

Kombimodellen är bilen för året-runt-bruk. Lastbil till vardags, personbil till söndags. Oumbärlig för småföretagaren, fritidstorparen och alla som storhandlar. Men vilken typ av kombi ska man välja? En packåsna, en extrarymlig personbil, en elegant vagn eller en enkel men robust? Vi analyserar fyra storsäljare.

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

■ ■ ■ 1972/73 är ett s k rikt modellår i den större mellanklassen. Flera av de främsta medtävlarna till Volvo 142–144 förnyade sig under året och det betyder att också Sveriges mest sålda kombivagn, Volvo 145, har fått nya konkurrenter.

Bättre eller sämre än Volvos motsvarighet? Det hänger naturligtvis alltid på vilka egenskaper varje köpare betraktar som viktigast. Vi har ställt upp tre nya kombimodeller från Ford, Opel och Peugeot mot Volvo 145 och försökt kartlägga deras för- och nackdelar för att göra valet lättare.

En viss tonvikt har lagts på utrymme, lastförmåga osv, men vi har naturligtvis inte glömt bort kraven på komfort, utrustning, ekonomi osv.

Priset är naturligtvis alltid en intressant faktor, som emellertid också är svår att få grepp om.

Dyra Opel billigast

Den här gången har vi utgått från de Luxe-modellerna (eftersom Volvo med den "rätta" motorn endast finns i den versionen) och då finner vi att Opel Rekord 4-dörrars Caravan de Luxe vissa tider i år slumpats bort för ca 24 900 kr av ett par företag i Stockholm.

Det officiella priset var tusenlappen högre och GM:s rekommenderade pris 28 600 kr. 4-dörrars Caravan standard såldes för 23 500 kr (mot GM:s rek-pris på 27 100 kr) och den billigaste Rekordcaravanen, 2-dörrars 1700, kunde köpas för 21 500 kr.

Peugeot 504 Break som bara finns i standardversion kostar 28 200 kr i Stockholm. Ford Consul Kombi L 26 475 kr (standard 25 700 kr) och Volvo 145 de Luxe med B-motorn på 100 hk

DIN står i 26 600 kr.

Volvos s k basmodell med A-motorn på 82 hk DIN och enklare utrustning ligger bara 900 kr lägre och håller snabbt på att tappa i popularitet.

Den arliga skatten skiljer inte mycket. Volvo är originellt nog lättast i kvartetten och kostar "bara" 375 kr per år, de övriga tre ligger på 417 kr, dvs över 1 400 kg-gränsen i tjänstevikt.

Ford billigast att försäkra

Försäkringsklasser är rena latinet för bilköpare i gemen. Att Ford ligger i klass 5 när det gäller trafikförsäkring och klass 15 för vagnskada säger alltså inte hur mycket billigare den är än Peugeot med 5–16 och Opel Rekord Caravan och Volvo 145 som båda ligger i klass 6–14.

Väljer vi ut praktiska exempel blir skillnaderna genast påtagliga.

FYRA STORA



**Ford
Consul
2000:
En fin
kompromiss**

**Peugeot
504
Break:
En rejäl
packåsna**

**Opel
Rekord
1900:
Kombirymelig
personbil**

Tänker vi oss de här bilarna i körsträckeklass 2 000–2 500 mil i storstadsregion och med endast trafik och delkasko (alla har vagnskadegaranti) och med 50 procent bonus på trafikförsäkringen ger Folksam de här prisexemplen: Ford 1 037 kr per år (677 + 360), Opel Caravan och Volvo 145 1 065 kr (738 + 327) samt Peugeot 504 1 071 kr (677 + 394).

Opelspekulanten tjänar med den här bonusen 156 kr per år på att välja den motorsvagare Rekord Caravan 1700, som enbart finns som 2 dörrars och som kostar ca 1 000 kr mindre än motsvarande 1900-modell.

För den som vill räkna om premieskillnaderna till en annan bonusklass gäller det att räkna om trafikförsäkringspremien (den första av siffrorna inom parentes), dock med avdrag för 30 kr som är

en fast grundpremie och inte berörs av bonusändringarna.

