

Teknikens värld

Allt om Bilen

NR 15 19/7 1978 7:95 INKL MOMS
i Danmark 15:50 i Finland Fmk 9:75 i Norge 13:50 inkl moms



Sex sportiga familjebilar

- Alfa Romeo Alfetta 2000
- Ford Granada 2.8 i GLS
- Opel Kadett Rallye 2.0
- Saab Turbo
- VW Golf GTI
- Volvo 242 GT

**JÄTTE
TEST**



Superbikes på VM-banan

Bilar för både hårdkörning och vardagsbruk:

Sex dubbelnaturer bekänner färg

VW Golf GTI – folkbilen med sportbilskänsla. Opel Kadett Rallye 2,0 – tävlingsmaskinen. Alfa Romeo Alfetta 2000 – avancerad teknik. Volvo 242 GT – klumpedunsen har blivit sportig. Ford Granada 2,8 i GLS – vilket väggrepp! Saab Turbo – ett laddat paket. Sex sportiga familjebilar bekänner färg i sommarens stora jämförelsetest.

Av DAG E HOGSTEN, Teknikens världs testlag – PeO Eriksson (foto)

■■■ Är det någon som kommer ihåg sportbilen? Röd eller grön med två sittplatser och lång motorhuv...

Det finns egentligen inte längre, i varje fall inte i Sverige. Här har vi bara några få "riktiga" sportbilmärken att välja på, och det rör sig om mycket dyra bilar.

Dagens sportiga bil är i stället en helt vanlig familjebil som modifierats en smula. Vad som egentligen är det sportiga hos en bil kan förstås diskuteras: en del tycker det räcker med en spoiler och lite tejp.

När testlaget valde ut deltagarna i detta stortest gick vi efter andra principer: vi satte motor, vägegenskaper och utrustning som viktiga kriterier, men också utrymmen.

Av en sportig familjebil ska man kunna kräva mer än acceleration och bra kurvegenskaper. Den ska kunna frakta folk och last, och den ska kunna användas i stadstrafik lika väl som på landsvägen.

En rad tjugiga kupémodeller föll genast bort eftersom de inte ger mer av sportiga egenskaper än basmodellen – och snarast mindre av familjebilens egenskaper.

Dessutom missade vi BMW, vilket kändes lite snopet – ett test av sportiga bilar utan en BMW? Men nu är det så att BMW:s mest utpräglade familjesportvagn, 320 i, har gått ur produktion. Dess sexycylindriga efterträdare finns på andra marknader, men är ännu inte godkänd här i Sverige. Orsa-



ken är förstås våra speciella regler för avgasrening.

BMW 528i fyller visserligen alla krav på en sportig familjebil, men priset – nära 80 000 kronor – fick oss att avstå.

Sex bilar – tre sorters köpare

"Startfältet" kom att bestå av sex vagnar, var och en med sin egen karaktär. De kan delas in i tre grupper:

A. Små bilar med utpräglat sportiga egenskaper, lämpade för familjer där barnen är antingen små eller få – helst båda delarna, kanske.

Hit hör Opel Kadett Rallye 2,0 och Volkswagen Golf GTI.

Opeln är en "maxad" Kadett Coupé, en utpräglad småbil men med lika stor motor som Opel Rekord: en tvåliters rak fyra med elektronisk bränsleinsprutning och 105 hästkrafter.

Konventionell konstruktion med stel bakaxel och bakhjulsdrift. Byggt med tanke på tävlingar – skålade Recarostolar, hård fjädring.

Kadetten kostar 42 500 kr och är därmed billigast i testet.

VW Golf GTI är aningen större

än Kadett, och mera av riktig familjebil. Baksätet är större och karossen av halvkombityp.

Golf är en modern konstruktion med tvärsälld motor och framhjulsdraft. Den raka fyran är bara på 1,6 liter, men med hjälp av bränsleinsprutning har effekten pressats till 110 hk.

Liksom Kadett är Golf ordentligt uppstyvad i fjädringen och har en hel del GT-attribut som tex Recarostolar, spoiler och breda däck. Även Golf är en bil som delvis byggts för tävlingsändamål.

Priset är 45 150 kr.

Alternativ till "Svensson-bilar"

I grupp B placerade vi Alfa Romeo Alfetta 2,0 och Volvo 242 GT. Två rymliga vagnar i prisklassen 50 000–55 000 kronor, tänkbara alternativ till "vanliga Svensson-bilar" för den som vill en smula extra körglädje, men knappast något för den som har tävlingsambitioner.

Alfettan har vuxit ut till en ganska stor bil. Konstruktionen är påkostad: tvålitersmotorn (122 hk) har dubbla överliggande kamaxlar, växellådan ligger vid bakaxeln (sk de Dion-axel) och har fem lägen.

Alfettan skiljer sig från de andra vagnarna i testet genom att den inte är någon "hottad" version. Den framträder redan i standardutförande med sportiga ambitioner. Just att den är en ren standardversion betyder att priset är relativt resona- 





Opel Kadett Rallye 2,0 och VW Golf GTI. Lätta, snabba bilar som duger att tävla med. Men familjen bör vara liten.



Ford Granada 2,8 i GLS och Saab Turbo. Prestigebilar för den som vill åka riktigt fort. Lyxutrustning och höga priser.



Volvo 242 GT och Alfa Romeo Alfetta 2000. Rymliga bilar med sportiga ambitioner. Alternativ till "Svensson-bilen."



Granada och Turbo har extra pulver under locket

Volvo 242 GT är Alfettans raka motsats — en standardbil full med lull-lull, men också med betydligt uppstyvad fjädring. Insprutningsmotorn ger 123 hk och bilen har elektrisk överväxel som standard.

Till skillnad från Alfa Romeo är Volvo en helt konventionell bilkonstruktion med stel bakaxel. Priset är 53 900 kr.

Turbo eller "riktig" sexa?

I grupp C slutligen hittar vi två tämligen dyra vagnar, storleksmässigt ungefär som Volvo och Alfa men lyxigare och med mera

"pulver under locket".

Saab Turbo: framhjulsdriven kombikupé med avgasturbon som främsta argument. 145 hästar. Egentligen en udda vagn eftersom efterträdaren, Saab 900 Turbo, snart börjar tillverkas. Men än är den "vanliga" Turbon aktuell och kommer att vara det länge än som begagnad.

Saab tar lit 63 700 kr för Turbon, men försvarar sig med att turboaggregatet ger bilen samma egenskaper som en sexcylindrig.

Ford Granada 2.8i GLS är sexcylindrig med en riktig bamsemaskin: 2,8-liters V-motor med

bränsleinsprutning och hela 151 hästkrafter.

Bilen har motorn fram, bak-hjulsdrift, dubbelledad bakaxel och betydligt styvare fjädring än en standard-Granada. Den rullar på Michelins nya superdäck TRX och är synnerligen påkostad när det gäller utrustningen.

Granadan är störst och tyngst i testet, men inte dyrast: med 61 425 kr ligger den under Saaben.

GLS-modellen börjar bli en gammal bekant: vi testade den redan i nr 11/78 mot Audi 100. Som komfort- och familjevagn fick Granada stryka på foten — ska den klara sig bättre när de sportiga egenskaperna ställs i förgrunden?

Saab Turbo och Ford Granada är högst olika till sin konstruktion,

men mycket lika till sitt ändamål. Detta är utpräglade långfärdsvagnar, mera lämpade för västtyska motorvägar än för svenska 70-sträckor. De bör köras åtminstone dubbelt så fort för att verkligen komma till sin rätt.

Var så god och tag plats! Var med när vi kopplar på femte hjulet för att exakt mäta acceleration och bränsleförbrukning.

Äk med på breda motorvägar. Håll i dig på backiga och krokiga skogsvägar. Ta en sväng genom stan. Prova några snabba varv på Ring Knutstorp — där om inte förr skiljer vi agnarna från vetet när det gäller sportbilsens egenskaper.

När du har läst färdigt hoppas vi att du vet vilken sportig familjebil som passar dig bäst. ■

Ford Granada mest påkostad

■ Special utrustning hör ju till när det gäller GT-vagnar — men den kan vara av olika slag och mer eller mindre väsentlig.

Alfettan har minst påhängda prylar. Det är ju en ren basversion — dock en basversion med väsentligheter som varvräknare, oljetrycksmätare med mera.

Egentligen behövs inte så mycket mera. Ford Granada representerar en annan ytterlighet. Här har man utgått från en relativt billig standardbil och hängt på massor av lyx.

En del är verkligen fina grejer, särskilt lättmetallfälgarna och TRX-däcken. Eller rättare sagt är det däckerna som är det fina — fälgarna är närmast en förutsättning för däckerna.

Saab och Volvo har också aluminiumfälgar. Visst är det snyggt, men är fördelarna med låg vikt och effektivare värmeavledning verkligen så betydande att de överväger nackdelarna: högt pris, svårt att balansera, risk för fälgbrott om man råkar kana på en trottoarkant på vintern.

Ford Granadas elektriska fönsterhissar är en annan tveksam utrustningsdetalj. Visst är det skönt att snabbt kunna lufta ur vagnen, men den har ju redan taklucka... Granadan har också fjärrljus och dimljus, backspeglar som går att ställa inifrån bilen samt cigarrettändare även för baksätet. Många prylar och dyra.



● **Sminkspegel i två moderna varianter: överst Volvo GT och därunder Alfetta. Th Ford Granadas lättmetallfälgar med Michelins extrema lågprofildäck (dim 190/65) som ger bilen överlägsna vägegenskaper.**

Ford Granada har numera elvärmning av båda framstolarna, en förbättring som införts sedan vi senast testade vagnen.

