

Teknikens värld

NR 15 16/7 1975 4:75 INKL MOMS
I DANMARK 8:10 I FINLAND FMK 5:40 I NORGE 8:40 INKL MOMS

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Fem lyxiga sexor

Ford Granada
3000 Ghia



BMW 525

Opel Commodore
2800 GS/E

Volvo 264 GL

Plymouth Valiant
Brougham



Så blir du dragsterförare

Sveriges
snabbaste
mc

TEKNIKENS VÄRLD
TEST



● Testlaget i arbete på Kinnekulle Ring. Varje bil går igenom punkt för punkt. Bagageutrymmet, är det stort, lättlastat, välplanerat? Åtkomligheten i motorutrymmena? Varför har inte Opel och Valiant några vettiga kurvhandtag i framsätet? Varför har inte Volvo och Valiant något litet fack för småsaker? Hur kan Valiant säljas med så dåliga däck? Testprotokollen fylls med anmärkningar även när vi rör oss i den här prisklassen.

Fem snabba sexor

Vilken Volvoägare drömmer inte ibland om en 264? Och vilken Rekordförare tittar inte ibland långtansfullt på den snabba, påkostade systemmodellen Commodore? Det finns ett spännande urval sexcylindriga bilar att välja på och vi har hårdtestat dem.

Av BJÖRN SUNDFELDT, Teknikens världs testlag
— ROONY JOHANSSON (foto)

■■■ BMW 525, Ford Granada Ghia 3000, Opel Commodore 2800 GS/E och Volvo 264 GL.

Fyra f d mellanklassare som försetts med sexcylindriga motorer och rikligare utrustning. Och som därmed tagit steget upp i vad som väl får kallas lilla lyxklassen i prisläget 45—50 000 kronor.

Är de värda 8—14 000 kr mer än sina enklare och svagare fyrcylindriga släktingar?

Plymouth Valiant Brougham ligger i samma pris- och storlekssklass som de fyra européerna, men är lite svagare och mer vardagsbetonad.

En sak ska du vara på det klara med från början. Det är inte bara det högre inköpspriset du ska kalkylera med.

Sexorna drar mer bensin, skatt och försäkring blir dyrare och du kan räkna med att andrahandsvärdet blir sämre än för de billigare mellanklassfyroarna.

Å andra sidan har sexorna också sina givna fördelar. Tack vare motorernas fina vridmoment är de bekvämare att köra, speciellt om de som i testexemplaren är kopplade till automatlådor (standard i Granada och Valiant, mot pristillägg i de andra tre).

De är också behagligare att åka i. Bl a är ljudnivån välgörande låg i de här vagnarna och sittkomforten i allmänhet hög.

Det rör sig alltså om relativt exklusiva långfärdsvagnar med goda utrymmen.

Men smakar det så kostar det.

BMW:n är dyrast. Med automatlåda gör den löst på 52 900 kr, vilket är 3 000 mer än Volvos 49 900 kr. Opel och Ford är lite måttligare med 45 200 resp 45 400 kr. Valianten kostar "bara" 42 600 kr, men har å andra sidan ingen vagnskadegaranti inbakad i priset.

Detta är åtminstone de officiella "på gatan-priserna" i Stockholm.

— Priset på en Granada Ghia? Visst, den kostar 45 400 kr.

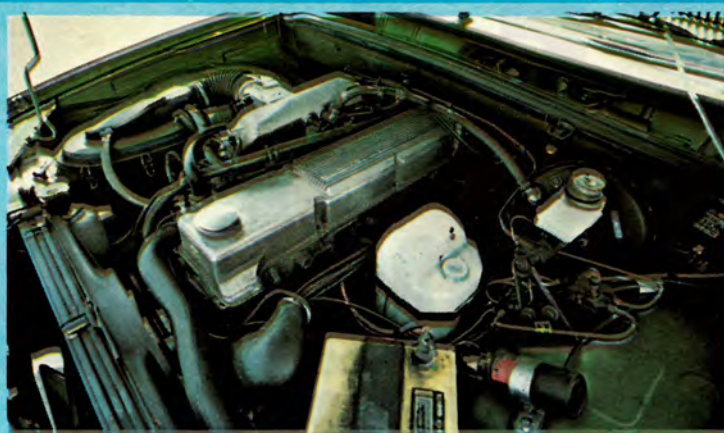
Fordförsäljaren var idel hjälpsamhet när vi ringde och frågade.

— Men, fortsatte han, det är ju listpriset. Och egentligen är det väl nettopriset som är det intressanta?

— Det är klart att sånt kan vara lite känsligt att diskutera per telefon, men 41 000 kan jag släppa vagnen för vid en ren (utan byte) och snabb affär.

Den säljsugne Fordrepresentanten slog alltså av tio





● Opelns motorrum är välpakat, men det mesta lättåtkomligt.



● BMW 525: En dyr men gedigen långfärdsvagn med finesser.



● Commodores spoiler under nosen bidrar till stabiliteten i höga farter. Ett landsvägslok.



● En liten sten har fastnat i BMW:s bromskalipper.



● Farlig handbroms i Valiant.



● BMW:s gedigna verktygsetui.

Granadans utrustning imponerar

procent direkt. Per telefon.

De andra märkenas försäljare var inte lika pigga på rabatter.

BMW: — Nej, inga rabatter. Vi har ont om bilar, och då handlar det om hårda pengar.

