

FYRA "STORA"

MOTORS BIL- BEDÖMNING:

□ Mercedes Benz 250 och Volvo 164 har funnits på svensk marknad i ca ett och ett halvt år medan Ford 26M och Opel Admiral är nykomlingar. Under en kall förvintervecka har vi provkört de fyra vagnarna. Eftersom körningarna hela tiden skedde med dubbdäck redovisar vi inga accelerationssiffror och inga intryck av barmarkskörning. Bedömningen är ändå motiverad med tanke på att svenska bilister upplever vinterkörning tre till fyra månader varje år.



I VINTERPROV



För bedömningen svarar Iva Maasing och N O Andersson tillsammans med Elsa Hagdahl, Inge Evertsson och Terje Eklund.

FYRA »STORA» I VINTERPROV

UTRYMMEN

Ford, Mercedes och Volvo är ungefär jämnstora i yttermåtten, Opel ca 15 cm längre och 10 cm bredare. Opel har dessutom närmare 15 cm längre axelavstånd, varför den bjuder på en något större passagerarkupé än de övriga.

Alla vagnarna har fyra dörrar. Att stiga i och ur framstolarna bereder inga större problem på någon. Bak är det litet olika. På Ford kan man eventuellt stöta ryggen mot den framåtlutande bakre takstolpen. Samma stolpe får man i ryggen på Mercedes, där man dessutom kan fastna på det framdragna hjulhuset om man är vinterpåbyttad. Opels bakdörrar föranleder inga anmärkningar. På Volvo slutligen kan man få ryggen emot ovan omtalade stolpe. Separat barnspärr på bakdörrarna har endast Mercedes.

På ingen av de fyra vagnarna har man problem med utrymmet i de separata framstolarna. Och stolarna ger tillräckliga justeringsmöjligheter. Ford, Mercedes och Opel har en svårtillgänglig, svårmanövrerad ratt för inställning av ryggstödet lutning. Volvos inställningsreglage är betydligt bättre — dessutom kan förarstolen justeras i höjled under körning, bra! Och korsryggstödet hårdhet kan varieras.

Ford, Mercedes och Opel har tyglädsel — behagligt både i kyla och hetta. Volvos nya skinnklädsel känns obehagligt kylande i kyla och småsvettig i värme. Dessutom undrar vi om den inte bidrar till en »kemisk» lukt inne i kupén. Stolarnas stoppning är fast i MB och Opel, något mjukare i Volvo och ännu mjukare i 26 M. Vol-

vos stolar förefaller ge det behagligaste kroppstödet även om man glider en aning på klädseln. Därefter kommer Opel och Ford medan Mercedesstolarna inte ger gott korsrygg- respektive lårstöd.

När det gäller baksätesutrymme skiljer sig vagnarna. I Ford är breddmåtten i knappaste laget för tre. Man sitter på en ganska lång sittdyna. Risken är liten att slå i med huvud eller knä mot tak och framstolar. Inte heller MB har breddmätt för tre och i den vagnen kan man dessutom slå knäna mot framstolarna om dessa är långt tillbakaskjutna. Opels baksäte är tillräckligt brett för tre men mittpassageraren får det uppfällda mittarmstödet i ryggen på ett obehagligt sätt. Huvud- och benutrymme är rikligt tilltagna. Volvo har smalare och kortare sittdyna än de övriga och baksätet är formgivet för två personer. Huvud- och benutrymme är tillräckliga.

Rent allmänt ger Mercedes' interiör ett tungt-gediget intryck och samma sak gäller Volvo. Inga onödiga utsmyckningar. Opel och Ford når inte riktigt upp till samma standard.

I fråga om upplagsplatser inne i bilen är MB och Opel Admiral föredömliga med stora öppna fack på kardantunneln, styva fack i dörrarna och dessutom normala handsfack. Ford har två ganska grunda och lockförsedda fack på kardantunneln samt normalt handsfack. Volvo saknar helt en för föraren tillgänglig upplagsplats. Handsfacket ligger under höger del av instrumentpanelen.

Ford, MB och Volvo har rymliga, i stort sett lika stora bagagerum. Opels är märkbart

grundare. Alla har klädda väggar samt belysning. Den höga baggaveln på Volvo och 26 M samt tvånget att alltid öppna med nyckel på 26 M och Admiral väcker irritation.

