

Teknikens värld

NR 22 23/10 1974 4:25 INKL MOMS

I DANMARK 7:25 I FINLAND FMK 4:80 I NORGE 7:50 INKL MOMS

JÄMFÖRELSETEST: Volvo 244 Grand Luxe mot fem utmanare



Alfa
Romeo
Alfetta



Audi
100 GL



BMW
520



Lancia
Beta



Rover
2200 TC



Nya Audi 50-bästa småbilen?

okt-486-22

Affisch: Anders
Michanek



● De sex testbilarna i Velodromkurvan på Gelleråsbanan.
Längst fram den röda Alfa Romeo Alfetta och BMW 520 före
nya Volvo 244 Grand Luxe, Lancia Beta och Rover 2200 TC.
Längst bak Audi 100 GL.

Sex familjebilar med extra lyx och kraft: **Udda utmanare tog segern**

Sex prestigebilar med tonvikt på sportighet och komfort — men samtidigt ekonomi och smidighet. En spännande uppgörelse med oväntat resultat.

Av DAG E HOGSTEN. Teknikens världs testlag — PeO ERIKSSON (foto)

TEKNIKENS VÄRLD

TEST



■■■ Det finns en typ av prestigebilar som egentligen är ganska vettiga: Volvo 244 Grand Luxe och dess närmaste konkurrenter i prisklassen runt 35 000 kronor.

Mellanklassbilar med extra lyxutrustning och finish, extra komfort och extra hästkrafter. Men inga större åbakiga slag-skepp som slukar en massa bensin.

Kunden betalar i stället för bra köregenskaper och långfärds-komfort — sådant som den lite kräsne bilisten, han som kör ofta och långt, har både nytta och glädje av.

Vi ställde den nya Volvon — alltså 1975:an med nya långa nosen, nya framvagnen, nya mo-

torn m m — mot fem värdiga konkurrenter:

- Den solida, genomtänkta men dyra BMW 520
- Den sportiga men trånga Alfa Romeo Alfetta
- Den mysigt brittiska men rätt gammalmodiga Rover 2200 TC.
- Den rejäla men lite tråkiga Audi 100 GL
- Den udda nykomlingen Lancia Beta.

Priserna varierar från jämnt 33 000 kronor för Rover och till nästan 39 000 för BMW.

Lancia och Alfetta kostar båda 33 900 kronor, några hundralappar dyrare än Audi i fyradörrarsutförande, medan den nya Volvon rasat upp i hela 37 500

kronor.

Fast då har Volvon både sol-lucka och servostyrning som standard. Testvagnen hade dessutom elektrisk överväxel för ytterligare 1 800 kronor — lika mycket som automatlådan kostar.

När det gäller den här typen av bilar väntar man sig lätt utpräglat sportiga egenskaper. Det stämmer inte riktigt.

Egentligen är det bara Alfettan som trivs riktigt bra med hård körning. BMW 520 och Lancia Beta har delvis sportiga egenskaper medan Audi är en typisk landsvägs-vagn, Volvon har karaktär av lyxbil och Rovern — ja, Rovern är lite av varje men kanske mest av allt excentrisk.

Vi lät testbilarna genomgå den vanliga duvningen: en rad testmo-ment för att fastställa accelera-tion, bromsegenskaper, bränsle-förbrukning, bullernivå etc, många hårda bil på skogsvägar av rallykaraktär och på vanliga lands- och motorvägar, körning i stadstrafik och som avslutning en duvning på racerbana (Gelleråsen i Karlskoga, fast vi körde inte som kungen).

Sällan har testlaget haft sådana besvär med att plocka fram en segrare.

Hur skulle vi väga Alfettans härliga vägegenskaper mot Vol-vons lättgående servostyrning som är en stor tillgång i stadstra-fik?

Favoriten BMW 520- nästan idealisk men för dyr

Var Audins fina landsvägs-egenskaper en större fördel än BMW:s superfina växellåda?

Hur skulle man jämföra Rovers gediget brittiska lyx med Lancians italienska temperament?

Det tog sin tid — men vi kom så småningom till ett resultat som var ganska överraskande.

Låt oss ta de sex bilarna i bokstavsordning.

Alfetta: körglädje

Alfa Romeo Alfetta — typisk italienare, en rivig teknikerdröm med dubbla överliggande kamaxlar, de Dion-bakaxel och femväxlad låda, duktiga skivbromsar runt om och mycket körglädje.

Alfettan var den som alla tyckte var roligast att köra. Trots påtagligt mindre cylindervolym än Rover, Volvo och BMW accelerationssnabbare än dessa.

Och när det gäller vägegenskaper klart överlägsen de andra fem, oavsett om vi körde på grusvägar eller pinade den genom Karlskoga-banans tvära kurvor.

Alfettans de Dion-bakaxel är otroligt effektiv och enligt testlagets uppfattning betydligt bättre än t ex BMW:s mycket lovprisade dubbelledade axel.