Opelförsäljaren var något mer medgörlig: — Men det rör sig inte om några stora summor.

När det gällde Valiant och Volvo ville man diskutera saken personligen. I båda fallen fick vi den uppfattningen att det kunde röra sig om ett eller ett par tusen kronor.

I den här prisklassen finns det

uppenbarligen marginaler att ta av, åtminstone hos vissa märken.

Och vilket av dem ska man i så fall välja?

För att ta reda på det tog vi fram accelerations- och bränslesiffror, gjorde bromsprov och ljudmätningar som du kan lita på. (Tabeller på sid 18.)

Lika viktigt är det att köra bilarna. Så långt som möjligt.

Under tre heta dagar och närmare 250 mil genomkorsade vi Mellansverige. På snabba motorvägar, fina Europavägar och kurviga länsvägar. Samt några korta grusavsnitt.

Som avslutning tillbringade vi en dag på Kinnekulle Ring. Dels för att efter några snabba varv med varje bil kunna göra helt rättvisa jämförelser, främst när det gäller vägegenskaper. Men också motorer, växellådor och bromsar fick bekänna färg.

Dels för att hela testlaget i lugn och ro skulle kunna detaljgranska och jämföra bilarna punkt för punkt.

BMW 525: Det är de små, små detaljerna

Bara att öppna BMW:s motorhuv och titta ner i maskinrummet ger ett intryck av gediget arbete. Snyggt och prydligt, viktiga detaljer lättåtkomliga.

Förarmiljön är utomordentlig, för att inte säga ypperlig. Tydliga och väl samlade instrument, logiskt och lättåtkomligt placerade reglage.

Torkarreglaget har pausrelä, vilket man kan kräva av bilar i den här prisklassen. Men BMW är ensam om den finessen!

Och apropos finesser. Nattetid lyser ett dämpat rött sken upp instrumentbrädan. Mörkerseendet

störs inte, men instrumenten syns tydligt.

På bakluckans insida finns ett litet sobert schatull, som innehåller en rikligare verktygsuppsättning än i någon av de andra bilar. Det är de små, små detaljerna...

Ratten är ställbar i längsled och förarstolen i höjdlädd både i fram- och bakkan. Körställningen fick också godkänt av alla, även om några inte suttit helt perfekt.

Sittkomforten är också utmärkt:

"Behaglig klädsel och lagom hård stoppning. Man tröttnar inte under långkörning. Men benutrymmet bak är snällt tilltaget och takhöjden också."

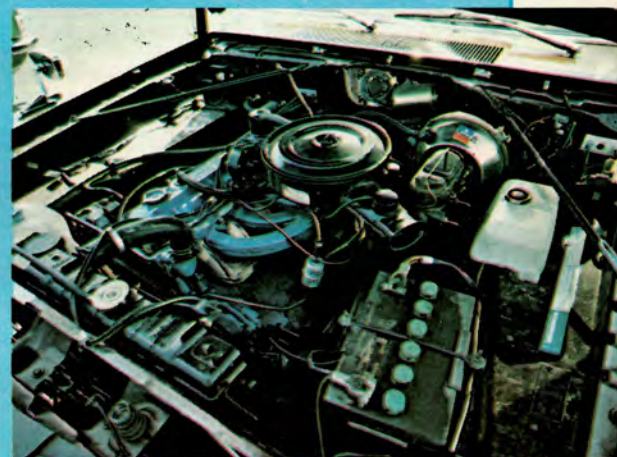
Samtliga var också eniga om att BMW:n har en bra motor och en lika bra automatlåda. Den raka sexan på 2,5 liter är både råstark och varvvillig, och lådan



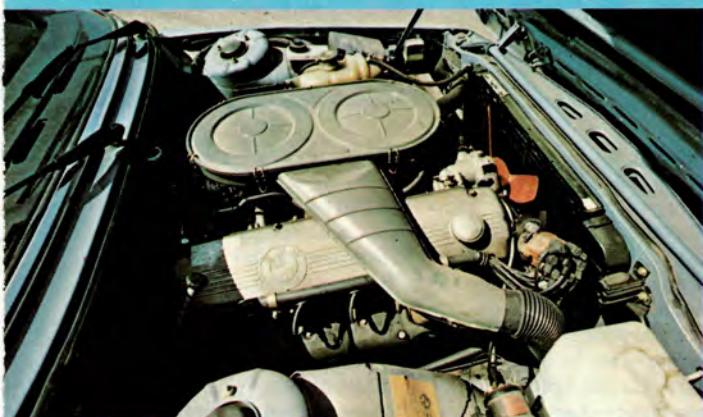
● Opel Commodore har en välutrustad och lättöverskådlig instrumentbräda (t v), men klockan verkar ditslängd i efterhand. Radion är inte standard. BMW:s instrumentbräda (t h) är inte lika omfattande, men i stället snyggare och ännu mer lättöverskådlig. Instrumentbelysningen är dämpat röd, vilket skonar nattseendet. Opel Commodore GS/E (nedan), betyder i klartext Grand Sport/Electronic.



● Instrumentering à la USA (t v). Man får nästan intrycket att flera instrument i Valiant sitter där mera för kromringarnas än för sin funktions skull.



● Trångt under huven på Valiant.



● Packat men prydligt. Inga lösa kabelhävror i BMW.

