



- Volvo
264 GL
- Renault
30 TSA
- Peugeot
604 SL

TEKNIKENS VÄRLD

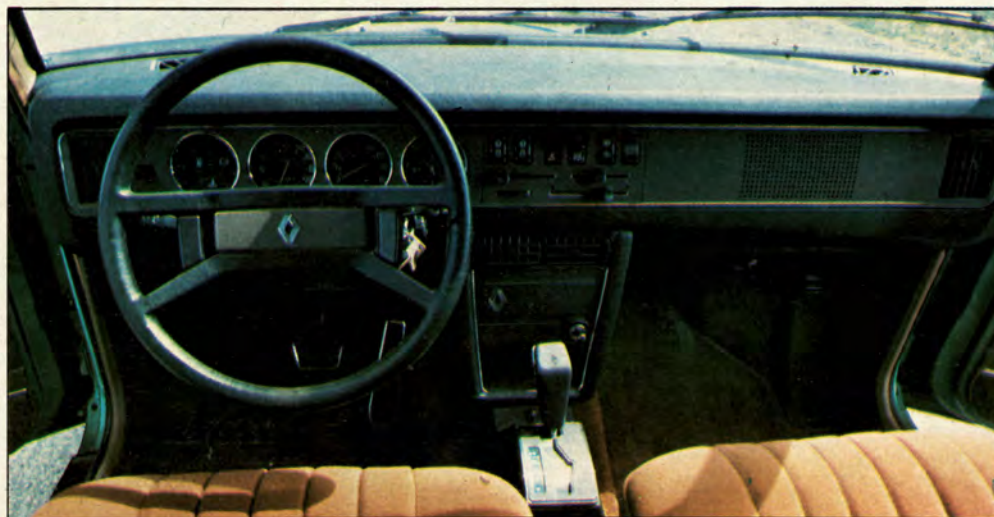
TEST

Samma spis på olika vis!

Den sexcylindriga motorn är gemensam för Volvo 264, Peugeot 604 och Renault 30 TS. Men annars är skillnaderna stora mellan dessa tre lyxbilar. "Samma spis på olika vis" — men vilken är den bästa bilen?

Av BJÖRN SUNDFELDT, Teknikens värld's testlag — PeO ERIKSSON (foto)





Renault 30 TSA

● Det behöver inte gå särskilt fort genom en kurva för att det ska tjuta om däcken. Förmiljön är acceptabel, men instrumenten är spridda och ganska små. Några av dem

skymms också av händerna vid rattfattningen "tio i två". De viktigaste reglagen, blinkers/ljusomkopplare och torkare/spolare sitter som sig bör till vänster respektive höger på rattstängens. Växelväljarspaken ser ut som en handmikrofon, men en vanlig rattspak är bättre på automatlådor.

Peugeot 604 SL

● Peugeotten har de bästa kurvegenskaperna. Den kränger inte särskilt mycket och är nästan neutralstyrd. Instrumenten är stora och i och för sig tydliga, men intrycket blir

Pris: över 50 000 kr

■ ■ ■ 1971: Peugeot, Renault och Volvo beslutar sig för att tillsammans konstruera och tillverka en ny sexcylindrig motor.

Resultatet av detta samarbete över gränserna blir en stark och smidig V6:a på 2 664 cm³, som i olika utföranden ger mellan 125 och 140 hk DIN. Motorn är helt i lättmetall och har enkla överliggande kamaxlar.

Men därmed upphör samarbetet och övergår i hård konkurrens.

De tre bilfabrikerna lanserar var sin ny modell försedd med den gemensamt tillverkade motorn. Tre helt olika bilar med motorn

som enda gemensamma nämnare. "Samma spis på olika vis."

Peugeot presenterar en helt ny bil med sobra linjer och lyxig inriktning. Att målgruppen bli utgörs av Mercedeskunder sticker man inte under stol med. 604:an har individuell bakhjulsupphängning och svällande komfort.

