad med ett stort antal fel.

Det rör sig om obalans som kan bero på kardanaxeln men en vanligare orsak är att smuts tenderar att virvla upp och lagras i bakfälgarna som torkar och ger obehagliga vibrationer.

Även allehanda elektronikfel tycks vanliga. Småfel som kan irritera även den tålgaste.



FOTO: SARA RINGSTRÖM

XC70 GEN II (2007-)

Volvo XC70 är den populära skogsmulleversionen av V70. Åtråvärd och fräck, men dyr och inte felfri.

Volvo XC70 är en succé. Tillsammans med konkurrenter som Audi Allroad har den skapat en ny bilklass. Brukskombin i terrängkläder.

När modellen kom 1998 hette bilen V70 Cross Country, den döptes dock snabbt om till XC70 och 2007 dök den allra senaste versionen upp. Och det är den modellen vi fokuserar på här.

Varför är XC70 så populär kan man undra?

För det första – komforten är strålande.

Ser tuff ut

Både fjädringskomforten och stolarna håller mycket hög klass. Världsklass på framstolarna även om de blivit något mindre i den senaste modellen. Ett tufft yttre är

en annan ingrediens som banat väg för framgångarna.

Motorerna gör sig också fint i bilen. Starka och turbomatade. Men också bränsletörstiga (D5-dieseln undantaget). Precis som i V70 har dock XC70 fått modernare motorer på senare år och bränsleförbrukningen har sjunkit, det finns till och med en framhjulsdreven snålvariant. Andrahandsvärdet är oerhört bra och suget efter en XC70 på begreppsmarknaden är konstant högt.

Bra med skinn

Utrustningsnivån är ofta hög och som vanligt gäller att man sällan får ut mer än en tredjedel av vad extrautrustningen kostade som ny och det är ju positivt för begrepparen. Satsa på skinnklädsel så får du en mer oöm inredning.

Väghållningen är bra, men bilen kränger en del och föraren får inte mycket feedback från styrningen. Komforten har haft högsta prioritet. Och det gillar vi.

XC70 har alla förutsättningar för att vara en bra dragbil – och är det också. Tyvärr kan bakhjulsdriften och de bakre stötdämparna (som har integrerad nivå-reglering) ta stryk vid hård belastning. Som mycket körning med släp.

Bättre driftsäkerhet

Eftersom XC70 bygger på V70 till stora delar så är även driftsäkerheten bättre på senaste generationen, precis som på V70 II. Elfel förekommer fortfarande och är givetvis irriterande, men problemen med fyrhjulsdreven är borta men däremot inte den obalans som ofta uppkom på gamla XC70. Ofta är det däckerna som är boven, men problemen är svåra att komma till rätta med, var därför noggrann vid en provkörning och kör längre än runt kvarteret.

Till sist, stirra dig inte blind på vår pristabell nedan. Kan du tänka dig en bil som rullat långt finns bilar från 135 000 kronor.

BETYG

Prisvärdhet	★★★★
Driftsäkerhet	★★★★
Komfort	★★★★★
Köra	★★★★
Utrymme	★★★★
Helhet	★★★★

Söker du en riktigt komfortabel bil med god framkomlighet som sticker ut lite mer än en vanlig V70 så är XC70 helrätt. Annars duger V70 med fyrhjulsdrift långt för en mindre peng.

FAKTA

Motoralternativ:

3,2 – 238 hk, T6 – 285-304 hk, 2,4D – 163-175 hk, D3 – 163 hk, D5 – 185-205-215 hk.

Modellhistorik:

2008: XC70 generation två med D5 på 185 hk eller en rak sexa på 3,2 liter med 238 hk.

2009: D5 med 205 hk och T6 med 285 hk tillkommer.

2010: D5 185 hk och 3,2 utgår. Istället införs 2,4D AWD med 163 hk och 2,4D Drive med framhjulsdraft och 175 hk.

2011: Beteckningen 2,4D ersätts av D3 och samtidigt får både framhjulsdreven och fyrhjulsdreven, AWD, 163 hk.

2012: D5 får effekten höjd till 215 hk och T6 till 304 hk.

Förekommande fel:

- Allehanda elektronikfel.
- Vibrationer som kommer och går. Kan ibland avhjälpas med ny programvara till fyrhjulsdreven och ibland med däckbyte, men ofta svårt att komma till rätta med.

Reservdelspriser:

(XC70 D5 185 hk aut, 2009 års modell):

Avgassystem: 9 900 kr.
Bromsbelägg fram/bak: 1 000/820 kr.
Stötdämpare fram/bak: 2 340/1 542 kr.
Hjullager fram/bak: 2 075/1 975 kr.