● Valiant trivs bäst i lugnt och makligt tempo.

växlar jämnt och fint vid rätt tillfällen. Kickdowneffekten är lagom, och omkörningar aldrig några problem.

Efter den avslutande duvningen på Kinnékulle Ring hade testlaget ytterligare synpunkter på BMW:n:

"Vägegenskaperna är mycket bra. Till en viss gräns. Vid från kurvtagning blir den plötsligt överstyrd och bakvagnen slänger ut i en bredsladd."

Gränsen där BMW:s bakvagn släpper ligger högt, men när den släpper kommer den direkt.

Den uppträdde likadant på grusväg. Ingen av de andra bilarna hade lika bra väggrepp, men de släppte heller inte så plötsligt som BMW. Och då gällde det att vara snabb med ratten och veva emot.

I motsats till de andra bilarna saknar nämligen BMW:n servostyrning, och det krävs hela fem

rattvarv mellan fulla hjulutslag. Trots det är den tungstyrd vid t ex fickparkering.

Bromsarna fick enbart berom: "Jag upplevde BMW:ns bromsar som de särklassigt bästa. Lagom mjukt pedaltryck och en härligt sugande bromseffekt."

Fler citat ur testprotokollen: "Runtomsikten är bra, men de yttre backspeglarna är i minsta laget. Helljuset är bra, men halvljuset är lite sämre."

"Ventilationen är riktigt bra. God luftgenomströmning utan drag. Men jag saknar ett par ställbara luftmunstycken."

"Utrustningen är ganska riklig. Framför växelväljaren finns ett fack för småsaker, den har halvljusautomatik, ryggstödsfickor, m m. Men för att få på sig bältet är man nästan piskad att använda två händer, och att servostyrning saknas är en grov miss."

Ford Granada Ghia: Skenet bedrar

Kliv in genom den breda dörren och sjunk ner i Granadans sväljande förarsäte. Ditt första intryck är förmodligen att den är stor och klumpig.

Den känslan är delvis riktig. Granadan är bred. Med sina 181 cm är den bredast av de fem testvagnarna.

Men efter att ha kört bara några kilometer upptäcker du att den inte alls är klumpig. Den är tvärtom ganska smidig och lättkörd.

Bortsett från närsikten bakåt har den bra runtomsikt, och servostyrning och automatlåda ingår i standardutrustningen.

Ditt andra intryck bör följande just utrustningen. Granada Ghia har soltak, radio, dimljus, en sekundexakt digitalklocka, rejäla kurvhandtag, halvljusautomatik,

fack för småprylar och en välförsedd instrumentbräda med bla ampere- och oljetrycksmätare.

Testlaget var imponerat och anmärkte bara på att varvräknaren inte är rödmarkerad vid maxvarv (5 700 r/m).

I övrigt fick förarplatsen mest beröm:

"Instrumenteringen är både snygg och tydlig, och reglagen ganska bra. Enda allvarliga misen är att spolarna sköts med en knapp på instrumentpanelen."

Förarsätet är något för kort, och i Granadan liksom i alla bilarna utom Volvo ville två förare (180 cm långa) ha möjlighet att flytta stolen en aning längre bak.

Komforten som helhet fick nästan bara positiva kommentarer:

"Hela kupén känns ombonad och skön. Ljudnivån är mycket låg. Baksätet är kanske en aning för mjukt och benutrymmet kun-



● Volvos flaggskepp 264 GL är mjukfjädrad och kränger duktigt.



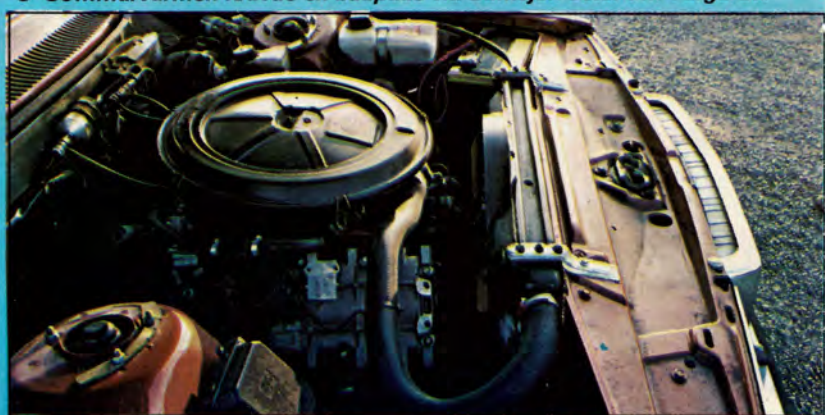
● Volvos rejäla backspeglar är ställbara inifrån.



● I Granadans rikliga utrustning ingår bl a soltak.



● Sommarvärmen krävde en badpaus vid Sämsjön öster om Vårgårda.



● Luftrenaren dominerar Volvos motorrum och döljer stiften.

Tiden har gått ifrån Valiant

de varit lite bättre, men det är i alla fall rejält brett. Fjädringen är lagom mjuk för en bil av den här karaktären. En behaglig långfärdsvagn."

Över huvud taget var testlagets omdömen om Granada Ghia mest positiva.

Om ventilationen:

"Bra genomluftning och lätt-skädda reglage. Att soltaket går att öppna i bakkant ger ett extra plus."

Om bromsarna:

"De är lättrampade och tar mjukt, men inte så sugande som BMW:s."