Renault går mest radikalt till väga. 30 TS är framhjulsdreven, vilket är ovanligt när det gäller bilar med så stora motorer. Men bilen finns också med en rak fyra på drygt 1,6 l och 90 hk DIN. 30 TS är mindre än Peugeot 604 och lyxinriktningen är inte lika klart arkerad. Men den är också betydligt billigare.

Volvo är först med sin nya bil, men så är den heller inte särskilt ny. 264 GL är ju egentligen bara en 244 GL med större motor, prägligare front och lite extra utrust-

ning. Till en merkostnad av 8 300 kr.

Är den värd det? Finns det över huvud taget någon anledning att betala mellan 50 000 och 60 000 kr för en bil?

Uppenbarligen, eftersom det säljs ganska många bilar i den här prisklassen.

Förutom de tre testbilarna finns också t ex BMW 525 och Ford Granada. I ett tidigare jämförelse (Tv nr 15/75) vann fö Granada Ghia 3000 över bli Volvo 264 GL och BMW 525. Den Granadaversionen säljs inte längre. Största motorn är nu på 2,6 liter och 107 hk, men en starkare motor är på väg. Och då blir Granadan återigen ett bra alternativ.

Smakar det så . . .

Med sådana här sexcylindriga vagnar åker du bekvämare, snabb-

bare och säkrare än med motsvarande fyror. Och så ger sexorna förstås mera status.

Men smakar det så kostar det som bekant. Du ska veta att det inte bara är priset som är högre. Skatt och försäkring kostar mer, liksom service och reparationer. De drar mer bensin och andrahandsvärdet är sämre än för de enklare och billigare fyrcylindriga bilarna.

Peugeot 604 SL ger inte bara det lyxigaste intrycket, den har också det lyxigaste priset. Med automatlåda går den på 57 000 kr, nöjer man sig med manuell låda blir det 2 500 kr billigare.

Renault 30 TS är den enda av bilarna som kostar under 50 000. Med manuell låda kostar den "bara" 48 900 kr, men TSA-versionen (automat) kryper upp i 51 400 kr.



ändå en aning rörigt. Reglagen på rattstäng-
en är omkastade. Till vänster sitter ljus- och
torkarereglaget. Trycker man till spaken för
att få ett par torkarslag är det lätt hänt att
spaken samtidigt förs uppåt. Då stängs halv-
ljuset av. Farligt. Den högra spaken reglerar
blinkers och signalhorn.

Volvo 264 GL

● Volvon kränger kraftigt när den pressas i
en kurva, men väggreppet är bra. Förarmil-
jön enkel och logisk, funktionell in i minsta
detalj. En av de bättre på marknaden. Volvo

har bästa växelväljaren, men som i de andra
sitter den på golvet. När man växlar en auto-
matlåda måste man ofta titta på lägesindike-
ringen, och då är det bättre att ha en ratt-
spak med indikering ovanpå rattstäng-
en. Eller som BMW golvspak men indikering i in-
strumentbrådan.

Den dyraste Volvon, 264 GL
med automatlåda, går löst på
56 200 kr, men därunder finns se-
dan flera varianter. 54 200 kr för
264 GL med manuell låda, 53 600
för den lite enklare och svagare
(125 hk) 264 DL med automatlå-
da eller manuell med överväxel,
samt 51 600 för en 264 DL med
vanlig fyrväxlad låda.

Den rästarka och smidiga
V6:an passar utmärkt tillsam-
mans med automatlåda, de flesta
bilarna i den här klassen säljs med
automatlåda och testbilarna var
därför också utrustade med såda-
na.

Servostyrning kostar däremot
inget extra, det ingår i standard-
utrustningen på alla tre bilarna.
Detsamma gäller elektriska fön-
sterhissar i framdörrarna, en "fi-
ness" som testlaget dock inte är
odelat entusiastiskt inför.

Visst är det skönt att en varm
sommardag bara behöva trycka
på en knapp för att få ordentlig
ventilation. Men samtidigt är det
otroligt irriterande varje gång
man stiger ur bilen och upptäcker
att man glömt stänga ett fönster.
Man måste stiga in i bilen igen,
stoppa i nyckeln och slå på tänd-
ningen, innan man kan trycka på
knappen till fönsterhissen.