Prisbild:

(XC70 D5 185 hk aut, körd 1 500 mil/år):

2008: 225 600 kr
2009: 248 700 kr
2010: 289 700 kr (205 hk)
2011: 327 700 kr (205 hk)
2012: 356 000 kr (215 hk)

(källa: bilpriser.se)



FOTO: LENNART PETTERSSON

S60

(2001-2009)

En begagnad Volvo S60 väljer du av främst två skäl: Hög säkerhet och utmärkt komfort.

Mellanvolvon delar det mesta från framdörrarna och framåt med vår kombistolthet V70. Därför är också sittkomforten bland det bästa med S60. Stolarna bjuder på sällsynt fin komfort, men även fjädringen är väl avstämd för att ge en behaglig färd.

En av de vanligaste motorerna, på de äldre exemplaren i all fall är Volvos välkända femcylindriga bensinare på 2,4 liter och 140 hästar. Majoriteten av begagnatobjekten har dock 170-hästarversionen av samma motor. Vill du ha en starkare motor rekommenderas 2,4T med lätttrycksturbo, men då får man antingen betala mer eller

välja en bil som rullat några mil längre. I pristabellen kikar vi närmare på denna motor, men även 2,5T eftersom den ersatte 2,4T redan från 2004. Om du är inne på någon av de motorstarkare versionerna kanske även fyrhjulsdrift kan vara värt att överväga. Heter AWD på Volvospråk. Räkna med att förbrukningen är förhållandevis hög, vilken motor du än väljer.

Snålt utrymme

Det mest negativa med S60 handlar som tur är inte om driftsäkerhet eller problem. Istället är det baksätet och bagageutrymmet som är snålt tilltaget och får kraftig kritik av ägarna. Behöver man plats är alltså S60 fel bil, men för två personer eller mindre familjer är det en utmärkt långfärdsvagn.

Fast det förekommer fel också. Eftersom bilen är nära släkt med V70N har den tyvärr fått ära den

dåliga hjulupphängningen där glapp är mycket vanligt. Spindel- leder och krängningshämningar gör det sig främst om. Hör du missljud från framvagnen är det med stor sannolikhet det som man måste åtgärda. Låt en verkstad eller Bilprovningen testa bilen, det är ofta värt sin dryga tusenlapp. En annan punkt värd att kolla är dörrarnas tätningslister som har en tendens att gå sönder ovanligt ofta. Och precis som på övriga Volvo-modeller som delar motorer med S60 gäller att kontrollera oljespill, främst på höger sida där växellådan sitter. Problemet ska dock vara mer ovanligt från 2003. Övriga fel som S60-ägare vanligtvis drabbas av är mer bagatellartade.

S60 är en av få Volvobilar med lite svagare andrahandsvärde. Och som vanligt med Volvo sväller begmarknaden över av objekt. Så ut och leta!

BETYG

Prisvärdhet	★★★★
Driftsäkerhet	★★
Komfort	★★★★
Köra	★★★★
Utrymme	★★
Helhet	★★★

En lite bortglömd bil i kombilandet Sverige. För den som mest behöver två sittplatser och inte stort bagage är S60 en kanonbil att sluka mil i.

FAKTA

Motoralternativ:

3,2 - 238 hk, T6 - 285-304 hk, 2,4D - 163-175 hk, D3 - 163 hk, D5 - 185-205-215 hk.

Modellhistorik:

2001: S60-premiär med V70 som bas.

2002: Dieseln 2,4D med 130 hk, marginellt snålare än D5. Fyrhjulsdrift införs som tillval.

2003: 2,5 T med 210 hk ersätter 2,4 T med 200 hk och bilen får en lättare uppdatering. Detta år kommer också värstingen S60R.

2005: Uppdatering. Parkeringshjälp fram och BLIS, som varnar då fordon finns i döda vinkeln blir tillval.

2006: Ännu en uppdatering.

2007: Gasbilen Bi-Fuel utgår.

2009: Sista årsmodellen helt nya S60 debuterar.

Förekommande fel:

- Otäta och trasiga dörrlister. Men enkelt att byta.
- Dåliga bussningar till länkar och krängningshämningar. Leder till glapp.
- Köper du turbomotor - kolla om den är trimmad.
- Diverse elfel.
- Ryckig motor.
- Oljeläckage, kontrollera särskilt på höger sida vid växellådan.
- Bakluckelås.

Reservdelspriser:

(S60 2,5T 210 hk, 2005 års modell):

Avgassystem: 6 305 kr.

Bromsbelägg fram/bak: 780/805 kr.

Stötdämpare fram/bak: 2 050/1 425 kr.

