

**MOTOR**  
*bilbedömning*



Motors "blågula" stortest:

För bedömningen svarar N O  
Andersson och Iva Maasing  
tillsammans med MIB.

***VOLVO och  
från den billigaste till***





# SAAB

*den dyraste*

Tiderna har förändrats. Den som för inte så många år sedan tänkte köpa en Volvo eller Saab hade ett lätt val, modellurvalet inskränkte sig för Volvos del till två- eller fyrdörrarsmodeller, manuell eller automatisk växellåda. För Saab-köparen var det ännu lättare. Fram till introduktionen av 99:an fanns det bara en modell att välja.

I dag har Volvo ett modellurval av kontinentala mått och även Saab har byggt ut sitt program. Vad är då skillnaden mellan modellerna förutom priset och är det värt de extra pengarna att välja den dyrare modellen framför den billigare. Motor har på Mantorp Park gjort den största märkesbedömningen som hittills förekommit för att få svar på dessa frågor.





## Volvo 142

**Motor:** B 20 A, 82 hk DIN vid 4 700 v/min.

**Pris:** med manuell växellåda: 21 400:—

med automatlåda: 22 600:—.

**Fordonsskatt:** 333:—.

**Försäkringsklass:** 4 12.

**I standardutrustningen ingår:** varningsblink, eluppvärmd bakruta, trepunktsbälte, nackskydd, radialdäck.

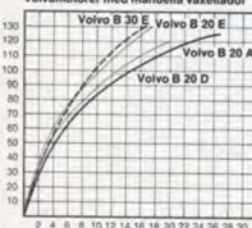
Den billigaste Volvo-varianten, som numera bara finns i tvådörrars version, har tyglädsel med bred galoniskoning. Framstolarnas ryggstöd justeras med ratt och är inte steglöst variabel som på de dyrare modellerna. Detta är inte någon nackdel eftersom ryggstödet sitter stadigare än på övriga modeller vars mekanism kan släppa om man inte läser den tillräckligt hårt.

**I utseendemässigt** är det främst fälgar och grill som skiljer den här vagnen från de dyrare versionerna. Inredningen är enklare — klocka saknas — och instrumentpanelen har inte yta i träimitation.

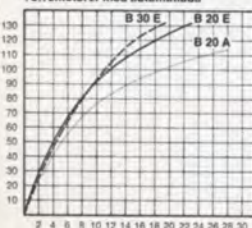
Med manuell växellåda har vagnen hyggliga resurser — 0—

### Accelerationsvärden

Volvmotorer med manuella växellådor



Volvmotorer med automatlåda



100 km/tim 14,6 sek och 0—1 000 m 36,0 sek. Motorn i kombination med automat tappar väl mycket ork.

Totalt sett är det här ändå en stor och gedigen vagn som ger mycket för pengarna. Det är svårt att finna vägande argument mot den här modellen jämfört med en del av de dyrare versionerna, eller rättare sagt det finns inte så många plus till de senares fördel vid en jämförelse.

## Volvo de Luxe A

**Motor:** B 20 A, 82 hk DIN vid 4 700 v/min.

**Pris:** 142, manuell växellåda: 22 400:—

142, automatlåda: 23 600:—

144, manuell växellåda: 23 100:—

144, automatlåda: 24 300:—

**Fordonsskatt:** 333:—.

**Försäkringsklass:** 4 12.

**I standardutrustningen ingår:** varningsblink, eluppvärmd bakruta, klocka, trepunktsbälte, nackskydd, radialdäck.

Prestandamässigt är de här modellerna helt jämförbara med den billigare standardversionen av 142. För den tusenlapp som 142 de Luxe A kostar mer får man klädsel av strävt tyg som ger betydligt bättre kroppsöd än kombinationen tyg/galon i den billigare varianten. Stoppningen är något hårdare vilket också är ett plus. Standardutrustningen har kompletterats med klocka, panelen har träimitation och golvet är klätt med textilmatör. Kanske snygare men knappast mera praktiskt än gummatömnarna i 142.