Till det trevligaste med Alfettan hör att den kan köras mjukt eller hårt — allt efter behag.

Motorn, som kan vara lite tjuvig i starten och gärna bluddrar på tomgång, drar fint även på varv under 2 000, samtidigt som den har ett härligt bett när man varvar ur.

Och på småvägarna kan man köra Alfettan antingen som på räls eller med kontrollerade bakvagnssladdar — den finner sig snart sagt i vilken behandling som helst.

Bromsarna är utmärkta och styrningen också mycket bra, även om gamla vana Alfaägare kanske skulle vilja ha den något mera direkt. Fjädringen är också mjukare än i de äldre Alforna —



● Alfettan har ganska bra instrumentering även om hastighetsmätaren och varvräknaren hade varit lättare att läsa av om de hade flyttats in närmare rattaxeln.



● Audi 100 GL har en instrumentering som inte ser märkvärdig ut men som fungerar



● Testlaget i arbete i Gelleråsens bandepå. Lagg märke till Rovers följar: de är inte originalutrustning utan hör egentligen hemma på den dyrare V8-modellen 3500.



● Körning på bana kan vara extremt bilplågeri men främst ett prima sätt att "klä av" bi-

men vägegenskaperna bättre.

Sportig, kvick, säker på vägen, bränslesnål vid landsvägskörning inte minst tack vare den femte växeln.

Men också behäftad med en del allvarliga brister som drar ned helhetsintrycket.

Alfettan är en förhållandevis trång bil och har den där typiskt italienska körställningen som är olidlig för längre personer.

Föraren måste sitta med krökta ben för att nå ratten och han har inget stöd för gaspedalbenet. Alla i testlaget blev trötta vid längre körningar.

Att stolarna är bra skälade med skön klädsel, att ratten är ställbar och instrumenteringen på det hela taget mycket bra — det hjälper inte när hela förarplatsen helt enkelt är anatomiskt felkonstruerad.

Baksätetskomforten visade sig också vara en av de sämsta i gruppen.

För gamla Alfaentusiaster är växellådan en enorm besvikelse. Lägena är visserligen rätt korta, men lådan känns långtifrån exakt.

Just på testbilen körade också lådan då och då så att det inte gick att växla till tvåan utan skrap. Det kan ha varit ett isolerat fall, men faktum är att Alfa haft problem med de långa länk-

överföringarna mellan växelspaken och själva lådan (växellådan ligger ju bak i bilen sammanbyggd med bakaxeln — bra när det gäller viktfordelningen, mindre lyckat alltså när det kommer till växellådans funktion).

Det räcker inte med sportighet för att vinna ett sådant här test. Det måste till komfort också. Där stupade Alfa Romeo Alfetta.

Audi: praktig

Audi 100 GL — ganska tilltalande pris, fin komfort men en riktig

Vad gällde testet?

■ Faktorer som servicekostnader, slitstyrka, reparationer, andrahandsvärde är svårångade i ett test som detta.

Trots sin blygsamma placering i testet torde Volvo ligga utmärkt bra till när det gäller driftekonomi vid sidan av utgifterna för bensin och den rena inköpskostnaden.

Små märken som t ex Alfa Romeo och Lancia är alltid mer osäkra kort.

Detta test har gått ut på att få fram bilarnas kör- och färd-egenskaper, prestanda och bränsleekonomi. ■

tråkmåns, tyckte de flesta testförarna. Åtminstone i början. Audin vann i längden.

I mångt och mycket är den Alfettans raka motsats med sin tunga — men säkra — understyrning och sitt lite tyskt trubbiga uppförande.

Men oj vad fint och tyst den går på landsvägen! Och vad säkert man kan köra den på grusväg! Inte som en rallybil med sladdar och andra tricks — Audin ligger helt enkelt platt och tungt på vägen och styr dit man svänger.

Ratten går trots tyngden så lätt att vägkontakten inte alltid är perfekt, motorrummet är ovanligt risigt och växellådan tråkig att arbeta med — annars är Audi en både gedigen, snabb och körsäker vagn trots att den börjar bli till åren.

Instrumenteringen t ex är enkel och anspråkslös — men i själva verket fungerar den minst lika bra som i någon av de andra bilarna.

Audi är också en bil där man får plats tre personer i baksätet. Klädseln är av textil och mycket skön att sitta på, körställningen kan justeras så att den passar de flesta.

En sund bil på något sätt.

Motorn tvekar ibland vid snabba gaspådrag och varvar inte



utmärkt. Gröna siffror mot mörk botten syns utmärkt, inte minst vid mörkerkörning.



● BMW 520 saknar varvräknare, men det är också i stort sett det enda som kan anmärkas mot förarmiljön. Under mörkerkörning vilar instrumenten i ett behagligt rött sken.



lars köregenskaper utan att riskera trafiksäkerheten. Alfettan var bäst på banan.