Därmed slår den både Volvo och Saab, som ju har elslingar endast i förarstolen.

Volvo 242 GT ser nästan ut som en julgran med sina röda och



svarta tejprensor på karossen. Vi anser att det ser billigt ut redan på håll och när man tittar närmare ser man hur hafsigt det är gjort med fula skarvar.

Lättmetallhjul och dimljus tillhör utrustningen, liksom servostyrning. De rejäla stötfångarna är ett plus, även om de inte är vackra.

Volvon är över huvud taget vettigt och komplett utrustad. Detsamma gäller Saab Turbo. Den har ju också soltak till skillnad från Volvo, men saknar i stället dimljus och servostyrning (nya 900 Turbo får dock servo).

Saab har också avstått från Volvos tejpserier, vilket Turboköparna bör vara enbart tacksamma för — resultatet är betydligt elegantare.

Saab har också en stor spoiler på bakluckan. Vilken effekt den har vet vi inte riktigt, bara att polisen har avstått från den på sina turbomatade femdörrars trafikpaxbilar. Om det är för att spoilern är värdelös eller för att polisen inte vill ha sina jaktfordon alltför lättidentifierade...

VW Golf har också en hel del påhängd utrustning. Mycket är plastgrejer för att bilen ska se tuffare ut, men här finns också vettiga saker som oljekylare, Recarostolar och oljetempmätare.

GTI har också en större spoiler fram än vanliga Golf. Fälgarna är bredare, men fortfarande av plåt.

Opel Kadett har en spoiler fram och en liten där bak, några extra instrument samt Recarostolar — det är i stort sett allt. Detta är ingen prestigebil utan en tävlingsapparat. Man har gått in för att spara vikt i stället för att det ska blänka i ögonen. ■

Bra förarmiljö – utom i Alfetta

■■■ Förarmiljö – det vill säga instrumentering och reglage – är en viktig sektor för både trivsel och säkerhet. Det gäller kanske speciellt bilar av den här typen.

Direkt dåligt är det bara i Alfa Romeo, där man tycks ha utvecklat sig till experter på dåliga instrumenteringar.

I 2 000-modellen har man ställt till det ännu värre än i den tidigare Alfetta. Nu sitter hastighetsmätare och varvräknare så långt från varandra som över huvud taget är möjligt. Instrumentglaset ger kraftiga speglingar, och dessutom rör sig hastighetsmätarens och varvräknarens nålar på ett förvirrande sätt. Den ena går nerifrån

och upp, den andra uppifrån och ner. Det är så gott som omöjligt att hålla uppsikt över båda instrumenten samtidigt.

I instrumenteringen ingår bland annat oljetrycksmätare.

Reglagen håller inte heller bra klass. Belysningen slår man på genom att vrida på en spak på rattstången, men spaken saknar symbol (hade inte besiktningsgubbarna något att säga om det?).

Vidare är det lätt hänt att man av misstag kopplar om från halvtill helljus när man använder vänster blinker.

Värmeregagen är dock lätt-skötta.

I Ford Granada får man treva

sig fram bland knapparna till de elektriska fönsterhissarna, och varvräknaren saknar egendomligt nog rödmarkering. Signalknapp i blinkerspaken är inte riktigt vår melodi, men tydligen Fords. Annars är Granadans förarmiljö korrekt utan att vara märkvärdig.

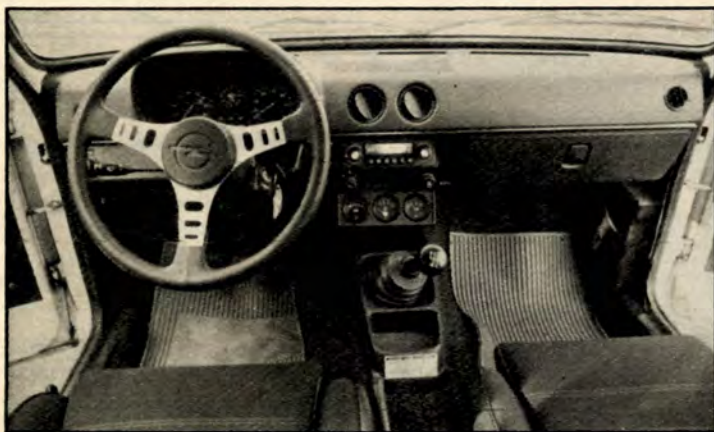
Golf och Kadett har i standardversionerna utmärkta instrument och reglage som vi gärna ger toppbetyg. Men i de här sportversionerna tillkommer några instrument, oljetrycks- och oljetemperaturmätare, och de har i båda bilarna placerats i en konsol på golvet framför växelspaken. Där är de svåravlästa.

De svenska bilarna har traditio-

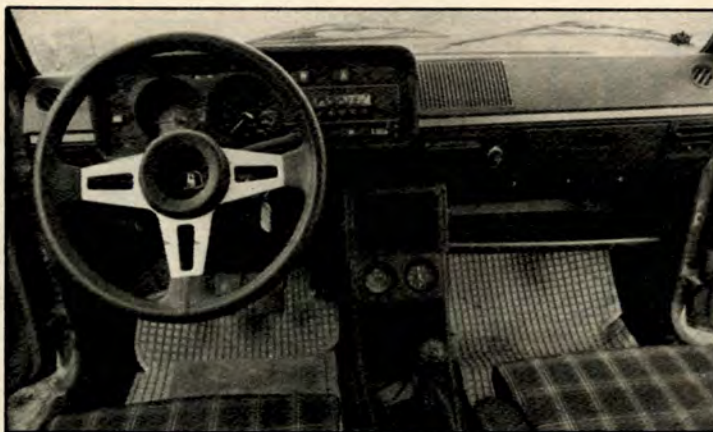
nell mycket bra förarmiljö. Särskilt Volvo är föredömlig. Dock: varvräknaren är liten, och de flesta testförarna blev snarast irriterade av Volvos "färganpassade" instrumentbräda – en ganska aggressiv kombination av svart och orange.

Instrumenttavlorna i Saab sitter något lågt. I Saab Turbo gör den lilla GT-ratten att vissa instrument skymms – bland annat varvräknarens mest kritiska sektor kring 5 000–6 000 varv. Detta störde mest de "fullvuxna" medlemmarna i testlaget. De kortare hade bättre utsikt.

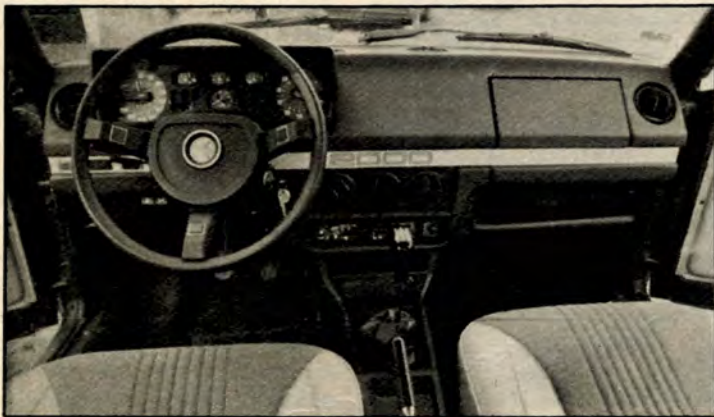
Alla vagnarna utom Alfetta får klart godkänt i den här ronden. ■



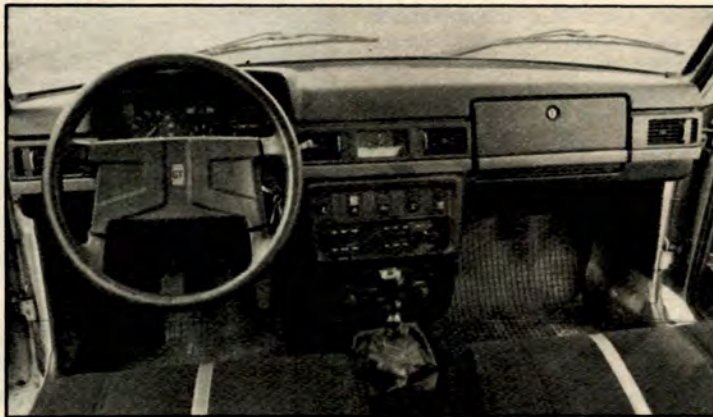
● Opel: spartanskt och funktionellt.



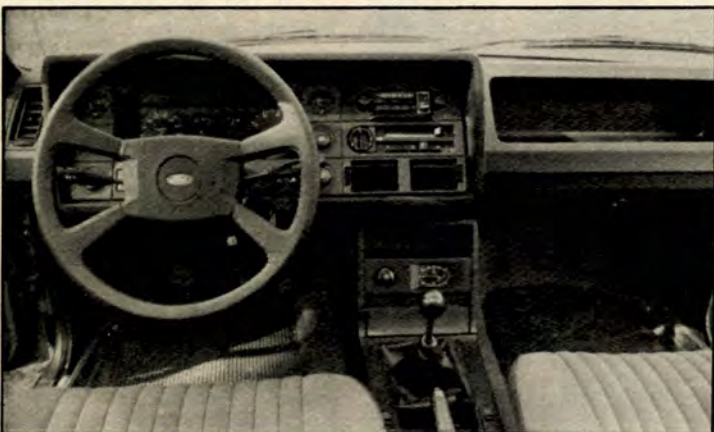
● VW: instrumenten på konsolen är svåravlästa.



