

Teknikens värld

NR **24** 21/11 1973 3:75 INKL MOMS

I DANMARK 6:45 I FINLAND FMK 4:30 I NORGE 7:— INKL MOMS



Ford Consul 2000



Saab 99



Renault 16



Opel 1900



Peugeot 504

TEST: Volvo mot utmanarna



Stewarts nio fantastiska år



**Utmanare 1:
Ford Consuls
fina komfort
räckte inte
till seger**



**Utmanare 2:
Opel Rekord
flera poäng
efter Volvo
i allt**



**Utmanare 3:
Peugeot 504
Långt efter
trots andra-
handsvärdet**

Visst tål Volvo

Brukar du läsa bilannonser? Då har du också märkt att det är populärt att utmana Volvo, att antyda att Sveriges mest sålda inte därför behöver vara Sveriges bästa... Vi tog upp handsken och lät fem utmanare möta titelhållaren och varandra på ett nytt sätt.

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

■■■ "Du vet vad en Volvo ger dig. Vad den inte ger dig vet du när du provkört nya Ford Consul."

"Din nästa Volvo kanske ska vara nya Opel Rekord II."

"Andrahandsvärdet är nästan lika bra både på Peugeot och Volvo. Gå ut och kontrollera själv så får ni se."

"Vi jämför Renault 16 med en av världens bästa bilar." "... när det gäller kvalitet, hållbarhet, ägartrygghet och fartresurser får

du ungefär detsamma för pengarna vare sig du köper en Volvo eller en Renault."

Det är ingen tvekan om saken; Volvo är riksläkaren. Alla större mellanklassare jämförs automatiskt med Volvo 142-144, och allt fler av de stora märkena går ut med direkta utmaningar i braskande annonser. Det här har vi, vad har Volvo att sätta emot?

Vad är då naturligare än att bussa ihop de hårdaste konkurrenterna till en stor, intern kraft-

mätning både mot Volvo och mot varandra? Vi valde ut fem utmanare och lät de fem plus Volvo gå en match i hela tolv ronder för att verkligen få fram respektive modells starka och svaga sidor.

Vilka bilar skulle vara med? Först och främst naturligtvis de modeller som direkt "stuckit fram hakan" i annonser under det senaste året, dvs Opel Rekord, Peugeot 504, Ford Consul och Renault 16, närmast då i TS-versionen.

Men i kulisserna väntade naturligtvis en annan och minst lika självskriven Volvoutmanare, nämligen Saab 99 som inte behöver annonsera vem den tävlar mot.

Hur gick "matchen" till? Uppmärksamma läsare kommer att se att vår stora jämförande uppställning på sidorna 30-31 är en vidareutveckling av den poängtabell vi senast använde vid jämförelsen

mellan de fyra lyxbilarna i Teknikens värld nr 22.

Vi samlade Volvo och dess fem utmanare till provkörning på skiftande vägar. Vi försökte spalta

**Utmanad:
Volvo 142-
144 segrare**





**Utmanare 4:
Renault 16 TS
sist trots
vettigt
pris**



**Utmanare 5:
Saab 99
slagen av
Volvo med
en hårsman**



en utmaning!

upp olika bedömningspunkter på ett så vettigt sätt som möjligt. Vi lät testlaget gradera de olika bilar mot varandra på punkt efter punkt, och vi komprimerade skä-

len till graderingen i omedelbar anslutning till den delpoäng vi gav respektive bil på just den punkten. Mera lättöverskådligt kan det inte bli.

Graderingen är så långt möjligt baserad på objektiva fakta, men här och där måste vi stödja oss på testlagets subjektiva uppfattning. Du *måste* inte hålla med oss på varje punkt, men du bör naturligtvis ha tittat på de olika konkurrenterna rätt grundligt för att kunna göra en korrigering åt rätt håll — för dig.

Flera delpoäng tillsammans ger en totalsumma, en totalpoäng, som man naturligtvis inte kan låta bli att räkna fram i det här sammanhanget. Men eftersom högsta totalpoängen inte automatiskt pekar ut den bästa bilen för alla smakriktningar, har vi kompletterat den summan med några alternativ.

Vi har helt enkelt gett några

exempel på hur var och en kan försöka räkna fram *sin* totalsegrare ur det här materialet, beroende på vilka egenskaper man sätter högst hos en bil.

