

PROVKÖRNING · VOLVO XC60 B4



Volvos mildhybrid var inte mycket snålare än den två år gamla dieseln. Men komforten var betydligt högre.

Ny mildhybrid inte mycket

■ Volvo har länge lovat elektrifiering. I år lanserar också företaget ett par olika mildhybridmodeller. Vi provkör den nya tekniken i dieselbilen Volvo XC60 B4. Hur snål blir den egentligen?

Vi har precis tagit till oss hybridtekniken när det är dags för nästa begrepp. Mildhybriden. Förbrukningsvinsten är mindre än vad vi är vana vid från "riktiga" hybrider, men merpriset är å andra sidan lågt.

Men låt oss börja med att reda ut hybridbegreppet: En laddhybrid laddas med sladd i väggen och kan köras ungefär fem mil på el. En hybrid som till exempel Toyota Prius har en elmotor som är så stark så att den i alla fall teoretiskt

kan driva bilen framåt korta sträckor på enbart el.

Mildhybrider är betydligt svagare på elsidan. Elmotorn hjälper bara till med att dra i gång bilen, att få den i rull helt enkelt. Du kan inte köra ljudlöst på el, men tekniken sparar energi på marginalen och dessutom blir starten mjukare och mer komfortabel.

De första mildhybriderna på marknaden hade samma 12-voltssystem som konventionella bilar har, men de senaste åren har

bilindustrin tagit fram bilar med 48-voltssystem. Den högre spänningen gör det möjligt att arbeta med högre effekter på elmotorn, vilket betyder bättre acceleration, mer komfortabelt skifte mellan el- och dieseldrift, större bränslesparning och tystare gång.

Volvo anger en bränslesparning på upp till 15 procent, och det är också det som de flesta andra tillverkare uppger. Det skulle betyda att bilar med 48-voltssystem drar nästan en deciliter mindre per mil under optimala omständigheter.

Vi testar om det stämmer i verkligheten. Till vårt förfogande har vi en alldeles ny mildhybrid, Volvo

BETYG

Köregenskaper:	4
Säkerhet:	5
Design:	4
Komfort:	5
Ekonomi:	3
Totalbetyg:	21 av 25

XC60 B4. Det är nämligen i XC60- och XC90-familjerna mildhybriderna gör debut hos Volvo. Två olika motoralternativ erbjuds för närvarande i XC60-serien, båda med bokstaven "B" i beteckningen. B4 ger 197 hästkrafter, B5 ger 235 hästkrafter. Detta är bara början, snart kommer alla Volvo med diesel- och bensinmotorer ha någon form av mildhybridisering.

Att Volvo – och övriga aktörer inom bilindustrin – tror på tekniken är uppenbart. Volvo ska sluta erbjuda XC60 i det här utförandet, med AWD och automat, utan 48-voltssystem.

För att ha en vanlig dieselbil att jämföra med har

vi lånat en begagnad XC60 D4. Det ska med en gång erkännas att duellen blir lite trubbig. Den nya bilen med 48-voltssystem är just det vi säger – ny. Det står 16 mil på mätaren när vi börjar, den begagnade bilen är mer än inkörd, den är från 2018 och har gått hela 7000 mil. Det borde ge den en fördel på flera centiliter.

Om bilarna drar lika mycket tolkar vi det som en stor framgång för den nya tekniken. Om däremot den gamla versionen är påtagligt snålare är 48-voltssystemet kanske inte så mycket värt i verkligheten.

Vi börjar med att köra bilarna varma. Sedan stannar vi och fyller tankarna



FOTO: GLENN LINDBERG



Testförarna tittar till motorerna.



Under testet höll testförarna järnkoll på bränsleförbrukningen som färddatorn uppgav.

FAKTA · VOLVO XC60 B4**Miljö**

- Koldioxidutsläpp: 142 gram per km.
- Bränsleförbrukning: 6,4 liter/100 km.
- Miljöförmåner: Ej bonusberättigad.

Ekonomi

- Pris: 425 900 kronor.
- Årlig fordonsskatt: 6 433 kronor per år.