● Alfa: instrumenteringen är överarbetad.



● Volvo: utmärkt, men varvräknaren är för liten.



● Ford: varvräknaren saknar rödmarkering.



● Saab: GT-ratten skymmer varvräknaren.



● Opel: man sitter som gjuten.



● VW: Lika bra som Opel och snyggare klädsel.



● Alfa: man ska vara skapt som en schimpans.



● Volvo: göteborgarna är världsmästare på stolar.



● Ford: stolarna har för dålig stoppning.



● Saab: hjulhusen tar stor plats.

Rallykomfort i Golf och Kadett

■ Volkswagen Golf och Opel Kadett är i ett avseende de mest påkostade bilarna: de har nämligen djupt skålade och synnerligen sköna Recarostolar fram.

Dessa stolar ger perfekt stöd både åt ryggen och i sidled. Resultatet är att man kan använda ratten till det den är avsedd för, nämligen att styra med och inte att hålla sig fast i.

Så sitter föraren också utmärkt i både Golf och Kadett. Vilken som är allra bäst tycks vara lite av en smaksak. Man sitter högre i Golf, i Kadett blir körställningen något mer liggande.

Alfa Romeo har inte särskilt bra stolar, och som vanligt i Alfa är körställningen konstig. Det går visserligen att skjuta förarstolen så långt bakåt att man kan sitta med nästan raka ben — men då når man inte fram till ratten.

Det får bli den vanliga kompromissen med alltför krökta knän och alltför raka armar. Det är inte skönt alls. Ratten är ställbar i höjdlöd, men borde gå att justera i djuplöd i stället.

Ford Granada har sämre stolar än man borde kunna vänta sig av en bil som kostar över 60 000 kronor. De har för lös stoppning

och lutar framåt på ett mystiskt sätt. Benutrymmet är dock bra. Ryggstöden är givetvis ställbara, men tyvärr inte steglöst. Flera av oss letade förgäves efter en riktigt perfekt inställning.

Volvo och Saab är byggda för storväxta nordbor, men korta förare klagar ofta över att de sitter för lågt. Stolarna är visserligen justerbara i höjdlöd i båda vagnarna, men man ska ju helst nå ner till pedalerna också...

I Saab kompliceras det hela av flyglarnas mjuka rundning — inte ens om man sitter högt är det lätt att avgöra var bilen slutar på

högersidan.

Den som är av medellängd eller ännu mera sitter utmärkt i Volvo, som helt lever upp till sitt rykte för bra stolar. Inbyggt svankstöd är en extra finess.

I Saab är det något sämre beställt, beroende på att hjulhusen tar stor plats inne i kupén. Det blir dåligt om plats för vänsterfoten, och då hjälper det inte att stolarna i och för sig är av hög kvalitet.

Många förare upplever det också så att det är för långt ner till pedalerna. De får sträcka ordentligt på benen, särskilt när kopplingen ska trampas ner. ■



● *Alfettan understyr och kränger, Volvon går med drivande bakvagn och liten krängning snabbare genom kurvan.*

Volvo sensation på racerbanan!

■ Dessa sportiga familjebilar är väl egentligen inte tänkta för racerbanan. Vi tog dem i alla fall till Knutstorp Ring för att under säkra och lagliga förhållanden kunna prova det som köparen får betala så dyrt för: de sportiga egenskaperna.

Knutstorp är en kort men svår bana som ställer stora krav särskilt på kurvegenskaperna.

Vi fick också klara utslag: Golf och Kadett suveränt bäst, Volvo och Granada förvånande bra, Alfa Romeo som väntat lite för familjebilsmjuk och Saab Turbo – överraskande vrång och otymplig.

Opel Kadett Rallye 2,0 skriker som ett sårat djur när man varvar ur motorn, men undan går det... Fin styrning, väl balanserade bromsar, stabil fjädring och säkra kurvegenskaper.

När man åker tillräckligt fort flyter bakvagnen ut – det går att åka på tvären även på asfalt.

Att Kadett har stel bakaxel känns absolut inte som någon olägenhet när man åker fort på bana. Det var inga som helst problem med hjullyft eller bakaxeltramp.

Golf är ungefär jämsnabb med Kadetten, men faktiskt ännu mera lättkörd. Framhjulsdriften gene-

rar inte – det går att lägga på full effekt i utgången utan hjulspinn eller ryck i ratten. Bromsar och styrning i toppklass, härlig att köra, känns föga plågad ens i hårt tempo.

Golf och Kadett har ungefär samma toppfart, 190 km/h, men Golfen verkar trivas bättre med hög marschfart.

Du ser på våra bilder att VW Golf lyfter ena bakhjulet högt i luften i kurvorna. Det ser lite kusligt ut, men är helt ofarligt och har ingen effekt alls på väghållningen.

Den tunga Granadan är också en upplevelse att köra på bana,

detta är främst däckens och den uppstyvade fjädringens förtjänst. Inte lika kvick runt den knixiga banan som småbilarna, men inte så långt ifrån.

Med tanke på storleken har Granadan helt förbluffande kör-egenskaper och skillnaden är himmelsvid när man jämför med standardversionen av samma bil.

Det gäller också den stora tunga Volvo, som trots sina väldiga plåtöverhäng både fram och bak låg som ett strykjärn i kurvorna – ett sladdande strykjärn, men i alla fall. Precis som Granadan kräver den en viss försiktighet med servostyrningen.



● Saab Turbo kränger svårt och spinner med inre framhjulet. Den är en lätt match för välbalanserade Opel Rallye.



● VW Golf lyfter nonchalant ett hjul i luften på Knutstorp Ring. Granadan ligger platt och stadigt i kurvorna.

Bromsarna tålde misshandel bättre än på någon av de andra bilarna, och GT:n var trots 22 hästar lägre motoreffekt betydligt kvickare runt banan än Saab Turbo.

Det hade vi inte väntat oss. Men Saaben gillar inte den här extrema typen av körning. Den hänger sig tungt på framhjulen och det är svårt att få ner alla hästkrafterna i asfalten. Det rycker i ratten, slår i både fram- och bakvagn och man får lätt hjulspinn i kurvorna.

Det beror bland annat på att hjulen har för kort fjädringsväg. När bilen kränger räcker fjädringen inte till utan inre framhjulet blir hängande i luften.

Kör man på bana i regn blir inte krängningen så kraftig och olägenheten försvinner.

Normalt sett är det understyrningen som irriterar, men i långa kurvor kan man också råka ut för en lastväxelreaktion: bakvagnen kanar ut i en sladd som inte är så alldeles enkel att parera.

Alfa Romeo slutligen är helt enkelt för mjuk i fjädringen för att klara den här typen av provokationer, även om bilen i sig är välbalanserad. Den kränger och understyr. Varken styrning eller växelåda passar riktigt bra. ■

Bra bromsar —men hårdtrampade

■ Golf och Kadett i topp när det gäller bromssträcka — 47 respektive 48 meter är ovanligt fina värden (provet gäller maximal bromsning på gränsen till hjullåsning från 100 km/h).

Dock kräver båda bilarna högt pedaltryck, särskilt Golf. Saab Turbo klarade sig bra i bromsprovet, men bilen "äter" bromsar ganska hårt. Ford Granada fick också bra bromsvärden (mycket beroende på de förträffliga däcken, menar vi) och Volvo har

aldrig klarat sig dåligt när det gäller bromsarna.

Det brukar inte heller Alfa Romeo göra, men just detta exemplar hade en tendens till framhjulslåsning och sneddragning. Resultatet blev därför det sämsta i testet, men vi betraktar det som ett undantag. Alfa brukar ha utomordentliga bromsar, och även det här exemplaret visade prov på fint sug när vi körde på bana och bromsade från ca 150 km/h. ■

Turbo -lastsportbilen

■ Volvo brukar alltid ta hem ronden om bästa bagageutrymme och så även denna gång. Det är verkligen mycket som ryms i det stora överhänget bakom bakaxeln.

I GT-modellen är det till och med en gnutta mer plats än i vanliga Volvo. Den har nämligen ett reservhjul av amerikansk typ som tar något mindre plats än ett vanligt hjul.

Reservhjul är verkligen rätt benämning, ty däckat tål bara 80 km/h och körning "till närmaste verkstad". Det levereras tomt och fylls med hjälp av en liten kompressor som medföljer bilen.

Däcket är monterat på en vanlig plåtfälg (GT:n har ju annars

aluminiumhjul) och är därför tyngre än ett vanligt reservhjul.

En ganska dum lösning av reservhjulproblematiken, om det nu finns någon sådan.

■ Alfa Romeo rymmer avsevärda mängder bagage och även Saab har ett stort ordinarie bagageutrymme, större än Ford Granada.

Med baksätet i sittläge har VW Golf ett bagageutrymme som nätt och jämnt räcker för två personer och absolut inte för fyra. Kadett har bättre plats, men bagageutrymme är väldigt "plåttigt" utan någon form av skyddsklädsel på flyglarna.

Saab och Golf är ju halvkombi-



● Lastutrymme i Saab är stort nog för att man ska kunna ligga och sova där. Lättlastad.

bilar, och speciellt Saaben imponerar med ett utrymme som är stort nog för att två personer ska kunna ligga och sova där.

■ Som kombination av sport- och lastbil är nog Saab Turbo världens bästa, men varför har man klätt golvet med denna hala textil-matta? Alla prylar halkar omkring vid varje acceleration och kurvtagning (även ytterst försiktig sådan).