Peugeot har tagit steget fullt ut
och har i motsats till Renault och
Volvo elfönsterhissar även i bak-
dörrarna.

Men annars är Peugeot trots
sitt pris den sämst utrustade av de
tre.

Renault har en liten spotlight
för kartläsning, intervalltorkare,
ställbara strålkastare (ändras med
en liten ratt på rattstäng) och
centrallås. Alla dörrar låses alltså
samtligt som man läser förordör-

ren.

Präktigt praktisk

Förutom Volvos vanliga praktis-
ka utrustning, som de kraftiga
stötfångarna, varselljus, den
höj- och sänkbara samt elupp-
värmda förarstolen m.m. så har
264:an också soltak.

Ett sådant kostar 900 kr extra
på Renault, men då är det förstås
elmanövrerat. Peugeot går inte att
få med soltak.

Bortsett från att varvräknare
saknas är Volvos instrumentering
både komplett och väl utformad.
Detsamma gäller reglagen, och
Volvo har den klart bästa förar-
miljön av de här tre vagnarna.

Renault får minuspoäng för att
instrumenten är alltför spridda, de
ger ett något rörigt intryck och är
ganska små. Reglagen är däremot
relativt vettigt utformade, och den

franska härkomsten har inte re-
sulterat i några speciella särdrag.

Det har den däremot i Peugeot,
där i stort sett alla väsentliga reg-
lage är mer eller mindre bakvänt
utformade/placerade. Instrumen-
ten är stora och tydliga, men det
hjälpas inte mycket eftersom för-
armiljön också har andra brister.

Ingen av de fyra förarna i test-
laget satt bra i Peugeot, tre av oss
satt t o m dåligt. Det är inte själva
stolen det är fel på, även om sitt-
dynan kanske kunde varit något
längre. Men stolen sitter för lågt
och den går inte att flytta tillräck-
ligt långt bak. Dessutom sitter rat-
ten för högt och är vinklad fram-
åt.

Körställningen beskrevs i ett
testprotokoll som "fällknivslik-
nande", och det är inte
bekvämt i längden.

Men som passagerare



Renault 30 TSA

● Var så god och kliv in. Renault har den minsta kupén, men fyra personer sitter ändå bekvämt och fem går också bra.



Peugeot 604 SL

Peugeot bästa vägvagnen

✎ sitter man desto bättre i 604:an. Sätena är lagom fasta och tygklädseln behaglig. Benutrymmet i baksätet är mycket generöst (delvis på bekostnad av förarens) och kupén ger ett ombonat intryck.

Långfärdskomfort

Till detta kommer den utmärkta åkkomforten. Ljudnivån är mycket låg och fjädringen är väl avstämd. Mjukt och tyst sväljer den de allra flesta av vägbanans ojämnheter, men den är inte så mjuk att den blir gungig. Peugeot 604 SL är en mycket komfortabel långfärdsvagn — för passagerarna.

Volvo 264 GL är inte dum den heller. Benutrymmet bak är nästan lika bra som i Peugeot, sätena är lagom fasta också här men inte lika svällande bekväma. De "platta" framstolarna ger lite dåligt sidostöd, men det kompenseras av de ställbara svankstöden.

Och av att föraren har betydligt större möjligheter att hitta en bekväm körställning.

Men åkkomforten är inte riktigt i klass med Peugeots. Den stela bakaxeln ger sig tillkänna genom en viss stötighet på dålig väg, framför allt om man sitter bak. Fjädringen får ibland en antydning till gungighet och ljudnivån är en aning högre än i Peugeot.

Renault har den mjukaste fjädringen av de tre. Den långslagiga

"franska" fjädringen absorberar det mesta av vad vägarna har att bjuda i form av knöligheter och gropar. Åkkomforten är mjuk och behaglig. Ljudnivån är ungefär samma som i Volvo.

