



Lyx-kombi – de nya statusvagnarna:

SNOBBAR SOM JOBBAR





*Citroën CX 2400 Super Kombi.
Ford Granada 2,8 i GL Kombi.
Mercedes-Benz 300 TD Diesel
Kombi. Volvo 265 GLE Kombi.
Stora prisvariationer. Stora va-
riationer i lastförmåga, utrust-
ning, komfort och prestanda.
Olika dyra att äga. Vilken är bilen
för dig?*

Av DAG E HOGSTEN, Teknikens världs testlag –
ULF HOLMSTEDT (foto)

■■■ För inte så länge sedan var det inte riktigt fint att ha en kombibil eller stationsvagn.

– Man vill ju inte åka omkring i en skåpbil, kunde det heta.

Så föddes halvkombin.

I dag har det gått prestige i kombibegreppet. Det verkar faktiskt som om den stora, välutrustade stationsvagnen har ersatt Range Rover och Chevrolet Blazer som statusbilen nummer ett.





● Den stora Citroën kränger kraftigt vid undanmanöver men går stadigt utan att kasta med bakvagnen. Men servo-styrningen fungerar inte vid en snabb vänster – höger-gir och bilen blir då oerhört tung att styra. Bilen körs med maxlast: 570 kg.

● Mercedes 300 TD med 590 kg maxlast. Vagnen har automatisk nivåreglering på bakvagnen. Bästa resultatet i undanmanöverprovet med lättkontrollerade egenskaper. Styrningen är utmärkt och kan inte provoceras därhän att servoverkan försvinner.



“Här kommer en som är ute på Viktiga Resor”

Att åka omkring i en Volvo 264 eller en stor Mercedes säger ju bara att man har en massa pengar att spendera. Men en Volvo 265 eller en Merca-kombi ger omvärlden ett annat budskap: “Här kommer en som behöver en riktig bil. En som behöver gott om plats och har råd att betala för det. En som är ute på Viktiga Resor. Ingen jävla nöjesåkare.”

Det är alltså en smula inne med kombibilar just nu. Fast inte vilka kombibilar som helst: stora, rejäla don ska det vara. Proffsgrejer.

Teknikens värld fick en liten bekräftelse på de här tankarna när vi parkerade våra fyra testbilar en natt utanför ett hotell på västkusten.

Om natten opererade en tjuv.

Han gav tusan i kassetträdion i Citroën CX 2400 Super Kombi.

Han ratade aluminiumfälgarna på Ford Granada 2,8 i GL Kombi.

Kylarembellet, stjärnan, på Mercedes-Benz 300 TD struntade han i.

Men han hade omsorgsfullt avlägsnat samtliga 265 GLE-embellet från Volvon. De dyker väl upp på någon halvrenoverad 245:a med 264-front så småningom. I norra Bohuslän.

Just Volvo 265 GLE är väl

något av landsvägsryttarens drömbil. Pris 78 700 med automatlåda plus ytterligare 3 600 kronor för den som vill ha luftkonditionering.

Rena Mercedespriset, kunde man ha sagt för bara något år sedan.

Samma bil i 245 DL-utförande kan visserligen köpas för under 50 000 kronor och till råga på allt med 130 kg bättre lastkapacitet (560 kg mot 430). Det som ger 265:an högre pris och mera prestigevärde är samma ting som berövar den en fjärdedel av lastkapaciteten, nämligen:

- spoiler fram
 - V6-motor på 141 hk
 - elektriska fönsterhissar
 - elmanövrerade yttre backspeglar
 - plyschklädsel
 - breda lättmetallfälgar
 - metalliclackering
 - servostyrning
 - intervalläge på bakrutetorkaren
 - varvräknare
- Med mera.

Man saknar egentligen bara ett centrallås som låser samtliga dörrar när man vrider om dörrnyckeln.

Mercedes-Benz är ny på kombimarknaden med 300 TD, femcylindrig 80 hästars diesel med

högsta lastkapaciteten i lyxkombiklassen: 590 kg. Visst ger dieselmotorn bra körekonomi, men vagnen är närmast påvert utrustad jämfört med Volvon (den har servostyrning, centrallås och elvärmd förarstol men saknar elmanövrering av fönster och ytterbackspeglar) och priset ligger förfärande högt: 97 190 kronor med manuell växellåda.

Ford Granada 2,8 i GL är en vagn av ungefär samma karaktär som Volvon. Utrustning i massor: 151 hästkrafters V6-motor, automatlåda, taklucka, servostyrning, varvräknare, båda framstolarna elvärmda, lättmetallfälgar etc. 67 360 kronor. Vår testbil hade dessutom luftkonditionering, elektriska fönsterhissar samt nivåreglerare för bakvagnen – till en kostnad av ca 7 000 kronor. Fordens lastkapacitet i standardutförande är ca 480 kg.