Plus för "lön-facket" under golvet. Saab är också den särklassigt mest lättlastade bilen.

Saab har visserligen ett "riktigt" reservhjul, men man har snålat och monterat det på en vanlig standardfälg i stället för på bilens vanliga, originellt skulpterade aluminiumfälgar.

Ford Granada däremot har reservdäcket monterat på en likadan lättmetall-

fälg som sitter på bilen. Det är för övrigt en förutsättning, eftersom de nya TRX-däcken ställer speciella krav på fälgarnas konstruktion.

Den som har stora krav på bagagekapacitet bör tänka sig för innan han väljer Kadett eller Golf – såvida man inte använder Golfen som tvåmansbil, då räcker ju halvkombiutrymme till för alla normala behov. ■

Håller skrotet!?

■ Kvalitet i bemärkelsen hållbarhet, livslängd – det är den egen-skap hos de sex familjesportbi-larna som vi är mest skeptiska till.

Det finns heller inget som är så svårt att mäta som kvaliteten. Man får gå efter intryck och erfarenheter.

Erfarenheten är bland annat att svenska bilar på intet sätt är bättre än utländska när det gäller hållbarheten.

Volvo visar för all del upp Svensk Bilprovnings statistik, av vilken det framgår att Volvo har längre livslängd än andra märken. Men sanningen är ju att Volvo vilar på rykten från fornstora dagar – att PV 444/544 och Amazon var verkliga kvalitetsbilar kan inte förnekas.

På senare år har Volvo haft en hel del kvalitetsproblem, bland annat med lacken. 242:an är nog en förhållandevis robust bil, men detaljarbetet är inte vidare imponerande nu längre.

På vår testbil (som för all del hade gått nära 3 000 mil) strejkade exempelvis vänster dörrlås och treans växel hoppade ur ibland.

■ Inte heller Saab är utan kvalitetsproblem. På Turbon har man bland annat haft problem med överhettning, men det är sådant som lär vara övervunnet nu.

Vi hade i alla fall inga överhett-ningsproblem trots stundtals myc-ket hård körning i stark sommar-hetta. Men värmeutvecklingen från turboaggregatet är verkligen enorm...

VW Golf har vi tidigare kritise-rat för bristande kvalitet, bland annat på lack och detaljer, och de kontakter vi haft med Golfägare

har bara stärkt oss i vår uppfatt-ning. Golfen ligger mycket långt från vad vi menar med en kvali-tetsbil – det är den stora men nästan den enda bristen hos vag-nen.

■ Även när det gäller Alfa Ro-meo grundas vår skepsis på erfarenheter – här brukar det handla om rost och dåligt fungerande växelöverföring. Rostskyddet är kraftigt förbättrat numera, men om det verkligen fungerar återstår att se. På testvagnen råkade vi ut för ett elfel som satte kylfläkten ur funktion.

Ford Granada har ett lika bil-ligt detaljarbete som de flesta andra moderna bilar, men den verkar ändå robust och inger ett visst förtroende. Den tidigare Granadamodellen har också skaf-fat ett gott kvalitetsrykte.

■ Opel Kadett är en riktig skrammellåda, och detaljarbetet är långtifrån förfinat. Testvagnen fick ett oförklarligt motorstopp under testresan, men felet "repa-rerade sig självt" – varken vi eller den konsulterade GM-verkstden kom någonsin underfund med om det var tändningen eller bränsle-tillförseln som hade mankerat.

Där fanns också ett missljud i bakvagnen, troligen från ett de-fekt stödlager till kardanaxeln. Bilen bar tydliga spår av att ha varit i händerna på verkliga ral-lyentusiaster.

Opel Kadett består dock av få, enkla och rejäla grejer. Den är byggd med tanke på tävlingsbruk. Säkert den bil som bäst tål hård-körning i längden, även om det knacker och skramlar i karossen. ■

Saab Turbo en best i stadstrafik

■ Nackdelen med sportiga bilar brukar vara att de är krångliga att köra i stadstrafik. Fjädringen är hård, styrningen tung, koppling och växellåda trögjobbade, motorn "nervös".

Något av det här vidlåder också alla våra sex testbilar. Mer eller mindre – VW Golf till exempel är lite stum i fjädringen, annars är den en utomordentligt lättkörd och smidig stadsbil.

Motorns sportiga karaktär irri-terar inte alls i stadskörning. Även om den ger sina bästa prestationer först på höga varv så drar den nämligen smidigt även på så låga varv som 1 500–2 000. Det är alls inga problem att smyga runt gathörnen på trean.

Samma omdöme gäller Opel Kadett, som dock har sämre bak-åtsikt och inte känns lika smidig i transmissionen.

Alfetta har stor vändradie och något tungtrampad koppling. An-nars är den mycket lättkörd. Mo-torns utomordentliga segdragning är verkligen en tillgång i stadstra-fiken.

Volvo GT är på grund av ser-vostyrningen lätt att köra. Vänd-radien är utomordentlig med tanke på bilens storlek – faktiskt vänder den lika snävt som en VW

Golf (Kadett är allra bäst på denna punkt).

Det är bara när parkeringsfic-korna är för trånga som Volvon lever upp till sitt rykte som en klumpig bil. Den är trots allt 490 cm lång.

Ford Granada är nästan lika lång, dessutom ovanligt bred och har ett riktigt schabrak till motor-huv. Trots servostyrning känns den otymlig att köra i stadstra-fik, mycket beroende på att sam-spelet mellan motor, växellåda och koppling inte löper perfekt. Det är svårt att ge exakt rätt mängd gas när man ska starta, och kopplingen är arbetsam.

Saab Turbo bedömer vi som den sämsta stadsbilen av de här sex, framför allt därför att den är så tungstyrd – här känns det verkligen att det är framhjulsdraft – att vändradien är stor och kopplingen trögtrampad. Bra bot-tendrag i motorn är däremot en tillgång.

Saab 99 är normalt ingen job-big bil att köra i stadstrafik, men de modifieringar som har gjorts på Turbon förändrar bilens karak-tär påtagligt. Det är lite av en "best" över den. Vagnen kräver en hel del av sin förare – inte minst muskelstyrka. ■



● Opel: ytterst obekvämt och trångt baksäte.



● VW: man vråker sig inte precis — dock bättre än Opel.



● Alfa: bra benutrymme, luftig interiör.



● Volvo: bra komfort, murrigt trots "färganpassning".

Alfa skönaste långfärdsvagnen

■ Om vi för en stund bortser från den sportige familjebilisten själv och tänker på hans arma anhöriga (ja, det är väl mest far som sitter vid ratten i er familj också, utom på lördagskvällarna?) — ja, då framstår Alfa Romeo Alfetta 2000 som den behagligaste långfärdsvagnen.

Det hade vi inte väntat oss efter tidigare erfarenheter med den kortare Alfetta 1.8. Men 2000-modellen har faktiskt ett utmärkt baksäte, bra stoppat och med bra utrymme för benen.

Klädseln är ljus och trivsamt (men herregud så smuts känslig!). Ljudnivån behagligt låg och fjädringen den bästa kompromissen just för landsvägsbruk.

Volvo är praktiskt taget lika bra, men den svarta klädseln är nordiskt dyster, och det blir minus för bara två dörrar. Fjädringen fungerar bra i hög fart, men känns stötig i lägre.

Ford Granada är en rymlig bil med brett baksäte, men man sitter



● Ford: rymligt, men man sitter för lågt.

väldigt lågt och sätet är inte lika bra stoppat som i Alfa Romeo, Volvo och Saab. Med tre personer i baksätet blir det ett lidande för den som hamnar i mitten. Den stackarn känner av kardantunneln



● Saab: ser trivsamt ut, men känns mörkt och instängt.

i grenen och mittarmstödet i ryggen.

I Ford Granada finns också ett vindbrus, som inte kommer från otäta fönster utan från luftintagen på instrumentpanelen.

Granadans fjädning är ofta stötig, men fungerar säkert utmärkt när man brakar fram i 180 över Autobahnskarvarna — det är ungefär den användningen den här bilen är tänkt för.

Saab Turbo — också något stötig i fjädringen. Själva baksätet är i och för sig utmärkt. Man sitter bekvämt i det och det finns plats för tre i värsta fall.

Men Saaben har två allvarliga nackdelar för baksätespassagerarna. Den ena är en känsla av instängdhet som vållas av små glaslytor och framstolarnas kraf-

tiga ryggstöd. Den andra är irriterande vind- och vägljus som är typiska just för kombikupémodellen.

Golfs baksäte är trångt och ljudnivån irriterande på dålig väg — däremot godtagbar på fina vägar. Det är alltså inte motorljudet som irriterar, utan vägljud som fortplantar sig i karossen.

Baksätet är helt tillräckligt för barn, men för en vuxen blir det ganska snabbt tröttnande.

Opel Kadett är nästan otänkbar som långfärdsbil om man är fler än två. Benutrymmet i baksätet är så dåligt att inte ens små barn kan trivas något vidare där. Bullernivån klart irriterande, fjädringen mycket stötig — och så kommer den dåliga ventilationen som lök på laxen. ■

Småbil kul på småvägar

■ Inte helt överraskande är de två minsta bilarna, Opel Rallye och VW Golf, de som ger mest körglädje när man ger sig ut på slingriga grusvägar.

De råkar också vara de körsäkraste.

Allra snällast är nog VW Golf. Den tar sig fram med rasande fart om så krävs, men det bästa är att den aldrig ger sin förare några obehagliga överraskningar.

