

De två bilarna som jämförelsen gjorts emellan, Volvo 144 de Luxe med 100 hk DIN och automatlåda och Saab 99, 88 hk DIN och mekanisk växellåda.



Två tusen milaprov Volvo 144 – Saab 99

■ Bilekonomi är kärt att diskutera. Inte minst därför att utgångspunkterna nästan är lika många som antalet deltagare i diskussionen. I fackpressens bilprovningar kan man av förklarliga skäl inte bedöma ekonomin på grund av den relativt korta tid körningen omfattar. Långtidsprov förekommer inte många. Det mest kända är Expressen 10 000-milaprov, som ger mycket av intresse.

Här skall vi visa vad vi kunnat notera under 2 000 mils körning med en 1972 års Volvo 144 med D-motor och automatlåda och en 1971 års Saab 99, fyradörrars och med mekanisk växellåda. Båda bilarna går som tjänstevagnar och för privat bruk och båda går i blandad stads- och landsvägskörning. Utgångspunkten för provet är olika i den bemärkelsen att Volvon kontrollerats från första milen medan 99:an gått 3 000 mil när jämförelsen startade.

På Volvon har alltså gjorts leveransservice vid 250 mil och de vanliga servicerna vid 1 000 och 2 000 mil. Den första servicen kostade 160 kronor och den andra 240 kronor. Vid den andra servicen tillkom dessutom byte av ett styrstag och fläkt enligt det servicemeddelande Volvo sänt ut till ägarna av Volvo i en viss serie. Bytet av dessa delar

på vår bil kostade 328 kronor men gick alltså på det särskilda garantiåtagande Volvo ställt ut.

Bensinkostnaden under 2 000 mil uppgår till 2 223:— vilket ger en medelförbrukning av 1,2 liter pr mil. Däri är då inräknat den bensin som Webastovärmaren drar. Värmaren sitter i bil nr två. Vi ville prova om det ändå inte lönar sig flytta en motorvärmare. Flyttningen kostade ungefär 500 kronor och det får väl anses innebära en god vinst jämfört med en ny som kostat cirka 1 400 kronor att montera in. Och funktionen på värmaren är det inget fel på.

Vi har kört Volvon med överdimensionerade däck, Pirellis CN 36 185 × 15. De ger ett ypperligt grepp och ökar sannolikt stabiliteten i hård sidvind. Åtminstone har vår Volvo varit nästan okänslig för sådan påverkan. Nackdelen är tungvriden ratt när bilen står still eller nästan still vid parkeringsmanövrer.

Volvon har varit bekymmersfri och annat är väl inte att vänta de första 2 000 milen, men man kan också av erfarenheterna hittills dra slutsatsen att den bör gå anmärkningsfritt åtskilliga tusen mil. En ypperlig utrustningsdetalj är takluckan med den infällda listen som vid öppnandet skyddar mot för starkt

vindbrus. Luckan öppnas med vev, som lossnade en gång och vållade bry, men vi kom på hur man ställer in den för att komma i rätt "vevläge", och så var det bekymret ur världen.

Komfort, lättkördhet, tyst gång och bra egenskaper på olika slags väglag får plustecken på Volvon. Inredningen är också utmärkt. Man sitter avspänt skönt även under långa etapper. Instrumentbrädan med "ormboet" tv är nu borta från och med 1973:orna, så vi skall inte orda om det. Bagageutrymmet är väldimensionerat men hög bakkant fordrar ork när det gäller tunga saker som skall lyftas.

Lägger vi ihop bensin- och servicekostnader för de första 2 000 milen blir det 2 644:75 plus tvätt och diverse som gör en totalkostnad på cirka 3 000 kronor. Sedan tillkommer räntor, avskrivningar, garage, däck, men här var det frågan om rena driftsutgifter för att bilen skall rulla.

Saab 99:an startade som vi nämnde vid exakt 3 155 mil och när den nått 5 155 mil såg bensin, service, del i ett däckbyte ut så här: Bensin 1 696:— kronor, två tusenmilaservicer tillsammans 576:— kronor, däck 127:— kronor och diverse små-

delar, tvätt etc 30:— kr. Totalt 2 419:— kronor.

Största skillnaden kommer alltså på bensinposten. 99:an med sin 1,8 liter Triumphmotor är anmärkningsvärt bränslesnål, åtminstone det här exemplaret vi kunnat följa. Volvons något större motor, högre tjänstevikt och automatlåda är emellertid faktorerer som förklarar den skillnad som förekommer. Dessutom har Volvon gått något hundratals mil under vinterväglag.

99:an är en ypperlig landsvägs-vagn med uttalat goda egenskaper både när det gäller åk- och komfort och detsamma kan generellt sägas när man vill karaktärisera väg- och köregenskaper. Saaben går mjukare på de flesta underlag jämfört med Volvon, styrningen är mer exakt även om vändradien är sämre än på Volvon. Vi tycker också att Volvons framstolar vinner över 99:ans medan baksätet är både bredare och bekvämare i Saaben.

Instrumenteringen i 99:an står högt över Volvon, men som vi antydde ovan, har även Volvo ändrat den inre layouten i det avseendet på 73:orna, så kommande jämförelser blir jämnare. Både Saab och Volvo har numera mycket bra instrumentering och reglageplacering.

Båda bilarna har skötts väl utan att man gått till överdrifter. Man kan dock konstatera att en bil mår bra av att få tillsyn, bli tvättad ungefär en gång i veckan, bli tillsedd med oljebytten. En motortvätt då och då bör göras.

Både Volvon och Saab 99 är rymliga och komfortabla, vägsäkra och lättkörd bilarna, som med någon tillsyn kan ge sin ägare åtskilliga tusen mils transporttjänster utan större ekonomiska problem.

N Nn