Citroën, för året med starkare motor på 2,4 liter, kostar minst 63 900 kronor men har största lastvolymen och kan lastas nästan lika tungt som Mercedes – 570 kg. Fyrcylindrig motor och manuell växellåda, elhissar till främre sidorutorna, servostyrning och varvräknare.

Citroën kan även beställas med 2,5 liters dieselmotor och kostar då ca 70 000 kr.

Ganska snabbt kom testlaget fram till att de fyra testbilarna egentligen representerar två skilda kategorier: Volvo 265 och Ford Granada är de mest “personbilmässiga”, lämpade för den som vill ha en snabb och bekväm landsvägsvagn men endast sällan utnyttjar full lastkapacitet. Mercedes och Citroën är däremot “proffsbilar”, ytterst lasttåliga men inte riktigt med samma all-round-egenskaper som de övriga.

Alla förtjänar beteckningen lyxkombi – men betoningen på detta sammansatta ord faller olika. ■

Farliga kast vid full last

■ En tungt lastad bil förändras dramatiskt i sitt vägbeteende. Av en stor, dyr kombivagn ska man kunna kräva att den går någorlunda säkert även med full last.

Testlaget utförde därför fingerade undanmanöverprov med maxlast i samtliga testbilar. Provet gynnade i någon mån Volvo

● **Ford Granada** körs på bilden med 480 kg maxlast. Testvagnen har nivåreglering, som är extrautrustning för ca 2 000 kronor, och klarade sig tack vare denna mycket bra vid undanmanöver. Styrningen kvick som på en gokart, effektiv servo.



● **Volvo 265 GLE** med blott 430 kg maxlast. Bilen inte försedd med nivåreglering. Mycket stabil med konsekvent understyrning – inga lömska bakvagnskast. Precis som på Citroën kan styrningens servoverkan försvinna vid en forcerad manöver – farligt.

265 och Ford Granada eftersom de lastar 100–150 kg mindre än de två konkurrenterna.

Båda klarade också provet bra – men för att Ford Granada skulle klara svängarna utan farliga krängningar och kast fick vi lov att använda den nivåregulator som egentligen är extrautrustning. Den kostar ca 2 000 kronor i det utförande som fanns på testbilen (en kompressor, reglerbar inifrån vagnen, som höjer trycket i bakstötdämparna) men billigare lösningar finns.

Med nivåregulatorns hjälp klarade Granada undanmanöverprovet stadigt och elegant sedan föraren vant sig vid den mycket exakta och direktverkande styrningen.

Men i standardskick är Granada alldeles för mjuk i bakvagnen. Liksom Volvo har den en konstruktion som för en tunglastande kombibil är en nackdel: stort bakre överhäng, vilket innebär att en stor del av vikten hamnar bakom bakaxeln.

Någon form av lastkompensator är alltså ett måste på Ford Granada, inte minst om man ska ha den som dragbil.

Samma omdöme gäller Volvo, fast i något mindre grad. Även

den svenska bilen kan utrustas med lastkompensator och den är nödvändig. Hur många gånger har du inte mött tungt lastade Volvobilar med strålkastarna pekande högt mot skyn?

Vår testbil saknade nivåregulator men klarade provet bra åtminstone i ett avseende: trots den ökade bakvikten ändrade den aldrig karaktär. Bilen visade konsekvent understyrning: hängde sig tungt över framhjulen utan tendenser att släppa greppet med bakhjulen.

Däremot hängde inte servostyrningen med i de tvära kursändringarna. När provföraren snabbt kastade om ratten blev styrningen plötsligt blytung.

Låt vara att detta inträffar först vid extrem provokation. Att bilens mest vitala manöverorgan sviker när det som bäst behövs är under alla omständigheter direkt trafikfarligt.

Samma fenomen uppträdde på Citroën. Styrningen på Ford och Mercedes fungerade däremot perfekt.

Bilderna på Mercedesen ser dramatiska ut, men i själva verket visade den sig vara mest lättkontrollerad trots att den bar tyngsta

lasten (590 kg). En viss överstyrning (bakvagnssläpp) kunde konstateras, men dessa kast var synnerligen lätta att kontrollera. Automatisk nivåreglering bak.

Även under landsvägskörning visade det sig att Mercedes bar sin last bättre än den andra bilarna. Förklaring: en styv bakvagnsfjädring och korrekt konstruktion med korta överhäng.