Nio av tio framhjulsdrevna känns understyrda i normala fall, men släpper man på gasen i en kurva blir de plötsligt överstyrda: de kastar ut med bakvagnen och i värsta fall tvärvänder bilen.

Det är ett förrädiskt beteende som kan uppträda t ex hos Saab Turbo, men så gott som aldrig hos VW Golf. En mer "förlåtande" bil har vi sällan kört; närmast neutralstyrd i alla situationer och med en lätt och exakt styrning.

En avancerad förare är nog trots allt snabbare på rallybetonade vägar om han kör Kadett Rallye. Kadetten visar sig snabbt överstyrd, men på ett mjukt och lätthanterligt sätt. Det är en bil som nästan ber om att köras med sladd i kurvorna. Då är den lätt att kontrollera, och den har en fjädring som tål hårdare tag än Golfens.

Kadettens bättre segdragning



● Det är den här körstilen Opel Kadett Rallye är byggd för. På slingriga grusvägar passar den.

gör den på sitt sätt mera lättkörd än Golf, som måste växlas oftare för att orka.

Den stora Granadan överraskar med att vara kompetent även vid den här typen av körning. Stadigt fjädrad, överstyrd men lättkontrollerad, ytterst välbalanserad på sina feta, låga däck. Servostyrningen är bra i sitt slag, men inte idealisk för sådana här övningar.

242 GT överraskar den vane Volvoföraren med att uppträda på ett helt annat sätt än sina bröder i 240-familjen. Den släpper förvånande lätt med bakhjulen och trivs bäst om den får gå på tvären! Det känns lite egendomligt att forsa fram med den höga och nästan fem meter långa kolossen i svepande bakhjulssladdar, men faktum är att det går galant.

Fjädringen är betydligt tuffare

än på en vanlig Volvo och körupplevelsen är verkligen annorlunda. Till det bättre, enligt vår uppfattning, men den som byter till GT från en vanlig 240-modell gör klokt i att ta det försiktigt i början.

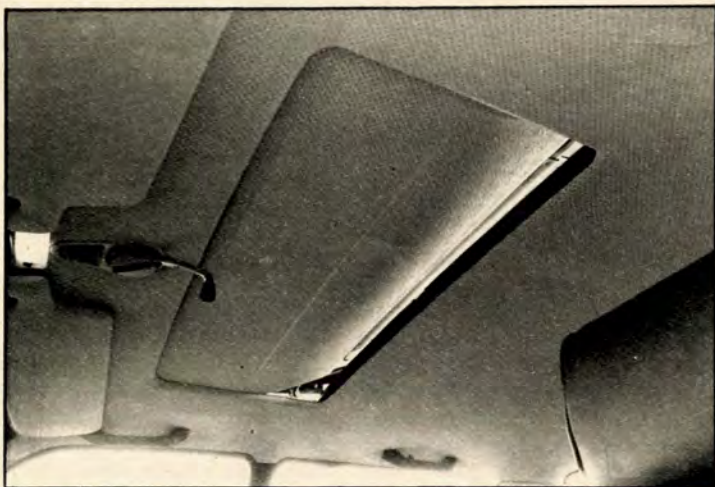
Volvo GT har också servostyrning. Den fungerar överraskande bra även vid snabb körning, men kräver tillvänjning. Det är lätt att göra för stora rattutslag, och då känns bilen rank och vinglig.

Saab Turbo är i och för sig en körsäker bil på kurviga vägar, men det kan vara besvärligt att dosera turboeffekten. Den sätter in väldigt kraftigt ibland, och det känns i ratten: hjulen vill ställa sig rakt fram och man får hålla i ordentligt. Det här gör att man drar sig lite för att utnyttja bilens resurser — den är svår att tämja.

Alfa Romeo är till skillnad från konkurrenterna inte uppstyvad i fjädringen. Den är rätt mjuk med tanke på komforten. Därför tillhör den inte heller de bästa när det gäller att åka undan på grusvägar. Vår testvagn hade Michelindäck, som inte anses vara särskilt bra på grusunderlag. Vi rådde ut för en del breda bakvagnssladdar som dock var lätta att parera — trots något vevig styrning.

Å andra sidan ger Alfettan den bästa åkkomforten på dåliga vägar. Alla de andra är utpräglat stötiga i gången, Opel och Golf dessutom skramliga. Opeln är allra värst, VW Golf något mindre obekvämt i fjädringen men illa isolerad från vägljud — gruset knattrar som kulsprutesalvor inne i bilen. ■

Ford-Lucka ger bra ventilation



● Granadas taklucka kan höjas i bakkant.

■ Testet gjordes mitt i högsommaren, så några värmetest blev det inte tal om. Erfarenheten säger oss att Volvo och Saab är näst intill världsmästare på det här området, och Granada har en förvärmningsanordning som snabbt värmer kupélufven.

Ventilationen hade vi desto större möjligheter att prova. Absolut sämst var Opel Kadett, som har en trång kupé och bara två luftinsläpp i panelen. Dessutom för fläkten ett oerhört liv på fullvarv, och bakre sidorutorna går inte att öppna.

Ventilationen är helt otillräcklig — en tröst är att stolarna är klädda med ett tyg som ger bra genomluftning.

Golf är bättre men inte riktigt bra, Alfa Romeo skaplig och de övriga tre bilarna mycket bra.

Volvo har kanske den allra bästa ventilationen, men Granada

tar poäng på en klurig konstruktion av soltaket, som är standardutrustning. Man kan dels öppna luckan på vanligt vis, dels ha den stängd men med en liten luftspringa i bakkanten.

Nästan helt dragfritt och dessutom vattentätt — vi körde tio mil i ett av sommarens värsta skyfall med denna lilla springa öppen. Det kom inte in en droppe vatten i vagnen.

Saab har som sagt bra ventilation, men lite för "tät" klädsel. Även Saab har soltak som standardutrustning. Det är inte lika sofistikerat som Fords, men å andra sidan ovanligt lätt att öppna och stänga.

Möter man en bil på en dammig grusväg är det praktiskt och trafiksäkert att med en enda snabb handrörelse kunna stänga luckan. På Ford får man sitta och veva igen den. ■



● Uppehåll för tankning. Golf är minst törstig.

Golf snålast i alla lägen

■ Den som väljer en utpräglat sportig bil frågar väl inte efter låg bränsleförbrukning i första hand.

Men soppan kostar ju två kronor litern även om man har fart-ränder på bilen. Och den försvinner snabbt i vissa av de här bilarna.

Det beror dock i högsta grad på den som kör. Med tung gasfot pressar man lätt upp förbrukningen till två liter med en Ford Granada eller Volvo 242. Med mjuk körning går det faktiskt att köra samma bilar på hälften av den förbrukningen.

VW Golf är den snålaste av alla bilarna — kanske rätt naturligt eftersom den väger minst (940 kg tjänstevikt) och har den minsta cylindervolymen. Samtidigt är dock Golf en av de snabbaste, och därför är förbrukningssiffrorna imponerande.

Den som får upp GTI:n i en liter per mil måste verkligen ligga i. Inte ens i stadstrafik går den över den gränsen.

■ En Granada eller Volvo måste däremot köras utpräglat försiktigt för att komma ned på samma nivå. Det gäller även Saab Turbo som kan köras förvånansvärt snålt — men då är förutsättningen att föraren utnyttjar turboeffekten minimalt.

Så fort nålen på turbotryckmätaren slår in i det röda fältet betyder det att värdefulla bensindroppar går åt. Man kan alltså

använda mätaren som ett hjälpmedel för att köra snålt, även om det starkt betvivlas att många Turbo-ägare gör det.

Men även vid hård körning är Turbon relativt snål. Autobahnkörning i mycket höga farter har aldrig gett oss högre förbrukning än 1,3–1,5 liter.

Opel Kadett drar rätt mycket bränsle i förhållande till sin låga vikt. Och bränsleekonomin är väsentligt sämre än för "klasskamraten" VW Golf.

■ Alfa Romeo slutligen har mycket bra värden trots stor motor. På landsväg bidrar den femte växeln till den goda bränsleekonomin. Volvos elektriska överväxel ger samma effekt, men Volvon drar mera genom hela registret och särskilt när man kör hårt.

Alfettan är lättare än Volvo, har gissningsvis bättre aerodynamik. Den kräver dock premiumbensin (precis som Golf och Kadett) medan Volvo är ensam om att klara sig med 93 oktän. Både Saab Turbo och Ford Granada ska köras på 97.

Granadan har den största tanken: 65 liter mot Volvos 60 och Saabs 58. Alfian har 49 liters tankvolym, vilket är dåligt för en långfärdsvagn, och Kadettens 44 liter räcker inte heller särskilt långt. Golf tar 45 liter, men aktionsradien är lika bra som för någon av de andra bilarna. ■



● Världens alla svarta golfbollar sitter i VW Golf GTI.

Snabb växling viktigt för körglädjen

■ Snabb, distinkt växling rankas när det gäller sportiga bilar som en mycket viktig egenskap.

De flesta i testlaget bedömde VW Golf som den klart bästa bilen i detta avseende. Det är värt att notera, eftersom framhjulsdrevna bilar sällan har en perfekt växelmekanism.

VW:s lilla golfboll till växelspaksknopp ligger fint i handen och själva lådan är härlig att jobba med. Lägena är korta och distinkta, synkroniseringen bra, och följaktligen växlar man både snabbt och lätt.