Utseendemässigt är det grillen och fälgarna som skiljer de Luxe A från standard.

Den som vill ha en fyrdörrars vagn har numera inget val. Han måste som billigaste variant välja 144 de Luxe A.

## Volvo de Luxe D

**Motor:** B 20 D, 95 hk DIN vid 5 300 v/min. 2 förgasare.

**Pris:** 142, manuell växellåda: 23 100:—

142, automatlåda: 24 300:—

För soltak tillkommer 800:—

144, manuell växellåda: 23 800:—

144, automatlåda: 25 000:—

144, automat och soltak: 25 700:—

**Fordonsskatt:** 333:—, 144 med automat och soltak 375:—.

**Försäkringsklass:** 4 12.

**I standardutrustningen ingår:** samma som de Luxe A.

D-motorn är inte bara starkare, den hörs också starkare

med det välkända ganska råa

Volvo-ljudet vid gaspådrag. Accelerations- och fartresurserna är naturligtvis bättre än hos A-motorn. De tretton extra DIN-hästarna ger 1,8 sekunder snabbare acceleration från 0 till 100 km/tim enligt våra mätningar. Mätt på kilometern är skillnaden mindre. Där skjuter bara 0,8 sekunder.

I kombination med automatväxellåda är den här motorn absolut att föredra framför A-motorn. Ur service- och reparationsynpunkt innebär knappast de två förgasarna några extra bekymmer även om det inte är något *agor* det självsjobb att ställa in dem.

I bränsleåtgång skiljer det mycket litet mellan A- och D-motorerna. Staplarna över förbrukning vid konstant fart visar t o m att D-motorn går snålare i vissa hastigheter.

## Volvo 142 Grand Luxe

**Motor:** B 20 E (elektronisk bränsleinsprutning) 124 hk DIN vid 6 000 v/min.

**Pris:** manuell växellåda: 25 900:—

automatlåda: 27 100:—

manuell, överväxel, soltak: 27 700:—

automat + soltak: 28 000:—.

**Fordonsskatt:** 333, vagnar med soltak 375:—.

**Försäkringsklass:** 5 14.

**I standardutrustningen ingår:** varningsblink, klocka, eluppvärmd bakruta, rullbälten fram, nackskydd, 2 hjälpljus, radialdäck.

Elektroniken i de nu provade modellerna skötte sig betydligt bättre än tidigare provade — lugn, jämn tomgång utan variationer i varv och ingen bensinluk. E-motorn ger god sedragning i låga varv och samtidigt svarar den snabbt vid gaspådrag. Den varvar villigt upp och ljudet är inte lika rått som hos D-motorn med dess två förgasare.

Klädseln av skinn är på gott och ont. Den ger vagnen en elegant interiör men som förare lider man av det dåliga sidstödet. Även om inte nackdelarna ifråga om kyla och värme är lika påtagliga som hos galonklädseln så är ändå tyglädseln att föredra ur komfortsynpunkt.

Automatlåda inverkar ytterst lite på motorns spigghets vid normal körning även om accelerationsproven visar avvikelser. Med manuell låda klockade vi 10,4 sek till 100 km/tim, med automat 11,8 sek. Motsvarande siffror 0—1 000 meter var 32,2 respektive 33,7.

I bränsleåtgång ligger E-motorn något högre än A- och D-motorerna som framgår av staplarna. Lägg märke till, att den drar mer vid 50 km/tim i konstant fart än vid 70 km.

Vagnen är utrustad med två extra dimljus, kopplade till enbart halvljus. Det hänger samman med bestämmelserna i vissa exportländer. I Sverige är det tillåtet att också koppla dimljuset till helljus. Vi gjorde den omkopplingen på ett par av testvagnarna — en ganska enkel operation — och fick på så sätt bättre ljus. Det ganska breda ljusknippet från hjälpljuskastarna ger betydligt bättre sidorientering vid körning på helljus.

## 140-serien sammantagen

Volvo-vagnarna har bättre benutrymme fram än exempelvis Saab 99 som vi körde samtidigt.