De avslutande tomma rutorna på sid 31 gör det lättare för just dig att räkna fram en alldeles egen segrare.

Och så en titt på de olika bedömningspunkterna som en förklaring till hur vi kommit till vårt resultat (och hur du själv kan jämföra bilar i en viss klass, när ett köp blir aktuellt).

Priset kan synas enklast att gradera. Vi utgick för säkerhets skull från dagsaktuella priser på en och samma ort, i det här fallet Stockholm, och vi försökte jämföra ungefär lika dyra versioner. Sedan är det en annan fråga hur många hundralappar i prisskillnad som ska anses motsvara en poäng.

Observera att vi i första hand

har jämfört fyradörrarsversioner, eftersom Peugeot och Renault endast finns med fyra dörrar.

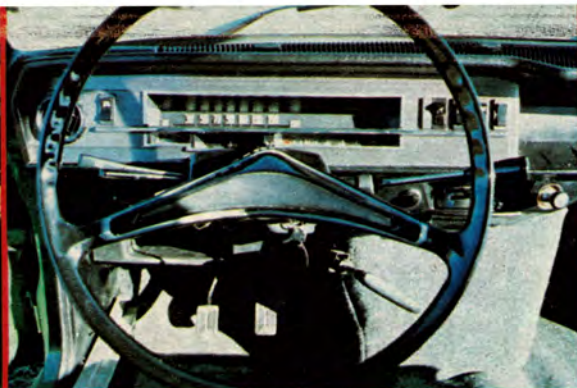
Utrustningen hänger givetvis samman med priset. Ford Consul 2000 L skulle ha fått högre poäng för utrustningen än den aktuella 2000, och detsamma gäller Opel Rekord L och Peugeot 504 GL om vi valt dessa. Men då skulle å andra sidan priserna ha kommit betydligt högre, vilket skulle ha resulterat i en sämre poängställning på den punkten.

Andrahandsvärdet har vi graderat med hjälp av Motorbranschens Riksförbunds prognoslista för begagnade bilar. Vi har jämfört värdeminskningen för en 73:a, körd 2 000 mil, från det officiella nypriset våren 1973 och värdeminskningen för en 1970 års modell, körd 6 000 mil.

Innerutrymmena har vi jämfört med hjälp av bilhandelns "bibel", Jan Ulléns Bilfakta. Vi adderade

**efter ett
hårt lopp
med Saab 99**





● Svensk och fransk förarplats. Saabs och Renaults. R 16 TS har dock runda instrument.

● Knapp för allt: Opel Rekord.



● Två paneler. Övan Fords med instrument i "brunnar", t h Volvos pampiga.



● Konventionell men bra på väg: Nya Opel Rekord.

● Inbyggt krängel, Saabs bälteslås.

➤ Nästan dött lopp mellan Volvo och Saab

centimetermåttan för maximalt benutrymme fram, totalt benutrymme fram och bak, armbågsbredd fram och bak samt sitt-höjd fram och bak. Det gav oss en siffra för varje bil, och så försökte vi sätta poängen därefter.

Bagageutrymme redovisas också i Bilfakta, och därifrån har vi valt det litetal som avgjort placeringen på den här punkten. Litteralet avser hur mycket "hårt" bagage man får in i form av vissa väskor i varierande format, alltså inte att förväxla med de väsentligt högre litetal som ibland anges i bilreklamen. Då gäller det volym i form av "mjukt" bagage.

Bränsleekonomi börjar nu bli en allt viktigare bedömningspunkt. Här har vi graderat bilarna

efter deras uppmätta förbrukning dels vid 90, dels vid 110 km/h och i simulerad stadstrafik, och det gav en rätt klar uppdelning.

Observera att siffrorna gäller absolut jämn fart och alltså inte håller som värden för vanlig landsvägskörning. Den inbördes rangordningen bör dock stå sig.

Komfort fram är naturligtvis en punkt för subjektiv bedömning. Bra nackskydd som standard har vi bedömt som en fördel, extra justeringsmöjligheter likaså.

Komfort bak för två ... tycker vi är en viktig punkt även när det gäller bilar med baksäte, godkänt för tre personer. Det är den ena eller båda av de "ordinarie" sittplatserna bak som används så snart man är mer än två i bilen,

och här kommer man in på frågan om sittkomfort, takhöjd, utrymme för knän, fotutrymme under framstolen, typ av klädsel, eventuell förekomst av vassa kanter mitt framför knäna osv.