Om styrningen:

"Relativt hygglig. Bra i stan, ute på vägarna känns den lite oexakt."

Om vägegenskaperna:

"Bättre än jag hade väntat mig. Riktigt bra till och med. Den ligger lugnt och stadigt även på dåliga vägar. Normalt är den lite understyrd, men provoceras den i kurvor blir den överstyrd. På banan släppte bakhjulen några gånger, på grusväg hände det ganska lätt. Den släpper lättare än BMW:n, men inte lika snabbt.

Om motorn (V6:a, 3 liter, 138 hk DIN) och växellådan:

"I stan känns den nästan som en V8:a. Inte pigg och varvillig, men stark och seg."

"Snabba omkörningar kräver manuell växling, vilket är lite knepigt p g a den tröga spärknappen på växelväljaren. Men accelerationen är mjuk och motorn arbetar tyst. Man märker snart att det trots allt inte går så sakta som man trott."

De intrycken bekräftas också av våra accelerationsprov.

Opel Commodore GS/E: Mer sport-än lyxbil

Testlaget hade i förväg betraktat Opel Commodore 2800 GS/E med en viss skepsis. En sexa på 160 hk i en bil från början avsedd för en fyra på 1,9 liter och knappt 100 hk, kunde det vara riktigt lämpligt?

Våra farhågor var helt obefogade, trots att Commodore ju är en Opel Rekord med större motor, bredare däck, hårdare fjädring samt en stor spoiler under nosen. Men det räcker tydligen.

I själva verket har Commodore de bästa vägegenskaperna av de fem bilarna. Även i mycket höga farter är den helt stabil och har inga tendenser att börja vandra på vägen.

Den är mycket välbalanserad och har precis lagom hårda stötdämpare och fjädring. I låg fart

känns den kanske en aning småstötig, men ute på vägarna går den desto bättre.

På banan var den överlägsen alla de andra:

"Den går ju att pressa nästan hur hårt som helst genom kurvorna. Ingen understyrning och inga bakvagnssladdar. Det är bara att gasa och styra. En lätt krängning och så är man igenom kurvan."

På grusvägar märktes det visserligen att Commodoren har stel bakaxel, men den uppförde sig ändå förvånansvärt snällt. Ojämnheter i kurvor kan medföra små bakvagnsskutt i sidled, men mer än små lättkorrigerade antydningar blir det aldrig.

"Commodore har den bästa servostyrningen jag upplevt någon gång. Lagom lätt i stan, lagom fast i högre farter. Exakt och precis, med fin väggänsla."

En utpräglad sportig bil alltså. Men inte bara sportig:

"Framsätterna är bra. Lite mjuka, men det passar bra till den fasta fjädringen. Lagom skälade, bra lårstöd. Benutrymmet bak är lite snällt, och det är ganska trångt att sitta tre. Bagageutrymmet är också något mindre än de övrigas."

"Den starka motorn ger ett härligt drag och den matchas bra av växellådan. Ett utpräglat landsvägslok, men motor och växellåda verkar inte heller ha något emot

att knalla omkring på lågvarv i stan."

Testlaget var över huvud taget positivt gentemot Commodoren:

"Förarplatsen har två nackdelar. Bromspedalen sitter för högt och är för liten, och så borde stolen kunna flyttas längre bak. Men instrumenten är tydliga och reglagen lättåtkomliga."

"Runtomsikten är bra, liksom backspeglarna, och strålkastarna är bäst bland de här bilarna."

"Ventilationen verkar effektiv och reglagen föredömligt enkla. Fyra ställbara luftmunstycken är skönt i värmen."

"Bortsett från den lilla pedalen känns bromsarna bra. De nyper ner farten mjukt men bestämt."

Men visst hade vi kritiska synpunkter också. Utrustningen kunde tex ha varit rikligare. Ett riktigt kurvhandtag saknas ovanför höger framsäte, soltaket på testbilen var inte standard och vagnen känns inte alls lika ombonad som Granada.

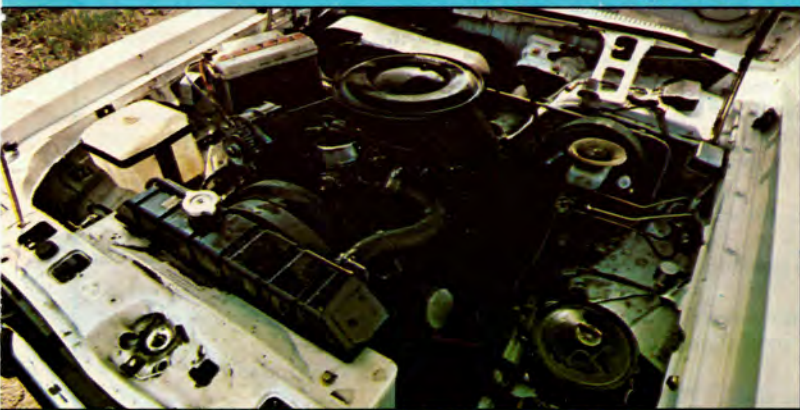
Dessutom har den liksom BMW den krångliga typen av bälten som låses under en bygel mellan framstolarna.

