

Teknikens värld

Allt om Bilen

NR 24 22/11 1978 7:95 INKL MOMS
i Danmark 15:50 i Finland Fmk 9:75 i Norge 13:50 inkl moms

NYA SAAB 900 mot NYA VOLVO

TEKNIKENS VÄRLD
TEST
DUELL



486-24

**KÖPGUIDE:
BILSTEREO**



Vilken är bäst av Sveriges två mest sålda bilar? Vilket väger tyngst, fram- eller bakhjulsdrift, kombibaklucka eller ett lågt pris? Öppna frågor. Men klart är att båda vagnarna utvecklats positivt.

Av BJÖRN SUNDFELDT,
Teknikens världs testlag –
PeO ERIKSSON (foto)

Saab 900 GL mot Volvo 244 GL:

Hård final i allsvenskan



TEKNIKENS VÄRLD **TEST**

■■■ Saab 900 GL är en framhjulsdreven halvkombi som med fyra dörrar kostar 53 900 kronor.

Volvo 244 GL är bakhjulsdriven, har vanlig sedankaross med fyra dörrar och kostar 46 900 kr.

Kan man jämföra två så olika bilar, när det dessutom skiljer 7 000 kronor i pris?

Ja, om de är Sveriges mest sålda bilar. Och det förefaller högst troligt att så blir fallet.

Volvo 244 är redan och har i

flera år varit Sveriges mest sålda bil. Saab 99 har varit den ständiga tvåan, som på senare år krupit allt närmare Volvon.

Kan Saab 900 trots sitt höga pris axla den manteln? Eller kommer Saab 900 och 99 – som fortfarande finns kvar i tre versioner – att slå ut varandra från registreringsstatistikens toppskikt?

Vi gissar att Saab 900 tar hem spelet. Den är visserligen betydligt

dyrare än 99:an, men också betydligt bättre. Flera av testförarna hade dock väntat sig ännu mer, främst när det gäller köregenskaper och benutrymme för föraren.

Reaktionen var den motsatta när det gällde Volvon. Ingen hade väl räknat med att hårdare stötdämpare och kraftigare krängningshämmare skulle göra så stor skillnad. Volvo 244 -79 har blivit stabilare på vägen och roligare att köra.

Med relativt enkla medel har Volvo förbättrat bilens köregenskaper. Saab behåller sitt försprång genom avsevärt mer komplicerade åtgärder.

Saab 900 har i princip samma chassikonstruktion som 99:an, men axelavståndet har förlängts genom att framvagnen flyttats fem centimeter framåt. Tillsammans med två centimeters ökning av framvagnens fjädringsväg och spårvidd plus en del smärre juste-

Undanmanöver: Saab lyder föraren snabbare

ringar har det gjort att Saab 900 har säkrare och trevligare köregenskaper än Saab 99.

Understyrningstendenserna är mindre markerade hos 900. Den "plogar" inte lika mycket med framhjulen vid från kurvtagning, framvagnen börjar inte ta små skutt i sidled lika lätt som den gör på 99:an.

Skillnaden märks redan vid vanlig landsvägskörning. I kurvor med ojämn vägbeläggning är Saab 900 mer kursstabil och ojämnheten känns mindre i raten. Men tydligast märks de förbättrade köregenskaperna vid undanmanöverprov.

Båda bilarna bättre

Vi körde Volvo 244 GL och Saab 900 GL genom en väjningsbana markerad med gummikoner. Bilarna kördes i 55 km/h och kastades tvärt vänster – höger – kort raka – höger – vänster tillbaka i den gamla körriktningen. Ungefär som när man på en tätortsgata plötsligt måste väja för ett utspringande barn och sedan snabbt återta den ursprungliga kursen för att inte krocka med mötande trafik.

Saab 900 var smidigare och mer lätthanterlig. Redan vid första försöket klarade den provet utan större svårigheter.

Volvo 244 -79 rev den sista yttre konen vid första försöket. "Barnet" klarade sig alltså, men Volvon kom inte tillbaka i sin körbana lika snabbt som Saab. I andra försöket gick Volvon felfritt genom banan. Då var föraren tränad, han visste hur bilen skulle reagera och kunde därför själv reagera snabbare.

Både Volvo och Saab var bättre än sina respektive föregångare. Vid tidigare prov med dessa har båda varit avsevärt mer understyrda och svårkörda. Det krävdes mycket rattande för att klara igenom i 50 km/h.

Volvo 244 GL -79 närmast neutralstyrd med en dragning åt understyrning om den pressas hårt. Den kränger inte lika hårt vid hård kurvtagning, den reagerar snabbare på rattutslag och ligger stabilare på vägen än Volvo 244 -78.

Däremot är den inte helt konsekvent i sitt beteende. I extrema situationer eller halt väglag kan



den skifta från lätt understyrning till plötslig överstyrning när bakvagnen bryter ut i en sladd. Det händer mycket sällan hos Saab 900, som är mer kursstabil och konsekvent understyrd.