● En paus under en av grusvägsetapperna. Visserligen är det många bilister som nästan bara kör på asfalt, men grusunderlaget säger också något om köregenskaperna i halka.

ur särskilt snabbt eftersom bilen är så högt växlad — redan tvåans växel räcker till mer än 100 km/h.

Audin är något långsammare i accelerationen än framför allt Alfetta och Lancia. Men fartresurserna räcker till mer än väl och utväxlingen gör att den på landsvägen går både tyst och ekonomiskt i höga farter. Man känner aldrig behov av en överväxel (det gör man däremot i tex BMW).

På det hela taget en bra bil. Men inte riktigt lika påkostad som flera av konkurrenterna, inte ett dugg sportig och lite besvärlig i stadstrafik.

Två gånger under testet fick Audin fel på växellådan. Det var

en växelförare som inte höll — enligt Philipsons (generalagenten) ett fel som inte är speciellt vanligt.

BMW: genomtänkt

BMW 520 var förhandsfavorit hos de flesta av oss trots det höga priset (i detta ingår dock treårig vagnskadegaranti; av de övriga bilarna har bara Volvo sådan garanti — fem år).

BMW 520 är utan tvivel en imponerande bil. Ytterligt välgjord även i smådetaljerna, bra utrustad, genomtänkt på ett mycket grundligt sätt.

Bortsett från att varvräknare saknas har BMW den klart bästa förarplatsen av de här sex vagnarna. Ratten är ställbar i längdled

— ett mycket bättre system än att göra den justerbar i höjdlägen som italienarna.

Reglagen är mycket bra placerade med bl a snabbkoppling för vindrutetorkarna — det är bara att trycka till snabbt på en spak.

Instrumenten är tydliga och vid mörkerkörning belysta med ett behagligt rött sken, en lösning hämtad från flyget.

BMW 520 har en utsökt fin styrning utom i stadstrafik, där den går trögt.

Vägegenskaperna är över huvud taget bra intill en viss gräns — den gräns då bakvagnen tar befälet och slänger ut i en bred sladd.

En intresserad förare — det är mest sådana som köper BMW — har normalt inga särskilda svårigheter med att häva kasten och den som så vill kan lätt köra med kontrollerad bakhjulssladd på grusväg.

Men vi vet att BMW kan vara en smula lynnig i halka och när 520:n verkligen pressades hårt på Gelleråsbanan höll den inte måttet till hundra procent.

Bakaxeln klarade inte riktigt påfrestningarna, innerhjulet ville tugga. Nu är det ju ytterligt sällan normalbilisten kör på detta sätt, men jämförelsen med Alfetta utföll klart negativt för BMW:s del

både på grus och asfalt.

Med tanke på det höga priset är vagnen delvis påvert utrustad: det är inte bara varvräknare som saknas utan även skivbromsar bak — samt en överväxel.

I motorvägsfart överraskar BMW nämligen med ett rätt påträngande brum från motorn som inte riktigt passar ihop med den gedigna lyxbilskaraktären i övrigt.

Men bränsleförbrukningen håller sig måttlig.

Motorn är en utmärkt trevlig bekantskap, men det gäller faktiskt de flesta bilarna i testet så där har BMW inget särskilt övertag.

Däremot är växellådan utan vidare överlägsen — perfekt synkroniserad med väl placerad spak, tydliga lägen och korta slag.

BMW 520 är en sådan där bil som man ibland sitter och växlar alldes i onödan bara därför att lådan fungerar så fint — och kopplingen matchar den utomordentligt.

Klädseln är mycket elegant (men dammabsorberande) och man sitter nog bättre i framsätet än i någon av de andra bilarna. Förarstolen går att justera även i höjdlägen.

Däremot är baksätet inte lika rymligt som i tex Lancia och Audi.

Motorrummet är fint disponerat och i bagagerumsluckan hittar man en sådan detalj som gör en glad: en uppsättning fina verktyg i ett litet schatull.

På sitt sätt är BMW:n den bästa kompromissen av sportighet och långfärdskomfort. Men priset är högt och på några viktiga punkter blir man besviken.

Lancia: outsider

Lancia Beta — en nykomling på svensk marknad med överraskande många positiva drag.

En outsider som snart visade sig konkurrera om de främsta platserna.

Det händer ibland att även Teknikens världs testlag måste modifiera sin uppfattning om en bil efter förnyad bekantskap.

Särskilt när vi gör jämförande tester med inlagda prov på slutan bana kan vi ibland komma fram till nya slutsatser.

Som det här med Lancians köregenskaper.

Jag har själv tidigare betecknat den som klart understyrd. Det är den också inom vida gränser.

Men vid extrem körning på Gelleråsbanan visade den en ten-

Vad är standard?

