

Volvo V70 Bi-Fuel

Biogas-Volvon är tillbaks, och denna gång med möjlighet att köra på etanol så att bensinen blir ett rent nödbränsle. Ändå gick Gröna Bilisters Miljöbästa Bil-utmärkelse till konkurrenten Volkswagen Passat. Vi tar reda på varför.

Det blev ett ramaskri när Volvo lade ner tillverkningen av sina biogasbilar 2007. Come-backen är efterlängtd, och Volvo räknar med att sälja över 3000 bilar bara under 2009, bara i Sverige.

Men Volvo har fegat ur. I själva verket är det inte de som gör gas-Volvon, utan den byggs hos Alternative Fuel Vehicles. Volvo tar ansvar för garantier och service, men det märks ändå att detta är en efterhandskonstruktion.

Gastankarna ligger i bagageutrymmet och det blir inte mycket plats för väskor kvar. Resväskor kan inte stå upprätt och allt andas kompromiss. Det blir särskilt tydligt när man jämför med Passaten, som i gasutförande har precis samma bagageutrymme som bensin- och dieslversionerna. För familjen som överväger en gasbil är det en avgörande skillnad och det är svagt av Volvo att de inte lyckats lösa detta bättre.

Motorn är Volvos 2,5-liters etanolturbo på 231 hästkrafter. Den är förstås modifierad för gasdrift, men i grunden fortsatt en bränsleslukande bensinmotor – motorpressen var enig i sitt fördömande av den otidsenliga förbrukningen när den kom för något år sedan. Sen dess har Volvo hyvlat bort ett par centilitrar, men 0,88 liter bensin per mil är fortsatt för mycket, med motsvarande höga förbrukning på etanol och gas. Volvon drar fint, med ett diesellikt vridmoment på 340 N, men gasförbrukningen är nästan 50 procent högre än Passaten vars motor på blott 1,5 liter har 150 hästar och ett härligt drag tack vare smartare turboladdning.

Trots de skrymmande gastankarna, är inte räckvidden på gas längre än cirka 30 mil. Därefter ställer bilen automatiskt om till bensin- eller etanoldrift, med en total samlad räckvidd på ungefär 90 mil. Om man då kör på etanol, är klimatnyttan fortsatt stor men den höga förbrukningen gör att den som oftast klarar sig på biogas har mycket mindre samlad klimatpåverkan i Passaten.

Volvo är säkra bilar. V70 har högsta betyg i Euro-NCAP:s krockprov, antispinn- och antisladdsystem ingår förstås liksom mängder av airbags – men inte det knäskydd som t.ex. Toyota har. Däremot har Volvon BLIS, små lampor som med orange sken varnar när det ligger en bil snett bakom. Ibland ger den signal för vägkoner eller brofästen, men för det mesta är det en bra hjälp att undvika att köra ut framför bilar när man ska köra om på motorvägen. Tyvärr har inte testbilen min personliga favoritutrustning, den i baksätet

inbyggda barnstolen som gör att man alltid har den med sig och dessutom lätt kan fälla undan den när den inte behövs.

Volvo V70 är en stor bil. Utanpå. Det är trångt och mörkt i baksätet, och det finns inte ens vettiga sidofickor i dörrarna. Bagageutrymmet är inte bara begränsat utan också svåränvänt, med ett högt lyft för att ens få in bagaget och en väldig tröskel mitt i bilen om man faller ner baksätet. 11,5 centimetrar har bagagegolvet höjts enligt Volvo men det känns som mer – kanske för att vi har ett förserieexemplar. Hatthyllan som går att dra bak blir rent parodisk eftersom det bara är två decimeters höjd under. Gastankarna är av kompositmaterial för att väga mindre och nästa år blir de formgjutna för att kunna rymma mer. Då förlängs gasräckvidden till 35 mil.

Gasdrivna Volvo V70 har en direkt konkurrent i gasdrivna Volvo V70 från Linköpingsbaserade Stadspartner. Skillnaden dem emellan är hårfin, men Stadspartner-Volvon (som Trafik&Miljö skrivit om tidigare) har ett lägre bagageutrymesgolvs. Båda ska säljas från augusti, men Stadsparters bara i Östergötland med omnejd.

3 000 gasbilar om året räknar Volvo med att sälja på den svenska marknaden. Längre fram kan fler marknader tillkomma. Gas-V70 har inget fast pris än, men Volvo försäkrar att den ska hamna under de för tjänstebilsföraren så viktiga 7,5 basbeloppen, eller 321 000 kronor. Stadspartner anger ungefär samma pris, men då för bilen med en ganska trött 2,0-liters motor, om än kanske med något större bagageutrymme. I båda fallen är det mycket pengar för en bil som på helt avgörande punkter är klart sämre än gasdrivna VW Passat. Volvons enda fördel är att den också kan köras på etanol. För Miljöbästa Bil-juryn var valet av Passat ändå klart. De gjorde ett klokt val.

Mattias Goldmann