Volvo 145 bäst utrustad

Detta om de ekonomiska aspekterna. Vad får man för pengarna? Vår utrustningstabell (nästa uppslag) ger ett mycket överskådligt besked, och man ser snart att Volvo 145 de Luxe från den här synpunkten ger bästa valuta för pengarna.

Dels är den mycket komplett utrustad när det gäller de detaljer man normalt tittar efter, dels har den en del unika detaljer som ställer den i särklass.

Bältesvarnaren hör dit, ljusvarnaren likaså (även om Ford har automatisk avslagning till parkeringsljus när man vrider av tändningen) och sist men inte minst spolaren och torkaren för bakrutan.

Den utrustningen borde vara

standard på varje kombi så länge man inte kan förhindra att bakrutan muras igen av smuts efter bara någon kilometer i blött väglag.

Ford är rymligast

Hur är utrymmena? Vår lilla tabell ger en klar bild över var de här fyra kombimodellerna ur den här synpunkten har sin styrka och sina svagheter i förhållande till konkurrenterna.

Vi ser att Ford vinner på gruppens bästa breddmatt plus rejäl längd i lastutrymmet, men att höjden över lastrumsgolvet är gruppens minsta. I Ford fälls nämligen bakre ryggstödet ned direkt över baksätets dyna, och den kan inte placeras hur lågt som helst.

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Peugeot sväljer också långa prylar men förlorar på dålig bredd i bakre delen av bagageutrymmet (genom att stegen för bakluckan har byggts in).

Volvo har något kortare lastrum än Peugeot men bättre bredd längst bak.

Opel Rekord Caravan slutligen har ytterligare något kortare lastrum och något sämre höjd än Peugeot och Volvo.

Varför inte göra en enkel poängtävling, nämligen genom att räkna samman centimetermatten i tabellen? Det ger Ford en övertygande ledning med 681 poäng (cm) mot 628 för Peugeot, 626 för Volvo och 613 för Opel.

KOMBIBILAR



**Volvo
145
de luxe:
Robust
och elegant**



Opraktiskt med plåt ▼

● Opel Caravans bagageutrymme har ingen klädsel alls. Det blir skramligt och snart är golvet repigt och fult.



◀ Här är det lågt i tak

● Fordens användbara bagageutrymme begränsas av att baksätets ryggstöd fälls ned över sittedynan. Lastytan kommer högt, och utrymmet blir mindre.

Volvon rena lyxvagnen

● Volvons inredning är på en gång både robust och lyxig. Här saknas ingenting i fråga om detaljer – topplacering på komfortsidan alltså.



Lättkörd och redig i inredningen

Opel Caravan är klassens mest lättkörda vagn. Växelspaken är trevlig att använda, styrningen lättgående och inredningen enkel men funktionell.



Långt men inte brett ▼

● Peugeot har klassrekord i bagageutrymmets längd, men dålig bredd i aktern.



Peugeot är den verkliga last-kombin

Centimetrar är inte allt

Men de här mer eller mindre officiella måtten säger långtifrån allt. En kombis profil, dörröppningens utformning osv kan många gånger mycket kraftigt påverka användbarheten, och vi försökte komma åt även den aspekten.

Om vi tänker oss att en 100 cm bred låda skjuts in via lastluckan bak så kommer oftast dörröppningens form att avgöra maxhöjden.

Mäter man sedan den effektiva längden på denna höjd får man fram hur lång en sådan låda skulle kunna vara utan att kräva öppen lucka vid transport.

Volvos fyrkantighet visade sig ge totalpriset. Här fick vi in en låda på 100×75×167 cm, vilket gav en totalvolym av 1 252,5 liter.

Ford kom tvåa med 100×70×161 cm = 1 127 liter,

Peugeot trea med 1 080 liter (100×80×135 cm) och Opel sist med blygsamma 798,6 liter. Ovanligt kraftigt sluttande bakruta i kombination med låg effektiv dörrhöjd bak för breda prylar (genom gångjärnens placering) gav måtten 100×66×121 cm. Hela 59 cm av lastgolvet längd blev alltså outnyttjat i just det här tänkta fallet.