Plymouth Valiant: En gammaldags slitvarg

— I princip kan vi lika gärna köra en tio år gammal Valiant,



● **Förarplatsen i Volvo är logisk in i minsta detalj.** Tydliga och lättavlästa instrument, de viktigaste och helt reflexfria. Blinkers, hel/halvljus reglagen på rattstängan. De något mindre viktiga väl och torkare manövreras med en spak till samlade på mittkonsolen. Enda missen: Det finns vänster om ratten, medan spolarna tyvärr ingenstans att lägga småprylarna.



● **Granadans motorrum är stort, V6:an kompakt, lättåtkomlig.**



● **Granada Ghia: Snabb, rymlig och välutrustad långfärdsvagn.**

ansåg Robban. Det ligger någonting i det.

Enda större skillnaden är att årets modell är slöare. De hårda amerikanska kraven på avgasrening gör att den stora raka sexan på 3,7 liter bara ger 102 hk DIN vid 3 600 r/m.

"Den går mjukt och fint i stan, men omkörningsaccelerationen är nästan farligt dålig", citerar vi ur ett protokoll. "Inte bara p g a den svaga motorn, utan också därför att automatlådan växlar upp alldeles för tidigt. Ska det hända något måste man växla för hand. (Växelväljarens lägen är för lite diffusa, det är lätt hänt att man passerar 'D' och hamnar i neutralläge.)"

Valiantens kaross har naturligtvis ändrats en del. Bl a är de kraftiga energiupptagande stötfångarna nya (amerikansk lagstiftning), men de tål inte småkrockar utan skador så som Volvos och Saabs.

Chassit är sig däremot likt. Bakaxeln är fortfarande stel och upphängd i längsgående bladfjädrar. Det ger Valianten vägegenskaper som inte kan mäta sig med någon av de andra bilarnas. En bidragande orsak till detta är säkert också att dessa har radialdäck medan Valiant har amerikanska "diagonalbältdäck".

Kör man lugnt och stilla märks inga olägenheter. Men en

påtvingad undanmanöver eller försök till snabb körning på kurvig väg blottar konstruktionens svagheter.

Bilen verkar häva sig utåt i kurvorna. Man upplever det som om karossen flyttar sig mer i sidled än hjulen.

"Den känns tung och klumpig, och i tvåra kurvor är den så understyrd — den kasar framåt över framhjulen — att den bromsar upp sig själv. På gropiga grusvägar studsar bakvagnen lite hur som helst. Det här är en bil att åka lugnt i. Att köra hårt går ju förresten inte."

Förarplats och komfort fick inte heller många poäng:

"Instrumenten är relativt tydliga, men den riktiga krominramningen onödig. Torkar/spolarreglaget (kromat) sitter på panelen i stället för på rattstängan och handbromsen är en perfekt knäknäckare."

"Ryggestödet är inte ställbart. Förarsätet är lågt och sittydnan är för kort och sluttar nästan framåt. Dåligt lärstöd."

"Baksätet är lite för mjukt, i mitten känner man kardantuneln, men det är i alla fall rymligt. Fast jag saknar ett mittarmstöd."

Några få positiva omdömen om Valianten:

"Den har ljustuta! Visserligen en liten ynklig knapp på blin-

kersspaken, men i alla fall." (Ljustutan är dock monterad i Sverige.)

"Ventilationsystemet är gammalmodigt. Luckor ovanför fötterna som man får böja sig fram och öppna samt ventilationsfönster. Men det svalkar skönt. Fast jag tvivlar på att bakrute-fläkten fungerar lika bra som en elbakruta på vintern."

"Bromsarna är ganska hårdtrampade, men de tar bra."

"Servostyrningen är bra i stan, men känns kanske en aning oprecis i hög fart."

Längre än så kunde inte testlaget sträcka sig när det gällde positiva omdömen. Men det fanns fler negativa:

"De breda bakre takstolparna begränsar sikten snett bakåt. Flygelbakspeglarna är för små och den inifrån ställbara bakspeglarna på förarsidan går inte att justera riktigt. Strålkastarna är möjligen acceptabla, men inte mer."

"Den är inte särskilt välutrustad. Bl a saknar den klocka och trippmätare. har inga riktiga kurvhandtag och inget fack för småprylar."

Plymouth Valiant var en besvikelse för testlaget. Men trots det var det Valiant som väckte störst intresse under testresan.

De två poliser vi träffade på en bensinmack i Lidköping är ett bra exempel:

— Valianten är väl bäst? Dom håller ju hur länge som helst, såna där bilar.

20 000—30 000 mil utan nämnvärda motorstörningar lär inte vara ovanligt med den svenska polisens Valiant-vagnar.

Visserligen skramlar det lite här och där i Valianten men trots det är det alltså slitstyrka och tillförlitlighet som är dess starka sida.

Räcker det?

Volvo 264 GL: Bra bil — men prisvärd?

"Volvon är prätig. Så prätig att den nästan är tråkig", tyckte en av testförarna i sin sammanfattning.

Volvos instrumentbräda är t ex oklanderlig, men den är inte lika omfattande eller estetiskt tilltalande som Fords, Opels eller BMW:s. Reglagens utformning och placering är i stort sett höjda över all kritik.

Förarstolen är ställbar i höjdläget både i fram- och bakkant, och alla satt bra. Bortsett från en detalj:

"Läderklädseln är lika otäck som plast och sidostöd saknas helt."

Stolen är alltså inte det minsta skälad, och vi rekommenderar därför bestämt den alternativa plyschliknande klädseln.