Några förare i testlaget föredrog Volvons egenskaper. I den märker man tidigare när det är halt, den "säger ifrån och är lättare att hämta hem" om man råkar ut för en bakhjulssladd.

Majoriteten menade dock att Saab både med och utan last har något säkrare köregenskaper. En framhjulssladd – dvs att bilen kanar rakt fram med snedställda framhjul – kan vara svår att klara upp, men den situationen uppstår sällan.

Volvos enkla sätt att förbättra köregenskaperna har dock resulterat i negativa biverkningar i fjädringskomforten. Bilen har blivit stötigare. Den var långt ifrån okänslig för vägskarvar och andra ojämnheter tidigare, och nu märks de ännu tydligare. Volvon är inte så stötig att den är obekväm, men Saab är behagligare att åka i.

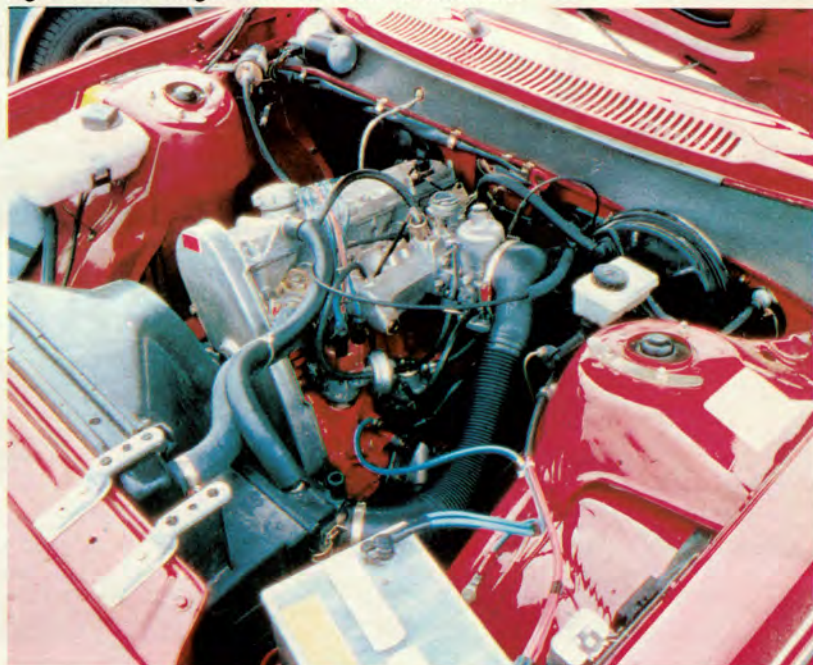
Bättre fjädring

Den mer genomgripande omkonstruktionen av Saab har medfört både bättre köregenskaper och bättre fjädringskomfort. Karossrörelserna är lugnare tack vare längre hjulbas och framfjädringen sväljer små gupp och gropar bättre än tidigare.

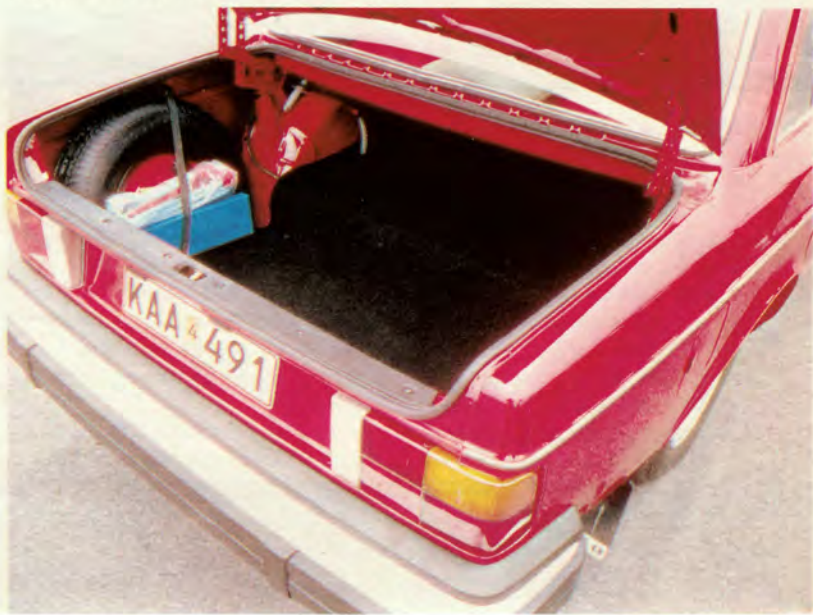
Det är inga stora skillnader vare sig mellan gamla och nya årgångar av respektive märke eller mellan Saab 900 GL och Volvo 244 GL. Men Saab 900 är bekvämare som långfärdsvagn.

