



Volvo mot Saab i 17

Volvo 142 eller Saab 99 – marknadsledaren från Göteborg eller utmanaren från Trollhättan? Allt flera väljer blågult i den här bilklassen, men vilken av de två svenskarna är bäst? Vi sökte svaret genom att låta de billigaste versionerna av Volvo 142 och Saab 99 gå en hård match mot varandra, rond för rond och med vårt apparatbestyckade testlag som domare.

Av STIG BJÖRKLUND,
Teknikens världs testlag
och PeO ERIKSSON (foto)

PRISET ger Volvo ett klart övertag. I Stockholm tex kostar den billigaste Volvon 21 400 kr mot 23 500 kr för den billigaste Saab 99:an. Bara för ett par år sedan var Saab cirka tusenlappen billigare än Volvo 142, men sedan hände det saker. Volvo 142 blev en billighetsupplaga av 142 de Luxe med bl a enklare stolar än tidigare. Saab har å andra sidan slopat sin tidigare billigaste modell och dragit strecket vid 1850-kubikaren, som en gång kostade 800 kr extra.

Den unika satsning på säkerhet som gjorde Saab 99 till Årets bil drev priset ytterligare i höjden – medan Volvo vid ett tillfälle till och med **sänkte** sina priser några hundralappar. Nu heter det att Volvos priser är nettopriser och alltså inte inrymmer prutmån.

Vad får man för pengarna? För den som först och främst ser till utrustningen finns en överskådlig uppställning under separat rubrik. Saab leder enligt vår mening knappt,

men riktigt rättvis blir den här jämförelsen först när man ställer Saab mot Volvo 142 de Luxe.

MOTOR: Nästan hopplöst att kora en segrare på den här punkten. Saab har en visserligen mera hårdtrimmad men ändå mycket smidig 1 850-kubikare med överliggande kamaxel, Volvo en tvåliters stötstängsmotor med massor av vridmoment vid låga varv, men som nästan verkar mera pressad vid höga varv. Vi låter den här ronden bli oavgjord och avvaktar med spänning Saabs svenskbbyggda tvålitersmotor i den här modellen nästa år.

KRAFTÖVERFÖRINGEN delar vi upp i ett par lättbedömda element.

VÄXLING: Sedan Volvo slopade den långa "paraplykryckan" har växlingsarbetet tyvärr blivit betydligt tyngre, men funktionen verkar perfekt. Saabs växelspak vore en dröm att jobba med, om den inte då och då hakade upp sig mellan lägena så att man



ronder: Poängseger för Trollhättan!

måste göra om växlingen. Vi har haft testbilar utan de här problemen, men de dyker tydligen upp då och då.

Ronden går med knapp marginal till Volvo, men hittar ni ett bra exemplar av Saab är den oslagbar.

KOPPLINGEN avgör till stor del hur arbetsam bilen är att köra i stan. Volvos tröga, lite "döda" kopplingspedal blev en chock vid direkt jämförelse med Saabs lätttrampade och exakta. Det skilde hela sju kilo i arbete för vänsterfoten vid varje växlingsmanöver.

STYRNINGEN är alltid en kompromiss, så varför inte dela upp den ronden i två moment:

På parkeringsplatsen vinner Volvo. Den här ganska stora bilen kräver ett förbluffande litet vändutrymme, bara 9,2 meter mot Saabs 10,4. Vi gjorde ett fickparkeringsprov, som bestod i utkörning framåt förbi ett 1,8 meter brett hinder. Volvon klarade sig ut med ca 20 cm mindre lucka än

vad Saab behövde och sparade på det sättet in nästan hela längdskillnaden, som är 27 cm. Tyvärr hade just den här Volvon en lika trög styrning som Saab, men det måste vara ett särfall, eftersom det alltid annars brukar skilja på flera kilo i nödvändig styrkraft.

På vägen har Saab 99 den utan tvekan bästa styrningen. Lagom tung för att inte verka sladdrig, lagom direktverkande och med en härlig precision. Man betalar med en viss stötighet upp genom ratten på gropig väg, men det föredrog vi framför Volvos mera degiga styrning.