Men mjukheten gör också att Renault är i gungigaste laget, speciellt som den stora motorns placering framför framaxeln gör bilen mycket nostung. Den reser sig vid acceleration och skrapar nästan nosen i backen vid tvära inbromsningar.

Gungningarna kan i vissa fall bli så långa och många att bilen känns svajig, och dessutom verkar det som om fjädringen jobbar för långsamt. På en "småvågig" väg kan framvagnen fortfarande befinna sig i nigning när det är dags för nästa gupp, och då blir fjädringen stum och kan t o m bottna.

Renault är den minsta bilen och den har det kortaste kupétrummet. Men den har ändå den bästa skjutmånen på framstolarna, föraren kan få hela 117 cm. Det benutrymmet lär dock bara tvåmeterspersoner behöva, och då blir det inte mycket plats över där bak.

Men bakom en förare på 180 cm får en lika lång passagerare plats utan att slå knäna i ryggstödet. Sätena är lite mjukare än i Peugeot och Volvo, men inte så mjuka att man blir trött efter en längre.

Framstolarna ger bra stöd åt både lår och rygg, men som förare sitter man något för högt. Eller snarare är det kanske ratten som sitter lite för lågt.

Med tjutande däck

Med en så stor motor så långt fram är Renault helt naturligt kraftigt understyrd. Rundar man ett gathörn med samma fart som man utan olägenhet kan göra med Peugeot eller Volvo blir resultatet ofelbart ett plågat tjut från däcken samtidigt som bilen kränger så hårt att stänkskyddet skrapar i backen.

Vägegenskaperna föll inte helt i testlagets smak. På torr asfaltväg märks inte understyrningen så mycket, även om R 30 viker ner nosen och plogar lite med framhjulen vid hård kurvtagning.

Men i halka eller på grusväg kan bilen bli svärbemästrad om det råkar gå lite för fort i en kurva eller om man måste väja för ett oväntat hinder. Då vill den gärna gå rakt fram, för att ibland plötsligt byta karaktär och slänga ut bakvagnen.

I en sådan situation är det alltid knepigt med servostyrning, som ju ofta försämrar vägkänslan till ett minimum. Servon i 30 TS är dock acceptabel, bortsett från att den ger ifrån sig ett störande väsande.

Volvos servo är tyst, men också något lättare eller sladdrigare än



● Testpaus i sommargrönskan. Hur

Renaults. Bekvämt i stan, men ute på landsvägen sitter man och småkorrigerar mest hela tiden.

Det beror inte bara på styrningen, utan också på att Volvo inte är riktigt lika kursstabil som Peugeot och Renault. 264:an har (liksom 240-serien) en svag tendens att vandra på vägen, speciellt när det blåser.

Men Volvon är trevligare (och säkrare) att köra än R 30:an. Visserligen blir också 264:an understyrd och viker ner nosen i tvära kurvor, men inte alls i samma ut-



● Rattvinkeln i Peugeot är obekväm och förarstolen för låg. Men passagerarna sitter desto bättre i den rymliga kupén.



Volvo 264 GL

Liksom de andra två har Volvon infällbart mittarmstöd i baksätet. Den plyschliknande klädseln är bättre än skinn.



ska vi köra nu? Bilbyte. Volvon med soltak var mest eftertraktad.

sträckning. Och vid snabb landsvägskörning är den neutralstyrd med en dragning åt överstyrning. Detsamma gäller på grus och snö, där det är bakänden som släpper först.

Bäst på vägen

Peugeot's servostyrning ger den bästa väggänslan och 604:an har dessutom den bästa väghållningen av de tre. Den fyrledade bakaxeln håller väggreppet lite bättre än Volvos stela axel, och Peugeot'en är också något mer neutralstyrd

än Volvon.

Visst släpper bakvagnen vid hårdkörning på krokiga vägar, men den kommer mjukare och inte lika lätt som Volvos. Dessutom kränger inte Peugeot lika håftigt som Volvo, och den blir heller inte lika understyrd i tvära kurvor.