Citroëns gashydrauliska fjädring har den ovärderliga fördelen att karossen automatiskt hålls på samma nivå över marken även när man stoppar i 570 kg last. Att servon kan svika vid en häftig undanmanöver är naturligtvis lika farligt på en Citroën som på en

Volvo. Bortsett från detta går bilen mycket stadigt med last och med konsekvent understyrning.

På landsvägen accentueras Mercedes stabilitet i förening med en åkkomfort som tyvärr till stor del försvinner när vagnen inte är lastad.

Citroën går också ytterst behagligt medan både Volvo och Ford kan råka ut för kraftiga bakvagnssättningar på guppig väg. Volvon känns något vingligare i sidled än övriga bilar och Fordens servostyrning fungerar inte lika bra på landsvägen som i undanmanöverprovet – den har en viss självverkan som känns obehagliga. ■

Utrymmen – stora skillnader

■ Många väljer kombibil för att få plats med en barnvagn eller en hund eller en utombordsmotor. Har man inte större krav än så går det bra att välja vilken som helst av de här fyra bilarna.

Men den som behöver frakta tung last och skrymmande last måste tänka sig för. Klarar han sig med lastförmågan hos en

Volvo 265 eller Ford Granada, eller måste han låta valet stå mellan Mercedes-Benz och Citroën?

Själva utrymmet är överlägset bäst i Citroën. Vi provade med ölbackar och lyckades pressa in 46 sådana i Citroën. De övriga tre hör hemma i en lägre division: Volvo 41, Mercedes 40, Ford 39.

Citroën är dessutom den mest lättlastade. Bakluckan har generös öppningsvinkel och även de bakre sidodörrarna är breda och har bra vinkel.

Den gashydrauliska fjädringen har många fördelar men även nackdelar: en av dem är att hela bilen sjunker åtminstone en decimeter när man slår av motorn och då är bilen inte lika lättlastad längre.

Även med uppfällt baksäte har Citroën det bästa utrymmet för bagage.

Den har vidare ett stadigt skydd för framstolarna och en praktisk inredning av lastutrymmet: gummi och plast med rejäla, släta ytor. Inte lika elegant som de andra bilarnas textilinredningar när vagnen är ny, desto fräschare efter en tids användning.

Volvo klarade sig hårsmånen bättre än Mercedes och Ford i "ölbacktestet", mycket beroende på att lastutrymmet har en praktisk lådform. Smala bakdörrar men bra lucka, lätt att konvertera till kombi, ömtålig tygklädsel i lastutrymmet.

Den väldiga stötfångaren är i vägen när man lastar bilen, man smutsar lätt ned sig. Å andra sidan är den förstås lika oöm när man sopar till den med en barnvagn som när man råkar backa emot garageväggen.

Vattenbehållaren till bakrutetorkaren har en underlig placering så långt ner i bilen som över huvud

taget är möjligt. För att fylla på behållaren tvingas man avlägsna innergolvet och sedan hålla vatten ur en fullständigt omöjlig vinkel.

Mercedes har reservhjulet inne i bagageutrymmet, stående till vänster, och starkt sluttande bakruta. Där försvinner en del värdefullt lastutrymme. Annars är Mercan lättlastad och med något tåligare inredning än Volvo och Ford.

En finess är den ensam om: baksätets ryggstöd är delat i en bredare och en smalare sektion. Vagnen kan alltså nyttjas som två-, tre-, fyr- eller femsitsig beroende på hur mycket last man har med sig.

Ford Granada ser stor ut men har i själva verket det sämsta lastutrymmet, speciellt på höjden. Inredningen verkar föga tålig mot slag och stötar. Spolarburken till bakrutetorkaren har fått en placering som till och med överträffar Volvos. Här måste man med hjälp av skruvmejsel, eller i värsta fall en enkrona, lossa två skruvar, avlägsna golvet och långt nere i bilens innandömen fylla på den ynkligt lilla behållare som ligger gömd intill reservhjulet.

Med uppfällt baksäte har Granada bra utrymme för bagage, bredare än i någon av de andra bilarna men kortare än i Mercedes och Citroën.

Citroëns överlägsenhet när det gäller utrymmen står utom diskussion. ■

Körkänsla – olika i varje bil

■ Det femmannalag som växlade om vid ratten på testbilarna var rörande ense om att Volvo 265 som **personbil** var den bästa i gruppen.

Volvon med V6-motor, automatlåda och GLE-utrustning har fördelen att vara smidig, snabb och bekväm under de flesta förhållanden.

1979 års modell med förfiningar av chassit har bättre kursstabilitet än tidigare årsmodeller och är inte så känslig för sidvindar. Motorn är ett fynd: tyst och råstark och med ett mycket bättre drag på låga varv än Ford Granada (och naturligtvis väsentligt bättre än Mercedes diesel och Citroëns fyrcylindriga motor).