UTRUSTNING

Utrustningen är i stort sett likartad på de fyra. Alla har armstöd i dörrarna, uppfällbart mittarmstöd i baksätet, kurvhandtag ovanför dörrarna, framstolarnas ryggstöd fällbart till viloläge, elvärmd bakruta och backljus. Klocka finns i alla utom Volvo och extra innerbelysning för baksätet på alla

ÄKKOMFORT

På slät permanentbelagd väg är de fyra vagnarna någotsånär jämbördiga i fråga om fjädringskomfort. På sämre vägar blir skillnaderna större: Opel känns behagligast, följd av Volvo. Båda dessa ligger lugnt på vägen — Volvo kan dock stöta till ordentligt över större gropar. Mercedes hade vi räknat med skulle ha en behagligare gång på ojämn väg — nu småstötte den hela tiden, vilket kan ha berott på dubbdäcken (Fulda MS). Fords bladfjädrupphängda stela bakaxel klarar inte av de dåliga vägbitarna lika bra som Volvos spiralfjädrade stela

DE FYRA BILARNA

Ingen av de fyra provade vagnarna är egentligen en helt självständig modell. Ford 26 M är den motorstarkaste och mest påkostade versionen av tyska Fords 17 M/20 M-serie. MB 250 har också mindre bröder med beteckningarna 200, 220 och 230. Opel Admiral är mittvagnen i modellserien Kapitän — Admiral — Diplomat och fränsett den 10 cm förlängda nosen och den sexcylindriga motorn hör Volvo 164 hemma i 140-serien.

Sexcylindriga motorer är gemensamt för de fyra bilarna också, i vår testversion, automatlådor. 26 M, MB 250 och Volvo 164 har servostyrning. Opel Admiral har elektroniskt styrd indirekt bensinsprutning.

utom Volvo. Mercedes och Volvo har kurvljus/dimljus, och Volvo har nackskydd på framstolarna.

Tre av bilarna hade dessutom soltak — manuellt manövrerat på Ford och Volvo, elmanövrerat på Mercedes. Under de rådande vintriga förhållandena kunde vi inte prova soltakens funktion — men noterade att ingen släppte genom något kalldrag i stängt tillstånd.

axel, utan kan råka i studsningar som påverkar både åkkomforten och väghållningen negativt.

Volvomotorn hörs minst; Opels motor är likaså ganska dämpad i sina livsyttringar, medan Mercedes och Fords gör sig ordentligt hörda vid pådrag. Fordmotorn har dessutom en markantare ton än de övriga på tomgång.

Även i fråga om övriga ljud



Ford 26 M



Mercedes-Benz 250



är Volvo tystlåten, fränsett ett visslande ljud från vindrutestolparna. Från samma ställe kommer susande ljud på Ford och Opel, på den sistnämnda riktigt störande i högre fart. På Mercedes hördes en del gnisslande ljud från interiören — även i detta fall kan det tänkas att dubbdäcken var anledningen.

Ford, Mercedes och Opel har rikliga ventilationsmöjligheter bl a genom stora friskluftmunstycken på instrumentpanelen. På Volvo finns det inget sådant, fränsett de friskluftsluckor, som blåser kalluft på underbenen.

FÖRARPLATS

Mercedes har den bästa reglage-placeringen och instrumenteringen. De flesta reglage är lätta att nå, och det är ingen risk för felmanövrering. Instrumenteringen är komplett, och de tydliga visarinstrumenten är högt placerade. På **Ford** är åtskilliga reglage svåra att nå — torkarknappen i högra hörnet av instrumentgruppen, hand-

bromsspaken under panelen, och spolarpedalen på golvet. Instrumenten är lättavlästa, men för lågt placerade. Växelväljarspakens markeringsljus ger störande reflexer i vindrutan.

På **Opel** ligger ratt och väljarspak väl i handen. Med tangentreglagen på instrumentpanelens övre kant får man däremot problem — man kan inte finna dem med känslan, utan måste se efter, vilket inte är bra i trängda situationer.

Genom att förarstolen är reglerbar i höjdläget behöver man inte få problem med **Volvos** vertikala ratt — annars kan det ju hända att det blir svårt att få vilsamt grepp om den. Tyvärr skymmer signalhornsringen en del av hastighetsmätaren, och ännu värre är att rattkran- sen delvis ligger för de fem ihopgytrade reglagen till vänster på panelen. Det är oförklarligt att man överhuvudtaget placerar två så viktiga reglage som ljus- och torkar/spolarreglagen med bara 1,5 cm avstånd till

tre övriga reglage! Under provperioden råkade vi också ut för allvarliga felmanövreringar — bl a oavsiktlig släckning av ljust!