Att raka ut för bakhjulsspinn är inte lika lätt i Peugeot som i Volvo, men det beror mest på att Peugeot's automatlåda (från General Motors) inte växlar lika lätt och snabbt som Volvos Borg-Warnerlåda. Denna reagerar

snabbt på kickdown, men växlar ändå mjukt. GM-lådan reagerar lite långsammare och växlingarna känns en aning sega.

Renault har en egen automatlåda, men dess funktion i 30 TSA lämnar en hel del övrigt att önska. Den växlar hårt och osmidigt, ibland så hårt att hela bilen rister till.

Det kan delvis röra sig om en justeringsfråga, men vi körde två bilar med samma symptom. Möjligen kan det också bero på kombinationen framhjulsdraft/stark motor.

Renault tar efter avgasrening ut 125 hk ur sin motor, medan den i Peugeotversion ger 127 hk. Båda har två förgasare.

Med bränsleinsprutning ger motorn 140 hk i 264 GL, men trots att Volvon därmed har ett bättre vikt/effektförhållande är den inte snabbare.

I själva verket har testtrion på några tiondelar när exakt samma accelerationssiffror (se jämförelsetabeller). Skillnaderna är så små att de mycket väl skulle kunna vara större mellan två likadana bilar.

Törstiga hästar

Däremot ger Volvos hästkrafter utslag genom högre bränsleförbrukning, något som dock kompenseras av att den nöjer sig med den billigare regulrbensinen. Peugeot ska ha 96 oktan och Renault 99, trots att alla tre har samma kompression (8,7:1)!

Alla tre har fö bensintanken

väl skyddad mellan bakhjulen. I Peugeot har det medfört att bageutrymmet inte är riktigt så stort som det verkar utifrån, men det bör ändå räcka för de flestas behov även under långresor.

Volvos utrymme är något större men inte fullt lika lättstuvat. I den mindre Renaulten går det inte in lika mycket bagage, men där går det å andra sidan att fälla undan baksätet. Någon riktig halv-kombi är den dock inte, eftersom baksätets ryggstöd fälls uppåt och hakas fast med stroppar. Det begränsar lasthöjden helt i onödan, eftersom en vanlig kombilösning fungerar betydligt smidigare.

Men även om inte halvkombi-karosens möjligheter utnyttjats till fullo, så är priset i form av sämre sikt snett bakåt detsamma. Volvo har den bästa runtomsikten, men Peugeot's är i stort sett lika bra. Halogenstrålkastarna ger ungefär lika bra resultat i alla bilarna, medan däremot Peugeot's vindrutetorkare är en misslyckad konstruktion. De kobenta torkarna arbetar parallellt och missar en stor del av rutan. Renaults är bättre, men inte bra.

Att testa bilarnas värmekapacitet lät sig inte göras, det var varmt nog ändå. Men vi har tidigare kört alla tre under vinterförhållanden, och ingen har då anmärkt på värmen.

Ventilationen har i sommarvärmen provats desto mer. Den räckte inte till i någon bil när det var som varmast, men för att få svalka då



● En prålig grill, dyra strålkastare men bra stötfångare.

Bästa köp: Volvo 264

hade det krävts luftkonditionering. Ett plus dock för Volvos soltak, och ett litet minus för det kraftiga bruset från Renaults friskluftsmunstycken.

Irriterande småmissar

Bockar i protokollen blev det också för Renaults dörrhandtag (vänster dörr kan bara öppnas med vänster hand, höger dörr bara med höger hand), för de små ynkliga spolarbehållarna och för att fälgarna avsevärt försvårar lufttrycks kontroll.

Peugeot fick en bock i kanten för de gummimattor som den förses med i Sverige. På förarplatsen glider de ständigt fram och trycker ner gasen så att bilen råkar i sken och knappt går att bromsa.

Sådana irriterande småmissar saknas i Volvo. I stället fick den ett plus för en så enkel liten finess som ett urtag i luckan ovanför tanklocket, där själva locket placeras vid tankning.