Kapar vi den här tänkta lådan för att få plats för den bakom ett traditionellt baksäte blir ordningsföljden delvis ändrad. Volvo vinner visserligen även då, nu med siffran 705 liter, men Peugeot tar andraplatsen med 544 liter, Ford trea med 434 liter och Opel fyra med 336,6 liter.

För en ordinär bilfamilj blir kanske så här stora kollin aldrig aktuella, kan man invända. Gör vi om räkneexemplet till att gälla vanligt semesterbagage visar det sig att Ford vinner genom sin bredd och genom att reservhjulet, som ligger under durken, inte inkräktar på det användbara utrymmet. Peugeot har här betydligt högre lastrum än de andra, hela 93 cm från durk till tak.

Peugeoten lastar tyngst

Hur mycket får man plocka i? Den fastställda maxlastsiffran ger en viss uppfattning om den saken.

Peugeot ligger i topp med sina 560 kg, tätt följd av Ford Consul

med 530 kg. Volvo, som vi hittills alltid betraktat som en verklig "tyngdlyftare", får belastas med maximalt 480 kg, och Opel Rekord Caravan ligger här som fyra med 440 kg.

Räknar vi bilarna som femsitsiga personbilar betyder det här en bagagekapacitet av 280, 250, 200 respektive 160 kg utöver förare och fyra passagerare à 70 kg.

Hur klarar bilarna tung last i praktiken? Vi gick från 450 kilos belastning för samtliga för att få ett jämförbart riktvärde, och så körde vi igenom accelerations-, segdragnings- och bränsleprov med både den här belastningen och de 100 kg utöver föraren som vi har vid våra vanliga biltestprov.

Därmed fick vi även en hel serie bromsprov och totalt fick vi intressanta både subjektiva och objektiva mått på hur de här bilarna uppför sig under skiftande förhållanden.

... men det märks på gången

Subjektivt gjorde testlaget den här betygsättningen:

Peugeot är den verkliga lastkombin. 450 kg last påverkade inte köregenskaperna negativt utan snarare positivt, eftersom vi fick bort den skuttighet i bakvagnen som annars finns där. Peugeot 504 Kombi har i motsats till personvagnen en stel bakaxel med dubbla spiralfjädrar, och det får man alltså betala med en något

sämr fjädringskomfort vid tomkörning.

Ford Consul Kombi är mjuk både utan och med last, men den kändes aldrig överlastad.

Volvo 145 känns som om den vore byggd för ännu högre maxlast än den tar. På plussidan kommer en trivsam robusthet, på minussidan tendens till sättningar med bakvagnen med last.

Opel Rekord Caravan befann sig till och med omedelbart över sin maxlastgräns med 450 kg ombord, och det märktes att den inte skulle trivas med mera. På plussidan kommer att Opel nog är den mest lättkörda och smidigaste av de fyra, den som trots kombiformen verkar mest personvagn.

Motpolerna i provet var alltså lastkombin Peugeot och den extra rymliga personvagnen Opel Caravan.

Opel snabbast – och långsammast

Tabellerna berättar i detalj hur de fyra bilarna klarar accelerations- och segdragningsprov utan last och med last. Tar vi ut omkörningsregistret 70–90 som exempel får vi ut några rätt intressanta värden.

Utan tung last, dvs med endast förare och en passagerare, är Opel snabbast med 3,8 sekunder, följd av Ford som behöver 4,4 sekunder. Peugeot 4,8 och oväntat nog Volvo sist med 5,1 sekunder.