MANÖVRERING

Mercedes och **Volvo** bjuder på bra runtomskikt, varför det inte bereder några svårigheter att sikta in dem i tränga parkeringsutrymmen. **Ford** har något sämre sikt bakåt: **Opel** har breda vindrutestolpar, som stör sikten snett framåt, och en onödigt liten och uppdragen bakruta, som inte ger önskvärd sikt bakåt/snett bakåt.

De tre vagnarna med servo- styrning — Ford, Mercedes och Volvo — är lätttrattade genom hela fartregistret. Vi undrar t o m om inte Mercedes ratt var alltför lätt att vrida vid högre fart — det ger en känsla av osäkerhet. Opels manuella styrning är högt växlad och kräver därför inte så mycket högre armstyrka ens vid parkering. Men den stora utväxlingen gör

styrningen långsammare. Det kan bli åtskilligt med rattsnurande vid parkering, och svårigheter att hinna parera sladdar vid halkkörning. Vi rekommenderar därför den servostyrning som finns som extrautrustning. Volvo har den minsta svängraden i sällskapet, de övriga behöver något större vändutrymme.

Automatlådan växlar mjukast och har samtidigt den kvickaste ikopplingen av lägre växel vid kickdown på Opel. Fords automatlåda kommer därefter. Ryc- kigare, åtminstone vid uppväxlingar under gaspådrag är Mercedes och Volvos lådor. De tre sistnämnda vagnarnas lådor får även kritik för att man måste trycka hårt på gaspedalen för kickdown.

Sammanfattningsvis är alla fyra vagnarna i stort sett lätta att manövrera i såväl låg som hög fart.

VÄGEGENSKAPER

Alla fyra har god kursstabilitet



Opel Admiral



Volvo 164



➔ FYRA »STORA» I VINTERPROV

med lättare last. På Mercedes och Opel försämrar inte kurs-hållningen nämnvärt med tung last. Volvo och Ford är däremot mera lastkänsliga.

För Mercedes' del måste vi göra en liten reservation gällande kurshållningen med såväl lätt som tung last. I farter från 120 och uppåt kan vagnen få en svag tendens till ålning på vägen. I regel krävs det ingen rattparering, men det känns onekligen störande för en mera uppmärksam förare.

Vid forcerade undangirar håller sig alla fyra vagnarnas bak-ändar någotsånär lugna. Mercedes reagerar ganska kvickt på snabba rattutslag. Opel gör det likaså om man orkar ratta tillräckligt kvickt. Ford och Volvo har trögare gensvar på plötsliga rattningar.

Bakvagnarna på Opel, Mercedes och Volvo håller sig i spår på gropiga vägar — Fords kan råka studsas något i sidled.

FARTEGENSKAPER

Opel har den markant starkaste

motorn, och dess acceleration är också markant överlägsen de tre övrigas, som med tanke på motorstorlek egentligen är i återhållsamaste laget. Särskilt vid omkörningar i farter mellan 80 och 120 förefaller de tre andra vara något orkeslösa — att de under våra prov kördes med dubbdäck inverkar naturligtvis en del på accelerationen.

VINTEREGENSKAPER

Ingen av vagnarna var svårstartad efter nattparkering i 15 graders kyla. Fords automatchoke ger så högt tomgångsvarv att man antingen får trycka hårt på bromspedalen eller lägga växelväljaren i N eller P-läge för att vagnen inte skall rulla. MB och Opels automatchokar ger inte samma markanta varvtalsstegring. Volvo har manuell choke som kan skjutas in helt ganska snart efter start.

Värmen kommer snabbt och har hög effekt på Mercedes och Volvo. På MB finns individuell reglering för höger respektive vänster varmluftsutsläpp. På

Volvo finns varmluftsutsläpp till bakre fotutrymmet, på de övriga vagnarna blir det svalare om fötterna baktill. Volvos varmluftsutsläpp för främre kupétrummet borde dock riktas annorlunda. Det blir nu irriterande varmt kring förarens högerben.

Värmen i 26 M och Opel kommer långsammare efter kallstart och tycks inte ha samma effekt. Volvos termostatkontroll av värmen ger bästa möjlighet till finjustering.

Defrosterverkan på vindruta och främre sidorutor är tillfredsställande liksom verkan hos de uppvärmda bakrutorna. Opelns bakruta »tinade» dock upp långsammare än de andra bilarnas.

På Opel Admiral kan det vara svårt att få loss de infällda vinrutetorkarna så länge bilen är nerkyld och dessutom blir bladen lätt isbelagda under körning. Finessen är alltså inte så lyckad på våra breddgrader. En annan detalj som inte lämpar sig för snöiga Nord: de inåt-

svängda baklyktorna på 26 M och Opel. De täcks över av snö efter en stunds körning.