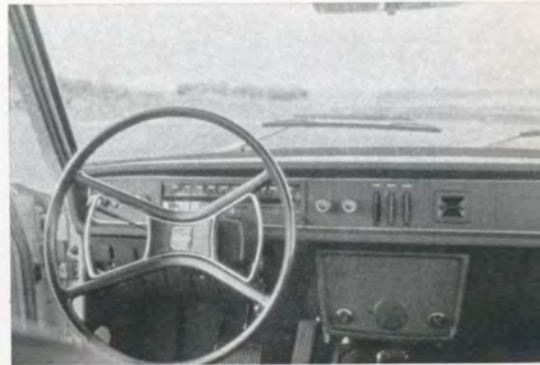
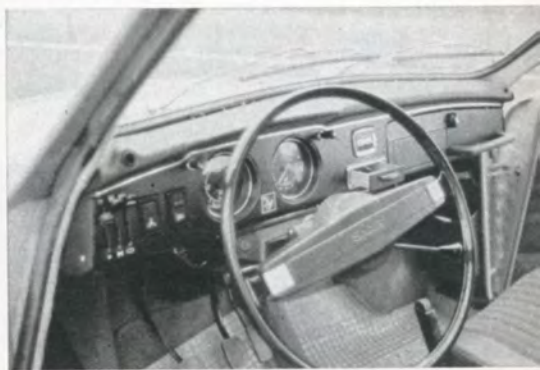
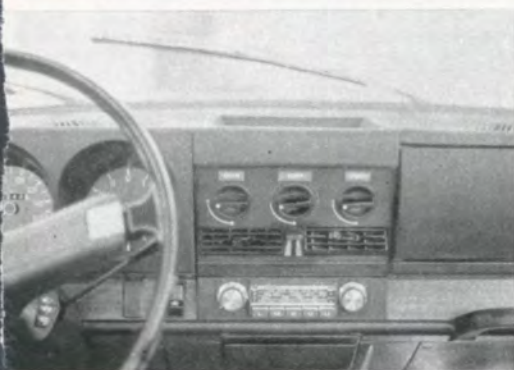




Samtliga Saab-modeller har sedan ett par år strålkastartorkare som standard. Nytt på 99:orna från förra hösten är den stötsorberande stötfångaren.

Instrumenteringen i Saab 99 är utmärkt. Alla reglage är väl till hands och instrumenten är så nära idealet som de kan komma (nedan t v).

96:ans har också bra instrumentering och reglageutformning. Växelspakslåset, som ersätter rattflås, kan dock vara lite krångligt att få i läsläge (nedan).



Instrumenteringen i Volvo de Luxe med klocka som standard. Samtliga Volvo-modeller har från början av året varningslampa för ej påsatt bilbälte.

Den något enklare instrumenteringen i Volvo 142. Vad som saknas är klockan och vidare har inte panelen klänts med träimitation (ovan t h).

Infällda yttre dörrhandtag infördes på samtliga Volvo-modeller vid övergången till 1972 års versioner.





men är trängre att kliva i och ur. Baksätet är trängre än på Saab 99 och huvudet snuddar vid taket om man är långväxt. Hjulhusen begränsar bredden en del. I- och urstigningen är ganska besvärlig, man slår gärna i mittstolpen eller fastnar med benen mot framstolarnas beslag.

**4-dörrarsmodellerna** har naturligtvis baksätet mer lättillgängligt men också här är Saab 99 bättre. På Volvo är tröskeln högre och man slår lätt ryggen mot »bakstolpen». Mittplatsen i baksätet är högre än ytterplatserna och har hårdare stoppning. Ett stort plus för samtliga modeller är standardutrustningen med nackskydd.

**Instrument och reglage.** Från 1972 års modeller har en del reglage flyttats från själva panelen till »lockets» över säkringarna. Därmed har det blivit bättre plats på panelen men fortfarande lämnar utförandet en del övrigt att önska. För det första borde torkar/spolarkontakten flyttas till spak på ratten för det andra borde det snart vara dags att byta »termometer-mätaren» mot en rund hastighetsmätare som är lättare att läsa av. Ett plus för utformningen av värmeregagen. Där anser vi att Volvo och Saab fortfarande håller en klass för sig.