Jo, en miss noterade vi också i Volvo. Den har ännu inte fått det minsta lilla fack där föraren kan placera sina småpyrlar under körning.

Men totalt sett verkar Volvon vara den mest genomtänkta bilen, den bilen som konstruktörerna själva verkar ha kört mest. Och med Volvos traditionellt goda andrahandsvärde och generösa garantier bör den också vara det mest ekonomiska köpet.

Renault 30 TSA är visserligen billigare, men den är inte lika praktiskt välutrustad, den är sämre än Volvo på flera viktiga punkter och vårt subjektiva intryck är också att den inte känns riktigt lika gedigen som Volvo.

På den punkten var det ingen som hade några anmärkningar mot Peugeot, och när det gäller t ex åkkomfort och väghållning är den något bättre än Volvo. Men 604:an är dyr utan att vara särskilt välutrustad och den dras med dålig förarmiljö och -komfort.

Därför vågar vi påstå att Volvo 264 GL är det bästa köpet av de tre med samma spis på olika vis. ■

TEKNIKENS VÄRLD TEST

TRIPPELTEST

Peugeot 604 SL

Peugeot 604 SL kostar ca 57 000 kr "på gatan" i Stockholm. Sexcylindrig V-motor på 127 hk DIN, bakhjulsdrift. 4 dörrar, 5 sittplatser.

Tekniska data

6-cyl vätskekyld V-motor med enkla överliggande kamaxlar. 2 förgasare, 4-lagrad vevaxel. Borrning/slag 88/73 mm, volym 2 664 cm³. Kompression 8,7:1. Max effekt 127 hk (93 kW) DIN vid 5 500 r/m. Max vridmoment 20,0 kpm (196 Nm) DIN vid 2 000 r/m.

Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-steps automatlåda (alt 4-vxl manuell) med golvspak.

McPherson fjäderben (spiralfjädring och enkla tvärlänkar) fram, bakåtriktade bärramar och spiralfjädrar bak. Krängningshämmare fram och bak.

Kuggstäng, servo. 3,5 rattvarv.

12 V, växelströmgenerator 750 W. Batterikapacitet 45 Ah.

Skivor fram och bak, servo. Kretsar axelvis. P-broms mekaniskt på bakhjulen.

Fälg 5,5 tum, däck 175 HR 14.

Längd 475 cm, bredd 178 cm, höjd 143 cm, axelavstånd 280 cm, spårvidd fram/bak 149/143 cm. Tjänstevikt 1 530 kg, maxlast 430 kg varav max 50 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 70 liter.

Renault 30 TSA

Renault 30 TSA kostar ca 51 400 kr "på gatan" i Stockholm. Sexcylindrig V-motor på 125 hk DIN, framhjulsdrift. 4 dörrar, 4 sittplatser.

MOTOR

6-cyl vätskekyld V-motor med enkla överliggande kamaxlar. 2 förgasare, 4-lagrad vevaxel. Borrning/slag 88/73 mm, volym 2 664 cm³. Kompression 8,7:1. Max effekt 125 hk (91 kW) DIN vid 5 500 r/m. Max vridmoment 20,5 kpm (200 Nm) DIN vid 2 500 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, framhjulsdrift. 3-steps automatlåda (alt 4-vxl manuell) med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak både tvärgående och bakåtriktade bärramar.

STYRNING

Kuggstäng, servo. 3,5 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V, växelströmgenerator 700 W. Batterikapacitet 50 Ah.

BROMSAR

Skivor fram och bak, servo. Kretsar axelvis. P-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK

Fälg 5,5 tum, däck 175 HR 14.

MÄTT/VIKT

Längd 455 cm, bredd 173 cm, höjd 143 cm, axelavstånd 267 cm, spårvidd fram och bak 144 cm. Tjänstevikt 1 400 kg, maxlast 330 kg varav max 60 kg på taket. Släpvningsvikt 1 600 kg. Bränsletanken rymmer 67 liter.