Opels växellåda fungerar i stort sett bra, men spaken har betydligt längre slag än i VW. Växlar man slarvigt kan man ta fel på tvåan och fyran. Saabs växellåda är ingen attraktion för en sportig förare, och i Ford Granada är backspärren för svag. Dessutom klagade vissa förare på att de måste sträcka sig efter spaken.

Volvo har en utmärkt låda med distinkta lägen. Efter några tusen mil går den också lätt. Trean hoppade ur några gånger på vår

bil — troligen en ren justerings-sak.

Överväxeln manövreras med en strömbrytare i växelspaksknoppen. Systemet fungerar bra när man lärt sig tekniken att koppla in och ur överväxeln endast när motorn är belastad. Det kan ske utan att använda kopplingen, men åtminstone vid nerväxling går det mjukare om man gör en snabb kopplingsrörelse.

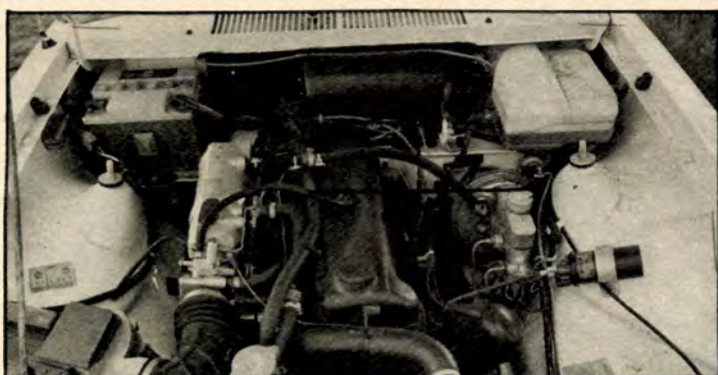
Den femväxlade Alfettan har tyvärr en ovanligt tråkig växelmekanism. Spaken har långa slag och diffusa lägen. Snabba växlingar ger lätt skrap.

Problemet hör ihop med växellådans placering vid bakaxeln. Det blir alltså en mycket lång överföring till växelspaken.

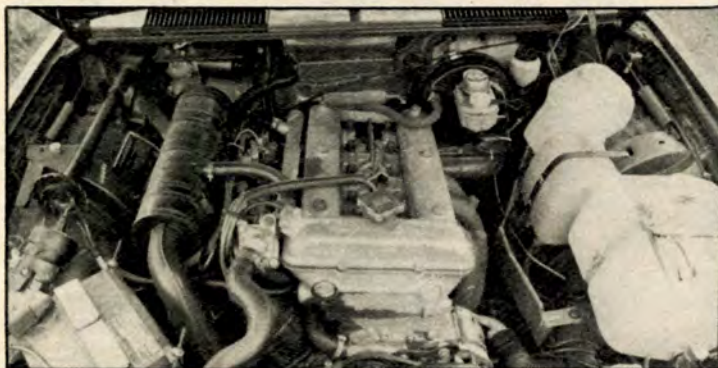
Systemet fungerar bättre nu än på tidigare Alfettor, men är fortfarande inte bra. Firmans representanter framhåller att man ska växla långsamt, så är det inga problem. Men vi tycker nog att en Alfa Romeo borde kunna växlas snabbt... ■



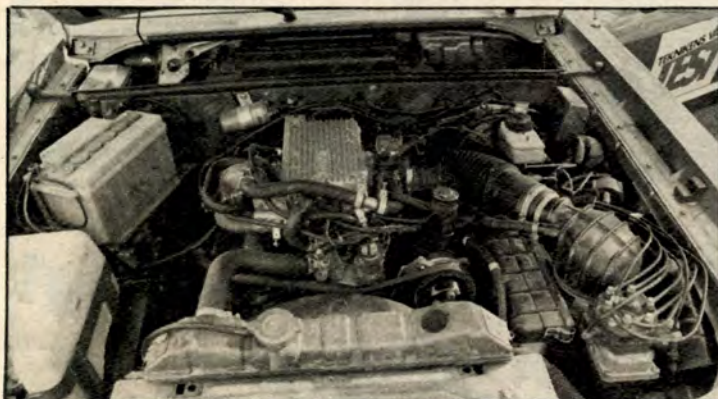
● Bilstest: många mil under skiftande väderförhållanden.



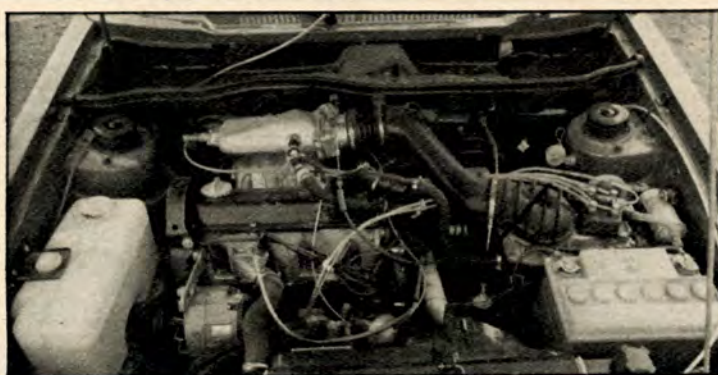
● Opel: rak tvålitersfyra med elektronisk insprutning. 105 hk.



● Alfa: rak tvålitersfyra med två dubbla Weber. 122 hk.



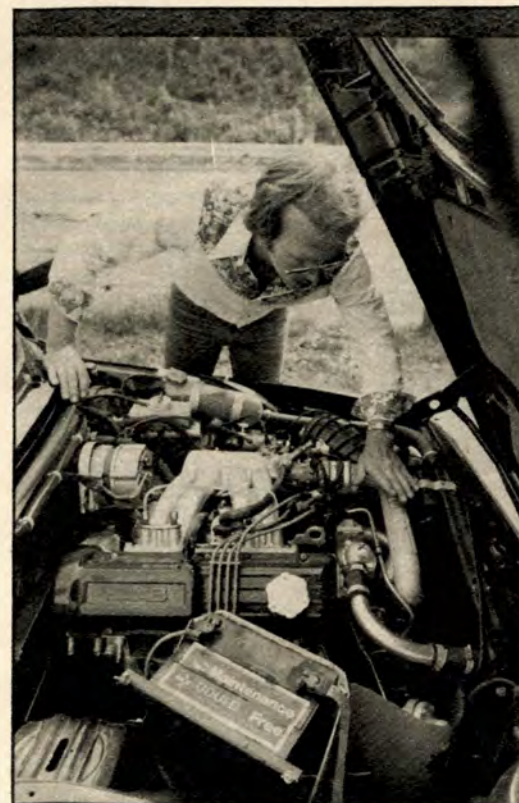
● Ford: 2,8 liters V6-motor med mekanisk insprutning. 151 hk.



● VW: rak, tvärställd fyra. Mekanisk insprutning och 110 hk.



● Volvo: rak fyra, 2,1 liter, mekanisk insprutning. 123 hk.



● Saab: tvåliters fyra, mekanisk insprutning, turbo. 145 hk.

Snabba ryck med Opel

■ Som väntat går det undan när man ger järnet i de här bilarna. Alla är snabba, men Alfetta och Volvo kommer lite på efterkälken eftersom de är tunga bilar med (i detta sammanhang) måttlig motoreffekt.

På papperet verkar Golf snabbast, eftersom den har det gynnsammaste förhållandet mellan tjänstevikt och motoreffekt.

Men i själva verket är det Opel Kadett som pilar i väg snabbast: 0–100 km/h på 9,3 sekunder är ett värde som skulle hedra vilken ädel sportvagn som helst.

Opeln har ett betydligt bättre vridmoment än Golf GTI och drar därför betydligt villigare på låg- och mellanvarv. Golfen är snabb bara på höga varv och framhjul-

driften gör det dessutom svårt att åstadkomma en bra start.

Det gäller i högsta grad även Saab Turbo. Att få någon turboeffekt i själva startögonblicket är nästan omöjligt – du kanske har sett Stig Blomqvist bli efter i starten i en rallycrosstävling? Då förstår du vad vi menar, och våra accelerationstabeller talar samma språk: upp till 50 km/h är Saab långsammare än alla de andra bilarna, men sedan sticker den i väg i rasande fart. Vid 110 km/h är den i fatt Golf GTI och vid 150 är den gott och väl förbi, distanse-rad endast av Opel Kadett.

När det gäller acceleration på högsta växeln är den fyrcylindriga Saab Turbo vida överlägsen den sexcylindriga Ford Granada. Tur-

boeffekten sätter in redan vid ca 2 500 varv och ger en sugande fartökning.

Granadan däremot har en extrem vridmomentkurva. Motorn kommer inte på allvar förrän över 4 000 r/m. Det är egendomligt: den fungerar precis tvärtom mot vad man skulle vänta sig av en stor sexa. I accelerationsprovet från 50 km/h på fyrans växel fick den faktiskt de sämsta värdena av

den motorstarka Ford Granada.

Alfettan var alltså "slöast", men i provet på fyrans växel visade den sin fina segdragningsförmåga och var snabbast av alla vagnarna tillsammans med Opel Kadett Rallye.

Dessa två plus Saab Turbo är de bilar som bäst klarar en snabb omkörning på landsväg utan nedväxling. ■

Golf slår ut Kadett

■ Opel Kadett Rallye 2.0 gör skäl för namnet. Det här är nämligen en rallybil med allt vad det innebär: snabb och stark med suveräna köregenskaper, som dock kräver en motsvarande avancerad körteknik.