Den stora, alltför uppräta ratten är svår att få en vilsam fatning på. Man kommer gärna i en hängande ställning som tröttrar många förare. Den tidigare ganska långa växelspaken

har nu ersatts av en kort spak som är tyngre att växla med än den gamla.

**Bagageutrymme.** Inuti kupén inskränker sig upplagsplatserna till handskfacket. Bagagerummet är stort men den höga tröskeln försvårar i och urstigning. Ett plus för att luckan inte behöver öppnas med nyckel. Vagnarna tål numera tung last bättre än tidigare. Bakvagnen har inte längre så stor lust att svansa ut.

**Styrningen** är ganska tung vid parkeringsmanövrer men bilen svänger tvärt och man har bra översikt över karossens hörn. Kurs hållning och styrning har blivit klart bättre de senaste åren. Numera påverkas kurs hållningen inte nämnvärt av vägbansens ojämnheter eller sidlutning. Vagnarna kränger också mindre vid forcerad körning.

## Volvo 164 A och 164 E

**Motor:** B 30 A, 6-cyl, 130 hk DIN vid 5 000 v/min.

**Pris:** med manuell växellåda: 29 600:—

med automatlåda: 30 900:—

**Fordonsskatt:** 417.

**Försäkringsklass:** 5 15.

## VOLVO 164 E

**Motor:** B 30 E (elektr bränsleinspr) 160 hk DIN vid 5 500 v/min.

**Pris:** med manuell växellåda: 33 000:—

tillägg soltak: 800:—

med automatlåda och soltak: 35 100:—

**Fordonsskatt:** 417.

**Försäkringsklass:** 6 15.

I standardutrustningen ingår i båda modellerna: varningsblink, klocka, eluppvärmd bakruta, rullbälten fram, nackskydd, 2 dimljus, radialdäck, belysning i motorrum och bagagerum.

Eftersom 164-serien har samma kaross som 140-modellerna, fränsett den längre nosen, och i stort sett samma interiör gäller de tidigare redovisade synpunkterna på utrymmen, reglage och instrument liksom värme och ventilation. Jämfört med andra vagnar i 164-seriens prisklass är ventilationen sämre. Det finns inga friskluftsintag i exempelvis panelens kanter men däremot ett par ganska onödiga insläpp nere vid fötterna.

Anmärkningarna mot skinnklädsel är det samma som för 142 Grand Luxe men beträffande komfort har 164 ett övertag — stolarna kan ställas om i höjddel.

Vad som främst skiljer 164 från 140-serien utom den sexcylindriga motorn är styrningen som på 164 har servoassistans. Det gör modellen mycket lättfattad vid p-manövrer men tar ändå inte helt bort »kontakten» väg—ratt som hos en del andra vagnar med servo.

**Volvo 164 med A-motor,** dvs förgasversionen, bedömdes vi i Motor nr 11/69 och i stort sett håller fortfarande vår betygsättning från den gången. Utrustningen har sedan dess kompletterats och, vilket är väsentligare, kurs hållningen har förbättrats precis som på 140-serien. 164 förefaller också vara mer stabil mot sidvind än sina »mindre» syskon. Det är möjligt att den utdragna nosen påverkar aerodynamiken.