Hjullager fram/bak: 2 075/1 975 kr.

Prisbild:

(S60 2,4T/2,5T 200/210 hk, körd 1500 mil/år):

2001: 52 200 kr

2002: 61 900 kr

2003: 70 400 kr

2004: 73 400 kr

2005: 85 500 kr

2006: 92 100 kr

(källa: bilpriser.se)

Det stående tipset är att man ska undvika första årsmodellen av XC90, 2003, men Volvo har erbjudit kunder av tidiga XC90 en speciell servicekampanj för att bota alla barnsjukdomar.



FOTO: STEFAN MATSSON

XC90 (2003-)

Volvo hade uppenbarligen bråttom att få ut sin första suv på marknaden eftersom man lät de första kunderna agera testpiloter. Allt var inte vara ordentligt testat och många XC90 drabbades av en mängd problem.

Detta var 2003, men räkna med att även om de flesta problem har blivit åtgärdade genom åren förekommer fortfarande en del trassel. Framförallt med missljud och elektronik. Färddatorn lever ett eget liv på vissa bilar. Fel som anges i displayen är inga riktiga fel. I kyla, men även i normala temperaturer, förekommer att bilstereon krånglar. Missljud kan härstamma från utslitna hjullager, bussningar, glapp i styr- och spindelleder, men även uppkomma vid obalans i hjulen. Automatlådan verkar vara en

svag punkt liksom handbromsen (som manövreras med foten), den senare får många anmärkningar hos Bilprovningen. Resultatet där är för övrigt under medelbilen, och dieselmodellen är sämre än bensinbilarna.

Ju nyare desto bättre

XC90 är alltså långt ifrån driftsäkerheten själv, men Volvo har gradvis förbättrat bilen. Ju nyare du har råd med desto bättre.

Framsta förtjänsten med XC90 är utmärkt komfort. Mjuk fjädring, lång fjädringsväg och hög vikt gör dock bilen rätt såvlig att köra. Körglädje kan man inte direkt tala om, men däremot körkomfort. Särskilt på vinterhalvåret känner man sig riktigt trygg. 2007 kom XC90 Sport med hårdare fjädring och sportigare look. Denna kan dock inte rekommenderas.

Ett trumfkort som Volvo har gentemot flertalet konkurrenter är möjligheten till sju sittplatser. Även

om du inte är i behov av de två extrasätena längst bak kan det vara idé att satsa på en sjusitsig begbil då den är mer eftertraktad och därmed lättare att sälja vidare.

Säkerheten är på toppnivå med antisladd, pisksnärtskydd och en speciell vältvakt som ska förhindra att bilen välter. En olycksform som inte är helt ovanlig för suvar, som ju har hög tyngdpunkt. Fem krockstjärnor i Euro Ncap var en självklarhet när bilen testades 2003.

Två nya dieslar

Motoralternativen har varierat lite under åren, men gemensamt är att ingen av motorerna lyckas göra den tunga och stora bilen särskilt snål. Först 2010 sjönk förbrukningen ordentligt med två nya dieslar.

De äldre dieselbilarna har inte samma gynnsamma prisläge som de törstigare bensinarna och den höga skatten kan göra ägandet dyrt.

BETYG

Prisvärdhet	★★★★
Driftsäkerhet	★★★★
Komfort	★★★★
Köra	★★★★
Utrymme	★★★★
Helhet	★★★★

Gång på gång har XC90 bevisat att den är vinterns konung i våra tester. En fin bil även sommartid, men räkna med att stanna till på macken och verkstaden oftare än normalt.

FAKTA

Motoralternativ:

2,5T - 210 hk, 3,2 - 238 hk, T6 - 272 hk, V8 - 315 hk, D5 - 163-185 hk, nya D3 - 163 hk, nya D5 - 200 hk.

Modellhistorik:

2003: Debut för Volvos nya kassako och första suv.

2005: Första V8-motorn i en Volvo personbil. D5 får partikelfilter och uppgraderas till 185 hk. Bensinmodellerna får större tank på 80 liter.

2006: En uppdatering genomförs. Sportpaket blir tillval.

2008: Sportpaketet utökas med det så kallade R-design.

2010: Två nya dieselmotorer införs, D3 och D5.

Förekommande fel:

- Allehanda elektronikfel. Bland annat stereon, klimatanläggningen och huvuddatorn.
- Glappande spindelleder är vanligt.
- Handbromsen får anmärkning av Bilprovningen.
- Stötdämparna bak (gäller -03:or)
- Hjullager, bussningar och transmission.
- Styrleder.
- Obalans i hjulen.