... och för en tredje hänger det på hur mittplatsen bak är ordnad. Nödsäte ovanpå kardantunneln eller lika bra stoppning som sätet i övrigt? Mellan de två ytterligheterna finns en hel komfortskala, som vi redovisar med poäng.

Förarplats har vi satt som samlingsrubrik för bedömningen av körställning, instrumentering, åtkomlighet osv. Kort sagt, en gradering av förarplatsen som vår "arbetsplats" åtskilliga dagar sammanlagt per år.

Kör- och vägegenskaper är



VOLVO 144 DE LUXE

● Motor på 2 liter och 82 hk DIN (eller 100 hk). Vikteffekt: 15,6 kg/hk. Tjänstevikt 1 280 kg. Maxlast 440 kg. Skivbromsar runt om, servo. Bakhjulsdrift. Stel bakaxel, skruvfjädrar. Skatt 333 kr per år. 5-årig vagnskadegaranti. Pris: 25 800 kr (26 500 kr).



FORD CONSUL 2000

● Motor på 2 liter och 99 hk DIN. Vikteffekt 13,3 kg/hk. Tjänstevikt 1 320 kg. Maxlast 360 kg. Skivbromsar fram, servo. Bakhjulsdrift. Delad bakaxel, skruvfjädrar. Skatt: 375 kr per år. 3-årig vagnskadegaranti. Pris: 25 780 kr (L: 26 675 kr).



OPEL REKORD 1900 S

● Motor på 1,9 liter och 97 hk DIN. Vikteffekt: 12,4 kg/hk. Tjänstevikt 1 200 kg, maxlast 340 kg. Skivbromsar fram, servo. Bakhjulsdrift. Stel bakaxel, skruvfjädrar. Skatt: 333 kr per år. 5-årig vagnskadegaranti. Pris: 25 200 kr (4-dörr).



● Två nackstöd. Saabs fasta och Peugeots unika.



● Tre märken, tre ljusstörkare. Fr v Fords vickbara, Volvos vikbara, Opels svängbara.



● Bagageutrymme efter tycke och smak. T v Renaults med femte dörr, t h Opels konventionella.



naturligtvis en punkt som är nästan omöjlig att bedöma helt rättvist. Vi har gått efter gamla erfarenheter och intryck, kompletterade med färskare intryck av just de här bilarna vid den här jämförande körningen, och sedan har vi röstat oss fram till en som vi tyckte rättvis fördelning av poängen.

De två framhjulsdrevna bilarna har som synes kommit högst och det beror på att vi anser framhjulsdrift ge en för medelföraren säkrare vinterkörning. Opels höga poäng trots bakhjulsdraft beror på att den helt enkelt ansågs vara ovanligt bra för sin typ, men det hindrar inte att vi i vinterväglag sätter Saab och Renault steget före.

Temperament har vi graderat

med våra accelerationsjämförelser som underlag. Men där blir poängsiffror naturligtvis, liksom när det gäller priset, ett "trubbigt" instrument, eftersom var och en avgör vikten av en skillnad på några tiondelar från 0 till 90 km/h. Med vår redovisning bör det emellertid gå att göra de individuella korrigeringar som känns riktiga. Den som inte alls fäster avseende vid accelerationskillnader stryker helt enkelt den punkten vid sammanräkningen.

■ Tolv ronder, tolv delpoäng... Sammanräkningen kan alltså ske på flera olika sätt, alltefter tycke och smak, och här har vi försökt att redan från början göra det lätt för er.

Summan av de första sex punk-

terna ger en totalsegrare när det gäller ekonomi och utrymme, summan av de sex sista korar mästaren när det gäller komfort och prestanda, och väljer ni punkterna 3-8 får ni fram vilken bil som ger mest ifråga om utrymmen och komfort.

Totalt vinner alltså Volvo knappt före Saab, medan Ford, Opel, Peugeot och Renault hamnar ett gott stycke efter.

Ser vi mera krasst ekonomiskt på bilarna och jämför pris, utrustning, andrahandsvärde, bränsleekonomi och vad man får för pengarna i form av utrymmen är det fortfarande Volvo som får den högsta poängen.

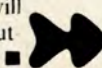
Först när vi sätter komfort och prestanda i första rummet och ser

bort från ekonomi och utrymmen får vi en annan segrare, nämligen Saab, och då hamnar Volvo på tredje plats efter Ford Consul.