Till detta kommer en ovanligt smidig automatlåda, bra körställning och de klart bekvämaste framstolarna, ett högt och stabilt baksäte, effektiv värme/ventilation och en logisk och lättskött förarmiljö – ehuru något dystert

och steril.

Mängden av lyxutrustning i 265-modellen har medfört en mängd tryckknappar i mitten på instrumentpanelen. Det är ganska lätt gjort att ta fel på fönsterhissar, varningsblinkers, elbakruta, höj- och sänkbar radioantenn etc.

De yttre backspeglarna – fördömligt stora och välplacerade – manövreras med två knappar på var sida om handbromsen. Det låter avigt men fungerar bra.

En utomordentlig finess är att Volvon har pausrelä även för bakrutetorkaren. Det är precis vad som behövs när man kör i slaskväder. Bakrutetorkarens alla funktioner manövreras med samma spak som vindrutetorkare och -spolare.

Ford Granada påminner åtskilligt om Volvo. Den säljs dock till ett lägre pris, vilket också avspeglar sig i utförande och komfort.

Sittkomforten till exempel bedömer vi som betydligt sämre.



● Citroën är marknadens rymligaste kombi. Vi fick plats med 46 ölbackar. Lättlastad, oöm inredning och lastskydd för framsätet.



● Ford Granadas lastutrymme är lågt. 39 backar – sämsta noteringen. Inredningen inte speciellt tålig mot slag och stötar.



● Mercedes: 40 backar. Reservhjulet står till vänster innanför luckan och stjälar utrymme. Delat baksäte ger extra lastmöjligheter.



● Volvo 265 GLE tar 41 backar, något bättre än Ford och Mercedes men klart sämre än Citroën. Inredningen är ganska ömtålig.



Både framstolar och baksäte har sämre stoppning, sämre textilmaterial och ger sämre stöd åt kroppen än i Volvo.

Framstolarna sluttar ganska kraftigt nedåt och är inte justerbara i höjdlöd (enda bilen av de fyra som saknar denna finess). Baksätets stoppning är så pass tunn att kardantunneln känns oräntligt i rygglutet på en passagerare som sitter i mitten. Dessutom sitter man lågt med krökta ben.

Förarmiljön är kanske inte riktigt så funktionell som i Volvo, men klart godkänd och betydligt trivsammare med en snygg träimitation på panelen. Varvräknaren är stor och tydlig men saknar rödmarkering för övervarv.

Med hjälp av nivåregulatorn (extrautrustning) går Forden både mjukt och stadigt på vägen, motorn är diskret och man irriteras föga av vindbrus och vägljud.

I likhet med Volvo 265 är Ford Granada med 2,8-litersmotor en mycket snabb bil. Egentligen borde den vara ännu snabbare, eftersom den har tio hästkrafter mer. I praktiken fick vi dock något sämre accelerationssiffror med Granada än med Volvo och ute på vägen fungerar den heller inte riktigt lika bra.

Det maximala vridmomentet är ungefär lika bra i båda bilarna, men Granadamotorn ger sin bästa segdragningsförmåga långt uppe i varvregistret, vid 4 300 r/m, medan Volvon ger sin bästa "punch" redan vid 3 000 r/m. Skillnaden är påtaglig med de fartgränser vi har. Från 70 km/h drar Volvomotorn jämnt och stabilt medan Granadan inte svarar riktigt bra, utan känns kraftlös.

Automatväxellådan är inte lika mjuk som i Volvo, men reagerar mycket snabbt. Vid kickdown växlar den blixnsnabbt ned till tvåan medan Volvon tvekar några sekunder.

Citroën CX 2400 Pallas är till sin fördel på landsvägen, skönt avfjädrad både med och utan last och med den nya 2,4-litersmotorn på 112 hk absolut tillräckligt kvick.

Men man får växla manuellt med en ganska motsträvig golvspak och motorn har inte samma mjuka, behagliga karaktär som Fords och Volvos sexor. Den drar visserligen förvånansvärt bra från låga varv, men på mellanvarv går den något hackigt.

I stadstrafik är Citroën till skillnad från de andra bilarna direkt klumpig att köra. Det är inte bara det att den är större än de andra (hela fem meter lång), servostyrningens extrema lätthet och starka återgångstendens, den överstarka bromsservon och osmi-



● Med full last längs krokiga och backiga småvägar.

digheten i växellåda/koppling gör det besvärligt att köra mjukt och avspänt.

Förarmiljön är ett kapitel för sig och skulle kunna bli hur långt som helst – låt oss här bara konstatera att den skiljer sig radikalt från andra bilar och att de flesta förare brukar ha svårt att acceptera den.