Utrustningen går också i den praktiska/praktiska linjens tecken. Rejäl stötfångare som tål småkrockar, eluppvärmd förarstol, varningslampan för trasiga glödlampor och bältesvarnare. Något praktiskt litet fack för



Ford bästa köp, Opel sportigast

småsaker finns däremot inte.

Ett par lite mer lyxbetonade detaljer har dock Volvo kostat på sig. Elmanövrerade fönsterhissar och soltak ingår i standardutrustningen.

Soltaket behövs när det är riktigt varmt. Utan det räcker ventilationen inte riktigt till.

Räcker till gör däremot utrymmen och komfort:

"Bortsett från klädseln är stolarna utmärkta och även baksätet är bra. Lite hårt stoppat men vilsamt i längden. Och benutrymmet är bättre än i någon av de andra bilarna. Fjädringen är ganska mjuk, men den ger fin långfärds komfort."

I själva verket var testprotokollens omdömen om Volvon genomgående positiva:

"Motorn går väldigt jämnt och tyst, och är mycket varvvillig. Men kanske lite för svag. Fast det här är ju ingen sportvagn, och den räcker fint för snabb landsvägskörning. Lådan växlar mjukt och villigt, tillsammans med BMW den bästa lådan."

"Volvon har den bästa runtomsikten, de bästa ytterbackspeglarna (ställbara inifrån) och hyggliga strålkastare."

"Servostyrningen är något bättre än Granadans, fast inte alls i klass med Commodores. Men i alla fall ganska exakt och med en viss väggkänsla."

"Vägegenskaperna är inte så pjåkiga. Den kränger ganska häftigt och är relativt understyrd, men den behåller väggreppet ungefär lika länge som Granada. På grusväg är den något sämre, den stela bakaxeln kan studsas lite i sidled."

Egentligen var det bara bromsarna som fick negativ kritik:

"De känns degiga och ger inte alls den där riktiga säkerhetskänslan som resten av bilen. Bromseffekten är inte lika mjukt sugande som i BMW, trots att Volvo också har skivor runt om."

Präktig och praktisk alltså. Men prisvärd?

Ford ger mest bil för pengarna

Volvon är med automatlådor minst 4 500 kr dyrare än Granada Ghia. Båda är mycket välutrustade, fast på olika sätt. Är Volvons praktiska utrustning värd så mycket mer?

Hur skulle vi bedöma Commodores fina prestanda, vägegenskaper och styrning kontra Volvos och Fords utrustning, utrymmen och komfort?

Utvärderingen av testresultaten tog sin tid. Svårast var det att skilja Volvo och BMW åt. Är den snabbare och roligare BMW:n värd 3 000 kr mer än den trygga och praktiska Volvon?

Efter en del diskussioner enades vi dock om följande rangordning:

Gedigen



Ca-pris "på gatan" i Stockholm: 52 900 kr. (Manuell 49 900 kr, servostyrning + 2 270 kr.) 3 års vagnskadegaranti

BMW 525 Automat

TEKNISKA DATA

Motor: 6-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. 2 förgasare. 7-lagrad vevaxel. Kompression 9,0:1. Borrning/slag 86/71,6 mm, volym 2 494 cm³. Max effekt 145 hk (107 kW) DIN vid 5800 r/m. Max vridmoment 21,5 kpm (210 Nm) DIN vid 3 700 r/m.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-stegs automatlådor med golvspak.

Fjädring/hjulställ: Spralfjädring och krängningshämmare runt om. McPherson fram, fyrledad bakaxel med snedställda länkar.

Styrning: Snäckväxel. 5 rattvarv, vändcirkel 10,4 m.

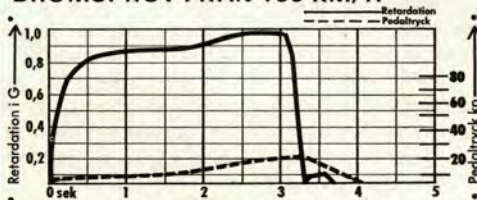
Elsystem: 12 V, växelströmsgenerator. Batterikapacitet 55 Ah.

Bromsar: Skivor runt om, servo. Axelvis kretsindelning. P-broms mekaniskt på bakhjulen.

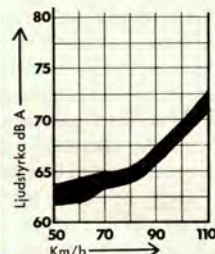
Hjul/däck: Fälg 5,5 tum, däck 175 HR 14 radial.

Mått/vikt: Längd 462 cm, bredd 170 cm, höjd 143 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 141/144 cm. Tjänstevikt 1460 kg, max last 350 kg. Bagagevolym 370 dm³. Bränsletanken rymmer 70 liter.

BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



● **Stoppträcka 49 meter, pedalkraft 20 kp. Hög retardation. Mycket bra bromsar. Styrkraft (stillastående, torr asfalt) 16 kp.**



KUPÉBULLER

● **Låg ljudnivå upp till ca 90 km/h. Ökningen därefter beror främst på relativt vindbrus.**

Ombonad



Ca-pris "på gatan" i Stockholm: 45 400 kr. 3 års vagnskadegaranti.