Men gäller det utrymmen och komfort tar Volvo genast tillbaka sin förstaplats igen, tätt följd av Ford Consul och med Saab först på tredje plats.

Det här var tre alternativ, men det finns flera. Ni kan till exempel räkna full poäng för de viktigaste punkterna och halv poäng för de övriga, ni kan stryka en del punkter helt och ändå räkna andra delpoäng till hälften osv. Blanda och ge!

En sak tycks vara ställd utom all diskussion. Säg vad man vill om Volvo — den klarar en utmaning!



PEUGEOT 504 L

● Motor på 2 liter och 93 hk DIN (eller 97 hk). Vikteffekt 13,9 kg/hk. Tjänstevikt 1 290 kg. Maxlast 420 kg. Skivbromsar runt om, servo. Bakhjulsdraft. Delad bakaxel, skruvfjädrar. Skatt 333 kr per år. 3-årig vagnskadegaranti. Pris: 25 400 kr (GL: 27 050 kr).



RENAULT 16 TS

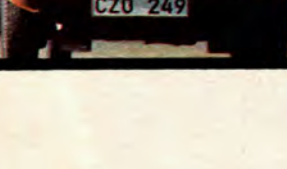
● Motor på 1,6 liter och 83 hk DIN (16 TL 65 hk). Vikteffekt 13,4 kg/hk (16,8). Tjänstevikt 1 110 kg. Maxlast 350 kg. Skivbromsar fram, servo. Framhjulsdraft. Delad bakaxel, torsionsfjädrar. Skatt 291 kr per år. 3-årig vagnskadegaranti. Pris: ca 25 000 kr (ca 23 500).



SAAB 99 2,0 L

● Motor på 2 liter och 95 hk DIN. Vikteffekt 12,8 kg/hk. Tjänstevikt: 1 220 kg. Maxlast 370 kg. Skivbromsar runt om, servo. Framhjulsdraft. Stel bakaxel, skruvfjädrar. Skatt 333 kr per år. 5-årig vagnskadegaranti. Pris: 26 100 kr (4-dörrars).