Vid körning på hal väg kräver Opel Admiral mer uppmärksamhet än de övriga trots att bilen i sig själv är den mest kursstabila i sällskapet.

Den är emellertid också motorstarkare och svarar kvickare på gaspedaltryckningar. Man måste hantera gaspedalen varsamt för att inte få hjulspinn. Om bakändan börjar slänga ut kan den indirekta styrningen försvåra parering. Första sladden kan man kanske klara av men det blir betydligt svårare att hinna ratta för att möta retursladden. Man skulle klara sig betydligt bättre med en snabbt och direkt verkande servostyrning. Sådan finns också som extrautrustning för ca 1 200 kr.

KÖRSÄKERHET

I Mercedes finns knappast någon risk för felmanövrering av reglage. På de övriga tre kan det vara svårt att finna och manövrera vissa viktiga reglage



Opel Admiral



Mercedes-Benz 250



Ford 26 M



Volvo 164



i all hast. I Volvo 164 riskerar man dessutom att trycka på fel reglage.

Förarsikten i dagsljus är god på Mercedes, Volvo och Ford. Opels breda vindrutestolpar och breda bakre takstolpar verkar siktstörande. För landsvägskörning i mörker har Ford och Volvo acceptabla strålkastare — i Ford irriteras föraren dock av växelvälarindikatorns ljus. Mercedes' och Opels kantiga strålkastare ger undermåligt ljus.

Bromsarna är lätta att dosera på alla fyra. På Ford måste man lyfta foten onödigt högt för att nå bromspedalen. Mercedes, Opel och Volvo håller kursen vid nödbromsning, Ford kan slänga ut med bakvagnen. Volvos bromsar kan åtminstone så länge de är nya, mattas märkbart efter några tätt efter varandra följande nödbromsningar från motorvägsfart.

Ingen av vagnarna är farligt kursinstabil, och ingen sladdar ut häftigt vid tvära undangirar. Kurshållningen försämrar dock en hel del när Ford och Volvo lastas fulla.

Blinkljusen borde vara bättre synliga på Ford och Opel.

Volvo är den enda i sällskapet som har en sådan **tvåkretsindelning** av bromssystemet, att

man inte riskerar avsevärd förlängning av bromssträcken respektive tvärladd vid bortfall av en av bromskretsarna.

KROCKSÄKERHET

Alla fyra har klarat det i amerikanska säkerhetsnormer föreskrivna barriärkollisionsprovet (vilket innebär en viss säkerhet mot att passagerarkupén trycks ihop vid frontalkollisioner i måttliga farter). Alla har dörrlås med överlappande krocksäkra låsbleck. Alla har bensintanken placerad som golv i bagagerummet, utsatt vid påkörning bakifrån. Säkerhetsbälten finns på alla passagerarplatser — i framstolarna är det genomgående enhandsmanövrerade trepunktsbälten (fasta på Opel, av rulltyp på Ford, Mercedes och Volvo). Eftersom bilarna har rymliga kupéer, finns gott om »uppbromsningsutrymme» innan man slår emot anslagszonerna. Mercedes och Opel har färre vasskantade profiler och andra skadeförsärande föremål i anslagszonerna än Ford och Volvo. Alla fyra bilarna är bättre än genomsnittet i detta avseende. Bättre än genomsnittet i fråga om utskjutande, vasskantade föremål utanpå karossen är Opel och Mercedes. Ford är nå-

(Forts på sid 71)

TEKNISKT SETT

	VOLVO 164 Automat	MERCEDES BENZ 250 Automat	OPEL ADMIRAL E	FORD 26
Cylindervolym, cm ³	2 978	2 496	2 784	2 520
Max effekt hk vid varv/min (DIN)	130/5 000	130/5 400	165/5 600	125/5 300
Max vridmoment kpm vid varv/min (DIN)	21/2 500	20,3/3 600	23,3/4 100	20,5/3 000
Elsystem volt/ampere-timmar	12/60	12/66	12/55	12/66
Längd cm	475	470	495	472
Bredd cm	174	177	186	176
Höjd cm	145	145	144	148
Kupélängd gaspedal-baksätets ryggstöd cm	191	187	186	186
Antal dörrar	4	4	4	4
Bagagevolym liter (SAE-väskor)	395	415	340	365
Tjänstevikt/max last kg	1 430/320	1 500/380	1 630/390	1 320/310
Acceleration genom växlar ¹				
0—100 km/tim/sek	14—15	14—15	10—11	13—14
0—400 meter/sek	19—20	19—20	17—18	19—20
0—1 000 meter/sek	35—36	35—36	31—32	35—36
Max hastighet km/tim (ca)	175	175	185	155
Genomsnittlig bränsleförbr l/mil	1,64	1,86	1,81	1,57
Bränsletank liter	58	65	80	55

¹ Ungefärliga värden uppmätta med dubbdäck på halt underlag.