Ford Granada Ghia 3000

TEKNISKA DATA

Motor: 6-cyl vätskekyld V-motor. Stötstänger. 1 förgasare. 4-lagrad vevaxel. Kompression 8,9:1. Borrning/slag 94/72 mm, volym 2993 cm³. Max effekt 138 hk (101 kW) DIN vid 5 200 r/m. Max vridmoment 24 kpm (235 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-stegs automatlådor med golvspak.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Dubbla tvärlänkar fram, fyrledad bakaxel med snedställda länkar.

Styrning: Kuggstång, servo. 3,5 rattvarv, vändcirkel 11,2 m.

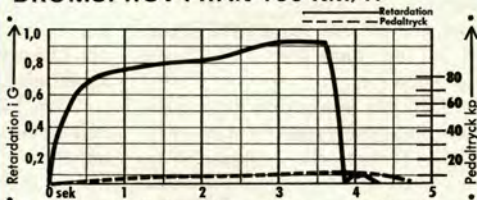
Elsystem: 12 V, växelströmsgenerator. Batterikapacitet 66 Ah.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak, servo. Axelvis kretsindelning. P-broms mekaniskt på bakhjulen.

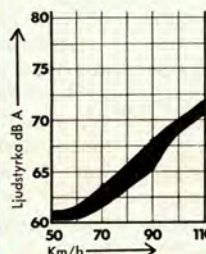
Hjul/däck: Fälg 5,5 tum, däck 175 SR 14 radial.

Mått/vikt: Längd 460 cm, bredd 181 cm, höjd 142 cm, axelavstånd 277 cm, spårvidd fram/bak 151/154 cm. Tjänstevikt 1510 kg, maxlast 350 kg. Bagagevolym 355 dm³. Bränsletanken rymmer 66 liter.

BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



● **Stoppträcka 53 meter, pedalkraft 10 kp. Fin retardationskurva, lågt pedaltryck. Styrkraft (stillastående, torr asfalt) 2 kp.**



KUPÉBULLER

● **Mycket låg ljudnivå. Lägst av de fem testbilarna.**

1. Ford Granada Ghia 3000. Rymlig, bekväm och välutrustad. Snabb och relativt bränslesnål. Ger utan tvekan mest bil för pengarna.

2. Opel Commodore 2800 GS/E. Härfint efter Granada. Den föll på sämre utrymmen och utrustning. Men för den sportigt lagde föraren en given etta.

3. Volvo 264 GL. Säker, rymlig och välutrustad. Men inte lika ombonad och "lyxig"

som Granada, inte lika rolig att köra som Commodore och BMW.

4. BMW 525. Priset fällde BMW:n. En gedigen bil med ypperlig förarplats och mycket körglädje, men utrustningen står inte i rimlig proportion till priset.

5. Plymouth Valiant Brougham. Valianten är billigast av de fem. I dubbel bemärkelse. En föräldrad bil, och då räcker inte ett gott rykte för slitstyrka och tillförlitlighet. ■

Sportig



Ca-pris "på gatan" i Stockholm: 47 000 kr. (Manuell 44 700 kr.) 3 års vagnskadegaranti.

Opel Commodore 2800 GS/E Automat

TEKNISKA DATA

Motor: 6-cyl radmotor med en högt liggande kamaxel. Elektronisk bränsleinsprutning. 7-lagrad vevaxel. Kompression 9,5:1. Borring/slag 92/69,8 mm, volym 2784 cm³. Max effekt 160 hk (118 kW) DIN vid 5400 r/m. Max vridmoment 23,3 kpm (229 Nm) DIN vid 4 200 r/m.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-steps automatlåda med golvspak.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädring runt om. Dubbla tvärlänkar fram, krängningshämmare. Stel bakaxel, krängningshämmare.

Styrning: Kulmutter, servo. 3 rattvarv, vändcirkel ca 10,5 m.

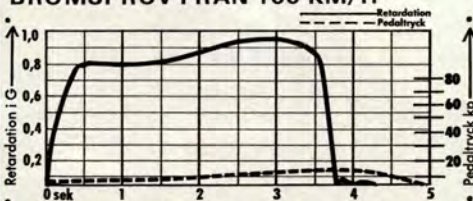
Elsystem: 12 V, växelströmgenerator. Batterikapacitet 55 Ah.

Bromsar: Skivbromsar runt om, servo. Axelvis kretsindelning.

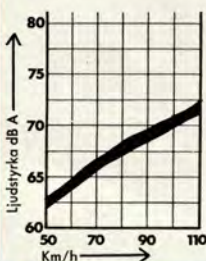
Hjul/däck: Fälg 6 tum, däck 195/70 HR 14 radial.

Mått/vikt: Längd 465 cm, bredd 173 cm, höjd 141 cm, axelavstånd 267 cm, spårvidd fram/bak 144/140 cm. Tjänstevikt ca 1330 kg, maxlast ca 300 kg. Bagagevolym ca 310 dm³. Bränsletank 70 liter.

BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



● **Stoppstrecka 52 meter, pedalkraft 12 kp. Lågt pedaltryck och bra retardation. Styrkraft (stillastående, torr asfalt) 4 kp.**



KUPÉBULLER

● **Låg ljudnivå utom vid snabb acceleration, då den kraftiga motorn gör sig hörd.**

Omodern



Ca-pris "på gatan" i Stockholm: 42 600 kr. Ej vagnskadegaranti.