Reservdelsspriser:

(XC90 D5 aut 163/185 hk, 2005 års modell):
Avgassystem: 9 450 kr.
Bromsbelägg fram/bak: 1 105/845 kr.
Stötdämpare fram/bak: 2 465/1 790 kr.
Hjullager fram/bak: 2 100/2 015 kr.

Prisbild:

(XC90 D5 aut 163/185 hk, körd 1 500 mil/år):

2003: 111 800 kr
2004: 130 100 kr
2005: 147 500 kr
2006: 168 700 kr
2007: 216 300 kr (185 hk)
2008: 240 600 kr (185 hk)
2009: 267 500 kr (185 hk)

(källa: bilpriser.se)



FOTO: LENNART PETTERSSON

S80

(1998-2006)

Året innan millennieskiftet skulle Volvo fylla luckan efter bakhjulsdrivna storbilen 940. Man valde ett helt annat spår, framhjulsdraft och mjuka former. Därmed visade S80 vägen för ett nytt Volvo.

S80 är främst ett superbt verktyg för riktigt långa körpass. Man sit-

ter som en kung i de rymliga och väldigt bekväma stolarna. När modellen fick sin avlösare 2006 i S80II fick bilen mindre stolar och många föredrar därför gammal bilen.

Utöver god sitt- och fjädringskomfort bjuder S80 på stora kupéutrymmen. Till skillnad mot lillebror S60 bjuds även baksätespassagerarna på bra benutrymme. Bagageutrymmet är också helt okej, däremot är det inte så lättlastat på grund av en smal öppning.

Körmassigt är S80 inte så

upphetsande och i de första årsmodellerna var styrningen död runt mittläget, å andra sidan har den alltid varit stabil vilket inte minst uppskattas på vintern.

Motormässigt är gasbilen Bi-fuel intressant, men utbudet på begagningsmarknaden är minimalt. Lättare är det att hitta en turbomatad bensinare där 2,4T med lätttrycksturbo är trevlig. Förvänta dig inte några snålargenier förrän andra generationen S80 med riktigt snåla 1,6 Drive.

OMDÖME

- +** Komfort, rymlig kupé och bra begpriser.
- Bitvis bristande kvalitetskänsla, vag styrkänsla.
- =** Perfekt långfärdsbil till reapris.

FAKTA

Motoralternativ:

2,4 - 140 hk, 2,4i - 170 hk, 2,4T - 200 hk, 2,5T - 210 hk, 2,9 - 196 eller 204 hk, T6 - 272 hk, D5 - 163 hk eller 185 hk, Bi-Fuel (gas/bensin) - 140 hk.

Modellhistorik:

1998: Premiär som -99 års modell.
1999: DSTC (antisladd) finns som tillval. T6 Executive införs.
2000: Ny, progressiv styrservo i T6. 2,4T presenteras.
2001: D5 och Bi-Fuel introduceras. T6-motorn blir större, medan 2,9 får sänkt effekt. Mjukare fjädring i de femcylindriga modellerna.
2003: Större ansiktslyftning, Four-C elektronisk fjädring som tillval. 2,5T ersätter 2,4T.
2006: Helt nya S80 generation två debuterar.

Förekommande fel:

- Gummibussningar. Var fjärde S80-ägare har fått byta till krängningshämmare och länkar.
- Givare till tankmätare. Standardfel som åtgärdats i fel flesta fall. Visar fullt trots tom tank.
- Fukt i strålkastare. Svårt att åtgärda och kan leda till missfärgad reflektor.
- Elektronikfel. Vanligt förekommande på tidiga årsmodeller.
- När automatlådan går från neutralläge (vid stillastående) till "drive" kan det smälla till.
- Förbrukar glödlampor.
- Spindelleder.

Reservdelpriser

(S80 2,4 170 hk, 2005 års modell):

Avgassystem: 6 965 kr.

Bromsbelägg fram/bak: 780/805 kr.

Stötdämpare fram/bak: 2 050/1 425 kr.

Hjullager fram/bak: 2 075/1 975 kr.

Prisbild

(S80 2,4 170 hk, körd 1 500 mil/år):

1999: 24 000 kr

2000: 31 700 kr

2001: 42 000 kr

2002: 53 200 kr

2003: 64 000 kr

2004: 77 500 kr

2005: 92 700 kr

2006: 107 200 kr

(källa: bilpriser.se)



FOTO: ANDERS CARLSSON

S/V40

(1995-2004)

Här har vi den äldsta modellen i denna Volvogue. Sedanmodellen S40 och kombi V40 kom redan 1996 och byggdes inte på svensk mark.

Frågan är om man vågar köpa en gammal holländsk Volvo? En modell som fått mycket kritik får att vara trång och ofta krångla, men som också vunnit designpriser.