EKONOMISKT SETT

	VOLVO 164 automat	Mercedes-Benz 250 automat	Opel Admiral E automat	Ford 26 M
Vagnens pris körklar i Stockholm:	28 350:—	34 995:—	35 375:—	27 200:—
I priset ingår	s-bälten, rostskydd, godkänt stöldlås	s-bälten, rostskydd, godkänt stöldlås	s-bälten, rostskydd, godkänt stöldlås	s-bälten, rostskydd, godkänt stöldlås
Bilskatt/år	417:—	417:—	501:—	375:—
Försäkringsklass	5 15	5 18	5 17	ej fastst
Garanti	6 mån 5-årig vagnskadegaranti	6 mån el 1 000 mil	6 mån el 1 000 mil 555-gar	6 mån el 1 000 mil friv 3-årig vagnskadegaranti
Årsmöd 1970 f o m chassinummer	12 200	—032628	274586641	GA51 JC20001
Riktprislista för rep	tillämpas ej	tillämpas	tillämpas	tillämpas
Antal auktoriserade verkstäder	325	110	ca 250	110+77 kontraktstv

Observera, uppgifterna sammanställda i slutet av december 1969

123. Ford Esc Twin Cam	9	1	+	8
124. Vauxhall Cresta	8	84	-	76
125. Fiat Dino Kupé	6	3	+	3
126. Ford Thunderbird ..	5	4	+	1
127. Pontiac Regular	5	3	+	2
128. Ford Capri 1300 GT	4	0	+	4
129. Simca 1200 Kupé ..	4	14	-	10
130. Peugeot 504 Inj	4	1	+	3
131. BMC Midget	3	19	-	16
132. BMW 1600 GT	3	22	-	19
133. Triumph 2 000	3	55	-	52
134. VW 1600 Karm Ghia	3	9	-	6
135. Volvo Amazon Sport	3	9	-	6
136. Ford 26 M Kupé	2	0	+	2
137. Chevrolet Corvette	1	3	-	2
138. Dodge Coronet	1	2	-	1
139. Ford 12 M	1	22	-	21
140. Opel Rek 1700 Kupé	1	1		0
141. Peugeot 504 Kupé ...	1	0	+	1
142. Renault Caravelle ..	1	33	-	32
143. Ford Zephyr	0	81	-	81
144. Mercedes-Benz 230 S	0	44	-	44
145. Peugeot 404 Inj	0	74	-	74

PERSONVAGNSREGISTERADE KOMBIVAGNAR

Modell	1969	1968	Skillnad	+ -
1. Volvo 145	7 740	4 181	+3 559	
2. Saab V4	5 525	7 140	-1 615	
3. Renault 4	4 172	4 552	- 380	
4. Volkswagen 1500/1600	3 964	3 841	+ 123	
5. Opel Rekord 1900	2 700	2 195	+ 505	
6. Opel Kadett	1 575	1 845	- 270	
7. Ford 17 M	1 351	1 566	- 215	
8. Peugeot 204 D	1 110	32	+1 078	
9. Peugeot 404	1 016	1 100	- 84	
10. Volvo Amazon	884	2 138	-1 254	
11. Renault 6	747	0	+ 747	
12. Simca 1501	703	116	+ 587	
13. Volkswagen Kleinbus	656	964	- 308	
14. Peugeot 204	550	666	- 116	
15. DAF 44	509	184	+ 325	
16. Opel Rekord 1700	473	909	- 436	
17. Volkswagen 411	441	0	+ 441	
18. Ford 15 M	413	104	+ 309	
19. Audi	367	226	+ 141	
20. Ford 20 M	308	325	- 17	
21. Fiat 124	271	310	- 39	
22. Volvo 145 Sport	247	362	- 115	
23. Ford Cortina	191	233	- 42	
24. Ford Escort	179	114	+ 65	
25. Vauxhall Victor	163	133	+ 30	
26. Vauxhall Viva	162	176	- 14	
27. Toyota	152	76	+ 76	
28. BMC 1300	148	74	+ 74	
29. Simca 1100 GLS	130	0	+ 130	
30. Moskvitch	109	290	- 181	
31. BMC 850	94	201	- 107	
32. Volvo Duett	88	1 904	-1 816	
33. Citroën	84	51	+ 33	
34. Triumph Herald	74	93	- 19	
35. Mercedes 230	51	40	+ 11	
36. Volvo Amazon Sport	31	81	- 50	
37. Rambler	15	23	- 8	
38. Ford Falcon	14	0	+ 14	
39. Plymouth	9	2	+ 7	
40. Chevrolet Chevelle ..	9	7	+ 2	
41. BMC 1600	7	9	- 2	
42. Chevrolet Regular ..	7	2	+ 5	
43. Oldmobile	6	2	+ 4	
44. Ford 12 M	5	183	- 178	
45. Triumph T 2000	2	9	- 7	
46. Ford Fairlane	2	4	- 2	
47. BMC 1100	1	178	- 177	
48. Mercedes 220 D	1	17	- 16	
49. BMW/Glas	1	238	- 237	
50. Sunbeam Vouge	0	1	- 1	
51. Buick	0	2	- 2	
52. Chevrolet Chevy II ..	0	2	- 2	
53. Fiat 2300	0	8	- 8	