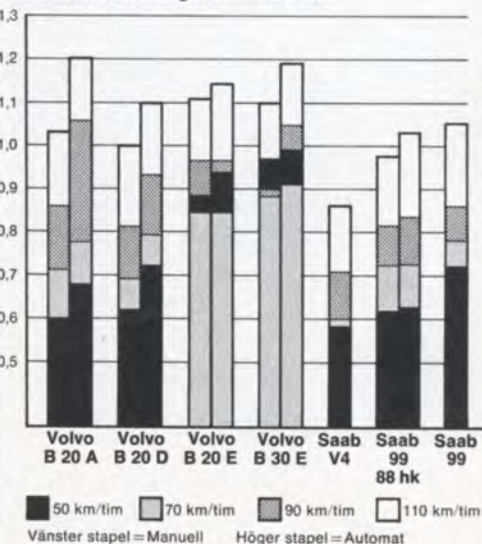
Från och med hösten 1971 finns 164 också med insprutningsmotor, B 30 E, på 160 DIN-hk. Det är en ifråga om accelerationsresurser betydligt vassare motor. För A-motorn klockade vi 12,5 och 33,0 sekunder från 0—100 km/tim respektive 0—1 000 meter. För E-motorn blev motsvarande siffror 9,9 respektive 30,9 sekunder. Det gäller i båda fallen vagnar med manuell växellåda. Men också med automatlåda är E-versionen snabbare än 164 A, manuell — 11,1 sekunder till 100 km/tim och 32,1 sekunder på »kilometern».

På hal väg får man passa E-motorn med gasfoten. Är man för tung i sulan spinner hjulen lätt loss.

Den första E-vagnen, som vi provkörde inför presentationen i höstas, hade betydligt högre ljudnivå än A-versionen. På våra senaste två testvagnar var motorljudet betydligt mer hovsamt även upp mot de topptakter som gäller på utländska motorvägar.

Huvudstrålkastarna ger precis som på 140-serien alltför smala ljusknippen men bredstrålade dimljus hjälper upp det hela. Samma anmärkning gäller för ljuskopplingen på 164 som för 140-vagnarna. Tyvärr samlar 164-strålkastarna mer vägsmut än de på 142/144. Här behövs strålkastartorkare som ju än så länge endast förekommer som tillbehör hos Volvo.

## Bränsleförbrukning vid konstant fart





## Saab 96

**Motor:** 4-cyl V-motor, 65 hk  
DIN vid 4 700 v/min.

**Pris:** 17 975:—

**Fordonsskatt:** 207.

**Försäkringsklass:** 1 10.

I standardutrustningen ingår: varningsblink, strålkastartorkare, uppvärmbar förarstol, trepunktsbälten, diagonaldäck.

Saab V4 har genomgått ytterst små förändringar sedan vi bedömde den förra gången. Motor nr 35/70. Det är en modell som vid det här laget inte är helt modern men som lever vidare tack vare bl.a mycket god detaljfinish. Jämfört med övriga vagnar i den här bedömningen är den klart mindre både utan och innan. Fram är det trångt i sidled och föraren sitter snett mot pedalerna vilket tröttrar en del personer. Baksätet har begränsat huvud- och benutrymme. Klädseln, tyg med kantskoningar, av galon, ger hyggligt kroppsstöd och möjligheten att värma upp förarstolen är givetvis ett plus.

**Instrument och reglage** är väl utformade även om modell 99 är ännu bättre. Snedställningen av pedalerna kräver viss tillvänjning så att man inte i en trång situation trampar på koppling istället för broms.

Vagnen har utmärkt värme, ned kanaler till baksätet, och ventilation. Effekten är emellertid inte tillräcklig för att hålla bakrutan ren. Här behövs en elvärmad ruta.

Saab 96 har god kurshållning och stadig styrning. Framhjulsdrevningen ger kurssäker gång också på hal väg. Vid p-manövrer är styrningen väl trög och dessutom har vagnen stor svängningsradie. Fjädringen är hård på gränsen till stötig vilket för-sämrar åkkomforten en del.

## Saab 99

**Motor:** förgasarmotor, 88 hk  
DIN vid 5 000 v/min.

**Pris:** 2-dörrars modell:  
23 500:—

4-dörrars modell: 24 500:—

**Fordonsskatt:** 2-d: 291:—,  
4-d: 333:—

**Försäkringsklass:** 4 12.

**Saab 99, 88 hk, automat**

**Motor:** se ovan.

**Pris:** 2-dörrars modell:  
24 900:—

4-dörrars modell: 25 900:—

**Fordonsskatt och försäkringsklass** samma som för modell med manuell växellåda.

**Saab 99 E, automat**

**Motor:** Elektronisk bränslein-sprutning, 97 hk DIN vid 5 200 v/min.

**Pris:** 2-dörrars: 26 150:—

4-dörrars: 27 150:—

**Fordonsskatt:** 333:—

**Försäkringsklass:** 4 12.

I samtliga modellers standardutrustning ingår: varningsblink, klocka, strålkastartorkare, belysning, bagagerum, uppvärmbar förarstol, trepunktsbälten, radialdäck.