KÖRSTÄLLNING: Allmänt sett en klar seger för Saab 99. Lagom rattlutning och ratt höjd i förhållande till stolen, som för resten kan justeras i höjd och lutning utan verktyg, gör att den här körställningen helt enkelt känns riktig. Volvos höga ratt med sportvagnslutning ger en tröttande handposition, om man inte håller nederdelen av rattkranen för att få blodet åter till händerna. Sto-

len kan justeras med verktyg till ett höjdläge som minskar de här problemen, men vem säger att den sitthöjden passar alla förare inom familjen? Rattens läge gör det omöjligt för en normalt vuxen att köra med någorlunda raka armar och ändå nå fram till pedalerna.

INSTRUMENT OCH REGLAGE: Ronden går med knapp marginal till Saab. Dels för tydligare instrument, dels för praktisk placering, t ex torkar- och spolarspak vid ratten i stället för knapp på panelen. Båda bilarna har mycket bra, genomlysta värme- och ventilationsreglage, Saab dessutom ledljus även till övriga reglage.

SITTKOMFORT: Efter att ha växlat flera gånger mellan bilarna gav vi poängen till Volvo. Visst har Saab skönare klädsel och visst har den en sätesfjädring som passar vagnens lite sportiga karaktär, men ändå... Även dessa något för-
enklade Volvostolar känns luxulösare,



Slutresultat: 9 ronder till Saab, 5 ronder

generösare och gör att Saabstolarna verkar primitivt hårda. Speciellt den hårda valken fram blir besvärande för den som vill köra med rätt raka ben. Saab tar dock poäng för helt fällbara ryggstöd och naturligtvis värmestolen, medan Volvo erbjuder nackskydd och rullbälten.

PASSAGERARUTRYMMEN: Även om Saab 99 är en ovanligt rymlig bil med tanke på yttermått är Volvo trots allt en större bil. Mer än 4–5 cm bättre mått har dock Volvo inte på någon punkt, trots att det skiljer 27 cm i längd. Takhöjden bak och armbågsutrymmet bak är till och med bättre i Saab, medan däremot sittedynans bredd bak är ca 5 cm mindre. Ronden går till Volvo.

BAGAGEUTRYMME: Här är valet lätt. Volvo slukar hela 395 liter, mått med kartonger, Saab 315. Betydligt större lucköppning gör också Volvos bagageutrymme mera användbart medan den 13 cm högre bakväggen drar ned komfortbetyget. Saabs kombimöjlighet ger en chans till instuvning av längre prylar, men förenklar främst användning av interiören som lastrum. Ronden till Volvo.

KÖR- OCH VÄGGENSKAPER: Här skiljer det verkligen mellan tycke och smak, om inte annat så när det gäller framhjulsdraft kontra bakhjulsdraft. Volvo är den konventionella, "dubbelknäppta" av de här två, minst av allt spännande men tung, solid och förtroendeingivande. Kritiken mot skumpigheten i fjädringen tycks ha tagit skruv, här har bilen blivit bättre på senare år. Vi blev faktiskt riktigt imponerade av Volvons allmänt pålitliga uppförande även i simulerade paniksituationer — men vad hjälper det, när man sedan går över i en Saab 99?

Oberoende av om man gillar

framhjulsdraft eller inte så ger den här bilen en körglädje, som knappast kan undgå att charma. Saab känns flera hundra kilo lättare och minst en meter kortare än Volvo — man har bilen i sin hand på ett helt annat sätt eller upplever det så. Tycker man att bilkörning ska vara någonting mera än okomplicerad transport så måste man ge den här poängen till Saab.

TEMPERAMENTET är mindre olika än man skulle tro. Den större, tyngre och motorsvagare Volvon hänger med förbluffande bra genom hela registret, och över stående kilometern skiljer det bara några tiondelar till Saabs förmån. Knapp poängseger för Saab 99, men observera att Volvo de Luxe med 95 hk DIN-motor (23 100 kr) som alternativ har 142.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING: Även här går poängen till Saab, men notera att bilarna är ungefär lika ekonomiska i vårt stadskörningsprov med 95 DIN-hk.