Det är en avgörande skillnad mellan förarkomforten i Saab 99 och 900. Instrumentpanelen är helt ny och mycket bättre i den nya Saaben. Stora tydliga och

● Med 55 km/h klarade Volvo inte första försöket på väjningsbanan. Den stora bilen hann inte tillbaka i rätt spår tillräckligt snabbt. Andra försöket gick bra, sedan föraren lärt sig hur bilen reagerade i den här situationen.

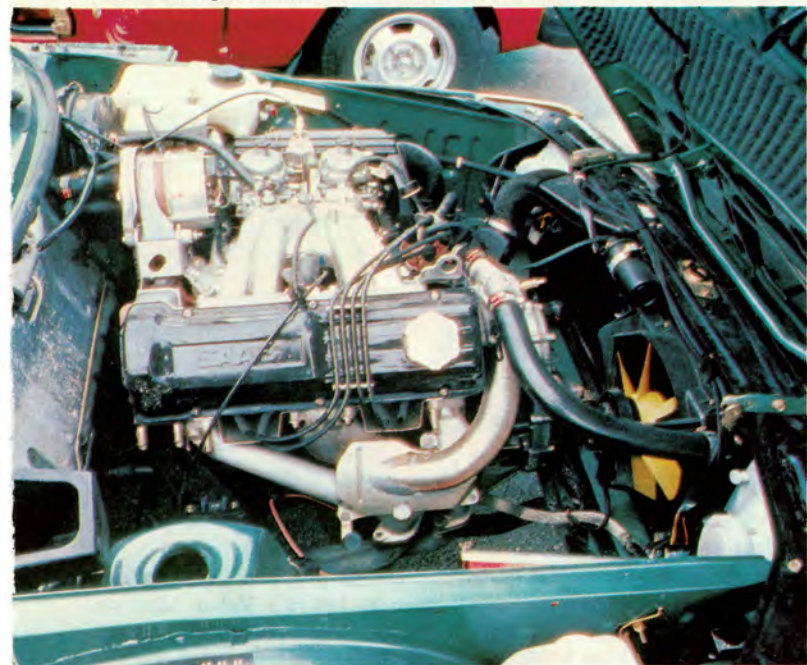


● I Volvos motorrum finns det gott om plats för den fyrcylindriga motorn. Deformationszonen är mycket väl tilltagen. Den nya utformningen av bakpartiet har reducerat bagageutrymmet något. Lasttröskeln är 9 cm lägre men fortfarande hög. Reservhjulet i vänster bakflygel tål bara begränsad körsträcka och hastighet.





● Saab 900 klarade väljningsprovet i 55 km/h utan större problem. Bilen smidigare och något mer lätthanterlig än Volvo. Dels därför att Saab är mindre, dels därför att den har lite bättre köregenskaper i extrema situationer.



● Motorrummet i Saab 900 är 12 cm längre än i Saab 99. Allt sitter mer lättåtkomligt. Saab 900 är mer servicevänlig antingen det gäller småsaker eller större reparationer. I normalläge är bagageutrymmet lika stort som Volvos, men mer lättlastat. I kombiläge är utrymmet 182 cm långt. Bättre än i många riktiga kombibilar.



framgår att både Saab och Volvo fått sämre benutrymme fram jämfört med tidigare tester i Teknikens värld. I praktiken har utrymmena inte försämrats. I stället har mätmetoderna förbättrats.

Nyopererad docka

Vi använder oss av de allmänt vedertagna mått som anges i Jan Ulléns bok "Bilfakta". Vid sina mätningar använde Jan Ullén en docka i naturlig storlek. Denna docka har nyligen fått benen "opererade", så att de fungerar mer "mänskligt".

Den ändrade placeringen av pedalerna i Saab 900 har inte haft någon inverkan på mätningarna. Förarens benutrymme har inte blivit längre men väl bredare än i Saab 99.

Dockans omkonstruktion påverkar inte mätningarna i baksätet. Där har en urgröpnung av framstolarnas ryggstöd och flyttat bakre ryggstöd resulterat i fyra centimeter bättre benutrymme.

De gamla måtten på Volvos främre benutrymme hade hängt med några år. Sedan de mättes upp har Volvo "i smyg" flyttat fram stolarnas glidskenor tre centimeter, vilket tillsammans med ändringarna på dockan gett sex centimeter sämre benutrymme fram.

Men i praktiken har alltså Volvos kupéutrymme inte ändrats på 1979 års modeller. De enda invändiga förändringarna gäller färger och klädsel.

Elektrisk klädsel

Den nya klädseln är — liksom i Saab — mycket "elektrisk". Syntetfibrerna i tygerna alstrar statisk elektricitet, som gör att man får obehagliga stötar när man kliver ur bilarna och tar i dörrarna för att stänga dem.

Volvos förarmiljö är alltså oförändrad. Den är mycket funktionell med väl utformade reglage och en kompakt men tydlig instrumentuppsättning.

Trots att instrumenten är mindre än i Saab är de inte nämnvärt svårare att avläsa.

Däremot var det många förare som frann Volvos förarmiljö tråkig och steril jämfört med Saabs mjukt rundade panel.