	Alfetta	Audi	BMW	Lancia	Rover	Volvo
Fem växlar	x			x		
Servostyrning						x
Softak						x
Servobromsar	x	x		x	x	x
Skivbromsar bak	x			x	x	x
Varvräknare	x	x		x	x	x
Elvärmd förarstol						x
Varselljus						x
Ställbar ratt	x		x	x	x	
Negativ styrradie		x				
Genomventilation	x	x	x	x	x	x
Separata friskluftintag	x	x	x	x	x	x
Trippmätare	x	x	x	x	x	x
Nackskydd fram	x	x	x	x	x	x
Mittarmstöd bak	x	x	x	x	x	x
Elbakruta	x	x	x	x	x	x

Rymlig, snabb, stabil och snål vinnarvagn

dens att plötsligt byta karaktär — på nolltid blir den överstyrd och svänger ut med baken på ett sätt som är svårt att parera om man inte är snabb med ratten. Vi konstaterade också samma beteende på grusväg.

När vi skulle bromsa inför de tvärase böjarna på Gelleråsen gällde det att se till att Lancia låg på spikrak kurs innan vi klämdes till på pedalen — annars vinglade den med bakvagnen.

Nu visade det sig att man också kunde utnyttja den här överstyrningen till att köra snabbt och det var faktiskt bara Alfettan som kunde tas fortare runt banan.

Men även om en skicklig förare kan utnyttja Lancia, även om olägenheterna kommer först vid mycket hård kurvprovokation, måste man anse vägegenskaperna åtminstone diskutabla.

Även Lancia hade problem med växelloverföringen — det var en liten bult som lossnade. Felet var lätt avhjälpt — men ändå ett fel.

Instrumenteringen tillhörde inte de allra bästa — det sitter några knappar utan symboler gömda under panelen — och alla satt inte helt perfekt i Lancia Beta.

Ratten är ställbar men sitter även i sitt översta läge för lågt för de flesta.

Bortsett från dessa invändning-



● Instrumenteringen i Lancia Beta är inte perfekt, men någorlunda redig. Ratten är klädd och ställbar, men i praktiken har man föga nytta av justeringsmöjligheten.



● I Rover sitter man bakom en jättestor träkringla och styr. Instrumenteringen och



● Lancia Beta på banan. Den går att köra snabbt i kurvorna, men plötsliga överstyrningstendenser kan vara farliga för den som inte är en rutinerad förare.



● Testkaravanen ute på landsvägen med Rover 2200 TC i täten. Alla bilarna hade sina

ar var Lancia Beta en bil som imponerade mycket.

Som landsvägsbilen överträffar den hela gänget av konkurrenter. Den går tyst, stadigt, mjukt, ekonomiskt.

Den är ganska lågt växlad, vilket ger bilen ett härligt temperament i accelerationen som passar utmärkt för svenska vägar.

Trots att Beta hade den minsta och svagaste motorn (110 hk) visade den upp de bästa accelerationstiderna — även från låg fart på hög växel. Det finns alltså inte bara temperament utan även smidighet och segdragning i Fiatmotorn med dess två överliggande kamaxlar.

Dessutom är Betan den som är både rymligast, tystast och minst stötig för baksätespassagerarna. Detta trots att den är kortast av alla bilarna så när som på Alfet-

tan. Denna är två cm kortare men har inte alls samma komfort.

Volvon är fyra cm längre än Beta.

Förklaringen till de goda utrymmena ligger naturligtvis i den moderna konstruktionen med tvärrad motor, framhjulsdraft och hjulen placerade långt ut i hörnen.

Konstruktörerna har inte bara åstadkommit bra innerutrymmen utan också bättre plats för bagage än i någon av konkurrentbilarna.

Bromsarna anmärkte vi på sist Beta testades. På det här exemplaret var de betydligt bättre, även om de inte stod riktigt i klass med Alfettans.

För att vara framhjulsdreven har Beta en mycket lättskött växellåda (femväxlad) och styrningen är lätt och exakt. Bakåtsikten är begränsad på grund av fast-

backkarossen.

När det gäller utrustning tillhör Beta de allra bästa — här finns till exempel en ficklampa som laddas från ett strömuttag när den inte används samt uttag för stereo.

Priset är dessutom ganska tilltalande. Ett bra köp för den som trivs med körställningen och kan lära sig vägegenskaperna.

Rover: personlig

Rover 2200 TC, en gammal bil. En gammal fin bil, visst, men gammal.

Tung och tungkörd, inte vidare kvick i accelerationen, trång i baksätet och med ett minimalt bagageutrymme där reservhjulet placerats så att det stjälar nästan halva utrymmet.