Mycket kan man kanske vänja sig vid, till exempel att körriktningssvisarna inte har automatisk återgång, men ett par lösningar är direkt tveklakta från säkerhetssynpunkt. Det gäller värmereguleringens placering mellan framstolarna, som innebär att föraren måste ta blicken från vägbanan för att justera värme/ventilation, och knappen till varningsblinkern. Den sitter gömd på instrumentpanelens undersida: inte så lyckat vid det tillfälle när den verkligen behövs.

Värmen är inte speciellt effektiv i Citroën. Ventilationen verkar bättre i kombi än i sedanmodellen beroende på den större kupévolumen, men luftintagen släpper precis som tidigare in en massa damm i bilen.

Den ensamma jättetorkaren på vindrutan har svårt att klara jobbet vintertid, trots att den går med en rasande fart (Volvos torkare är i stället alldeles för långsam). Bakrutetorkaren kan tyvärr inte användas konstant utan stänger av sig automatiskt. Beklagligt med tanke på att bakrutan smutas lika hårt som på Volvo.

Citroën har också små ytterbackspeglar, som inte går att justera inifrån bilen, men för övrigt utmärkt sikt.

Komforten i framsätet är behaglig utom på mycket långa körningar, då ryggstöden avslöjar sig som för veka. Stolen kan justeras i höjdlöd, men det är säkrast att inte göra det under körning.

När det gäller baksätets bredd, benutrymme och takhöjd är Cit-

roën klart överlägsen de andra bilarna — här sitter tre stora karlar i bredd utan att klaga. De sitter behagligt högt utan att behöva kröka knäna i extrem vinkel.

Tyvärr är ryggstödet alldeles för lågt och ger inget stöd för skuldrorna åt en vuxen person. Motpolen är Ford Granada, som har ett högt och bra ryggstöd men i stället för lågt säte.

Mercedes med sin dieselmotor är naturligtvis den långsammaste bilen, men när man väl fått upp farten hänger Mercan med i trafiken förvånansvärt bra. Dieselljudet märks egentligen bara under acceleration och är inte direkt störande ens då.

Förarmiljön är i det närmaste perfekt: både instrument och reglage är stora och rejäla och ger inte plats för missförstånd eller felgrepp.

Man sitter rätt hårt i Mercedes. För hårt, tycker man lätt i början, men den fasta stoppningen är till sin fördel på långresor. Då har man rejält stöd för kroppen och blir inte trött i första taget.

Styrning och vägegenskaper är ytterst förtroendeingivande och utrymmena bra. Men det delade baksätet ger inte bra komfort åt mer än en person.

Mercedes går mjukt och skönt när den är lastad, men med ingen eller lätt last är den direkt stötig och mindre bekväm än de andra bilarna. På dålig väg råkar man ibland ut för mycket störande resonansljud i karossen och även på fina vägar känner man tydligt vägskarvar och andra ojämnheter i ryggslutet.

Växellådan är inte snabb men lättmanövrerad och bromsarna utmärkta.

Utrustningen är inte särskilt märkvärdig med tanke på det höga priset. Den är gjord mindre med tanke på ombonad lyx än på tålighet och funktionalism. Något liknande kan sägas om åkkomforten och förresten om hela bilen: det känns att man åker taxi och det är väl egentligen meningen också.

Vi har inte testat de fyra vag-narnas lämplighet som dragbilar. Generellt kan man säga att både Volvo och Ford Granada måste utrustas med nivåregulator för att dra en tyngre vagn, att de små överhängen bak på Mercedes och Citroën är en fördel i sammanhanget liksom Volvos och Fords starka motorer samt att delad bakaxel (alla utom Volvo) anses ge komfortabel gång speciellt när man har släp.

Citroëns fjädringssystem och extremt långa axelavstånd gör den ovanligt lämpad som dragbil och den brukar rekommenderas



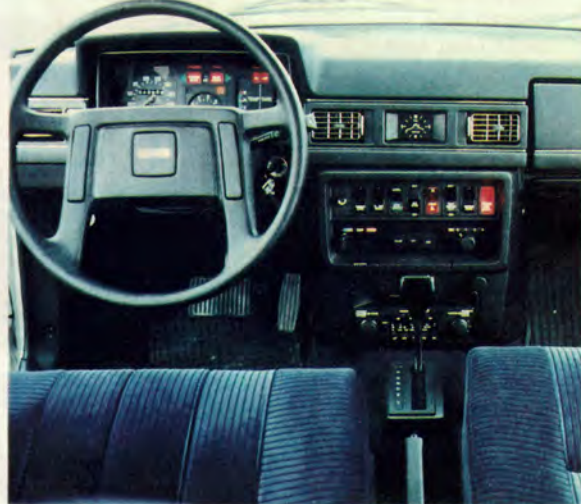
● Den överarbetade förarplatsen i Citroën tar tid att vänja sig vid. Visst finns det system i galenskapen, men ändå: krångligt, rörigt.