Detta tyckte förarna om vagnarna:

FYRA »STORA» I VINTERPROV



N O ANDERSSON:

□ Alla de fyra provbilarna har kvaliteter och de har brister. Samtidigt försvåras givetvis valet av att bedömningen enbart gäller vinterförhållanden. Men som sagt, långa vintrar är ju en svensk specialitet...

Jag väljer mellan två vagnar, Mercedes-Benz 250 och Volvo 164 men för att bli riktigt nöjd »lånar» jag en del detaljer från de båda andra modellerna.

Jag skulle tex vilja ersätta stolarna i både Volvo och Mercedes med dem som finns i Admiral. Ryggstödet höjd och sittsens längd i den vagnen ger mej personligen precis det kroppsstöd som jag vill ha.

Mercedes-stolen däremot är i kortaste laget för mej och det känns speciellt vid långkörning. Volvo-stolen ger gott kroppsstöd men skinnklädseln drar ner komforten. Där finns dock möjligheten att byta mot den tygklädsel som Volvo också för. En av anledningarna till valet av dessa båda modeller är de utmärkta värmesystemen — värmen kommer mycket snabbt efter start och har hög kapacitet. För Volvos del skulle intrycket dock bli ännu bättre med en annan utformning av värmeutsläppen.

En viss oro i Mercedes' bakvagn, speciellt i högre fart och det faktum att 164-ans vägegenskaper förändras med lasten i bilen är naturligtvis minus. Men jag anser ändå att dessa nackdelar är mindre än de egenskaper som den starka motorn ger Opel Admiral, fortfarande när det gäller vinterförhållanden.

Det är gott och väl med god acceleration men värdet blir ändå delvis teoretiskt när man hela tiden måste passa gaspeden så att inte drivhjulen spinner loss. Och det måste man göra med Opel.

Den stora överraskningen när det gäller Mercedes-Benz var att dubbdäcken försämrade

egenskaperna så mycket på ett par punkter. Gången blev stötigare än normalt och en hel del skrammel kom fram. Jag tror emellertid att felet låg hos just dessa dubbdäck. Vi överraskades av vinterns första stora snöfall och tvingades att snabbt få fram dubbdäck till vagnarna. De som låg på Mercedes hade redan ett par säsonger bakom sig.

Så var det då utrymmen. Opel är den som är »ärligt» femsitsig. Men när man väljer bil så väljer man ju efter de egna kraven och för min del räcker de något mindre MB, Volvo och Ford 26. Det väsentliga för mig är goda utrymmen fram och på den punkten är de fyra provvagnarna jämställda.

TERJE EKLUND:

□ Att försöka sig på att klassificera bilarna efter att enbart ha kört dem på vinterväglag är naturligtvis ganska svårt. Man måste också ta hänsyn till att Mercedes Benz och Opel Admiral är bra mycket dyrare än Volvo och Ford. Men om jag ändå skall sätta bilarna i rangordning så hamnar Opel Admiral, med knapp marginal, högst upp på min lista, detta på grund av dess utmärkta komfort. Stolarna är mycket bekväma och ger bra stöd. Automatlådan på Opel Admiral är i särklass smidigast jämfört med de övriga.

På delad andra plats sätter jag Volvo 164 och Mercedes Benz 250. Volvo 164 har, av de fyra bilarna, de bästa vinteregenskaperna.

Opel Admiral är, på grund av motorstyrkan litet svårare än de övriga bilarna, att manövrera på halt underlag.