Jämför bilarna punkt för punkt

	Ford Consul Kombi L	Opel Rekord Caravan 1900 L	Peugeot 504 Break	Volvo 145 de Luxe
Antal dörrar	4	4 el 2*	4	4
Klocka	•	•	•	•
Elbakruta	•	•	•	•
Backljus	•	•	•	•
Avbländbar backspegel	—	•	•	•
Varningslampa handbroms	—	•	•	•
Varningslampa choke	Automatchoke	Automatchoke	•	•
Belysning i handskfack	•	•	•	•
Belysning i motorrum	•	•	—	—
Trippmätare	•	—	•	•
Cigarrettändare	•	•	•	•
Läsbar tanklock	—	•	—	—
Ljus på värmereglage	•	—	—	•
Ledljus för övriga reglage	—	Vindrutetorkare	—	—
Fällbara ryggstöd	•	•	•	•
Nackskydd	—	— 185 kr	•	•
Höjbar förarstol	—	—	—	•
Rullbälten fram	•	•	•	•
Gördeldäck	•	•	•	•
Dragöglor fram och bak	Fram	•	•	•
Strålkastartorkare	—	—	—	440 kr extra
Torkare och spolare för bakruta	—	—	—	—
Gummiklädda stötfångare	Horn av gummi	Horn av gummi	•	•
	Ljusautomatik	Halogenljus		Bältesvarnare Ljusvarnare Inställbart svankstöd

• = finns — = finns inte

Plats för lite extraprylar
• Volvo och Opel "bjuder" på ett litet extra-utrymme under golvet baktill. Utrymmet är inte stort, men du-ger gott för alla halvt nödvän-diga prylar man alltid släpar med sig i bilen.

När vi sedan belastar bilarna med totalt 450 kg utöver föraren klarar Volvo samma prov snab- bast, nämligen på 7,8 sekunder, medan Ford behöver 8,6 sekun- der, Peugeot 9,2 och Opel hela 10,7.

Motsvarande accelerationsprov på högsta växeln ger ungefär samma resultat.

Utan last är Opel på nytt snabbast med 7,0 sekunder från 70 till 90 km/h, tätt följd av Vol- vo, 7,1, och Peugeot 7,2 och med Ford på efterkälken med 8,3 se- kunder.

Ford har den bästa segdrag- ningen vid högre fart, dvs när dess motor uppnår sitt allra bästa vrid- moment. Med last är det originellt nog Peugeot som segdrar bäst i det här fartregistret, eftersom den klarar 70–90 km/h på fyran på bara 9,0 sekunder.

Volvo kommer på nytt bra till, nu som tvåa med 9,5 sekunder, och så kommer Opel och Ford på sladden med 10,0 respektive 10,2 sekunder.

Peugeot och Opel går billigast

Ekonomiprovet på väg blev en klar seger för Peugeot 504 Break. Medelvärdet vid 90 km/h jämn fart blev så lågt som 0,80 l/mil, dvs 0,11 l/mil billigare än Opel Rekord Caravan, som också är snål på bensin.

Mellan Volvo och Ford blev det ungefär dött lopp över hela ska-

lan, vid 90 km/h t ex 0,96 l/mil för Volvo och 0,97 för Ford.

Stadskörningsprovet slutade med att poängen gick till Opel, och den tendensen höll i sig både med och utan last. Peugeot fick här finna sig i att bli tvåa, medan Volvo även här blev aningen bätt- re än Ford i slutet av tabellen.

Bekvämast: Volvo och Peugeot

Komforten är naturligtvis inte oväsentlig ens i en kombi.

Vårt testlag fastnade slutligen för Peugeot som den totalt bekvä- maste att sitta i både fram och bak. Breda, skönt stoppade fram- stolar med lätt uppdragbara nack- skydd och ett lika komfortabelt baksäte gav utslaget, men visst hade det varit ännu skönare med tygklädsel.

Volvo kom mycket tätt efter och blir etta om vi slår ihop sitt- komfort med fjädringskomfort.

På tredje plats satte vi Ford Consul. Här är framstolarna utan kritik; breda, lagom mjuka och med behaglig tygklädsel.

I Opel Rekord Caravan är både framsätets- och baksätetskomfor- ten "så där", dvs ingenting att skryta med, men heller inte direkt dålig. Fjädringen är av typ resär- madrass och småstötter från däck- en går ganska obehindrat upp i det hårda sittpartiet.