Ingen av bilarna har bra förvaringsplatser för småsaker som föraren vill ha lätt tillgängliga. Saab har fickor och Volvo har fack i dörrarna. De lämpar sig bra för kartor, men att rota i dem efter t ex en tablettask medan man kör är besvärligt.

Saab har en antydan till fack ovanpå panelen, men den grunda

reflexfria instrument. Rejåla, greppvänliga och välplacerade reglage. I mörker är alla väsentligheter upplysta av ett behagligt grönaktigt sken. Det är inte riktigt lika bra som i BMW, men steget dit är inte långt.

Den gamla tråkiga ratten finns kvar, men "bussvinkeln" har övergetts till förmån för en fullt normal rattvinkel. Körställningen är klart bättre.

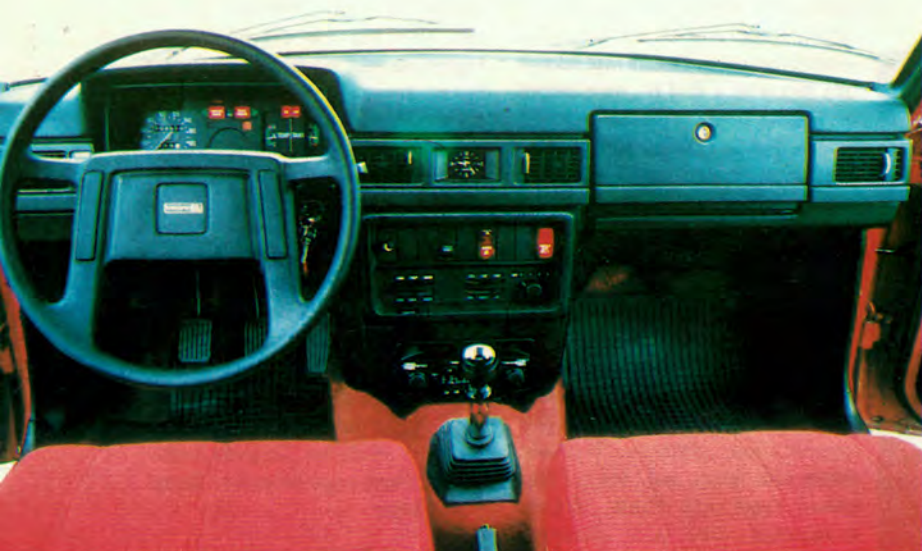
Tyvärr har Saab inte flyttat tändningslåset när instrumentbrädan gjordes om. Det kombinerade tändnings- och växelspakslåset sitter kvar djupt nere mellan stolarna, och det är lika sladdrigt och oprecist som tidigare. Nyckeln måste ofta lirkas ned i låset. Över huvud taget har Saabs låskonstruktioner alltid varit klumpiga och ologiska, och det är de fortfarande.

I och med att hjulhusen flyttats fram har det också blivit bättre plats för pedaler och förarens vänsterfot. Men inte tillräckligt gott om plats.

När axelavståndet ändå förlängdes tycker man att Saab borde ha löpt linan ut och ökat på avståndet, så att hjulhusen inte alls inkräktade på kupéutrymmet. Men enligt teknikerna i Trollhättan var det inte möjligt. Då skulle axelavståndet blivit för långt, vilket skulle ha inverkat negativt på köregenskaper och åkkomfort. Det skulle också inneburit att drivpaketet måste flytta med och hamna ännu längre fram i nosen.

Pedalerna är större och har flyttats i sär. Runt dem är det inte trångt, men föraren kan inte sträcka ut vänsterbenet helt. Man vilar foten på hjulhuset (där lär textilkädseln snabbt slitas ut), men benvinkeln är inte lika obekvämlig som i Saab 99.

Av jämförelsetabellernas uppgifter om kupéutrymmen (sid 25)



● Volvos nya Mercedes-inspirerade bakparti har blinkers och bakljus som går runt hörnen. Fronten är lika massiv som tidigare. Förarmiljön innehåller inga nyheter. Kupéutrymmet är oförändrat. Bra framstolar, hygglig komfort för två i baksätet.



Två sitter bättre bak i Volvo

urgröpningsen fyller ingen praktisk funktion. När det gäller omtanke om föraren har de svenska konstruktörerna en del att lära av kollegerna på BMW. Som å andra sidan inom samma område kan lära sig en del av svenskarna.

BMW har inte dåliga framstolar, men både Saab och Volvo har bättre. Förarstolarna är ställbara i höjdlädd, eluppvärmda och ger bra stöd åt kroppen. De platta Volvo-stolarna ger bättre sidostöd än de ser ut att göra. Det kunde vara ännu bättre, men det lilla minustecknet kompenseras av ett plus för de ställbara svankstöden.

Volvos baksäte lämpar sig bäst för två personer. På mittplatsen får man det utbuktande mittarmstödet i ryggen och det är trångt för fötterna runt kardantunneln.