Som tävlingsbil för amatörer har den stora fördelar i sin robusta och enkla konstruktion. Kadetten går inte bara fort, den verkar tåla påfrestningarna också.

Däremot är det mera tveksamt om den egentligen förtjänar beteckningen sportig familjebil. Kadett är visserligen lättkörd och rätt behändig även i vardagskörning, men den är trång, stötig och framför allt fruktansvärt bullrig.

En typisk ungarlsbil. Priset är skyhögt i beaktande av att en vanlig Kadett kostar under 30 000 kr, men lågt om man bara ser till vägegenskaper och fartresurser.

Licensierade tävlingsförare kan för övrigt köpa Kadett Rallye till



● Testkaravanen på slingriga skogsvägar i Småland.

kraftigt rabatterade priser, men då ryker förstas garantin.

Om du inte är tävlingsförare men ändå funderar på Kadett Rallye ska du komma ihåg en sak: någon sk körglädje får du inte ut av den här bilen förrän under extrema förhållanden.

VW Golf är annorlunda. Den belönar sin förare redan i måttliga farter. Golfen är genuint rolig att

köra nästan alltid och har mycket få av de olater som "hottade" bilmodeller brukar visa upp.

Dessutom är detta en äkta familjebil om man inte har för stora krav på bagageutrymmet. Och bränsleekonomin är utomordentlig.

Golf är till skillnad från Kadett en godtagbar långfärdsbil, den är lättkörd som shoppingvagn och

har vägegenskaper som är säkra och spännande på en och samma gång.

Man kan vara skeptisk till kvaliteten — inte minst om bilen körs hårt — men testlagets uppfattning är ändå att Golf GTI är den bästa kompromissen av sport- och familjebil. Och även om den är dyrare än Kadett anser vi den mera prisvärd. ■

Tuff Volvo, förfinad Alfa

■ Du trodde kanske att Volvo skulle visa sig vara den bekväma familjebilen och Alfa den riviga sportvagnen?

Det visade sig vara tvärtom. Volvo 242 GT överraskade med så tuffa köregenskaper att de nästan kan leda till obehagliga överraskningar.

Det gamla riviga märket Alfa Romeo har däremot alltmer gått in för bekväma, rymliga, mjuk-

fjädrade bilar.

Alfetta 2000 är inte särskilt sportig alls, i varje fall inte i detta sällskap. Däremot är det en rasande skön och bekväm långfärds-vagn med fina, neutrala köregenskaper och en av de mest kultiverade fyrcylindriga motorer som över huvud taget tillverkas.

Om din kropps-konstitution passar Alfans körställning så har du här den finaste och bekvämaste

långfärds-vagnen i hela samlingen — och dessutom är den bensin-snål.

Förarmiljön är tyvärr som den är. Vi tillåter oss att även i fortsättningen vara betänksamma inför Alfans kvalitet och serviceorganisation, åtminstone tills vi fått annat bevisat för oss.

Volvo 242 GT är lite udda som "sportig familjebil" betraktad. Vacker är den inte, däremot har

den köregenskaper som borde få Volvohatarna att sluta rynka på näsan.

Tråkig är den minst av allt — ändå saknar den någonstans Alfa Romeos *carisma*.

I valet mellan de här två mellanklassbilarna väljer man möjligen Volvo av förnuftsmässiga skäl — du vet, allt det där med verkstadsgaranti och servicemöjligheter och rejäla stötfångare.

Men glöm inte att Alfans har fyra dörrar och är fyra tusen kronor billigare. ■

Turbo eller Granada? En smaksak!

■ Turbotrycket, halvkombikupén och svensk vinterutrustning — där har du argumenten för Saabs stora succé.

Det egendomliga är att Saab ganska lätt slår Ford Granada på de punkter vi trodde att det skulle bli hårt: snabb acceleration och skön, effektiv segdragning.

Fords sexa räcker här inte till mot Saabs turbomatade fyra. Det gäller också bränsleekonomin.

Saab har å andra sidan namn om sig för goda vägegenskaper. Det borde bli en lätt match mot

"slagskeppet" Granada.

Icke. Här visar sig Forden vara både racervagn och rallybil på en gång. Saaben däremot är inte riktigt vuxen sin egen motorstyrka.

Den nuvarande Saab Turbo försvinner till hösten och ersätts då av den nya 900-modellen. Saabfolket, som aldrig brusit i tro på sina egna produkter, påstår att den nya bilen ska vara smidigare och bekvämare än den nuvarande och att bland annat problemet med framvagnens korta fjädrings-

väg ska vara avskaffat.

Då får Saab Turbo även extrema lågprofiläck av samma typ som på Ford Granada.

Det vill nog till att Saabfolket har rätt. Den nuvarande Turbon är i råaste laget. På landsvägen är den fin — framför allt är suget fantastiskt när turbon börjar jobba i 70–80 km/h och blixtnsnabbt klarar omkörningarna utan nedväxling. Men både den som vill köra sportigt och den som vill åka bekvämt blir besviken på andra egenskaper hos bilen.

Lika lätt som det är att välja Golf GTI framför Opel Kadett Rallye 2.0 som sportig familjebil, lika svårt är det att välja mellan Saab Turbo och Ford Granada 2.8 i GLS.

Bilarna har helt enkelt ingenting gemensamt mer än att de är dyra...

Testlaget avstår från att klassa den ena som bättre än den andra. Båda har brister som stadsbilar och när det gäller baksäteskomforten. I övrigt är Granada den sportigare av dem, Saab den mer praktiska. ■

TESTFAKTA

Opel
Kadett
Rallye 2,0

VW Golf
GTI

Alfa Romeo
Alfetta
2 000

Volvo
242 GT

Ford
Granada
2,8 i GLS

Saab
Turbo

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

42 500:—

45 150:—

49 900:—

53 900:—

61 425:—

63 700:—

... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

3 år 1 000:—

3 år 1 447:60

3 år 1 260:30

5 år 1 086:—

3 år 1 206:—

5 år 1 450:—

Årlig skatt

446:—

371:—

521:—

671:—

746:—

596:—

Försäkringsexempel Folksam: Helår

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

5—17

6—12

6—18

5—14

8—17

5—14

Helförsäkring om vagnskadegaranti saknas,

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

1 893:—

1 605:—

2 027:—

1 683:—

2 170:—

1 683:—

annars halvförsäkring.

Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år

901:—

780:—

974:—

804:—

1 025:—

804:—

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

710:—

675:—

539:—

408:—

1 000:—

922:—

Reservdel-
priser
inkl
moms

Komplett avgassystem exklusive grenrör

1 107:10

1 425:—

834:85

595:—

685:—

1 165:—

Bromsbelägg runt om

218:35

134:—

222:35

125:—

362:—

190:—

Kopplinglamell

235:25

315:—
bytes 163

327:35

118:—

211:—

127:—

Komplett strålkastarsats

289:90

161:50

386:05

114:—

163:—

145:—

En sats torkargummin/blad

60:30

30:—

36:20

25:—

38:—

29:—

Brytarspetsar

14:45

21:—

21:80

elektr

elektr

elektr

Komplett framskärm

464:40

325:—

684:25

549:—

386:—

440:—

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter
per mil vid konstant fart

50 km/h

0,70

0,60

0,71

0,76

0,84

0,64

70 km/h

0,72

0,60

0,79 0,66

0,80 0,74

0,85

0,71

90 km/h

0,83

0,71

0,91 0,74

0,93 0,84

0,94

0,83

110 km/h

0,98

0,81

1,04 0,89

1,10 0,99

1,07

0,96

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

1,23

1,05

1,41

1,49

1,62

1,29

Lägst oktantal

99

99

99

93

97

97

Hur snabb?

Accelerationstid från
stillastående i sekunder

0—50 km/h

2,9

3,2

3,5

3,2

3,3

3,6

0—70 km/h

4,9

5,6

6,1

5,8

5,8

6,0

0—90 km/h

7,3

8,2

9,5

8,7

8,8

8,5

0—100 km/h

9,3

9,7

11,5

11,1

10,3

10,3

0—110 km/h

11,1

12,1

13,9

13,3

12,9

12,1

0—400 meter

16,53

17,12

17,80

17,52

17,45

17,30

Accelerationstid
på högsta växeln

50—70 km/h

4,7

5,8

4,7

5,3

6,3

7,1

70—90 km/h

4,7

6,0

4,7 6,2

5,2 9,4

6,4

5,1

90—110 km/h

4,9

6,4

5,1 6,8

5,9 8,4

6,4

4,5

110—130 km/h

5,7

8,3

6,7 8,0

7,6 10,0

7,9

5,2

Toppfart cirka (km/h)

185

180

185

180

200

200

Hur rymlig?

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

160

164

167

177

176

170

B Max benutrymme fram

108

108

105

106

107

106

C Återstående benutrymme bak

52

56

62

71

69

64

D Bredd armbågshöjd fram

130

133

135

141

148

140

E Bredd armbågshöjd bak

135

131

136

147

148

154

F Takhöjd fram

98

95

97

96

97

95

G Takhöjd bak

89

87

91

94

95

95

Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårda paket.

250

185

380

395

335

360

Hur

Opel Kadett Rallye 2,0



MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med högt liggande kamaxel och hydrauliska ventillyftare. Elektronisk bränsleinsprutning. 5-lagrad vevaxel. Borring/slag 95/69 mm, volym 1979 cm³. Kompression 9,4:1. Max effekt 105 hk (77 kW) DIN vid 5 400 r/m. Max vridmoment 16,2 kpm (162 Nm) DIN vid 3 400 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad låda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangellänkar, bak stel axel i bakåtriktade bärmarm samt panhardstag.