Mercedes Benz 250 känns något slängig i bakvagnen, men uppför sig annars ganska bra.

Ford 26 M däremot är markant överstyrd, bakvagnen kastar ut kraftigt i kurvorna, men

är ganska lätt att parera. Komforten i Mercedes Benz 250 är hyggelig. Ford 26 M har enligt min uppfattning på tok för mjuk stoppning i sina stolar, vilket ger sig tillkänna vid ett längre körpass i form av bland annat stelhet i rygg och ben. Det som gav det sämsta intrycket på Mercedes var den ryckiga automatlådan.

INGE EVERTSSON:

□ Visst är helhetsintrycket av Volvo att vagnen är gedigen men genom viss slöhet hos motorn — det gäller i varje fall provvagnen — kan »präktigheten» uppfattas som brist på charm.

På plussidan sätter jag bra komfort för fyra personer, utrymmesmässigt väl tilltaget bagagerum, bra värme, effektiva bromsar som är »lätta att hantera» också i halt väglag och vägegenskaper av god klass. På minussidan främst den dåliga tillgången på utrymmen för småprylar inne i kupén, den olyckliga layouten på instrumentpanelen med en rad reglage tätt tillsammans.

Gedigenhet utmärker också Mercedes-Benz 250. Jag delar inte tex NOAs anmärkning på framstolskomforten vilket naturligtvis beror på att vi är olika byggda. Mej ger stolarna tillräckligt kroppsstöd. Ett annat plus ger jag den utmärkta instrumenteringen.

Vägegenskaperna ger jag både plus och minus. Personligen har jag svårt att helt komma överens med M-B på sämre vägar där bakvagnen har förmåga att »slingra».

Jag är försiktig med minuspunkterna med tanke på att de dubbdäck som låg på vagnen drog ner intrycket på en del punkter onormalt mycket. Ett klart minus är emellertid strålkastarutrustningen. Mercedes' kantiga strålkastare ger inte fullgott ljus.

Ford 26 M är den billigaste vagnen av de fyra prismässigt och det avspeglar sig också i en del detaljer.

Liksom Volvo och Mercedes är 26 M firsitsig och inte femsitsig om man ställer jämlighetskrav för alla åkande ifråga om komfort.

Plus får 26 M för automatlådan som arbetar mjukt och reagerar snabbt på gaspådrag. Vagnen är välutrustad och har t o m radio som standard men placeringen av reglage och instrument är inte helt lyckad.

Den stela bakaxeln drar ner komforten en del genom att den

kan råka i studsningar. Det inverkar negativt på vägegenskaperna.

Opel Admiral är givetvis »lösningen» för den som har behov av en ärligt femsitsig vagn. Dvs om han skall välja mellan dessa fyra. Admiral bjuder dessutom på hög sittkomfort.

Admiral har goda vägegenskaper men bara under förutsättning att man lär sig behärska den starka motorn. Även för den som uppskattar god accelerationsförmåga, och det gör väl de flesta, blir det tröttsamt att på hala vägar hela tiden vakta gaspådraget så att inte bakhjulen skall spinna loss.

På minussidan antecknar jag den tröga temperaturökningen efter start. Det dröjer för länge innan kupévärmerna blir vad man önskar. Minus också för en reglageplacering som är onödigt tillkrånglad. Visst imponerar raden av kontakter i instrumentpanelens överkant men det övergår snart i irritation när man inte hittar rätt bland »knapparna» och upptäcker att ett par av dem som man använder mest sitter längst bort...

ELSA HAGDAHL:

□ Med tanke på testbilarnas — med målbilsögon mätt — imposanta yttermått, är det bara Admiralen som har innerutrymme i proportion till utanverket. Den enda där tre fullvuxna personer kan sitta bekvämt i baksätet. Också kring framstolarna var det mest rymd i denna bil, även om jag satt bekvämt i samtliga vagnars framstolar.

Volvons otrivsamma, dystersvarta skinnklädsel ropade efter en snygg och isolerande överdragsklädsel. Skräddarskyddade gummimattor likaså. Men det blir pluspoäng för Volvos nackstöd och säkerhetsbälten.

Admiralens textilklädsel av matt syntetfibermaterial var mest tilltalande. Bra också »Mercans» och Fords kombination av galonkanter och textilt material på mittpartiet i sits och ryggstöd.

Bagageutrymmena är rymliga, men med i mitt tycke besvärande höga trösklar att lyfta väskor över. Inklivet i vagnen var bekvämast i Volvo och Admiralen, högst och minst bekvämt i MB.