Vi jämförde tolv punkter: Volvo bäst på åtta

	EKONOMI OCH UTRYMME						KOMFORT
	UTRYMMEN OCH						
	Pris	Utrustning	Andra-handvärde	Utrymme för akande	Bagage-utrymme	Bränsle-ekonomi	
 Volvo 144 de luxe	3,5 25 800 kr kostar en 144 med A-motor i Stockholm i 1974 års version (2-dörrars 24 900 kr). Sveriges mest sålda bil och tydligen ännu inte för dyr för svenskarna.	5 Volvo 142-144 de Luxe är välutrustad i synnerhet i 74 års version, så här blir det full poäng. Värmestol och krocksäkra stötfångare är ovanliga finesser som ger plus.	5 Svenskt står sig bäst, visar objektivt MRF-material. 73:a körd 2 000 mil rasar 4 100 kr, 70:a med 6 000 mil har minskat 35 % eller 7 800 kr (gäller 144).	4 Stor men inte störst. Totalsumman av 6 innermått (ben-, armbågs- och sitt-höjdsutrymme fram och bak) enligt neutral uppmätning (Jan Ulléns Bilfakta) blir 760 cm vilket räcker till hedrande andraplats.	5 Inget snack om saken -Volvo är rymligast för bagaget. Enligt Jan Ulléns Bilfakta är den användbara volymen hela 395 liter, trots flyttningen av bränsletanken.	4 Trea efter R 16 och Opel i ekonomi på landsväg, delar förstaplatsen med Opel i stan. Drar enligt våra prov 0,87 l/mil vid 90 km/h jämn fart.	5 Volvos framstolar hör till de absolut bästa på marknaden, ansåg testlaget. Breda, välstoppade, svala att sitta på och med rejala nackstöd.
 Ford Consul 2000	3,5 25 780 kr är priset för Ford Consul 2.0 4-dörrars (2-d 25 005 kr), men då får man avstå från L-utrustning för ca 900 kr. Någon prutmän finns här liksom på de andras priser.	3 Det viktigaste finns på plats, men den bäst utrustade 2.0 L-modellen ligger för högt i pris i jämförelse med Volvo 142-144.	3,5 Ford rasar dryga tusen-lappen mer än Volvo på 2 000 mil enligt Motorbranschens lista. 70:a, körd 6 000 mil, har sjunkit 44 % (gäller 17 M, 1700 S 4-dörrars).	5 Ford tar priset när det gäller utrymmen. Slår Volvo med 6 cm, som främst ligger i bättre inre bredd, nästan oöverskådligt stor. 766 cm blev totalsumman av sex innermått.	4 För bagaget är Ford inte längre den rymligaste bilen, men tvåa blir den. Den praktiskt användbara volymen är enligt Bilfakta 355 liter.	3 Tyngden kräver sin tribut, och Ford är liksom Peugeot en aning törstigare per mil än de andra. Vid 90 km/h jämn fart mätte vi upp 0,91 l/mil.	3 Ford Consul 2.0 saknar nackskydd, vilket börjar bli ovanligt i den här dyra klassen. Komforten i övrigt är ungefär som i närmaste konkurrenten Opel Rekord.
 Opel Rekord 1900S	4 25 200 kr är officiella priset på nya Opel Rekord 1900 i 4-dörrarsversion (2-dörrars 24 300 kr). L-versionen släppt även här, blev alltför dyr.	3 Samma sak här som hos Ford, den bäst utrustade versionen skulle bli för dyr och man avstår från att tävla med Volvo-Saab i allt.	3,5 Opel rasar i värde ungefär som Ford enligt listan. Lite mindre i början, lite mer efter 6 000 mil, 46 % mot 44. Poängen måste alltså bli densamma.	3 Opel är medelrymlig och en sammanräkning av sex innermått enligt gemensam mall gav här totalsumman 754 cm. Bra bredd men sämsta totalbenutrymme i gruppen.	3 Opel Rekord hamnar i nivå med Saab 99 på den här punkten. 310 liter bagage får plats i nya Rekord enligt Bilfaktas ganska hårda mätmetoder.	5 Opels 1,9-litersmotor är både vass och ekonomisk och Rekord II står sig fint både på landsväg och i stan. 0,83 l/mil vid 90 km/h jämn fart.	3,5 Opels sittkomfort är oförändrad sedan många år, dvs stolarna har hård sitttyta på metallfjädrar. En aning studsigt ibland, men prova själv. Nackstöd plus.