● Ford Granada med snygg träimitation och en i övrigt fullt godtagbar förarmiljö. Lite väl många spakar på rattstängens stör vissa förare.



● Mercedes bjuder föraren en närmast perfekt arbetsplats. Separat värmeinställning för höger och vänster sida är en av finesserna.



● Tryckknapparna på mittkonsolen lätta att förväxla, annars utmärkt förarmiljö i Volvo. Men svart och dystert som i en gravkammare.

av expertis på området.

Men motorstyrkan kan vara knapp för en tung släpvagn och framhjulsdriften kan vara en nackdel vintertid; det blir svårare att ta sig upp för backar på grund av att tyngdpunkten förskjuts bakåt. ■

Dyr, dyrare, dyrast

■ Det kostar stora pengar att hålla sig med en lyxkombi. Inte nog med att inköpspriset är högt. Bilarna ligger i höga försäkringsklasser och är samtliga tunga klumpar som kostar mycket i skatt och drar åtskilligt med bränsle.

Undantaget när det gäller bränsleförbrukning är givetvis den dieseldrivna Mercedes-Benz, som utan vidare klarar landsvägskörning på en liter dieselolja per mil.

Teknikens världs jämförelseta-

beller på sid 27 visar att Citroën är näst snålast, ytterst knappt före Ford Granada, medan en lastad Volvo 265 i stadskörning kommer upp i 2,2 liter per mil.

Under drygt 130 miles landsvägskörning, då lasten flyttades mellan bilarna, noterade vi förbrukningssiffror som till skillnad från de uppmätta värdena på sid 27 inte gör anspråk på absolut exakthet men som ändå har sitt intresse.

- Mercedes: 1,06 l/mil
- Citroën: 1,25 l/mil
- Volvo: 1,31 l/mil
- Ford: 1,34 l/mil.

Ford Granada drog alltså under denna körning mer än Volvo. Vi reserverar oss för precisionen, men en trolig förklaring är Ford-motorns sämre vridmomentkurva. Den måste oftare än Volvo växlas ned till tvåan för att orka med och då går det också åt energi.

Samma förklaring gäller säkert också Citroëns medelförbrukning,

som bara är marginellt lägre än Volvos och Fords. Citroën har ju rykte om sig att vara bensinsnål och här gäller det dessutom en manuellt växlad bil som jämförs med två automatväxlade.

Men 2,4-litersmotorn tycks inte alls vara särskilt bensinsnål. Vagnen drar nästan lika mycket som sexorna.

Nej, vill man ha bränsleekonomi i lyxkombiklassen får man välja diesel.

Låt oss säga att du kör 10 000 mil med bilen, att en Mercedes 300 TD går att köra på en liter diesel per mil och en stor, bensindriven kombi går på 1,3. Då tjänar dieselföraren ca 10 000 kronor även om kilometerskatten är så hög som för den nära 1,7 ton tunga Mercan — 1,06 kr/mil.

Nu är ju 10 000 kronor obetydligt mer än man får betala för dieselmotorn vid köpet. Andrahandsvärdena på dieselsbilar är dock höga. Rättare sagt: begag-



● Mercedes 300 TD lastad med fyllda vattenflaskor för undanmanöverprov. Resultat: utmärkt.



● I baksätet spänns specialsydda säckar fast i bältena för att ge realistisk viktfordelning.



● Godsaker som kostar: Volvo 265 GLE med spoiler, lättmetallhjul och kantiga strålkastare.



● Citroën är den enda med hygglig komfort åt fem vuxna. Breda bakdörrar, rejält benutrymme och takhöjd, ingen skrymmande kardantunnel. Minus: för lågt bakre ryggstöd.



● Mercedes har ett fack i ena bakskärmen med plats för verktyg och en förbandsväska. Lätt åtkomligt. Här finns också vattenbehållaren för spolningen av bakrutan.

nade Mercedes-dieslar har mycket högt andrahandsvärde.

En Citroën har inte så bra värde i andra hand, men skillnaden mellan 2400-kombin och en Mercedes 300 TD är vid nyförsäljningen ca 33 000 kronor.

Härav framgår att dieselökonomi eller Mercedesekonomi är något som kostar stora pengar, pengar som man måste köra många tusen mil för att ta hem.

Även Citroën finns med dieselmotor liksom Volvo och Ford – fast inte i så exklusiva utföranden.