Ljudkomforten är av naturliga skäl sämre i alla de här kombi-

larna än i motsvarande personbi- lar. Man får ett resonansljud från lastutrymmet, mest i Opel Rekord Caravan och Peugeot 504 Break, minst i Ford Consul Kombi och Volvo 145.

Peugeot har också ett rätt tröt- tande hårt motorljud från ca 90 km/h och uppåt, medan motorn är underbart tyst och elastisk vid lugnare körning.

Volvo och Opel kan bli surriga vid snabb körning, dock aldrig hårda i ljudet och är i längden vil- sammare än Peugeot på t ex mo- torväg.

Ford kan låta brysk vid accele- ration och försök till snabb väx- ling, men är tyst och behaglig så snart man håller jämn fart.

Opel mest hanterlig

Ur manöversynpunkt är bilarna ganska olika.

Peugeot t ex har en enorm rattkringla och rattväxel, som i och för sig fungerar bra men känns lite gammalmodig.

Ford har en lättarbetad golv- växelspak, som tyvärr sitter rätt långt fram.

Volvos växelspak är irriterande trög, originellt nog trög i sidled. Då och då träffar man backläget av misstag därför att man tvingas slä spaken i läge.

Opel är på den här punkten all- ra trevligast, dels därför att spa-

ken både är lätthanterad och sitter bra till (den är halvlång och bak- åtlutad), dels därför att bilen har direktare styrning än alla de tre andra.

Lastkombi eller personkombi?

Dags för slutsummering:

Gäller det verkligen lastkapaci- tet är Peugeot 504 Break ett givet val, men då måste man kunna bortse från att den verkar last- vagn även utseendemässigt. En bil för hårda gås.

Är kraven på både lastkapaci- tet och körkomfort höga tycker vi nog att Ford Consul i kombiver- sion ligger väl till. Den känns som en amerikanare med sin litet gungiga karosserigång, men den tar tungt bagage utan att bli obe- hagligt nedlastad. Utrymmena för både passagerare och bagage är toppen.

Volvo är lite robustare, har komfort för fem, är den elegantast inredda och har en hel del värde- fulla utrustningsdetaljer som de andra saknar.

Opel Rekord Caravan är mest att betrakta som en kombirym- lig personbil i det här samman- hanget. Mycket lättkörd och trev- lig på vägen, snabb, ekonomisk men alltså inte dimensionerad för att ta tung last så obesvärat som de tre övriga.

Smidig

Snål



FORD CONSUL L COMBI

MOTOR	4-cyl, vattenkyld, överliggande kamaxel
Borrning x slag i mm	91,0 x 77,0 mm
Volym i cm ³	1 993
Effekt i hk DIN	99 vid 5 500 v/min
Max vridmoment i kpm DIN	15,4 vid 4 000 v/min
Kompression	9,2:1
Vikteffekt i kg/hk DIN	14,1
Dito med 450 kg last	18,7
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift 4-växlad låda, golvväxelspak
Total utväxling	
1:an, 2:an, 3:an, 4:an	15,0:1, 8,05:1, 5,58:1, 4,11:1
Slutväxel	4,11:1
BROMSAR	Skivbromsar fram trumbromsar bak, servo
STYRNING	Kuggstängsstyrning
Antal rattvarv	4,5
Minsta vändcirkel i m	11,2
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram:	Dubbla tvärlänkar, krängningshämmare
Bak:	Separat hjulupphängning i snedställda triangelarmar
Däck:	185 SR 14 radial
MÅTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	475 x 180 x 145
Axelavstånd i cm	277
Spårvidd fram/bak i cm	151/154
Tjänstevikt i kg	1 400
Tillåten maxlast i kg	530
Därav max på tak	100
Max tillåten släpvagnsvikt	1 030
Bensintanksrymd i l	66