 Peugeot 504 L	4,5 25 400 kr är priset på nya, förenklade Peugeot 504 L, som är Peugeots nya vapen mot Volvo. GL, som den vanliga kallas, kostar nu hela 27 050 kr - på väg bort?	3 Nya 504 L i "rätt" prisklass är något för enkel för att kunna konkurrera, och den dyrare 504 GL är inte helt jämbördig med Volvo GL.	4,5 Peugeot håller sitt värde bra enligt bilhandels listor. 2 000 mils 73:a värde mer än Volvo och Saab. 70:a, körd 6 000 mil bara 37 % under nypriset.	3 Peugeot är i klass med Opel på den här punkten. 752 cm får man om man räknar samman våra aktuella sex ben-, armbågs- och sitt-höjdsutrymmen fram plus bak.	3,5 Peugeotts bakdel ser kanske inte rymlig ut, men skenet bedrar en smula. 325 liter "hårt" bagage får plats, vilket ger högre poäng än för Opel och Saab.	3 Peugeot har ungefär samma bränsleekonomi som Ford Consul, så det blir till att dela lägsta poängen på just den här punkten. Vid 90 km/h jämn fart mätte vi 1,12 l/mil.	3 Peugeot har breda rejala stolar med bra fjädrar, men testlaget gillade inte de uppdragna nackstöden, som tar bort en del av ryggstödet och är sladdriga. Prova själv.
 Renault 16 TS	5 25 000 kr eller kanske rent av något under räcker för 1974 års Renault TS (priset ännu ej fastställt när detta skrives). Billigast, även om man inte väljer motorsvare R 16 TL för under 24 000 kr.	4 I TS-versionen är R 16 verkligen välutrustad, så gäller det bara prylar för pengarna ligger den väl till. Varvräknare, fjärrljus, kartläsarlampa osv ingår i priset.	3 Renault 16 TS har ungefär Fords och Opels värdeminskning (5 000 kr på 2 000 mil, 43,4 % efter tre år och 6 000 mil), men modellen börjar bli gammal nu...	2 Renault 16 är inte oväntat minst och trångst i gruppen. Bra benutrymme fram hjälper upp siffran, men ändå blir summan av sex kontrollmätt bara 743 cm.	2,5 Renault 16 är som väntat minst rymlig även för bagaget. 300 liter går in, men sedan återstår kombimöjligheten som ett extra plus hos R 16.	4 Billigast på landsväg från 70 km/h och uppåt, likvärdig med Ford, Peugeot och Saab i stan. Vid 90 km/h drog R 16 TS bara 0,82 l/mil.	4,5 Renaults framstolar är annorlunda. Man sitter högt, mjukt och komfortabelt, tyckte testlaget, men prova själv. TS-modellen har bättre stolar än 16 TL.
 Saab 99 2,0 L	3 26 100 kr får man ge för en 4-dörrars Saab 99 2,0 L, alltså aningen mer än för Volvo. 2-dörrars kostar 25 100 kr, allt i Stockholm och sk nettopris.	5 Saab har länge satsat på ovanligt komplett utrustning, som Volvo nu antligen kopierat. Tyvärr saknas fortfarande trippmätare men annars finns det mesta vi behöver.	5 Saab faller i värde ungefär i samma takt som Volvo visar MRF-listan. 4 150 kr på års-gammal 2 000-milare, 7 000 kr eller 36 % på tre år och 6 000 mil.	2,5 Saab är en kompakt bil med fiftigt utnyttjade utrymmen. Vid en neutral måttjämförelse blir den näst sämst. Blå arm-bågsutrymme fram drar ned betyget. 746 cm blev det.	3 Medelbra betyg för ett hyggligt utrymme, som kanske räcker för många. 315 liter rör det sig om enligt Bilfaktas prov med standardiserade måttvaskor.	3,5 Saab delar Volvos placering i bränsleförbrukningstävlingen på landsväg men är törstigare i stadstrafik, verkar det. 0,88 vid 90 km/h jämn fart.	4,5 Saab har fått nya stolar med fasta nackstöd. Bättre komfort än tidigare men ändå inte helt i Volvoklass, tyckte laget. Hopplösa säkerhetsbälteslås.
	Bäst: Renault	Bäst: Volvo Saab	Bäst: Volvo Saab	Bäst: Ford	Bäst: Volvo	Bäst: Opel	Bäst: Volvo