Volvo 264 GL

Volvo 264 GL kostar ca 56 200 kr "på gatan" i Stockholm. Sexcylindrig V-motor på 140 hk DIN, bakhjulsdrift. 4 dörrar, 5 sittplatser.

6-cyl vätskekyld V-motor med enkla överliggande kamaxlar. Mekanisk bränsleinsprutning, 4-lagrad vevaxel. Borrning/slag 88/73 mm, volym 2 664 cm³. Kompression 8,7:1. Max effekt 140 hk (103 kW) DIN vid 6 000 r/m. Max vridmoment 20,8 kpm (204 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-steps automatlåda (alt 4-vxl manuell) med golvspak.

McPherson fjäderben fram, stel axel med spiralfjädrar och bakåtriktade bärramar bak. Krängningshämmare fram och bak.

Kuggstäng, servo. 3,5 rattvarv.

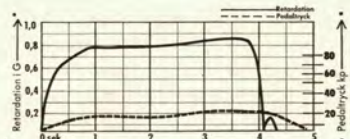
12 V, växelströmgenerator 770 W. Batterikapacitet 70 Ah.

Skivor fram och bak, servo. 3-hjuls kretsindelning. P-broms mekaniskt på bakhjulen.

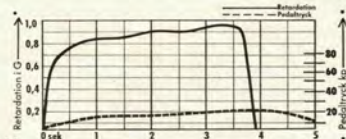
Fälg 5,5 tum, däck 185/70 HR 14.

Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Tjänstevikt 1 460 kg, maxlast 380 kg varav max 100 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

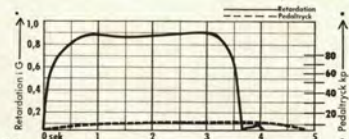
Bromsprov från 100 km/h



Stoppsträcka: 53 meter. Ganska bra bromsar, men framhjulen läser om man trampar till för hårt i början av inbromsningen.



Stoppsträcka: 50 meter. Bra bromsar, som dock kräver något högre pedaltryck och inte ger samma sugande bromseffekt som Volvo.

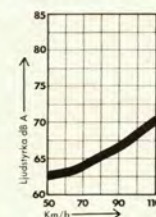


Stoppsträcka: 50 meter. Mycket bra bromsar, inga läsningsstendenser. Pedalen känns något svampig men effekten är lätt doserad.

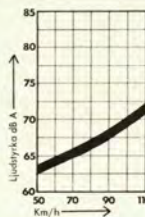
Hastighetsmätaren

52	73	95	117 km/h	visade	55	77	98	119 km/h	visade	53	74	94	115 km/h
50	70	90	110 km/h	vid en verklig fart av	50	70	90	110 km/h	vid en verklig fart av	50	70	90	110 km/h

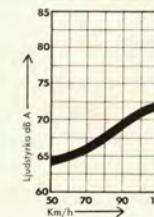
Kupébuller



Peugeot har den lägsta ljudnivån av de tre konkurrenterna. Det är en mycket tyst bil. Kupén är tät och väl isolerad från motor- och vägljud.



Renault är inte riktigt lika tyst som Peugeot, men ändå mycket behaglig att åka i. Motorn hörs dock något mer, och i höga farter tränger ett vinande ljud från däck in i kupén.



I låga farter är Volvon en aning bullrigare än Renault. Decibelmätaren visar samma ljudnivå som Renault i 110 km/h, men testlaget uppfattade rent subjektivt Volvon som något tystare.

Peugeot 604 SL, Renault 30 TSA och Volvo 264 GL i siffror



Peugeot
604 SL



Renault
30 TSA



Volvo
264 GL

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

57 000:-

51 400:-

56 200:-

... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

3 år (941:-)

3 år (1058:-)

5 år (588:-)