Baksätet i Saab är bekvämare för tre personer, men är man bara två är det inte riktigt lika bekvämt

som i Volvo. Saabs ryggstöd är inte skålat och saknar mittarmstöd för att ta mindre plats i framfällt läge.

Sämre bagageutrymme

Volvos nya rundade bakparti har nio centimeter lägre lasttröskel till bagageutrymmet än tidigare, men det är fortfarande högt till kanten. Den nya luckan måste dumt nog öppnas med nyckel, och bagageutrymmet är mindre. Volvo har fortfarande gott om plats, men rymmer inte mer bagage än vad Saab gör – med baksätet i normalläge.

I kombiläge lastar Saab mer än många riktiga kombibilar, och precis som sådana har Saab inte heller någon lasttröskel alls.

Halvkombi-karossen medför dock inte bara fördelar. Det slutande bakpartiet är siktskrymmande och gör det knepigt att

avgöra var bilen slutar. Dessutom hindras sikten av framstolarnas klumpiga nackstöd, och det drabbar för övrigt även baksätespassagerarna. Man känner sig lätt instängd bakom de höga breda ryggarna.

Även sikten framåt – uppåt är begränsad i Saab. Vindrutans överkant är låg, höga trafikljus är svåra att se. Saab är mindre än Volvo, men känns ändå klumpigare i stadstrafik. Det beror dels på sämre runtomsiikt, och dels på en något vevig och otymlig styrning. Saabs nya fina servostyrning – standard på Saab 900 GLE och Turbo – kan inte beställas till GL. Det är synd. Inte bara för att bilen blir smidigare i stadstrafik, den blir över huvud taget trevligare att köra genom att man slipper framhjulsdraftens ryck i ratten.

Volvo har också en ny, förbättrad servostyrning – i 244 GLE. Till GL kostar den 1 750 kr, men känns kanske inte lika nödvändig som i Saab. Bilarna är ungefär lika tungjobbade vid parkering,

men annars är Volvos styrning smidigare än Saabs.

Det är inte bara runtomsikten som är bättre i Volvo. Man ser bättre i regn och mörker också. Vindrutetorkarna sveper en större yta och helljuset är effektivare än på Saab.

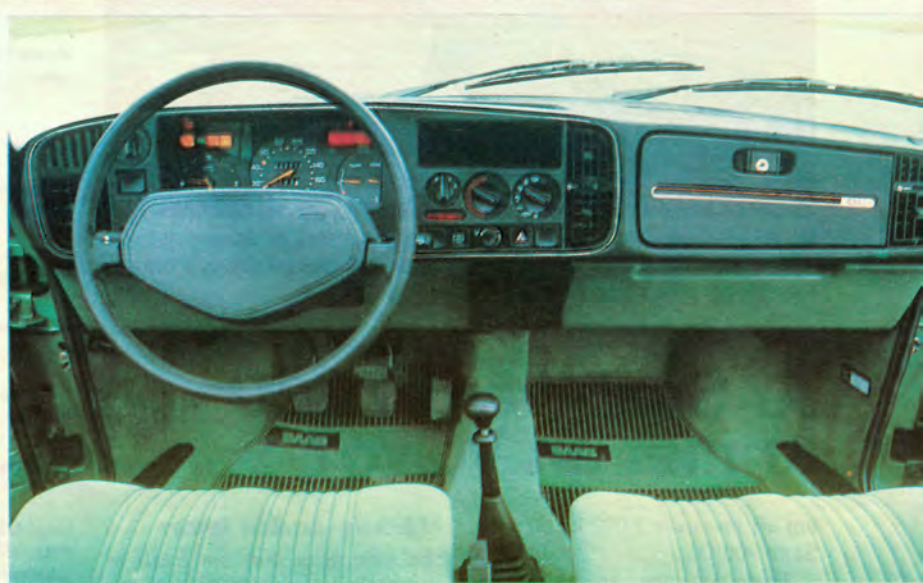
De breda strålkastarna på 244 GL är samma som på 264 och 244 GLE, men annars skiljer den sig inte mycket från basmodellen 244 DL. En del av lyxutrustningen på GLE kan beställas till GL men inte till DL, och dessutom har GL-versionen överväxel.

Smidig överväxel

Vid landsvägskörning sänker överväxeln både motorljud och bränsleförbrukning till ungefär samma nivå som i Saab. Den elektriska överväxeln manövreras smidigt med en liten knapp på växelspaksknoppen. Den vanliga växellådan har förbättrats och är inte lika trög som tidigare. Spakrörelserna är något långa men lägena exakta. Lådan känns rejäl, man känner när man lägger i en



● **Nospartiet ger lägre luftmotstånd och ett slankare, något kilformat utseende. Så när som på den gamla men omvinklade ratten är förarmiljön helt ny – och mycket bra. Pedalerna är förskjutna åt höger men inte lika mycket som i 99:an. Bra framstolar, rymligare baksäte.**



växel.