LJUDKOMFORT: Här blir det oavgjort, i varje fall på svenska vägar. Volvo är tystare i det lägre registret, kurvorna skär varandra vid ca 90 km/h och Saab är tystast vid motorvägsfart.

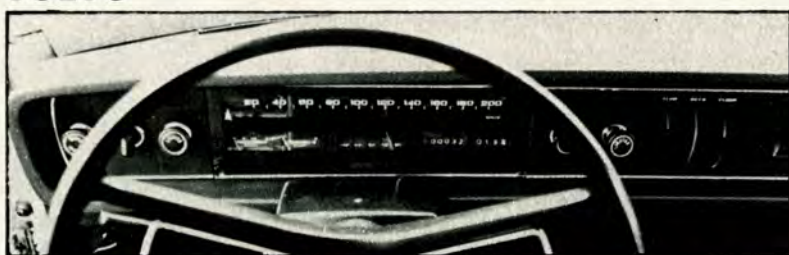
BROMSAR: Båda bilarna hävdar sig bra, men standarden är mycket hög i hela den här klassen. Vi ger segern med mycket liten marginal till Saab för bästa bromseffekt i förhållande till pedaltrycket. Volvos bromsservo har visat sig ojämn, och det här exemplaret svek just på den punkten.

SÄKERHET I ÖVRIGT: Båda bilarna säljs med rätta med långt driven säkerhet som argument. Om vi sätter Volvo ett steg före när det gäller skyddet om något händer, dvs den skademildrande säkerheten, så är det för att bilen är större och har mera plåtöverhäng som skydd framför och bakom passagerarutrymmet. ■

SAAB



VOLVO



● Saabs instrument är enklare och mera lättlästa, även om panelen i övrigt ser mera "hemgjord" ut.

SAAB



VOLVO



● Skillnaden i rattställningen syns tydligt på de här två bilderna, som också visar hur olika Saabs och Volvos säten är. Saab t v, Volvo t h.

● I kurvan är Volvo och Saab helt olika. Saab t v blir kraftigt understyrd, när den pressas, men kränger måttligt. Volvo kränger och kommer mera ut med bakvagnen vid gaspådrag.

SAAB



Acceleration, toppfart,

Så här fördelar vi rondpoängen

■ Här är vår slutsummering, rond för rond och med plats för eget val, om ni tycker annorlunda än vårt testlag. Och glöm inte att värdera de oli-

ka punkterna efter vad ni själv tycker är viktigast hos en bil. Först då kan en eventuell poängberäkning bli rättvis.

	Vårt val	Ert val
Pris	Volvo	.....
Utrustning	Saab	.....
Motor	Oavgjort	.....
Växling	Volvo	.....
Koppling	Saab	.....
Styrning: på P-platsen	Volvo	.....
Styrning: på vägen	Saab	.....
Körställning	Saab	.....
Instrument och reglage	Saab	.....

	Vårt val	Ert val
Passagerarutrymmen	Volvo	.....
Bagageutrymme	Volvo	.....
Kör- och vägegenskaper	Saab	.....
Acceleration	Saab	.....
Bränsleförbrukning	Saab	.....
Ljudkomfort	Oavgjort	.....
Bromsar	Saab	.....
Säkerhet i övrigt	Volvo	.....

Resultat: Saab 9 segrar, Volvo 6 segrar — 2 oavgjorda ronder.

till Volvo, 2 oavgjorda

SAAB



VOLVO



● Volvo är mästare i fickparkering — den har en vänddiameter som är förbluffande liten med tanke på bilens storlek. Saab förlorar alltså den här ronden.

SAAB



VOLVO



● Volvo t h har det klart största bagageutrymmet, även om den höga bakväggen gör stuvningen arbetsam. I Saab får bagaget åka kana på reservhjulet.