PEUGEOT 504 BREAK

MOTOR	4-cyl vattenkyld, stötstängspåverkade ventiler
Borrning x slag i mm	88,0 x 81,0
Volym i cm ³	1 971
Effekt i hk DIN	93 vid 5 200 v/min
Max vridmoment i kpm DIN	16,3 vid 3 000 v/min
Kompression	8,35:1
Vikteffekt i kg/hk DIN	15,1
Dito med 450 kg last	20,0
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift 4-växlad låda, rattväxelspak
Total utväxling	
1:an, 2:an, 3:an, 4:an	14,70:1, 8,70:1, 5,62:1, 4,11:1
Slutväxel	4,11:1
BROMSAR	Skivbromsar fram, trumbromsar bak, servo Lastkännande ventil bak
STYRNING	Kuggstängsstyrning
Antal rattvarv	4,5
Minsta vändcirkel i m	10,6
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram:	McPhersonfjädring krängningshämmare
Bak:	Stel axel i längslänkar och snedstag, Dubblade fjädrar krängningshämmare
Däck:	175 HR 14 radial
MÅTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	481 x 170 x 155
Axelavstånd i cm	290
Spårvidd fram/bak i cm	142/136
Tjänstevikt i kg	1 410
Tillåten maxlast i kg	560
Därav max på taket	75
Max tillåten släpvagnsvikt	1 300
Bensintanksrymd i l	60

ACCELERATION utan last (Tjänstevikt + 100 kg belastning)

	FORD	OPEL	PEUG	VOLVO
Genom växlar	sek	sek	sek	sek
0-50 kmh	3,2	3,6	3,5	3,2
0-70 kmh	7,1	6,8	7,2	6,8
0-90 kmh	11,5	10,6	12,0	11,9
0-110 kmh	18,4	17,0	19,5	18,1
0-130 kmh	29	28,5	32	31,5
st km	35,9	35,8	36,8	36,5
På högsta växeln				
50-70 kmh	7,0	6,0	6,8	6,3
70-90 kmh	8,3	7,0	7,2	7,1
90-110 kmh	8,8	9,0	8,0	8,2
110-130 kmh	11,0	13,4	11,5	12,9

ACCELERATION med last (Tjänstevikt + 450 kg belastning)

	FORD	OPEL	PEUG	VOLVO
Genom växlar	sek	sek	sek	sek
0-50 kmh	4,3	4,4	4,8	4,4
0-70 kmh	8,7	9,1	9,4	8,5
0-90 kmh	14,2	15,1	15,0	14,4
0-110 kmh	22,8	25,8	24,2	22,2
0-130 kmh	ca 42	ca 48	ca 40	ca 42
st km	38,1	38,6	38,9	38,3
På högsta växeln				
50-70 kmh	8,8	8,6	8,4	8,6
70-90 kmh	10,2	10,0	9,0	9,4
90-110 kmh	11,4	12,2	10,1	12
110-130 kmh	17	18	18	25

BRÄNSLEFÖRBRUKNING lit/mil

	FORD	OPEL	PEUG	VOLVO
Konstant fart				
50 kmh	0,70	0,71	0,66	0,68
70 kmh	0,83	0,78	0,71	0,77
90 kmh	0,97	0,91	0,80	0,96
110 kmh	1,17	1,09	0,95	1,20
130 kmh	1,44	1,29	1,22	1,46
Programmerad körning				
Utan last	1,50	1,39	1,42	1,48
Med last	1,68	1,50	1,58	1,76

● Utan tung last är Opel den snabbaste av de fyra vagnarna, men med 450 kilo i lastutrymmet är den långsammast i accelerationen. Annars ligger bilarna ganska jämnt till.

● Peugeot är absolut snålast under landsvägskörning, medan poängen i stan gick till Opel. Både med och utan last.