S- och V40 byggdes ihop med

Mitsubishi Carisma men endast 20 procent delas mellan bilarna. För ovanlighetens skull valde Volvo att låta form gå före funktion. Idag är det vardagsmat för märket, men inte 1996. V40 ser alltså ut som en kombi, men är ingen laståsna. Även baksätet är trångt, men fram sitter man fint i bekväma stolar av typiskt Volvosnitt.

Basmotorn är på 1,6 liter, en aningen starkare variant är på 1,8 liter (från Mitsubishi) och däröver en på två liter.

2001 fick bilen en lättare ansiktslyftning och totalt 1 800 förbättringar: bland annat större sidokrockkuddar, aktiva nackstöd och en ny dieselmotor med 102 hk eller 115 hk. Ytterligare en facelift gjordes 2003 och året därpå kom V50.

S/V40 är inte en utpräglad strulpelle, men sikta på en bil från minst år 2000 eller nyare.

Välj gärna 2,0T, lätttrycksturbon på 163 hästar, en trevlig maskin. Antisladdsystem kom som tillval 2002.

OMDÖME

- + Krocksäker, kör-säker.**
- Bullrig, trång, dålig kvalitet hos tidiga modeller.**
- = Billig småkombi för de som sätter form före funktion.**

FAKTA

Motoralternativ:

1,6 - 105 hk, 1,8 - 115-125 hk, 2,0 - 136-140 hk, 2,0T - 160-163 hk, T4 - 200 hk, 1,9d - 90, 95, 102 eller 115 hk.

Modellhistorik:

1995: Volvo ville döpa den nya bilen till S4 - men Audi klagade så Volvo adderade en nolla. Premiär som årsmodell -96 för S40 och V40 med 1,8-liter (115 hk) och 2,0 (136 hk).
1998: Fler motorer: 1,6 med 105 hk, 2,0T med 160 hk och sportversionen T4 med 200 hk. 1,9-liters diesel med 90 hk. Dessutom en ny direktinsprutad bensinmotor från Mitsubishi, 1,8 liter med 125 hk.
1999: Ny diesel med 95 hk.
2000: Lätt facelift kallad fas II med 1800 förbättringar, bland annat större sidokrockkuddar, aktiva nackstöd. Ny 1,9 diesel med 102 och 115 hk. Ny femväxlad automatlåda.
2002: Antisladdsystem går att beställa.
2003: Fas III, nya strålkastare och diverse kosmetika.

Förekommande fel:

- Rost på baklucka, dörrar, trösklar. Lacken kan vara tunn och skrapkänslig.
- Bromsar. Bromsskivor går åt onormalt snabbt, problem med ABS-bromsarna förekommer.
- Framvagn. Oljud är inte ovanligt, glapp i spindelleder är en vanlig orsak.
- Elektronikfel. Farthållare, centrallås, blinkers, motorstyrning, lampor.
- Växellåda. Problem med synkning är inte ovanligt.

Reservdelspriser

(V40 2,0T 163 hk, 2002 års modell):
Avgassystem: 4 590 kr.
Bromsbelägg fram/bak: 650/540 kr.
Stötdämpare fram/bak: 1400/1080 kr.
Hjullager fram/bak: 1950/1700 kr.

Prisbild

(V40 2,0T 163 hk, körd 1 500 mil/år):
1999: 29 200 kr (160 hk)
2000: 30 400 kr (160 hk)
2001: 31 800 kr
2002: 38 800 kr
2003: 47 200 kr
2004: 57 400 kr

(källa: bilpriser.se)



FOTO: KRISTER HANSSON

C30

(2007-2012)

Minns du Volvos udda designade modell 480? En fräck bil egentligen, men driftsäkerheten var ingen höjdare, inte körmassigt heller. C30 är något annat

Lilla moderna C30 kom 2007 och lånade drag av särlingen, men även från klassikern P1800. Hursomhelst ett kul tillskott i Volvos tunga arsenal.

C30 är en småbil i Golfstorlek och delar mycket med de större S40 och V50. Tredörrarskaross gör den lite osmidig, på trånga parkeringar är dörrarna för stora och baksätet är svåråtkomligt och trångt. Även bagageutrymmet är litet. Men för två personer fungerar bilen utmärkt.

En av de vanligare motorerna är 1,8 Flexifuel som går att tanka på antingen bensin eller etanol. Med 125 hästar gör den inte C30 till någon raket, men bilen är rolig att köra ändå. En del strul har

förekommit med 1,8F och 2,0F. På toppen finns en turbomotor på som mest 230 hästkrafter, då går lilla C30 som ett skällat troll. Vill man åka supersnålt finns 1,6 Drive. I början var C30 väldigt sladdrig på vinterväg, något som vi skarpt påpekade för Volvo vid första testet. Men som tur var lyssnade Volvo och bilen blev bättre.