VOLVO



Tekniska data

MOTOR:

Börning/slag i mm
Volym i cm³
Effekt, hk DIN
Dito hk SAE
Max vridmoment, kpm DIN
Kompression
Vikteffekt i kg/hk DIN

SAAB 99

4-cyl, vattenkyld,
överliggande kamaxel

87,0 x 78,0
1854
88 vid 5200 v/min
95
15 vid 3000 v/min
9,0:1
13,4

TRANSMISSION:

Total utväxling,
1:an, 2:an, 3:an 4:an
Slutväxel:

Framhjulsdraft
-växlad låda,
golvspak

13,6:1, 8,6:1, 5,8:1, 4,0:1
4,22:1

BROMSAR:

Handbroms

STYRNING

Typ
Antal rattvarv
mellan fulla hjulutslag
Minsta vändcirkel i m

Mek på framhjulen
Kuggstängsstyrning

3,6
10,4

VOLVO 142

4-cyl, vattenkyld med
stötstängspåverkade
ventiler.

88,9 x 80,0
1986
82 vid 4700 v/min
90
16 vid 2300 v/min
8,7:1
15,1

Bakhjulsdraft
4-växlad låda,
golvspak

12,83:1, 8,16:1, 5,58:1,
4,10:1 4,10:1

Skivbromsar runt om,
servo. 2-krets med
diagonaluppdelning
Mek på bakhjulen

Styrnäck

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Fram:

Spiralfjädrar runt om
Dubbla tvärlänkar

Bak:

Stel axel, längslänkar
och snedstag

Stötdämpare:

Däck:

Teleskoptyp
165 SR 15, radial

Spiralfjädrar runt om
Dubbla tvärlänkar,
krängningshämmare
Stel axel, dubbla längs-
länkar och snedstag
Teleskoptyp
155 SR 15, radial

MÅTT OCH VIKT:

Längd x bredd x höjd i cm
Axelavstånd i cm
Spårvidd fram/bak i cm
Tjänstevikt i kg
Tillåten maxlast i kg
Därr max på tak
Max tillåten släpvagns-
vikt i kg
Bensintankens rymd i l

437 x 169 x 144
247
139/140
1180
380
100
1100
45

464 x 171 x 146
262
135/135
1240
480
100
1200
58

UTRYMMENA I SIFFROR

■ Vilken av de här två bilarna är rymligast? Båda är godkända för fem personer, men det skiljer naturligtvis mellan utrymmena på olika punkter. Här en tabell med objektiva mått, hämtade ur Jan Ulléns Bilfakta. Begreppet "effektiv kupélängd" avser benutrymme fram plus bak, alltså från gaspedal till baksätets ryggstöd med framsätets ryggstödstock borträknad.

	SAAB 99	VOLVO 142
Max benutrymme förare	106 cm	109 cm
Effektiv kupélängd	174 cm	178 cm
Armbågsrum fram/bak	138/154 cm	141/144 cm
Takhöjd fram/bak	95/95 cm	97/92 cm
Bagageutrymme verklig rymd	315 l	395 l

SÅ HÄR ÄR DE UTRUSTADE

	SAAB 99 (23 500 kr)	VOLVO 142 (21 400 kr)
Klocka	•	•
Elbakruta	(defroster)	•
Backljus	•	•
Avbländbar backspegel	•	•
Varningslampa choke	•	•
Varningslampa handbroms	•	•
Belysning i handskfack	•	•
Belysning i motorrum	•	•
Belysning i bagageutrymme	•	•
Trippmätare	(end automat- versionen)	•
Cigarrettändare	•	•
Låsbart tanklock	•	•
Ljus på värmereglage	•	•
Ledljus för övriga reglage	•	•
Fällbara ryggstöd	•	(end ställbara)
Nackskydd	(94 kr extra per par)	•
Höjbar förarstol	•	(m verktyg)
Rullbälten fram	•	•
Gördeldäck	•	•
Dragöglor fram och bak	•	•
Strålkastartorkare	•	(440 kr extra)
Övrigt	Energiupptagande stötfångare, värme- stol, ljusautomatik	Inställbart svankstöd, bältesvarnare, ljusvarnare

• = finns — = finns inte

bränsleförbrukning mm på sid 55