Ford och Volvo är sämst utrustade med invändigt utrymme för småprylar. Nog ginge det väl att åstadkomma en hylla tex av perforerad mjukplast med rundad framkant, under instrumentbrädan framför pas-

sagerarstolen. Där har alla vagnarna ett tomrum, som ledigt skulle rymma bl a en stor damväska. Men handväskor existerar tydligen inte i biltillverkarens medvetande.

Slutomdömet blir: Admiralen är den enda av de fyra jag skulle reflektera på om någon skulle säga: var så god och välj en av dem för en långfärd exempelvis till Jugoslavien.

IVA MAASING:

□ Om jag hade att välja mellan de fyra vagnarna, skulle valet stå mellan Mercedes 250 och Opel Admiral. Jag är nämligen en långåkande person. Oftast är det frågan om snabba långresor med bilen fylld av familj och bagage. Därför måste jag ha en bil med praktiskt inredd förarplats och säkra vägegenskaper både med lätt och tung last. Dessa krav uppfylls bäst av Mercedes och Opel, om ock med en hel del anmärkningar.

Mercedes har exempelvis en i högre fart alltför lättgående servostyrning, som i kombination med en svag bakvagnsålning i högre motorvägsfarter är något störande. Testbilens stötiga gång på grusväg verkar likaså irriterande. Den kan ha berott på dubbdäcken.

För Opels del gäller anmärkningarna i första hand instrumentpanelen och styrningen. Instrumenten måste flyttas högre och förses med reflexfria glas, och de svårfunna tangentreglagen måste ersättas med lättmanövrerade spak- eller dragreglage. Och så skulle jag absolut beställa min Admiral med servostyrning.

Både på Mercedes och Opel skulle jag omgående byta de usla kantiga strålkastarna mot runda strålkastare.

Ford 26 M och Volvo 164 kommer inte med på min inköpslista. Ford har flera viktiga reglage svåråtkomliga, det är störande reflexer framför föraren, dess stela bladfjädrade bakaxel ger bakvagnen inte lika lugn gång som Opels osv. Men det låga priset är onekligen ett plus. Volvo går riktigt behagligt och stabilt med lätt last, men får markant försämrad kurshållning och åkkomfort med tung last. Vidare saknar den så självklara saker som klocka och lättillgängliga upplagsplatser, och en ordentlig ventilation i ansikts-höjd. På vissa exportmarknader säljs den dock med både klocka och upplagsfack — jag får väl åka dit om jag skulle välja den.

(forts från sid 15)

got sämre, med bl a utskjutande flyglar och Volvo har åtskilliga kanter i nospartiet som kan verka skadeförsvårande.

Sammanfattning:

FORD 26 M

Den prisbilligaste bilen i sällskapet. Bjuder på samma utrustning som de övriga, är ungefär jämsnabb med Mercedes och Volvo, men är något underlägsen i fråga om åkkomfort och vägegenskaper. Kör- och krock-säkerhet av hyggelig klass.

MERCEDES-BENZ 250

Dyr men gedigen. Summerar man de olika egenskaperna, ger den det bästa all-round-värdet. I fråga om utrymmen aningen trängre än de övriga, likvärdig när det gäller utrustning. Åkkomfort och vägegenskaper av god klass, dock med vissa anmärkningar. Jämsnabb med Ford och Volvo. Kör- och krock-säkerhet av god klass.

OPEL ADMIRAL E

Dyr. Större än de övriga i ytermåtten, något rymligare i passagerarkupén, men mindre bagageutrymme. Likvärdig i fråga om utrustning. Bästa åkkomfort och vägegenskaper i gruppen, dock vissa anmärkningar att göra. Avsevärt snabbare än de tre övriga. Kör- och krock-säkerhet av god klass.

VOLVO 164

Förhållandevis prisbillig. Likvärdig med de övriga när det gäller utrymmen, annorlunda utrustning med vissa brister. God åkkomfort och goda vägegenskaper med lätt last, försämring med tung last. Jämsnabb med Ford och Mercedes. Kör- och krock-säkerhet av god klass.

Skinnklädseln, som är en nyhet för i år, skulle jag definitivt ersätta med tygklädsel.

En i många körsituationer ganska begränsad acceleration och svårinkopplad kickdown gör sitt till att Ford och Volvo inte är med i mina inköpsplaner. För rättvisans skull måste jag säga att den av oss provade Mercedes inte var mycket bättre i acceleration. Köper man en bil med en sexa på 2,5—3 liter har man ju vissa förväntningar i fråga om omkörningsacceleration. Och dessa uppfylldes egentligen bara av Opel Admiral.