Fords dieselmotor är tyvärr så bullrig och orkeslös att vi knapp vill rekommendera den. Volvon däremot torde både utrustnings- och prestandamässigt motsvara Mercedes ganska väl till ett ca 30 000 kronor lägre pris och det är troligt att göteborgarna kommer att lägga under sig en god bit av dieselmarknaden.

Riktigt vad som då kommer att hända med andrahandsvärdena

på Mercedesdieslar är svårt att sja om. En höjning av dieselskatten är en annan möjlighet som kan bli aktuell om misstankarna om dieselavgasernas miljöfientlighet bekräftas.

Med andra ord är det inte helt säkert att diesel är fullt så god ekonomi som många tror. Och nära 100 000 kronor är ett synnerligen högt pris för en ordinarie utrustad bil, även om Mercedes

kvalitetsrykte inte grundar sig på löst prat.

Volvo och Ford Granada har båda rykte om sig som tämligen bra bilar när det gäller driftsäkerhet och underhållskostnader. I fallet Citroën får man räkna med högre servicekostnader och ett betydligt lägre andrahandsvärde. Men nypriset är tilltalande för den som verkligen är ute efter en stor och lastduglig bil.

Billigast bäst – men...

■ Vilken är bäst, vilken ska jag köpa? Om siffror sade hela sanningen skulle Citroën vara det givna valet. Den kostar minst, är lika snabb som de sexcylindriga Volvo och Ford, drar något mindre bensin än dessa och har lägre försäkringskostnader.

Dessutom är den rymligast för såväl person- som godstransport, lastar betydligt mer än Volvo/

Ford och nästan lika mycket som Mercedes, har fullt godtagbar utrustning och är den enda av bilarna som går riktigt bra både med och utan last.

Men det finns allvarliga minus: komplicerad konstruktion som kan väntas ge höga driftkostnader, dålig förmiljö, klen värme, klumpighet i stadstrafik och över huvud taget en rad besynnerligheter

ter som direkt stöter bort många eventuella köpare.

För den som är ute efter maximalt bra kombiegenskaper borde detta vara det givna valet – ändå har vi en känsla av att Citroën förblir en vagn för entusiasterna.

Mercedes är vagnen för långköraren som verkligen kan utnyttja dieselökonomi – för den som kör mindre än 5 000 mil om året är det knappast någon affär. Mercan är ett fint bygge med utmärkta lastegenskaper, men priset avskräcker. Som familjebil är den egentligen inte särskilt bekväm heller.

Volvo och Ford tävlar om att vara den bästa lösningen för den som vill ha en familjebil med kombiegenskaper. Bilarna är i många stycken likvärdiga, men det skiljer i utrustning.

Båda bilarna har som normal standardutrustning servostyrning, bakrutetorkare, automatlåda och elvärmda framstolar (Volvo endast förarstolen), varvräknare, lättmetallfälgar.

Volvo är ensam om framspoiler, i höjdläge ställbar förarstol, intervalläge på bakrutetorkaren, elmanövrerade ytterbackspeglar och fönsterhissar.

Granada har å andra sidan sollucka.

Och är mer än 11 000 kronor billigare.

Komplettera Ford Granada med elektriska fönsterhissar, nivåregulator som ger den utmärkta köregenskaper även med last, en praktisk finess som centrallås och en luftkonditioneringsanläggning – och den är fortfarande i runda tal fem tusenlappar billigare än Volvos statusmodell.

Om bilarna med exakt samma utrustning kostade lika mycket skulle vi utan vidare välja Volvon för dess smidigare motor och växellåda, bättre säten, skönare långfärdskomfort och allmänt bättre finish.

Men prismässigt tål Granada bättre att jämföras med den fyr-cylindriga Volvo 245 GLE och då vete väl...

Nej, ekvationen är för komplicerad för att vi ska kunna kora en absolut segrare.

Men så här mycket kan vi säga: ● Volvo 265 GLE är den skönaste resevagnen och sannolikt den lämpligaste familjebilen

● Ford Granada ger mest komfortutrustning och prestanda i förhållande till sitt pris

● Citroën är den rymligaste vagnen för både person- och godstransport.

● Mercedes-Benz är en exklusivitet, men bästa valet för yrkesbilar som kör mycket långa sträckor.

Citroën CX 2400 Super kombi



MOTOR: 4-cyl vätskekyld tvärställd radmotor med stötstänger. 1 förgasare. 5-lagrad vevaxel. Borrning/slag 93,5/85,5 mm, volym 2 347 cm³. Kompression 8,75:1. Max effekt 112 hk (83 kW) DIN vid 5 500 r/m. Max vridmoment 17,6 kpm (180 Nm) DIN vid 2 750 r/m.