En hygglig långfärdsvagn, men inget att leka med på småvägar. Ganska brummig, personlig men

Testprotokoll

BROMS FRÅN

100 KM/H RÄTTKRAFT

	ACCELERATION					4:an					5:an el överväxel					BRÄNSLEFÖRBRUKNING LITER/MIL					HAST MÅT VISAR					Stopp-Pedal		Stilla-Kopp	
	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130	0-400 meter	70-90	90-110	110-130	130-150	70-90	90-110	110-130	130-150	Medel-förbr	4:an	5:an el överv	Medel-förbr	50	70	90	110	130	150	sträck	kraft	Rolln	stään	ling
ALFETTA	3,0	5,9	9,3	13,3	19,7	17,69	5,4	5,3	6,6	6,8	7,8	8,5	0,61	0,69	0,84	1,03	0,59	0,74	0,93	1,60	54	77	97	119	50	33	2	10	12
AUDI 100 GL	3,6	6,4	9,7	14,9	22,2	18,57	6,6	8,0	11,0	-	-	-	0,55	0,59	0,70	0,87	-	-	-	1,55	55	77	98	119	52	30	2	10	5
BMW 520	3,6	6,3	9,5	14,1	20,0	18,11	5,6	6,0	7,6	-	-	-	0,65	0,71	0,82	1,03	-	-	-	1,25	55	77	98	119	53	13	2	14	7
LANCIA/BETA	3,5	6,2	9,4	12,9	19,6	17,77	4,5	5,0	6,0	6,0	6,4	8,0	0,72	0,77	0,90	1,06	0,67	0,79	0,96	1,39	52	73	93	114	55	20	2	12	6
ROVER 2200 TC	3,9	7,3	11,2	16,0	23,2	18,94	6,7	7,0	8,7	-	-	-	0,65	0,73	0,90	1,10	-	-	-	1,62	50	70	90	110	57	15	2	14	7
VOLVO 244 GL	3,5	6,7	9,8	14,7	21,2	18,23	5,6	6,7	8,6	8,2	11,2	17,0	0,76	0,86	1,05	1,25	0,80	0,93	1,11	1,54	56	77	99	121	55	35	2	2	4



reglagen är lite småvirriga, hastighetsmätaren hakade sig ibland.



● Volvos förarmiljö håller hög klass. Möjligen kan man anmärka på att varvräknaren är för liten. Ratten är klädd och utomordentligt behaglig att hålla i.



brister som långfärdsbilar, men Audi, BMW och Lancia kom ganska nära idealet.



● BMW 520 nya Volvo Grand Luxe, de dyraste bilarna i testet. Inflationen rullar på — Volvon är i dag dyrare än den sexcylindriga Volvo 164 E var för bara ett år sedan.

inte särskilt modern eller praktisk utformning av instrument och reglage, något så när ekonomisk men utan sting i accelerationen.

Man sitter bra på förarplatsen och den som är road av den engelska bilbyggarskolan kan glädja sig åt träpaneler och en rad lustiga småfinesser.

Men även om Rovern är personlig och gammaldags charmig kan den inte konkurrera med de andra när det gäller så väsentliga saker som prestanda, smidighet, komfort och köregenskaper.

En speciell bil för speciella förare.

Volvo: nygammal

Volvo 244 Grand Luxe är trots många nyheter på 75:an också en gammal bil. Men den har åldrats med större behag än Rover.

Den nya framvagnen och den förbättrade bakhjulsupphängningen har gjort Volvon till en mycket körsäkrare och körgladare bil än förr.

På grusväg går den mycket stadigt och fint och skulle där vara slagen endast av Alfettan om det inte vore för servostyrningen (standard på Grand Luxe).

Den är visserligen mycket direkt men går så lätt att man inte alls får samma väggänsla som

med en konventionell styrning. Föraren tar lätt i för mycket så att han får för stort rattutslag och måste korrigera kursen flera gånger i samma kurva.

I stadstrafik är servon en tillgång, på småvägar och i hög fart oftast en nackdel — det är i varje fall vår uppfattning.

Nu ska vi komma ihåg att Volvo Grand Luxe inte är någon sportbil. Det visade sig även på Gelleråsen, där den gick tryggt och lugnt runt kurvorna men inte kunde pressas på samma sätt som Alfetta, Lancia, BMW eller Audi.

När man försökte ta i lite extra visade den stela bakaxeln att den trots förbättringarna inte är perfekt.

Testbilen var som sagt extrautrustad med elektrisk överväxel — minst lika bra som "vanlig" femte växel. Just i Volvon är den på gränsen till nödvändig om bilen ska leva upp till sin karaktär i övrigt av lyxig landsvägskryssare. Inte heller 1975 års motor, som är av sk crossflowtyp (insug på motorns ena sida, atolås på den andra) och har överliggande kamaxel, är nämligen speciellt tystgående.

Den bölar rätt kraftigt när man varvar ur på växlarna.

Men det är ganska bra skjuts i

nya Volvo GL och motorn går mycket smidigt även på låga varv.

Ett mycket stort framsteg jämfört med tidigare modeller och mycket påkostad när det gäller utrustningen. Men också en mycket dyr bil.

Kunden kan beställa sin 244 GL med valfritt textil- eller läderklädsel och vi vill rekommendera det förra alternativet.

Det är ju inte bara så att läder är otrevligare att sitta på, Volvons stolar är inte heller tillräckligt kraftigt skälade. Man åker kana på det dyra skinnets i kurvorna.

Annars är de nya stolarna väldigt fina med många inställningsmöjligheter och man kan åka långt i Volvo utan att bli trött.