Saab 99 bjuder på det bästa innerutrymmet av de testade vagnarna. Man kommer lättare i och ur framsätet än på Volvo och »lilla» Saab eftersom dörrtröskeln är indragen och stolarna ganska höga. För riktigt långbenta kan dock benutrymme vara sämre än Volvos. Förutom länginställning och ryggstödslutning kan också höjden varieras på 99ans framstolar. Bra.

**Bagagerummet** är mindre än på Volvo men lättare att lasta tack vare den betydligt lägre tröskeln. Dessutom kan baksätet fällas framåt om man behöver köra långsträcka föremål. Upp-lagsplatserna för småprylar in-ne i kupén är bättre än Volvos.

**Förarplatsen** är en av de bäst utformade som finns på någon bil. Alla reglage är väl till hands och instrumenten är så nära idealet som man kan komma. På panelen finns dessutom flera reglerbara intag för friskluft. Den elvärmade förarstolen ger ett extra plus. Minus får 99an för att nackskydd inte ingår i standardutrustningen utan måste köpas separat. Med tanke på vagnens pris är det svagt. Ett minus också för att det är svårt att finna en viltsam ställning för vänsterfoten om man inte vill låta den vila mot kopplingspedalen på den manuella versionen.

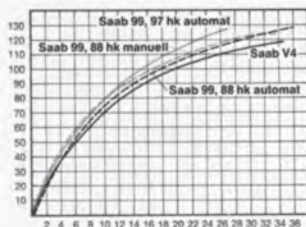
Värmen har god kapacitet och kan lätt finregleras. Men el-

sin rätt. Man riskerar t ex inte vilda sladdar när man accelererar om ett annat fordon och det råkar vara halt i mittremsan.

Strålkastartorkarna är ett plus. Ljust är emellertid ändå medelmåttigt, för svagt och dif-fust både på halv- och helljus.

## Saab 99, automat

Automatlådan växlar mjukt och väljarspaken är lätt och distinkt att manövrera. I automatversion blir frampartiet tyngre och det ger sig till känna genom att vagnen är mycket tungtrattad i parkeringsmanövrer. Automatlådan stjälar dessutom en hel del effekt och vagnen blir ganska trög i acceleration. Vi klockade



uppvärmd bakruta behövs. Defrosteren hinner inte ge tillräckligt med varmluft vid kortare körning. Ganska länge efter en kallstart är defrosterverkan dålig också på sidorutorna. Dessutom smutas de främre sidorutorna ner snabbt när man kör i slask.

Accelerations- och fartresurser är hyggliga och vägegenskaperna av utmärkt klass. På den »manuella» versionen är styrningen måttligt tung vid p-manövrer. Bilen är behagligt kurs-säker och sidvinstabil och den går lugnt och tyst på de flesta typer av vägar. På hala vägar kommer framhjulsdrevningen till

dessas tider för den manuellt växlade vagnen, respektive automatversionen: 0—100 km/tim 15,7 och 17,7 samt 0—1 000 meter 35,7 och 38,0 sekunder.

På 99 E automat kompenseras insprutningsmotorn den kraft-förlost som automatlådan ger varför vagnen känns lika pigg som den manuellt växlade svagare modellen. Accelerations-siffrorna visar också att E-versionen är aningen snabbare 0—100 km/tim än den manuella, 15,4 sekunder mot 15,7.

Växlingen sker mjukt. Styrningen är tung liksom på 88-versionens med automat och ser-voassistans vore på sin plats.



# Två specialare

Vi har även provkört två specialare, uppbyggda på Saab V4, och Volvo 142. Vagnarna köps som rena standardmodeller och ombyggs till önskad trimningsgrad och utrustningsstandard hos återförsäljaren. Om man så vill kan man göra dem till riktiga »skogsvagnar» eller rallyvagnar.