Plymouth Valiant Brougham

TEKNISKA DATA

Motor: 6-cyl vätskekyld radmotor. Stötstänger. 1 förgasare. 4-lagrad vevaxel. Kompression 8,4:1. Borring/slag 86,4/105 mm, volym 3687 cm³. Max effekt 102 hk (75 kW) DIN vid 3 600 r/m. Max vridmoment 24,5 kpm (238 Nm) DIN vid 1 800 r/m.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-steps automatlåda med rattspak.

Fjädring/hjulställ: Torsionsfjädring, dubbla tvärlänkar och krängningshämmare fram. Stel bakaxel, långsgående blad-fjädrar.

Styrning: Snäckväxel, servo. 3,5 rattvarv, vändcirkel ca 11,4 m.

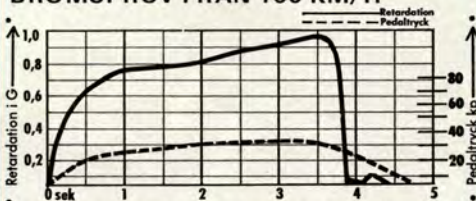
Elsystem: 12 V, växelströmgenerator. Batterikapacitet 50 Ah.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak, servo. Axelvis kretsindelning.

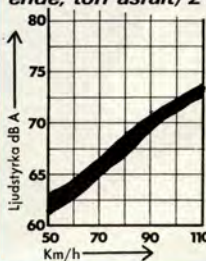
Hjul/däck: Fälg 4,5 tum, däck E7814.

Mått/vikt: Längd 505 cm, bredd 180 cm, höjd 138 cm, axelavstånd 282 cm, spårvidd fram/bak 150/141 cm. Tjänstevikt 1640 kg, maxlast 500 kg. Bagagevolym ca 450 dm³. Bränsletank 60 l.

BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



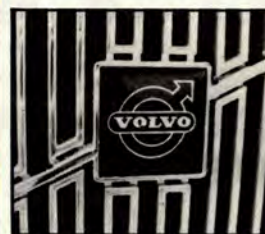
● **Stoppstrecka 51 meter, pedalkraft 32 kp. Högt pedaltryck, men god retardation och kort stoppstrecka. Styrkraft (stillastående, torr asfalt) 2 kp.**



KUPÉBULLER

● **Valiant har den högsta ljudnivån, vilket beror mer på väg- och vindbrus än på motorljud.**

Präktig



Ca-pris "på gatan" i Stockholm: 49 900 kr. (Manuell 47 900 kr.) 5 års vagnskadegaranti.

Volvo 264 GL Automat

TEKNISKA DATA

Motor: 6-cyl vätskekyld V-motor med enkla överliggande kamaxlar. Mekanisk bränsleinsprutning. 4-lagrad vevaxel. Kompression 8,7:1. Borring/slag 88/73 mm, volym 2660 cm³. Max effekt 140 hk (103 kW) DIN vid 6000 r/m. Max vridmoment 20,8 kpm (204 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-steps automatlåda med golvspak.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram McPherson-typ, bak stel axel i långsgående länkar.

Styrning: Kuggstång, servo. 3,5 rattvarv, vändcirkel 9,8 m.

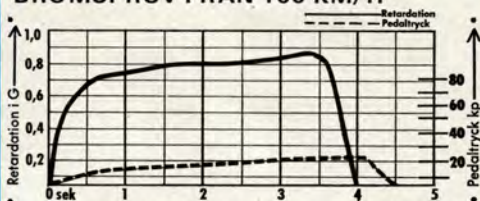
Elsystem: 12 V, växelströmgenerator. Batterikapacitet 70 Ah.

Bromsar: Skivor runt om, servo. 3-hjuls kretsindelning. P-broms mekaniskt på bakhjulen.

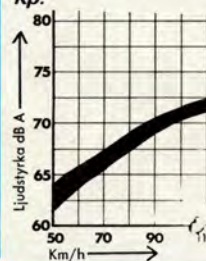
Hjul/däck: Fälg 5,5 tum, däck 185/70 HR 14 radial.

Mått/vikt: Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Tjänstevikt 1460 kg, maxlast 380 kg. Bagagevolym 395 dm³. Bränsletanken rymmer 60 liter.

BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



● **Stoppstrecka 55 meter, pedalkraft 22 kp. Något "degiga" bromsar. Styrkraft (stillastående, torr asfalt) 2-3 kp.**



KUPÉBULLER

● **Volvos ljudnivå är likvärdig med Commodores. Volvon är dock tystare under acceleration.**

BILMODELL	ACCELERATION (i sekunder)						TOPPFART ca (km/h)	BRÄNSLEFÖRBRUKNING (l/mil)				
	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130 km/h	0-400 m		50	70	90	110 km/h	Stadskörn.
BMW 525	4,4	6,7	10,0	14,0	20,8	18,23	185	1,15	1,10	1,16	1,32	2,06
Ford Granada Ghia 3000	4,4	6,7	9,9	13,9	22,3	18,17	175	1,03	1,11	1,26	1,42	1,85
Opel Commodore 2800 GS/E	4,1	6,0	8,9	12,1	16,9	17,36	195	1,01	1,02	1,08	1,18	1,74
Plymouth Valiant Brougham	5,2	8,8	13,9	22,3	36,5	20,22	140	1,20	1,31	1,52	1,78	2,40
Volvo 264 GL	4,4	6,9	10,9	16,0	25,6	18,68	175	0,95	0,97	1,12	1,33	1,77