Snabb

Komfortabel



OPEL REKORD CARAVAN 1900

MOTOR	4 cyl vattenkyld, högt liggande kamaxel
Borrning x slag i mm	93,0 x 69,8
Volym i cm ³	1 897
Effekt i hk DIN	97 vid 5 200 v/min
Max vridmoment i kpm DIN	15,0 vid 3 800 v/min
Kompression	9,8:1
Vikteffekt i kg/hk DIN	12,7
Dito med 450 kg last	17,4
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift
	4-växlad låda, golvväxelspak
Total utväxling	
1:an, 2:an, 3:an, 4:an	14,47:1, 9,09:1, 5,76:1, 4,22:1
Slutväxel	4,22:1
BROMSAR	Skivbromsar fram
	trumbromsar bak, servo
	Lastkännande ventil bak
STYRNING	Kulmutterstyrning
Antal rattvarv	4,0
Minsta vändcirkel i m	11,2
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram:	Dubbla tvärlänkar
	krängningshämmare
Bak:	Stel axel i längslänkar och snedstag.
	Krängningshämmare
Däck:	175 SR 14 radial
MÅTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	464 x 173 x 143
Axelavstånd i cm	267
Spårvidd fram/bak i cm	143/141
Tjänstevikt i kg	1 240
Tillåten maxlast i kg	440
Därv max på tak	80
Max tillåten släpvningsvikt	1 400
Bensintanksrymd i l	70

VOLVO 145 DE LUXE B 20 B

MOTOR	4-cyl vattenkyld stötstängspäv. ventiler
Borrning x slag i mm	88,9 x 80,0
Volym i cm ³	1 986
Effekt i hk DIN	100 vid 5 500 v/min
Max vridmoment i kpm DIN	15,5 vid 2 800 v/min
Kompression	9,3:1
Vikteffekt i kg/hk DIN	13,4
Dito med 450 kg last	17,9
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift
	4-växlad låda, golvväxelspak
Total utväxling	
1:an, 2:an, 3:an, 4:an	14,66:1, 8,56:1, 5,86:1, 4,30:1
Slutväxel	4,30:1
BROMSAR	Skivbromsar fram och bak
	servo
STYRNING	Styrnacka
Antal rattvarv	4,5
Minsta vändcirkel i m	9,6
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram:	Dubbla tvärlänkar,
	krängningshämmare
Bak:	Stel axel i längslänkar och snedstag
Däck:	165 SR 15 radial
MÅTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	464 x 171 x 147
Axelavstånd i cm	262
Spårvidd fram/bak i cm	135/135
Tjänstevikt i kg	1 340
Tillåten maxlast i kg	480
Därv max på tak	100
Max tillåten släpvningsvikt	1 200
Bensintanksrymd i l	58

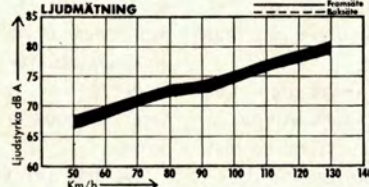


FORD CONSUL L COMBI

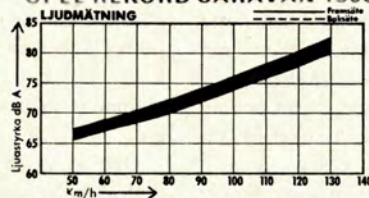


PEUGEOT 504 BREAK

● **Ljudkomforten** är dålig i kombi-bilar. Opel och Peugeot är sämst på den punkten – Ford och Volvo klarar sig bättre. Acceleration sänker betyget för Forden, och Volvon kan bli irriterande i höga farter. Det är svårt att bli riktigt nöjd med en kombi-vagn.

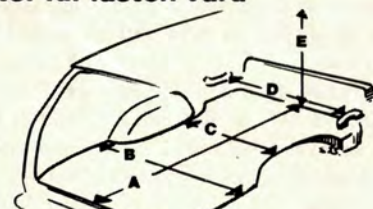


OPEL REKORD CARAVAN 1900



VOLVO 145 DE LUXE

Så stor får lasten vara



	A	B	C	D	E
Ford Consul Kombi	201 (117 + 84)	149	116	139	76
Opel Rekord Caravan	180 (124 + 56)	115	108	130	80
Peugeot 504 Break	202 (143 + 59)	105	105	129	85
Volvo 145	186 (113 + 73)	123	105	130	84