## Saab V4 Sport

Från standardmotorns 65 DIN-hk vid 4 700 varv/min kan man genom relativt enkel ombyggnad och ca 1 500 kr kostnad komma upp i 80 DIN-hk vid 6 000 varv/min. Till det användes en annan förgasare och annat insugningsrör, ett annat avgassystem med »rakt-igenomsljuddämpare» samt en annan kamaxel och hårdare ventiltjädjar. Läger man till ytterligare en tusenlapp, kan motorn även försees med en vevaxel med längre slaglängd samt andra kolvar. Därigenom ökas cylindervolymer från 1,5 liter till 1,7 liter, och effekten stegas till 90 DIN-hk vid 5 000 varv/min.

Vår provvagn var försees med denna 90-hästarmotor. Dessutom hade den specialfjädrar och »stötdämpare», gjutna lätt-



metallfälgar, skyddsplåt under motorn, stora extralyktor framför nosen, en tävlingsstol som greppade om ryggstulset som ett skruvståd, och en väl synlig varvräknare ovanpå rattkonsolen samt en liten behändig läderklädd sportratt. Räkningen på allt detta slutade på drygt 3 500 kr.

Vad gav nu bilen för de 6 000 extra kronorna? Ja, det beror på hur man räknar. Ska man bara ha en bil att visa upp vid rundorna runt Stortorget hemavd, så har man nog lagt ut för mycket pengar. Ty inte ser bilen så mycket »special» ut till det yttre, trots de gjutna hjulen. Och inte låter den särdeles mycket fränare än vanliga otrimmade V-fyrar. Nej, pluspunkterna med kärran kommer fram när man är ute och drar på rallystråk. Inte för att den är av samma klass som Stig Blomquists rallybilar, som kan ha motorer som betingar ett pris på 7–8 000 kronor, men den utgör en anständig grund för en rallyvagn.

Trots trimningsåtgärderna är ingen av de två motorvarianterna särdeles hårt pårestad. Det finns gott om dragkraft i låga varv, och det blir inga avgrundsbrällor när man trycker gaspedalen i botten och accelererar iväg. Men fartökningen är märkbart bättre än på standardvagnen, och varvräknarnålen klättrar oroväckande kvickt genom registret när man drar på de lägre växlar. För skogskörning är det ju bra att ha gott om dragkraft i låga farter, man arbetar ju inte i så höga fartområden som banåkarna.

Så har vi vägegenskaperna. Saab V4 är i sig själv en kurs-säker bil med stabil styrning

med de ovannämnda modifieringarna känns vagnen ännu lugnare vid körning på såväl slingrande rallystigar som på spikraka motorvägar. Vid riktigt forcerad körning kan de otrimmade standardvagnen bli väl mycket understyr, och kasa över framhjulen. Den trimmade vagnen lydde bättre roder i motsvarande situationer — man kunde tvinga in framvagnen i två kursförändringar utan så stora protester.

**Prestanda:** 0–100 km/t 11,5 sekunder; toppfart ca 167 km/t.

## Volvo 142 GT

Liksom Saab V4 Sport var denna Volvo-specialare i första hand avsedd för »skogsbukt». Dvs utrustad för rallytävlingar på mera obanade vägar. Specifikationerna omfattade: höjd framfjädring, andra stötdämpare, förstärkningar i hjulupphängningarna, breda gjutna lättmetallfälgar, skyddsplåt under motorn, differentialbroms, bromsklotsar med racerbelägg, störbåge inne i kupén, liten skålad tävlingsstol, små rundinstrument i st f de vanliga instrumenten, sportratt, lättad kaross med bl a borttagen isolering, fyra stora extralyktor i nosen och ett stort backljus samt sist men inte minst en trimmad motor med bl a två stora dubbelförgasare, ändrad kamaxel och avgassystem med bättre genomströmning. Allt som allt värt drygt 5 000 kronor.