- Servicekostnad 3 år/6 000 mil: Ingen uppgift.
- Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Teknik

- Motor: 4 cylindrar, 2 liter, 197 hk vid 4000 varv/min, 420 Nm vid 1740-2520 varv/min.
- Väckellåda: 8-växlad automatlåda.

- Drivning: Fyrhjulsdraft.
- Acceleration 0-100 km/h: 8,4 sekunder.
- Toppfart: 205 km/h.

Mått/vikt

- Längd/bredd/höjd: 469/190/164 centimeter.
- Bagagevolym: 505-1432 liter.
- Maximal släpvagnsvikt: 2400 kilo.

snålare än Volvos diesel

tills det rinner över. Med det avklarat är det dags för dagens testkörning, med mig, Mikael Stjerna, i mildhybriden och Oskar Krüger i XC60 D4..

När vi har kört tio mil står det 0,71 liter per mil på färddatorn i "den gamla" XC60 D4. Den nya mildhybriden är ännu snålare. På färddatorn läser vi av 0,66 liter per mil.

Efter en kort lunchpaus ger vi oss iväg igen och nu håller vi hastigheter på mellan 70 och 110 kilometer i timmen. På returen tar vi oss genom storstadstrafik innan vi ska sluttanka bilarna. Enligt färddatorerna har vi hållit en genomsnittshastighet på 64 kilometer i timmen un-

der 20,1 mil. Vi tankar först upp mildhybriden, pumpen stannar på 12,85 liter. Det betyder 0,64 liter per mil i genomsnitt.

Vi kör fram den gamle, XC60 D4 från 2018, utan hybridisering. Vi får i 12,48 liter diesel. Det betyder 0,62 liter per mil. Inte ens om vi fyller till det rinner över i överfyllnadsventilen får vi i mer än 12,68 liter.

Tveklöst är den äldre dieselbilen utan hybridisering snålare än den här mätningen. Men skillnaden är liten, drygt två centiliter per mil.

När vi i andra sammanhang har mätt förbrukningen före och efter inkörning har särskilt dieslbilar uppvisat tydliga skillnader. Därför tror vi att mildhybri-

Det bästa är kanske att Volvo bjuder på 48-voltstekniken utan prispåslag. Du får alltså sju hästkrafter extra, mer komfort och en snålare och mer miljövänlig drift.

den kommer att bli minst några centiliter snålare per mil när den är ordentligt inkörd. Säkert så mycket snålare att den de facto blir snålare än den konventionella XC60 D4. Men vi måste erkänna att en viss besvikelse infinner sig – vi hade hoppats på ett tydligare resultat.

Enligt förbrukningen som anges i färddatorerna var mildhybriden relativt sett snålare när vi körde i stadstrafik. Fullt logiskt, eftersom det är i start/stopp-traffic som den elektrifierade startmotorn gör skillnad jämfört med den konventionella dieselmotorn. Trots det är skillnaden i koldioxidutsläpp synner-

ligen liten med detta körbeteende. Nya mildhybriden B4 noterar 142 gram i koldioxidutsläpp, medan den förra versionen utan mildhybridteknik hade 144 gram. Båda värdena har uppmätts enligt EU:s gamla kritiserade avgastest NEDC som visade alldeles för låga avgasvärden, ett test som försvinner helt vid årsskiftet och ersätts av det nya med namnet WLTP.

Komfortmässigt är skillnaden mer uppenbar. I den gamla XC60 D4 från 2018 kan man känna att motorn rister till när man släpper bromspedalen, den typiska start/stopp-skakningen, men i mildhybriden är starten mjukare.

Det bästa är kanske att

Volvo bjuder på 48-voltstekniken utan prispåslag. Du får alltså sju hästkrafter extra, mer komfort och en snålare och mer miljövänlig drift för 425 900 kronor. Du kan fortfarande köpa den manuellt växlade versionen utan mildhybridteknik för 406 000 kronor. Skillnaden, 19 900 kronor, är exakt vad Volvo normalt tar för automatlådan.

Det kraftigare alternativet XC60 B5 kostar för övrigt 455 900 kronor.

För konsumenten är det inget svårt val. Om man nu är inne på XC60-spåret, vill säga. Dessutom slipper man den skamfyllda bokstaven D (som i diesel...) på bakkluckan.

MIKEL STJERNA