Det gör man inte alltid i Saab. Lådan är oförändrad, och precis som tidigare känns det som att flytta en spak vilken som helst. Växellådan är kortslagig, exakt och ganska lättväxlad, men spaken är helt stum.

Motorerna är oförändrade. Båda bilarna har raka fyror med enkla överliggande kamaxlar. Saab-motorn är mindre men starkare än Volvos. Knappt två liter och 108 hk jämfört med drygt 2,1 liter och 100 hk.

Eftersom Volvo dessutom är 50 kg tyngre är den också slöare. Men skillnaderna är mindre än man tror. Vid acceleration från stillastående är Volvo snabbare i starten. Först vid 80 km/h är Saab i kapp och börjar se sig förbi. Så småningom försvinner den i fjärran: med sitt lägre luftmotstånd har Saab minst 10 km/h högre toppfart. Testbilen toppade lätt 170 km/h, Volvon kom knappt upp i 160 km/h.

Saab-motorn känns pigg och varvvillig, den spinner mjukt i alla

farter utom i 115–120 km/h. Där finns ett litet vibrationsområde.

Volvo-motorn har inget sådant område, men känns genomgående en aning råare och trögare. Skillnaderna är små, men det räcker för att ge intryck av bättre segdragning hos Saab. Men det har den inte, snarare tvärtom.

Mittmotor?

Under motorhuven på Volvo är allt som förut. Här finns det plats för både V6-or och raka dieselsxor, så runt och framför allt framför den fyrcylindriga motorn är det gott om plats. Eftersom motorn sitter längst bak mot torpeden och nästan helt bakom framaxeln, kan man med lite god vilja kalla Volvos 240-serie för "mittmotorbilar".

Under motorhuven på Saab är ingenting längre som förut, och det var också ett av de tunga skälen till förlängningen. 99:ans motorrum hade blivit för trångt och den skulle få svårt att klara kommande säkerhetsnormer i USA.

I Saab 900 är utrymmet 5 cm bättre bakom motorn och 7 cm bättre framför. Av det 21 cm längre nospartiet svarar den kraftigare främre stötfångaren för resterande 9 cm.

Motorrummet är alltså 12 cm längre, och det räcker för att allt ska bli betydligt mer lättåtkomligt. Saabs konstruktörer har inte som i 99:an tvingats stuva in nya prylar där de gick att klämma in, utan i stället kunnat placera dem där de passar bäst. Runt motorn – som tillsammans med växellåda och koppling bildar en enhet monterad nästan helt framför framaxeln – finns det nu plats för både verktyg och händer. Motorhuvens öppningsvinkel är dock onödigt liten.

Bättre utrymmen i frampartiet har också gett plats för en nya "Saab-innovation" – ett luftfilter för kupélufte. Uppfinningen är inte Saabs, även om man slagit på stora reklamtrumman. Men idén är inte sämre för det.

Filtret sitter i en utbytbar kassett och stoppar en stor del av all

rök och damm som finns i luften. Det är speciellt viktigt för allergiker, men nyttigt även för andra.

Även i övrigt har värme- och ventilationssystemet förbättrats. Fler luftinsläpp och ett nytt reglagesystem med vakuumstyrda spjäll. Enligt Saab är det tillförlitligare än mekanisk styrning, men även om så är fallet har det sina begränsningar. Vridreglaget som fördelar luften har sex bestämda lägen – och man behöver instruktionsboken för att tyda dem.

Volvos reglage är enklare och luftflödet går att variera mer efter personlig smak. Värme och ventilation fungerar effektivt i båda bilarna, men luften – varm eller kall – fördelas något jämnare i Saab.

Sämre garantier

Eftersom Volvo försämrat sina garantiåtaganden är det försprånget borta, och några andra stora skillnader när det gäller kostnaderna bör det inte bli. I alla fall inte under de första åren. På ekonomisidan handlar det alltså



● På grusvägar är Saab mer lättkörd än Volvo. Volvo måste köras mer varsamt, det är lätt att få bakvagnskast om man inte är försiktig med gaspådraget.

Är Saab värd 7 000 kr mer än Volvo?

om att investera 7 000 kr mer för Saab 900 GL.

Trots att den är bättre på många punkter, var majoriteten av testlaget ändå tveksamma om Saab verkligen är värd så mycket mer. Flera förare menade att Volvon känns rejälare och mer gediget byggd, trots att det inte finns några belägg för det.

Delvis tvärtom. Saab har under de senaste åren klarat sig bättre från rostskador än Volvo, och de mekaniska problem som Saab tidigare haft verkar också övervunna.

Volvo har inte haft några större mekaniska problem, och man hävdar att rostskyddet förbättrats. Bl a genom bättre lackering och innerskärmar av plast i de främre hjulhusen från 1978 års modell.

Det går att jämföra Saab 900 GL och Volvo 244 GL, men det går knappast att generellt påstå att den ena är ett bättre köp än den andra. För den som kör långt, ofta har stora behov av utrymme och som dessutom gillar framhjulsdraft är Volvon helt ointressant.