Till skillnad från de två Saab-specialarna låter denna Volvo som en riktig racer. Man hör på långt håll när den kommer dånande (trots bullret klarar den besiktningen utan problem enligt Volvo), och inne i

vagnen trivs man bäst med störljud.

Även när det gäller fjädringskomforten är den här vagnen sportigt hård och stötig på ett mera markant sätt än i ex Saab V4 Sport. Och den omfattande plastskålen till förarsäte vidarebefordrar vägens gupp utan någon dämpning. Men ändå gav den så bekvämt stöd åt kroppen, att man kunde sitta timtals i den utan att få ledvärk.

Motorn är som sagt inte särdeles tystlåten av sig, särskilt inte när man trampar gaspedalen i botten. Med ett vrål var var motorn upp sig till sina 140 DIN-hk, och var man inte alert med uppväckingarna, kom varvräknarnålen direkt upp i det röda. Precis som på Saab V4 Sport var de tre lägre växlar för korta för bankörning. Man varvade alltför snabbt genom dem. Och fick för långt hopp till fyrans växel. Men bilen är ju inte avsedd för ren bankörning, utan för skogsåkning, där man har mera glädje av de korta växlar.

Vi accelererade några gånger mot Volvo 164 E med manuell läda, och fann att vagnarna var jämsnabba upp till 140. Därefter började den stora trelitersvagnen sakta dra ifrån. Bullret motsvaras alltså av aktningsvärda fartresurser.

Vill man verkligen utnyttja bilens prestanda, måste man vara mera påpasslig än med den trimmade Saab V4. Och likaså mera påpasslig än med den jämsnabba Volvo 164 E. För det första har man inte gjort styrningen direktare än på standard-142. Det kan därför bli svårt att ge det kvicka, precisa »motordret» när bakvagnen bör-

(forts på sid 58)



## VOLVO – SAAB

(forts från sid 22)

jar kasa ut vid från kurvtagn-ning. För det andra fick vagnen lite blandade kurvegenskaper med de Dunlop SP-däck som satt på: ibland ville framvagnen inte låta styra sig in i kurvorna tillräckligt snabbt, med lite framhjulskasning till följd. Försökte man då genom gaspådrag »hänga ut» bakvagnen kunde det bli för mycket av det goda, med ordentlig kasning på bak-ändan till resultat. Differentialbromsen, som bidrog till fin och jämn dragning ut ur tvärare kurvor, kunde förvärpa denna ryckiga ingång i kurvorna.

Nu säger naturligtvis ban-åkande läsare, att så betar sig många riktig banracer. Och att man genom träning kan få det rätta uppstället före kurvingången, och så med jämnt gaspådrag och uthängande bakvagn kom- ma snyggt genom kurvan. Men det är just denna specialträning som gör att Volvo-kärran krä- ver mycket mera av sin förare än t ex Saaben.

På skogsstigar kändes Volvo-specialaren något stor och svår-placerad. Men hjulen höll sig ovanligt väl på marken — även bakhjulen — och någon hjul- studs blev det inte vid kraftigt gaspådrag. Ordentligt hjulspinn kunde det däremot bli.

Bromsarna på provvagnen protesterade mot tävlingsmässig bankörning. Inte så att de vär- meutmattades, utan de började vibrera efter några varv, varför man drog sig för maximibroms- ningar. Det kanske behövs yt- terligare förstärkningar av hjul- upphängningarna, så att de inte råkar i svängningar när broms- kraften blir riktigt hög.

I mörker kunde man verkli- gen njuta av det fantastiska ljus- flödet, som den rallymässiga strålkastarbestyckningen gav. Ett brett och mycket långt- gående helljus, och ett brett, jämnt halvljus. Man tappade aldrig orienteringen i sidled, som man annars kan göra med det smala helljuset som Volvo-bilar- na har som standard. En liten detalj som bidrar till säkrare mörkerkörning: vår provbil ha- de reflekterande fartränder ut- efter sidorna — ränder som in- te märktes så mycket i dagsljus, men som i mörker på långt håll markerade när man körde ut från en tvärväg med vagnen. (Liknande fartränder med re- flexverkan finns även att få till Saab-specialarna.)