244:an är inte särskilt känslig för sidvindar och rullar mycket stabilt. Man får en allmän, ombodnad trygghetskänsla som få andra bilar kan erbjuda.

Baksätetskomforten är medelmåttig, växellådan exakt fast något trög, bränsleförbrukningen förhållandevis hög, bromsarna bra, instrument och reglage i det närmaste perfekta även om panelen är mörk och murrig.

Extra plus för de nya varselljusen, som bör spara åtskilliga kronor i utgifter för H4-lampor.

Slutresultatet

De sex som utförde testet hade ofta ganska skilda bedömningar. Det visar också att vår totalbedömning av bilarna kanske inte alls stämmer med din.

Så här blev resultatet:

1. Lancia Beta — efter moget övervägande och många resonerang kring köregenskaperna. Betan är den behagligaste långfärdsbilen, den är synnerligen välutrustad och kombinerar temperament, smidighet och bränsleekonomi på ett bra sätt. "Mest femsitsig" och med största bagageutrymmet trots små yttermått.

En segrare — men bara för en van förare. Överstyrningstendenserna gjorde att det var med tvekan vi satte Beta som etta. Det ganska hyfsade priset vägde tungt i vågskålen.

2. BMW 520. En dyr men gedigen bil, genomtänkt, rolig att köra och med utmärkt förarmiljö och komfort. När det gäller köregenskaper delvis samma invändningar som mot Lancia Beta — men liksom denna en körsäker bil i alla normala situationer.

Brummigheten i högre farter var en besvikelse.

3. Audi 100 GL. Man faller inte pladask för Audi, men när man kör många mil övertygar den allt mer. Regjäl, säker, tyst och komfortabel utan att vara insmickrande. Bekvämare än BMW och en minst lika bra långfärdsbilen. Fastän präktig på gränsen till tråkighet.

4. Alfa Romeo Alfetta. Motor, bromsar, väghållning — där är Alfettans starka sidor. Odiskutabelt bättre köregenskaper än konkurrenterna. Det är komforten som brister. Det är inte lätt att få körglädjen att hålla i sig när man sitter illa och trångt.

5. Volvo 244 Grand Luxe. Kanske är vi orättvisa mot Volvo, men varken komforten, köregenskaperna eller temperamentet räcker riktigt till. En mycket bättre bil än förr, men fortfarande lite stabbig. Påkostad utrustning men högt pris.

6. Rover 2200 TC. En skön vagn för nostalgiker, trivsamt för den som uppskattar dess speciella egenskaper. Men ska sanningen fram har utvecklingen sprungit ifrån Rover.

Fast som en entusiast i testlaget sade:

— Inget tvivel om att jag sätter den sist i testet men sjutton vet om det inte är Rovern jag helst skulle vilja äga i alla fall.

Sportig

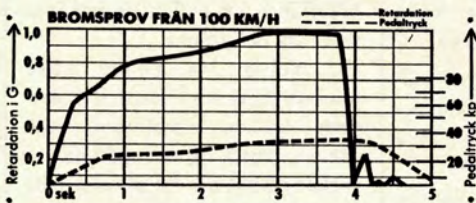


Alfa Romeo Alfetta

Pris "på gatan"	33 900 kr, ej vagnskadegaranti
Motor	4-cyl rak med två överliggande kamaxlar
Börning/slåg	80/88,5
Cyl-vol	1 779 cm ³
Max effekt	121 hk DIN vid 5 500 r/m
Max vridmoment	16,5 kpm DIN vid 4 400 r/m
Kompression	9,5:1
Vevaxellager	5
Antal förgasare	2
Kraftöverföring	5-växlad, golvspak. Bakhjulsdrift
Bromsar	Skivor runt om. Servo
Styrning	Kuggstäng
Antal rattvarv	3,6
Vändcirkel	11 meter
Fjädring	Torsionsfjädring fram, spiralfjädring bak. de Dion-bakaxel

MÅTT OCH VIKT

Längd x bredd x höjd	428 x 162 x 143 cm
Axelavstånd	251 cm
Spårvidd fram/bak	136/135 cm
Tjänstevikt	1 190 kg
Max last	310 kg
Bränsletank	49 liter
Hjul och däck	165 SR 14 radialdäck. Fälgbredd 5,5 tum



● Alfettan hade effektiva bromsar utan att kräva särskilt högt pedaltryck.



● Alfettan hör till de bullrigaste av de testade bilarna så länge man kör på fyran – på femman går den betydligt tystare.