Årlig skatt kr

459:-

375:-

417:-

Försäkrings exempel, helår, Folksam

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

6-22

6-18

6-18

Helförsäkring om bilen saknar vagnskadegaranti,

Storstad, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år

1 190:-

1 074:-

1 074:-

annars halvförsäkring

Ö-område, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år

618:-

550:-

550:-

Kostnad för rek service under de första 2 000 milen inkl oljebyten och moms

1 528

796:-

762:-²

Reservdels-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

1 770:-

1 274:-

353:-²

priser

Bromsbelägg runt om

301:-

518:-

113:-

inkl

Kopplingslamell

360:-

77:-

192:-

moms

Komplett strålkastarsats

124:-

114:-

294:-

En sats torkarblad

68:-

72:-

19:-

Brytarspetsar

68:-

19:-

elektr

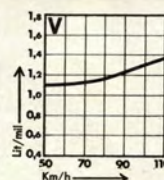
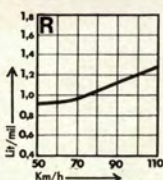
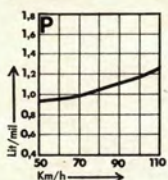
Komplett framskärn

389:-

368:-

411:-

... att köra?



Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart³⁾

50 km/h

0,97

0,94

1,08

70 km/h

1,00

0,98

1,11

90 km/h

1,09

1,11

1,21

110 km/h

1,26

1,26

1,36

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h

1,85

1,83

1,90

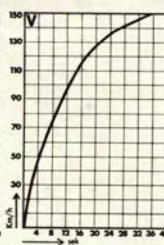
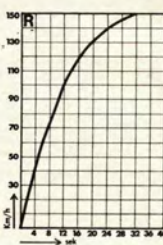
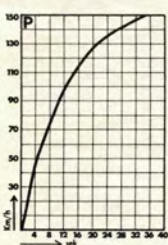
Lägsta oktantal

96

99

93

Hur snabb?



Accelerationstid från stillastående i sekunder

0- 50 km/h

4,4

4,4

4,4

0- 70 km/h

6,8

6,8

6,8

0- 90 km/h

10,6

10,5

10,6

0-110 km/h

15,1

14,9

15,1

0-400 meter

18,63

18,53

18,62

Accelerationstid på högsta växeln

50- 70 km/h

70- 90 km/h

90-110 km/h

Toppfart cirka (km/h)

175

175

175

Hur rymlig?

A Total kupélängd i cm gaspedal-bakre ryggstöd (minus främre ryggstöds tjocklek)

179

168

177

B Max benutrymme fram

104

117

106

C Återstående benutrymme bak

75

51

71

D Bredd armbågshöjd fram

150

146

140

E Bredd armbågshöjd bak

148

147

141

F Takhöjd fram

97

99

96

G Takhöjd bak

93

94

94

Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårda paket

370

305

395

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

11,5

10,6

9,8

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

3,5

3,5

3,5

Rattkraft, stillastående torr asfalt (kp)

4

3

2

Pedaltryck koppling (kp)

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna tyder på att Volvon blir billigast att äga. Volvos servicekostnadsgaranti (VSG) håller service- och reparationskostnader nere. Jämför priset för avgassystem, där VSG också täcker monteringskostnaden. Volvo är bäst utrustad, men med tanke på priset ligger också Renault bra till. De tre bilarna har praktiskt taget exakt samma accelerations- och fartresurser, trots att Volvon har ett bättre vikt/effektförhållande. Volvons starka motor ger däremot utslag i högre bränsleförbrukning än de andra två, vilket dock kompenseras av att den går på regularbensin. Volvon har den snävaste vändcirkeln, trots att den är störst. Men Peugeot är rymligast, utom när det gäller bagageutrymme.

Hur välutrustad?

Varvräknare

•

•

•

Bältesvarnare

•

•

•

Intervalltorkare

•

•

•

Nackskydd fram

•

•

•

Värmesits för förare

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

Varselljus

•

•

•

Mittarmstöd bak

•

•

•

Säkerhetsstöttfångare

•

•

•

Bagagerumsbelysning

•

•

•

Elfönsterhissar

•

•

•

Servostyrning

•

•

•

Fotnot: 1) Efter premiehöjningar den 1/7. 2) Självrisk för VSG är 300 kr plus moms, f n = 353 kr.