STYRNING: Kuggstäng, 3,4 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 620 W. Batteri 55 Ah.

BROMSAR: Skivor fram, trummor bak, servo. Kretsar axelvis, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 175/70 HR 13.

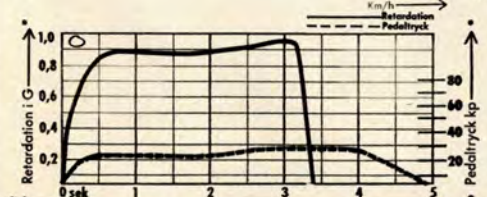
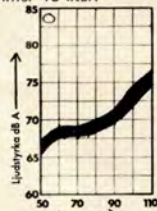
MÅTT/VIKT: Längd 413 cm, bredd 158 cm, höjd 134 cm, axelavstånd 240 cm, spårvidd fram/bak 130 cm. Tjänstevikt 1 020 kg, maxlast 270 kg varav max 60 kg på taket. Släpvningsvikt 1 000 kg. Bränsletanken rymmer 43 liter.

Kupébuller

Bullerkurvan är för snäll mot Kadett — det är när man accelererar på växlarna som bullernivån blir nästan olidlig.

Bromsprov från 100 km/h

Kadett har ytterst effektiva bromsar, även om de är en aning trögtrampade.



Volvo 242 GT



MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning. 5-lagrad vevaxel. Borring/slag 92/80 mm, volym 2 127 cm³. Kompression 9,3:1. Max effekt 123 hk (90 kW) DIN vid 5 500 r/m. Max vridmoment 17,3 kpm (170 Nm) DIN vid 3 500 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift 4-växlad låda + överväxel, golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram McPhersonben med enkla tvärlänkar, bak stel axel i bakåtriktade bärmarm.

STYRNING: Kuggstäng, servo, 3,5 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 60 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.

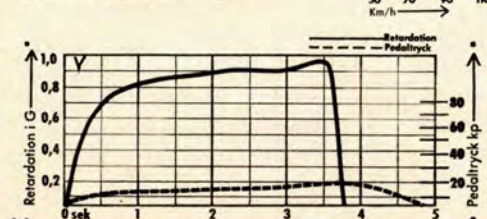
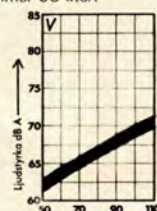
MÅTT/VIKT: Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Tjänstevikt 1 360 kg, maxlast 420 kg varav max 100 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Kupébuller

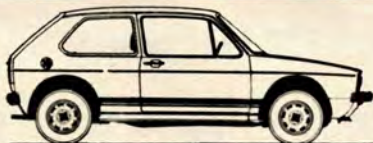
Volvon är väl ljudisolerad och har överväxel. Resultatet är som sig bör en angenämt låg bullernivå.

Bromsprov från 100 km/h

Ganska bra bromsar med lågt pedaltryck. Men försök att få en kortare bromssträcka resulterade i framhjulslåsning.



VW Golf GTI



MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning. 5-lagrad vevaxel. Borring/slag 79,5/80 mm, volym 1 588 cm³. Kompression 9,5:1. Max effekt 110 hk (81 kW) DIN vid 6 100 r/m. Max vridmoment 14,0 kpm (137 Nm) DIN vid 5 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdrift. 4-växlad låda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring runt om. Separat bakhjulsupphängning med torsionsaxel. Krängningshämmare fram och bak.

STYRNING: Kuggstäng, 3,8 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V växelströmgenerator 770 W. Batteri 54 Ah.

BROMSAR: Ventilerade skivor fram, trummor bak, servo. Kretsar diagonalt, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 175/70 HR 13.

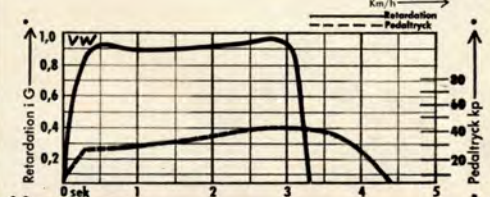
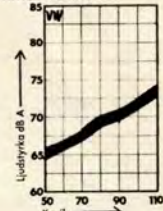
MÅTT/VIKT: Längd 380 cm, bredd 162 cm, höjd 141 cm, axelavstånd 240 cm, spårvidd fram/bak 141/137 cm. Tjänstevikt 930 kg, maxlast 320 kg varav max 50 kg på taket. Släpvningsvikt 1 000 kg. Bränsletanken rymmer 45 liter.

Kupébuller

Bullernivån stiger brant i VW Golf när farten ökar. Vägjud irriterar mer än brummandet från motorn.

Bromsprov från 100 km/h

Kortaste bromssträcka — 47 meter — men då krävs också ett mycket högt tryck.



Ford Granada 2,8 i GLS



MOTOR: 6-cyl vätskekyld V-motor med stötstänger. Bränsleinsprutning. 4-lagrad vevaxel. Borring/slag 93/68,5 mm, volym 2 792 cm³. Kompression 9,2:1. Max effekt 151 hk (111 kW) DIN vid 5 500 r/m. Max vridmoment 21,8 kpm (214 Nm) DIN vid 4 300 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift 4-växlad låda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring fram och bak. Fram övre triangellänk, unde tvärlänk samt reaktionsstag plus krängningshämmare. Bak fyrledad drivaxel upphängd i snett bakåtriktade triangelformade bärmarm.

STYRNING: Kuggstäng, 3,5 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 840 W. Batteri 66 Ah.

BROMSAR: Skivor fram, trummor bak, servo. Kretsar axelvis, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 6 tum, däck 190/65 HR 15,35.

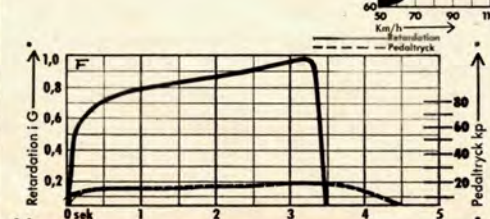
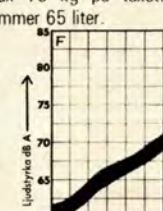
MÅTT/VIKT: Längd 480 cm, bredd 180 cm, höjd 142 cm, axelavstånd 277 cm, spårvidd fram/bak 152/153 cm. Tjänstevikt 1 500 kg, maxlast 380 kg varav max 75 kg på taket. Släpvningsvikt 1 700 kg. Bränsletanken rymmer 65 liter.

Kupébuller

Forden viskar sig fram i låg fart. Sedan blir den bullrigare. Vagnen är inte helt fri från vindbrus.

Bromsprov från 100 km/h

Relativt lågt pedaltryck och effektiva bromsar.



Alfa Romeo Alfetta 2000



MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med överliggande kamaxel. Två förgasare 5-lagrad vevaxel. Borring/slag 84/88,5 mm, volym 1 962 cm³. Kompression 9,0:1. Max effekt 122 hk (90 kW) DIN vid 5 300 r/m. Max vridmoment 17,9 kpm (175 Nm) DIN vid 4 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-växlad låda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Fram dubbla tvärlänkar och torsionsfjädring. Bak de Dion-axel, snedställda länkar, dubbla tvärstag och spiralfjädrar. Krängningshämmare fram och bak.

STYRNING: Kuggstäng, 3,6 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 600 W. Batteri 55 Ah.

BROMSAR: Skivor runt om, servo. Kretsar axelvis, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 165 HR 14.

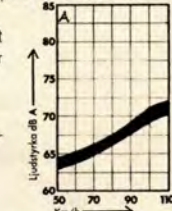
MÅTT/VIKT: Längd 440 cm, bredd 163 cm, höjd 143 cm, axelavstånd 251 cm, spårvidd fram/bak 136/136 cm. Tjänstevikt 1 230 kg, maxlast 370 kg varav max 80 kg på taket. Släpvningsvikt 1 200 kg. Bränsletanken rymmer 49 liter.

Kupébuller

Alfa Romeo Alfetta 2000 går mycket tyst vid högt uppe i fartregistret. Orsaken är bland annat den femte växeln.

Bromsprov från 100 km/h

Alfettan noterade den längsta bromssträcka — 53 meter. Ovanligt för en Alfa.



Saab Turbo



MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning. 5-lagrad vevaxel. Borring/slag 90/78 mm, volym 1 985 cm³. Kompression 7,5:1. Max effekt 145 hk (106 kW) DIN vid 5 000 r/m. Max vridmoment 24, kpm (236 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdrift. 4-växlad låda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring fram och bak. Fram dubbla triangellänkar, bak stel axel i fram- och bakåtriktade länkar samt ett panhardstag.

STYRNING: Kuggstäng, 4,1 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 790 W. Batteri 60 Ah.

BROMSAR: Skivor runt om, servo. Kretsar diagonalt, p-broms mekaniskt på framhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 175/70 HR 15.

MÅTT/VIKT: Längd 455 cm, bredd 169 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 247 cm, spårvidd fram/bak 140/142 cm. Tjänstevikt 1 260 kg, maxlast 360 kg varav max 100 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 55 liter.

Kupébuller

Decibelmätaren har inte lyckats registrera det för örat ganska irriterande brus som förekommer i kombikupéns baksäte.

Bromsprov från 100 km/h

Turbon har ganska bra sug i bromsarna, men i slutet av inbromsningen händer det lätt att framhjulen låser sig.