Funktionell

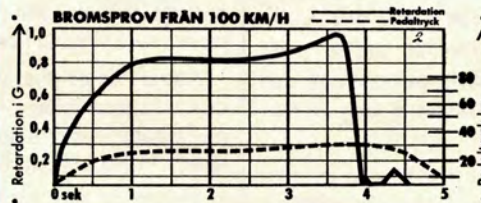


Audi 100 GL

Pris "på gatan"	32 750 kr (4-d + 700 kr), ej vagnskadegaranti
Motor	4-cyl rak med stötstänger
Börning/slåg	84/84,4 mm
Cyl-vol	1 870 cm ³
Max effekt	112 hk DIN vid 5 600 r/m
Max vridmoment	16,3 kpm DIN vid 3 500 r/m
Kompression	10,2:1
Vevaxellager	5
Antal förgasare	2
Kraftöverföring	4-växlad, golvspak. Framhjulsdrift
Bromsar	Skivor fram, trummor bak. Servo
Styrning	Kuggstäng (negativ styrradie)
Antal rattvarv	3,8
Vändcirkel	10,8 meter
Fjädring	Spiralfjädring fram (McPherson) och bak. Stel bakaxel

MÅTT OCH VIKT

Längd x bredd x höjd	460 x 173 x 142 cm
Axelavstånd	268 cm
Spårvidd fram/bak	142/142 cm
Tjänstevikt	1 160 kg (4 d 1 180 kg)
Max last	390 kg (4 d 370 kg)
Bränsletank	58 liter
Hjul och däck	165 SR 14 radialdäck. Fälgbredd 4,5 tum.



● Audins bromsar var effektiva och utan att kräva vid mer än normalt pedaltryck.



● Audin har en jämn och behaglig ljudkurva. Inte ens i motorvägsfart blir bullret särskilt störande – i 90 km/h går den tyst.

Gedigen

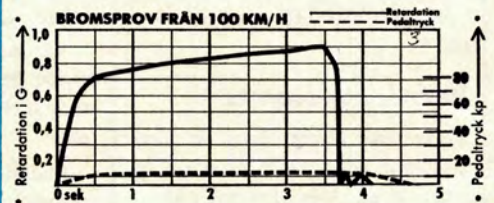


BMW 520

Pris "på gatan"	38 950 kr, 3 års vagnskadegaranti
Motor	4-cyl rak med en överliggande kamaxel
Börning/slåg	89/80 mm
Cyl-vol	1 990 cm ³
Max effekt	115 hk DIN vid 5 800 r/m
Max vridmoment	16,5 kpm DIN vid 3 700 r/m
Kompression	9:1
Vevaxellager	5
Antal förgasare	2
Kraftöverföring	4-växlad, golvspak. Bakhjulsdrift
Bromsar	Skivor fram, trummor bak. Servo.
Styrning	Skruv och rulle
Antal rattvarv	4,3
Vändcirkel	10,5 m
Fjädring	Spiralfjädrar fram (McPherson) och bak. Dubbelledad bakaxel

MÅTT OCH VIKT

Längd x bredd x höjd	462 x 169 x 142,5 cm
Axelavstånd	263,6 cm
Spårvidd fram/bak	140,6/144,2 cm
Tjänstevikt	1 350 kg
Max last	350 kg
Bränsletank	70 liter
Hjul och däck	175 SR 14 radialdäck. Fälgbredd 5,5 tum



● BMW:n var utrustad med effektiv servo. Bra bromsar med mycket lågt pedaltryck.



● BMW:n går relativt tyst så länge man håller sig under 90–100 km/h. När man når motorvägsfart blir den väl ljudlig.

Smidig



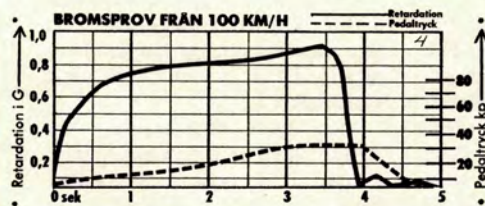
Lancia Beta

Pris "på gatan" 33 900 kr, ej vagnskadegaranti

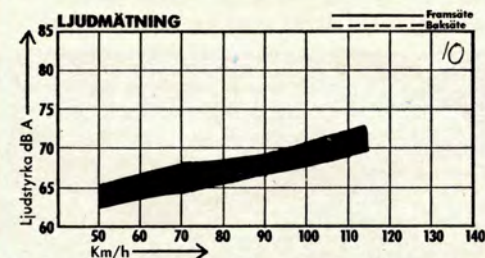
Motor	4-cyl rak (tvärrädd) med två överliggande kamaxlar
Borring/slag	84/79,2 mm
Cyl-vol	1756 cm ³
Max effekt	110 hk DIN vid 6 000 r/m
Max vridmoment	14,7 kpm DIN vid 3 000 r/m
Kompression	8,9:1
Vevaxellager	5
Antal förgasare	1
Kraftöverföring	5-växlad, golvspak. Framhjulsdraft
Bromsar	Skivor fram och bak. Servo
Styrning	Kuggstäng
Antal rattvarv	4,0
Vändcirkel	11,2 meter
Fjädring	Spiralfjädrar fram (McPherson) och bak. Delad bakaxel

MÅTT OCH VIKT

Längd x bredd x höjd	430 x 169 x 140 cm
Axelavstånd	254 cm
Spårvidd fram/bak	140,6/139,2 cm
Tjänstevikt	1 210 kg
Max last	310 kg
Bränsletank	52 liter
Hjul och däck	175 SR 14 radialdäck. Fälgbredd 5,5 tum



● Lancias bromsar fungerade bra. Pedaltrycket behövde inte vara särskilt högt.