Vill man ha senaste looken gäller 2010 eller nyare, varför inte en Drive som förbrukar 0,39 liter milen.

OMDÖME

- +** Körglädje, motorutbud.
- Utrymme, opraktiskt med 3-dörrars.
- =** Kul småbil, välj supersnål eller supersnabb.

FAKTA

Motoralternativ:

1,6 - 100 hk, 1,8F - 125 hk, 2,0/2,0F - 145 hk, 2,4 - 170 hk, T5 - 220-230 hk, 1,6D - 109 hk, D2 - 115 hk, 2,0D - 136 hk, D3 - 150 hk, D4 - 177 hk, D5 - 180 hk.

Modellhistorik:

2007: Premiär för C30.
2008: Små designförändringar för att passa in med S40/V50.
2010: Facelift med samma frontutseende som S/V60 samt nya motorer.

Förekommande fel:

- Hjullager med dålig hållbarhet, lyssna efter oljud när du svänger.
- Rostiga bromsskivor bak.
- Trassel med etanolmotorerna, inte bara i kyla.

Reservdelspriser

(C30 1,8F 125 hk, 2010 års modell):
Avgassystem: 5 870 kr.
Bromsbelägg fram/bak: 845/820 kr.
Stötdämpare fram/bak: 1 315/1 840 kr.
Hjullager fram/bak: 1 965/ 2 000 kr.

Prisbild

(C30 1,8F 125 hk, körd 1 500 mil/år):
2007: 83 700 kr
2008: 96 800 kr
2009: 109 200 kr
2010: 148 900 kr (2,0F - 145 hk)
2011: 162 400 kr (2,0F - 145 hk)
2012: 172 900 kr (2,0F - 145 hk)

(källa: bilpriser.se)

2010 års facelift.

FOTO: BENJAMIN EKROTH



C70

(2006–2011)

Visst vill du ha en snygg coupe eller cabriolet? Volvo erbjuder två alternativ beroende på plånbokens tjocklek.

För knappt 40 000 kronor får man en C70 Coupe med en stark, femcylindrig turbomaskin på 240 hästkrafter. En skön glidarbil mer än en sportbil, men lägg undan en slant för eventuella verkstadsbe-

sök då driftsäkerheten inte är den bästa. Dessutom börjar den bli till åren, första generationen C70 kom redan 1997. Bilen byggdes i Uddevalla och fanns som coupe eller cabriolet. När efterföljaren kom 2006 valde Volvo en ny lösning, en cabriolet med fällbart plåttak och därmed fick man två bilar i en, utmärkt för vårt klimat.

Vill du ha cabriolet av generation ett så kontrollera tygtakets

skick, en läckande cab är trist. Cabrioleten är ännu mer glidarbil och inte särskilt vridstiv och en minuspost är ett väldigt litet bagageutrymme.

Med nya bilen 2006 blev utrymmet klart bättre och rentav riktigt rymligt med taket uppe. Andra generationen innebar också möjligheten att åka öppet med dieselmotor, lite udda känsla men snål på soppa. ■

OMDÖME

- +** Pris (gen 1), komfort, design.
- Driftsäkerhet, bagageutrymme (gen 1)
- =** Perfekt glidarbil för dig med öppet sinne.

FAKTA

Motoralternativ:

Gen 1: 2,0T – 163 hk, 2,4T – 193 hk, T5 – 240 hk. Gen 2: 2,4 – 140 hk, 2,4i – 170 hk, T5 – 220–230 hk, 2,0D – 136 hk, D3 – 150 hk, D4 – 170 hk, D5 – 180 hk.

Modellhistorik:

1997: Premiär för C70 Coupe.
1998: Cabben dröjde ett år då Volvo prioriterade USA-marknaden först.
2000: Först fanns bara T5 med 240 hk. Men detta år kom 2,0T med 163 hk.
2002: Coupeversionens sista tillverkningsår.
2003: Lite mer effekt i 2,4T och T5.
2006: C70 generation två debuterar. Nu med plåtcab.
2007: T5 uppgraderas från 220 till 230 hk.
2010: Facelift med drag från S60 Concept. Dieslarna D3 och D4 ersätter 2,0D och D5.

Förekommande fel:

- Gen 1:
- Krängningshämmare som glappar.
 - Oljeläckage.
 - Kontrollera tygcabben skick.
 - Vindljud och läckage från fönster på coupemodellen.
- Gen 2:
- Diverse elektronikfel, kontrollera särskilt plåtcabben funktion och larmet.
 - Skrammel från takkonstruktionen har åtgärdats på garantin.
 - Sprucket strålkastarglas.