Märkes-andan lever

Ska man byta bort sin Saab är alternativet oftast ett annat framhjulsdrevet märke. I samma storleksklass finns inte mycket att välja på. Renault 20 TS är egentligen den enda som är jämförbar. Men den är sämre på flera punkter och inte lika stabilt och praktiskt konstruerad.

Volvo-ägare i bytestankar – men som inte vill ha mindre bil – sneglar väl i första hand på Opel Rekord eller Ford Granada. Det finns det för närvarande ingen direkt anledning att göra. De tyska bilarnas motorer går dåligt med avgasrening, bilarna är inte lika välutrustade och de är inte längre billigare än de svenska konkurrenterna.

Den svenska kronans ställning är svag jämfört med utländska valutor, framför allt den västtyska marken. Det gynnar den svenska bilindustrin på hemmamarknaden.

Saab 900 GL och Volvo 244 GL är inte bara säkra och bra bilar. Jämfört med konkurrenterna är i varje fall Volvo förhållandevis billig.

Saab 900 GL

TEKNIKENS VÄRLD TEST

Volvo 244 GL

Saab 900 GL kostar ca 53 900 kr "på gatan" i Stockholm. Fyrcylindrig radmotor på 2 l och 108 hk. Framhjulsdreven. 4 (2) dörrar, 5 sittplatser.

Volvo 244 GL kostar ca 46 900 kr "på gatan" i Stockholm. Fyrcylindrig radmotor på 2,1 l och 100 hk. Bakhjulsdreven. 4 dörrar, 5 sittplatser.

Tekniska data

MOTOR

4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. 2 förgasare. 5-lagrad vevaxel. Borrning/slag 90/78 mm, volym 1 985 cm³. Kompression 9,2:1. Max effekt 108 hk (79 kW) DIN vid 5 200 r/m. Max vridmoment 16,7 kpm (164 Nm) DIN vid 3 300 r/m.

4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. 1 förgasare. 5-lagrad vevaxel. Borrning/slag 92/80 mm, volym 2 127 cm³. Kompression 8,5:1. Max effekt 100 hk (74 kW) DIN vid 5 250 r/m. Max vridmoment 17,3 kpm (170 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, framhjulsdraft. 4-växlad låda med golvspak.

Motorn fram, bakhjulsdraft. 4-växlad låda plus överväxel. Golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÅLL

Spiralfjädring fram och bak. Fram dubbla triangellänkar, bak stel axel i två bakåtriktade bärramar, två framåtriktade momentstag samt ett tvärgående Panhardstag.

Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram långa fäderben och enkla triangellänkar (McPherson), bak stel axel i två bakåtriktade bärramar samt ett tvärgående Panhardstag.

STYRNING

Kuggstäng, rattvarv

Kuggstäng, 4,4 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 60 Ah.

12 V, växelströmgenerator 790 W. Batteri 60 Ah.

BROMSAR

Skivor fram och bak, servo. Kretsar diagonalt, p-broms mekaniskt på framhjulen.

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

HJUL/DÄCK

Fälg 5 tum, däck 165 SR 15

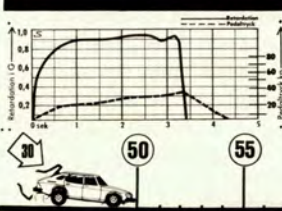
Fälg 5 tum, däck 175 SR 14

MÅTT/VIKT

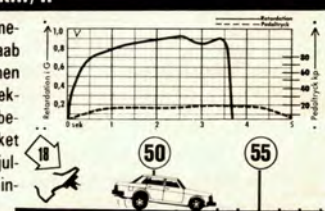
Längd 475 cm, bredd 169 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 253 cm, språvidd fram/bak 142/143 cm. Tjänstevikt 1 300 kg, maxlast 420 kg av vilka max 100 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 58 liter.

Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 143 cm, axelavstånd 264 cm, språvidd fram/bak 143/136 cm. Tjänstevikt 1 350 kg, maxlast 430 kg av vilka max 100 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Bromsprov från 100 km/h



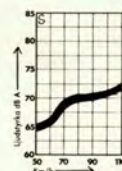
Bromssträckor: Saab 50 meter, Volvo 53 meter. Saab kräver högre pedaltryck, men bromsarna är mycket effektiva. Volvos sämre värde beror på att det kan vara mycket svårt att undvika framhjulslåsning i slutfasen av inbromsningen.



Hastighetsmätaren

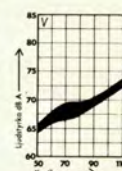
51 71 91 111 km/h visade
50 70 90 110 km/h vid verklig fart

50 71 92 113 km/h
50 70 90 110 km/h



Kupébuller

Skilnaderna i ljudnivå är inte stora. Saab har en bullertröskel vid ca 70 km/h, men som passagerare i bilen tänker man knappast på den. Volvons överväxel (använd från 80 km/h) sänker ljudnivån med ca 1 dB A, men i farter över 100 km/h är den ändå något ljudigare än Saab. Alla testförare uppfattade dock Volvon som något tystare.