KOMFORT OCH PRESTANDA

KOMFORT OCH PRESTANDA						Total- summa	Ekonomi och utrymme	Komfort och pre- standa	Utrymme och komfort	Mitt val
						av 60 möjliga	Summa av 30 möjliga	Summa av 30 möjliga	Summa av 30 möjliga	Summa
Komfort bak för två . . .	. . . och för den tredje	Förarplats	Kör- och vägegenskaper	Temperament						
5 Full pott för Volvo även på den här punkten. Gruppens bästa benutrymme, rejäl bredd, fast, bra stoppning, mittarmstöd; det måste bli en femma.	3 Volvo har utrymmet för tre, stoppningen är hygglig på mittplatsen, men framstolarnas ryggstöd förstör. Vass, hård rörarm under klädseln en onödig miss.	4 En i stort sett vet-tig arbetsplats för föraren, tyckte de flesta i testlaget, men minus blev det för tröttande rattställning och litet trögjobbad växelspak.	2,5 Volvo kommer inte riktigt till sin rätt vid hårdtest på den här punkten, tyckte testlaget. Seg, "död" styrning och ibland en irriterande känsla av tyngd skymmer bl a behaglig "finvägs-komfort".	3 Volvo med A-motorn på 82 hk är inte snabb, men det finns ju andra motoralternativ. 0-90 km/h på 12,3 sek. Förmålig segdragning.		49	26,5	22,5	26	
5 Ford får högsta poäng här trots frånvaron av mittarmstöd. Enormt bred i baksätet och med bra svängrum åt alla håll samt hyggligt komfortabel.	5 Ford Consul vinner framför allt på den generösa bredden i baksätet. Inget mittarmstöd irriterar, stoppningen är ungefär lika bra som på ytterplatserna.	3,5 Ford Consul blir faktiskt en aning obekväm för föraren på grund av sin enorma inre bredd. Växelspaken t ex kommer i vissa lägen obekvämt långt bort. Instrumenten fick tummen ned.	3,5 Delad bak-axel, ja, visst, men bilen är en smula för "Vol-votung" för att finesserna ska komma helt till sin rätt. Dock en komfortabel bil för nor-mala, raka vägar av hygglig standard.	3 Ford Consul är liksom Volvo 144 en tung bil och accelerationen blir därefter. 0-90 klaras enligt våra prov på 12,6 sek. Bra segdragning.		45	22	23	25	
2,5 Opel har ett ganska enkelt baksäte, som t ex ger efter i yterkant när man sätter sig in. Inget mittarmstöd, sämsta benutrym-met.	2 I Opels baksäte känner man kar-dantunneln genom stoppningen, så här sitter en tredje person inte sär-skilt bekvämt, även om bredden är hygglig.	4 Opel Rekord fick bra betyg för sin manöverplats. Inga märkvärdigheter, men allt finns inom räckhåll, rattställ-ningen är bra och instrumenten lätt-lästa.	4 Konven-tionell med bl a stel axel men ändå en bil som ger körglädje, tyckte testlaget. Känns lättare och mindre än den är och trivs även på kurviga vägar.	5 Opel Rekord 1900 är grup-pens fart-äk. Snabbast i accelerationen, ge-nom växlarna, men något efter Saab och Volvo i acce-leration på 4:an. 0-90 på 10,1 sek.		42,5	21,5	21	19	
4 Peugeot får plus för brett mittarmstöd och bra stoppning i kombination med rejäla mått, men sätet är lite lågt, så högsta poäng blir det inte.	3 I Peugeot sitter man rätt hårt mitt i baksätet, och det uppfällda mittarmstödet gör även ryggstödet hårt. Mer än medelbra kan betyget inte bli.	3 Peugeot 504 kan-ske pas-sar er, men det här test-laget gav förar-platsen bara me-delhögt betyg. Allt-för många blanka detaljer irriterar t ex föraren med re-flexer.	3,5 Komfort bil på bra vägar men lite tung och med för bökgig styrning för sling-riga stråk, precis som Ford med sam-ma grundkonstruk-tion, blev test-lagets betyg för Peugeot.	4 Peugeot 504 häng-er Saab i härlarna när det gäller acce-leration och klarar t ex 0-90 km/h på 11,4 sek. Ut-märkt segdragning.		42	21,5	20,5	19,5	
3,5 I Renault sitter man högt bak och inte så komforta-belt som fram, men i alla fall . . . Mitt-armstöd är stan-dard (även fram), men bredden kunde vara bättre.	2 Renault erbjuder en ganska primitiv sittplats mitt bak, ovanpå en "valk" i sätet, utan att man för den skull sitter direkt hårt. Sämsta baksätesbredden.	2,5 Renault 16 TS har vis-serligen bättre in-strument än TL, men förarplatsen verkar ändå gam-malmodig mot de andras. Rattväxeln finns kvar t ex, och likaså hand-broms av kryck-typ.	4 Mjuk så man måste vänja sig, men sedan blir den trivsamt. Endast TS har dock tillräckligt drag. Framhjul-sdriften ger extra fördel i vinterväglag, vilket påverkar poängen.	3,5 Renault 16 TS är inget krutäk men "axar" i alla fall ifrån Volvo och Ford som ju är be-tydligt tyngre. 0-90 km/h klaras på 11,9 sek.		40,5	20,5	20	18,5	
3,5 Saab 99 är rymlig och trång på samma gång. Rätt smalt baksäte men bra armbågsutrymme, bra benutrymme, men de nya framstolarna går in över knäna. Ger "väs-känsla".	4 Saab 99 är faktiskt rätt kom-fortabel för "tredje man-nen", men visst kunde bredden i baksätet vara mera generös. Nu är det endast armbågsutrym-met som imponerar.	5 Saab 99:an blev populä-rast vid det här provet. En del detaljer kan ge ett "hemgjort" intryck, men det fungerar charmant. Även växlingen föll nu testarna i smaken.	5 Här har vi segra-ren. Full poäng till Saab för fram-hjulsdriften, och den fina kombina-tionen av fjädringskomfort, väggrepp, exakt styrning och "svar" från motorn.	4 Saab 99 med svensk-byggda motorn är hyggligt snabb, faktiskt tvåa i den här gruppen med 0-90 på 11,1 sek. Utomordentlig segdragning.		48	22	26	21	
Bäst: Volvo Ford	Bäst: Ford	Bäst: Saab	Bäst: Saab	Bäst: Opel		Bäst: Volvo	Bäst: Volvo	Bäst: Saab	Bäst: Volvo	