Reservdelpriser (C70 T5 aut 230 hk, 2009 års modell):

Avgassystem: 5 865 kr.
Bromsbelägg fram/bak: 845/820 kr.
Stötdämpare fram/bak: 1 840/1 315 kr.
Hjullager fram/bak: 1 965/2 000 kr.

Prisbild (C70 T5 aut 230 hk, körd 1 500 mil/år):

2006: 176 400 kr
2007: 196 100 kr
2008: 217 600 kr
2009: 251 800 kr
2010: 277 900 kr
2011: 317 700 kr

(källa: bilpriser.se)

FOTO: PER BJÖRN



FOTO: JOHANNES COLLIN



XC60

(2008-)

Nyaste modellen i denna guide är XC60, en bil som blivit riktigt populär och som nu börjar återfinnas på begagnatmarknaden i allt större utsträckning.

Det här är en mycket trevlig bil, särskilt på vintern, men det är inte en bil för alla, plånboken måste vara välgödd. Nypriset vid debuten 2009 för XC60 med D5-motor var

395 000 kronor (för en basutrustad bil) och idag betalar man runt 250 000 kronor för en sådan bil. En hel del pengar. En lindring för första ägaren är fri service, men det gäller i fyra år eller 12 000 mil så det kan även bli aktuellt för dig som begköpare. Bränsleförbrukningen är högre än de lägre Volvobilarna, något att tänka på om du står mellan en V70/XC70 eller den på höjden välväxta XC60.

Vill du åka riktigt bekväm rekommenderas elektroniska chassit

Four-C, kostade 16 000 kronor nytt, men betydligt mindre begagnat, som vanligt med tillval.

Någon statistik från Bilprovningen finns inte av naturliga skäl. Volvo har gjort en del återkallningar, tidiga bilar fick bland annat dörrarna justerade. Överlag verkar dock XC60 vara en driftsäker bil. Elektronikfel förekommer, men något mekaniskt bekymmer har vi inte fått inrapporterat.

För den som har råd är XC60 ett riktigt trevligt begköp. ■

OMDÖME

- +** **Komfort, köregenskaper, säkerhet, driftsäker.**
- **Dyr att köpa och äga, inget enormt bagageutrymme, små rutor bak.**
- =** **Trevligt fyrhjulsdrevet högbygge som håller bra, men kostar mycket.**

FAKTA

Motoralternativ:

T5 - 240 hk, T6 - 285 - 304 hk, 2,4D - 163 hk, 2,4D Drive FWD - 175 hk, D3 - 163 hk, D5 - 185 - 205 hk.

Modellhistorik:

2009: Premiär för XC60.

2010: D5 med 185 hk tas bort, kvar finns D5 med 205 hk.

2011: Motorerna uppdateras; nya är D3 samt T5. D5 och T6 får ökad effekt. 2,4D 175 hk utgår. Växellådan Powershift införs.

2012: D5 med 205 hk utgår.

Förekommande fel:

- Volvo har åtgärdat ett fel med elledningarna till framstolarna vilket skulle kunna ha lett till att krockkuddarna och bältessträckarna inte fungerat.
- Startproblem har rapporterats på XC60 T6 från amerikanska ägare, har lösts med uppdaterad mjukvara.
- Batteriproblem, batteriet kan bli urladdat om bilen lämnas några dagar, samma lösning som ovan.
- Backspeglar med BLIS byts ut ofta.

Reservdelpriser

(XC60 D5 aut 205 hk, 2009 års modell):

Avgassystem: 7 090 kr.

Bromsbelägg fram/bak: 1 120/820 kr.

Stötdämpare fram/bak: 2 450/1 540 kr.

Hjullager fram/bak: 2 075/1 975 kr.

Prisbild

(XC60 D5 aut 205 hk, körd 1 500 mil/år):

2009: 246 600 kr

2010: 277 700 kr

2011: 310 800 kr

2012: 351 900 kr

(källa: bilpriser.se)



FOTO: ANDERS ANDERSSON

V50

(2004-)

Under årens lopp har vi hyllat Volvo V50 för dess underhållande köregenskaper. Nu har modellen faktiskt hela åtta år på nacken och begagnatpriserna börjar krypa ner mot 50 000 kronorsnivå.

Då är det roligt att konstatera att välskötta exemplar ser riktigt fräscha ut, materialen som Volvo valde ut har alltså stått emot tidens tand väl. Körglädjen finns också kvar om bilen inte är gravt misskött.