Plus	Minus	Plus	Minus
Bra förarmiljö	Dålig närsikt	Bra förarmiljö	Försämrade garantier
Bekväma framstolar	Vevig styrning	Bekväma framstolar	
Välutrustad	Högt pris	Välutrustad	
Bra bagagekapacitet		Effektiv värme/ventilation	
Effektiv värme/ventilation		Överväxel	
Smidig motor		God passiv säkerhet	
Bra bromsar			
God passiv säkerhet			

Saab 900 GL mot Volvo 244 GL



Saab 900
GL 4-d



Volvo
244 GL



Saab 99 GL CC
Super 4-d -78



Volvo 244
DL -78

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

53 900:-¹

46 900:-

48 800:-¹

45 700:-¹

... att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)

5 år (1 448:-)

3 år (1 086:-)²

5 år (965:-)

5 år (1 086:-)

Årlig skatt

671:-

671:-

596:-

671:-

Försäkringsexempel Folksam: Helår.

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

3-11

4-10

3-11

4-10

Helförsäkring om vagnskadegaranti saknas,

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

1 288:-

1 310:-

1 288:-

1 310:-

annars halvförsäkring

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

623:-

632:-

623:-

632:-

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

466:-

458:-

919:-

458:-

Reserv-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

509:-

662:-

505:-

662:-

dels-

Bromsbelägg runt om

196:-

132:-

196:-

132:-

priser

Kopplingslamell

133:-

123:-

133:-

142:-

inkl

Komplett strålkastarinsats

227:-

324:-

168:-

118:-

moms

En sats torkargummin/blad

34:-

27:-

31:-

27:-

Brytarspetsar

21:-

18:-

21:-

18:-

Komplett framskärm

470:-

560:-

440:-

560:-

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter

50 km/h

0,67

0,70 ö-vxl

0,71

0,71

per mil vid konstant fart

70 km/h

0,71

0,76 0,67

0,77

0,78

90 km/h

0,82

0,89 0,78

0,89

0,90

110 km/h

0,96

1,09 0,97

1,09

1,08

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

1,39

1,47

1,47

1,46

Lägsta oktantal

97

93

97

93

Hur snabb?

Accelerationstid från

0 - 50 km/h

4,1

3,6

3,7

4,0

stillastående i sekunder

0 - 70 km/h

7,6

7,3

7,0

7,2

0 - 90 km/h

11,2

11,5

10,0

10,8

0 - 100 km/h

14,0

14,4

13,2

13,6

0 - 110 km/h

16,7

17,6

16,1

16,5

0 - 400 m

19,04

19,05

18,71

18,82

Accelerationstid

50 - 70 km/h

6,9

6,5 ö-vxl

6,0

6,5

på högsta växeln

70 - 90 km/h

7,1

7,0 11,0

6,3

6,5

90 - 110 km/h

7,8

7,7 11,4

7,5

6,7

Toppfart cirka (km/h)

170

160

170

160

Hur rymlig?

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

171

172

167

172

B Max benutrymme fram¹

103

100

103

100

C Återstående benutrymme bak

68

72

64

72

D Bredd armbågshöjd fram

137

140

140

140

E Bredd armbågshöjd bak

139

140

142

141

F Takhöjd fram

97

97

95

96

G Takhöjd bak

97

96

95

94

Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårda paket

355

355

360

395

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

10,3

9,8

10,5

9,8

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

4,2

4,4

4,1

4,4

Nödv rattkraft, stillastående framhjul på torr asfalt (kp)

12

12

12

11

Pedaltryck koppling (kp)

11

13

12

12

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna visar att Volvo efter höstens prissänkningar blivit en förhållandevis billig bil. Försäkringskostnaderna blir ungefär desamma för Saab och Volvo, och det gäller förmodligen även underhållskostnaderna. Däremot bör Volvon bli något dyrare att köra. Överväxeln sänker förbrukningen på landsväg, men vid blandad körning drar Volvo mer bensin. Saab 900 har lägre luftmotstånd än 99:an, men trots högre vikt är 900 snålare även i stadskörning. Saab 900 är snabbare än Volvo, men inte så mycket som skillnader i vikt och effekt antyder att den borde vara. Saab 900 är lite slöare än Saab 99. Volvo 244 GL hade en något "tröttare" motor än den tidigare testade 244 DL. Kupéutrymmen och utrustning är ganska likvärdiga, men Volvo är något smidigare genom bättre vändradie.

Hur välutrustad?

Varningslampa handbroms

•

•

•

•

Varningslampa choke

•

•

•

•

Bältesvarnare

•

•

•

•

Intervalltorkare

•

•

•

•

Nackskydd fram

•

•

•

•

Värmesits för förare

•

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

•

Halvljusautomatik

•

•

•

•

Varselljus

•

•

•

•

Mittarmstöd bak

•

•