● Lancia för en del ovasen redan i lag fart, men ljudet tilltar sedan inte särskilt mycket när man når motorvägsfart.

Gammaldags



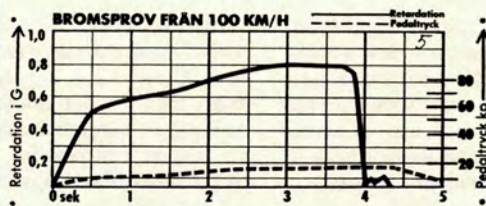
Rover 2200 TC

Pris "på gatan" 33 000 kr, ej vagnskadegaranti

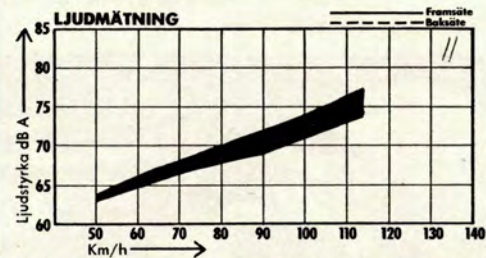
Motor	4-cyl rak med en överliggande kamaxel
Borring/slag	90,5/85,7 mm
Cyl-vol	2 206 cm ³
Max effekt	115 hk DIN vid 5 250 r/m
Max vridmoment	18,4 kpm DIN vid 3 000 r/m
Kompression	9:1
Vevaxellager	5
Antal förgasare	2
Kraftöverföring	4-växlad, golvspak. Bakhjulsdraft
Bromsar	Skivor fram och bak. Servo
Styrning	Snäcka
Antal rattvarv	3,8
Vändcirkel	10,6 meter
Fjädring	Spiralfjädrar fram och bak de Dion-bakaxel

MÅTT OCH VIKT

Längd x bredd x höjd	455 x 168 x 140 cm
Axelavstånd	263 cm
Spårvidd fram och bak	135/133 cm
Tjänstevikt	1 440 kg
Max last	320 kg
Bränsletank	68 liter
Hjul och däck	165 HR 14 radialdäck. Fälgbredd 5 tum



● Rovers bromsar var lite problematiska. Framhjulen läste när de var kalla.



● Rover visar den samsta ljudkurvan. Den bullrar ganska mycket redan i låg fart och på motorväg är den alltför ljudlig.

Lyxustrustad



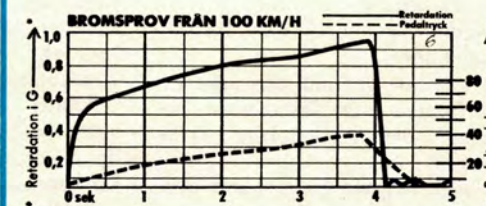
Volvo 244 GL

Pris "på gatan" 37 500 kr (överväxel + 1 800 kr). 5 års vagnskadegaranti

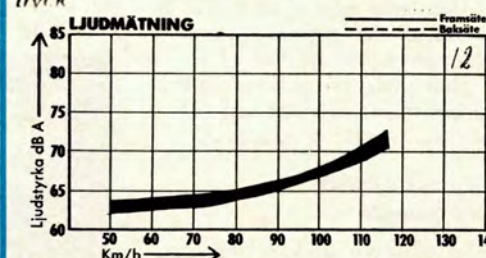
Motor	4-cyl rak med en överliggande kamaxel
Borring/slag	92/80 mm
Cyl-vol	2 127 cm ³
Max effekt	123 hk DIN vid 5 500 r/m
Max vridmoment	17,3 kpm DIN vid 3 500 r/m
Kompression	9,3:1
Vevaxellager	5
Antal förgasare	Bränsleinsprutning typ CI
Kraftöverföring	4-växlad, golvspak. Bakhjulsdraft
Bromsar	Skivbromsar fram och bak. Servo
Styrning	Kuggstäng. Servo
Antal rattvarv	3,5
Vändcirkel	9,8 meter
Fjädring	Spiralfjädrar fram (McPherson) och bak. Stel bakaxel

MÅTT OCH VIKT

Längd x bredd x höjd	490 x 171 x 144 cm
Axelavstånd	264 cm
Spårvidd fram/bak	142/135 cm
Tjänstevikt	1 430 kg
Max last	350 kg
Bränsletank	60 liter
Hjul och däck	185 SR 14 radialdäck. Fälgbredd 5,5 tum



● Volvos bromsar krävde högsta pedaltrycket. Framhjulen läste vid för kraftigt tryck



● Volvos ljudkurva är mycket bra. Först i motorvägsfart passerar bullret den gräns som är normal för de flesta bilar i 90 km/h.