Vanligast är 1,8F med en etanolmotor på 125 hästkrafter och trots den blygsamma effekten har man kul bakom ratten. Räckvidden är kort precis som på alla etanolbilar, men avsaknaden av turbo gör törsten något mindre. Korta serviceintervall är en annan negativ aspekt

med Flexifuel liksom i vissa fall startproblem på vintern.

Den som inte vill ha en etanolbil, men gillar V50 har en rad andra motorer att välja bland. Svagast är 1,6 bensin och den finns i få exemplar på marknaden. Mer talrik är 2,4 och 2,4i med 140 respektive 170 hästkrafter och på topp finns 220-hästarnas T5 med fyrhjulsdraft. Dieselmotorer finns med 109, 136 och 180 hästkrafter och så sent som 2009 kom snålversionen Drive som har den lilla 109-hästarnas motorn som numera tjänstgör i ett otal olika bilmodeller och märken.

Utrymmet räcker till för den lilla familjen fast förvänta dig ingen klassisk lastslukare. Precis som gamla V40 är det form före funktion som gäller och den som behöver ett ordentligt bagageutrymme får kika på V70. Faktum är att V50 räknas som mellanklassbil trots att den bygger på Ford Focus bottenplatta och i praktiken inte är större än denna.

Baksätet i V50 är bekvämt även om benutrymmet är starkt begränsat liksom lastlängden i bagaget. Fram sitter man utmärkt i sköna, men aningen små stolar. Justermånen i längdled är också begränsad, men ratten går på sedvanligt Volvomanér att få nära kroppen och därmed blir körställningen utmärkt. Inredningen hör till de mest uppfriskande i klassen med en sval och fräsch känsla och i och med uppdateringen 2007 fick bilen vettiga förvaringsfack.

Bilprovningen har inget negativt att säga om modellen och ingen av våra tyska källor (Dekra och GTÜ) rapporterar några allvarliga fel. Av diverse ägarundersökningar och läsarmail att döma har dock Volvo knappast byggt en problemfri bil. Läs i listan under förekommande fel, men låt dig inte avskräckas till köp. Volvo har jobbat med problemen under åren, därför rekommenderar vi att köpa en så ny bil som möjligt.

BETYG

Prisvärdhet	★★★★
Driftsäkerhet	★★
Komfort	★★★★
Köra	★★★★
Utrymme	★★★★
Helhet	★★★★

Trevlig och körglad, för den lilla familjen som inte behöver ett stort lastutrymme. Prisvärd, men inte tyvärr inte felfri.

FAKTA

Motoralternativ:

1,6 - 105 hk, 1,8 och 1,8F - 125 hk, 2,4 - 140 hk, 2,4i - 170 hk, 2,0/2,0F - 145 hk, T5 - 220-230 hk, 1,6D - 109 hk, D2 - 115 hk, 2,0D - 136 hk, D3 - 150 hk, D4 - 177 hk, D5 - 180 hk.

Modellhistorik:

2004: Gamla S40/V40 försvinner och ersätts med S40/V50.
2005: Passagerarkudden kan stängas av med nyckel, Motorerna 1,6, 1,8, 2,0D tillkommer och toppversionen med fyrhjulsdraft T5 AWD.
2006: Etanolversionen 1,8F kommer.
2007: Lätt facelift med större förvaringsfack och nya utrustningspaket.
2009: Snålversionerna med Drive-logga introduceras.
2011: Nya motorer: 1,6D Drive döps om till D2 och får 115 hk, 2,0/2,0F ersätter gamla 1,8-motorn och D3, D4 och T5 är också nyheter detta år.

Förekommande fel:

- Fukt i elektronik. I dörrarna sitter elektronikboxar där fukt kan tränga in och skapa allehanda trassel.
- Mer elfel. En klämd kabelstam under förarstolen skapade mycket elstrul i början av modellens livscykel.
- Trasiga baklampor.
- Dåligt lukt. Mögel i luftkonditioneringen förekommer, åtgärdas på garantin.
- Handbroms. För lång spakväg, justeras vid normal service.

Reservdelspriser:

(1,8F 125 hk, 2010 års modell):
Avgassystem: 6 095 kr.
Bromsbelägg fram/bak: 845/820 kr.
Stötdämpare fram/bak: 1 840/1 315 kr.
Hjullager fram/bak: 1 965/2 000 kr.

Prisbild:

(1,8F 125 hk, körd 1 500 mil/år):
2006: 86 900 kr
2007: 100 300 kr
2008: 109 600 kr
2009: 122 400 kr
2010: 135 400 kr
2011: 154 400 kr (2,0F 145 hk)

(källa: bilpriser.se)