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

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Gas-vätskefjädring. Fram dubbla tvärlänkar, bak snett bakåtriktade bärramar samt krängningshämmare. Automatisk nivåreglering.

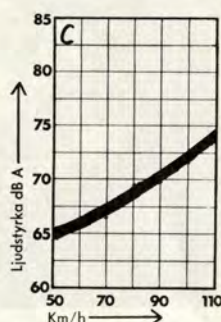
STYRNING: Kuggstång, servo. 2,5 rattvarv, 11,7 m vändcirkel.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 1008 W. Batteri 70 Ah.

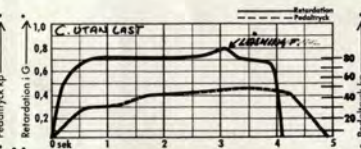
BROMSAR: Skivor fram och bak, servo. Kretsar axelvis, p-broms mekaniskt på framhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 185 HR14.

MÅTT/VIKT: Längd 495 cm, bredd 176 cm, höjd 147 cm, axelavstånd 310 cm, spårvidd fram/bak 147/139 cm. Tjänstevikt 1540 kg, maxlast 570 kg varav max 80 kg på taket. Släpvagnsvikt 1500 kg. Bränsletanken rymmer 68 liter.



På dåliga vägar kan det uppstå resonansbrum i lastutrymmet, men annars är ljudkomforten bra.



Bromssträckor utan/med last: 56/54 meter. Pedalkraft 45/45 kilopond. Framhjulen låser inte lika lätt med last, därav den kortare bromssträckan.

Utrymmen
Lastkapacitet
Fjädringskomfort

Förarmiljö
Värme/ventilation
Servicevänlighet

Mercedes 300 TD



MOTOR: 5-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Bränsleinsprutning. 6-lagrad vevaxel. Borrning/slag 90,9/92,4 mm, volym 2 998 cm³. Kompression 21,0:1. Max effekt 80 hk (59 kW) DIN vid 4 000 r/m. Max vridmoment 17,5 kpm (172 Nm) DIN vid 2 400 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdraft. 4-växlad låda (alt 4-stegsautomat) med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring fram och bak. Fram dubbla triangellänkar. Bak fyrledad drivaxel samt triangelformade bakåtriktade bärramar och krängningshämmare. Automatisk nivåreglering.

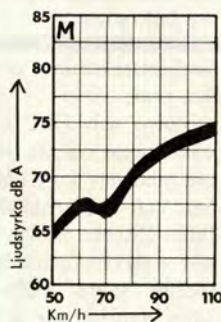
STYRNING: Snäckväxel, servo. 3,2 rattvarv, 10,5 m vändcirkel.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 88 Ah.

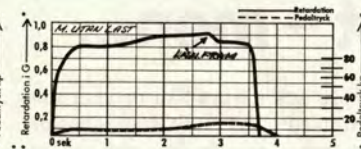
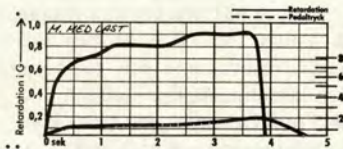
BROMSAR: Skivor fram och bak, servo. Kretsar axelvis, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 185 HR 15.

MÅTT/VIKT: Längd 475 cm, bredd 179 cm, höjd 151 cm, axelavstånd 280 cm, spårvidd fram/bak 148/144 cm. Tjänstevikt 1 690 kg, maxlast 590 kg varav max 100 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 70 liter.



Dieselmotorn hörs mest i låga färter, men det är inte störande högt. Bra ljudkomfort.



Bromssträckor utan/med last: 52/55 meter. Pedalkraft 15/20 kilopond. Vid högre pedalkraft låser framhjulen även på Mercedes.

Bränsleekonomi
Förarmiljö
Lastkapacitet
Vägegenskaper

Fjädringskomfort
Acceleration
Pris
Utrustning

Ford Granada 2,8i GL kombi



MOTOR: 6-cyl vätskekyld V-motor med stötstänger. Bränsleinsprutning. 4-lagrad vevaxel. Borrning/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, bakhjulsdraft. 4-växlad låda (alt 3-stegs automat) med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring fram och bak. Fram dubbla triangellänkar samt krängningshämmare. Bak fyrledad drivaxel samt triangelformade bakåtriktade bärramar.

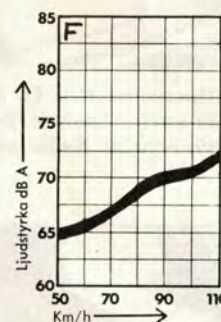
STYRNING: Kuggstång, servo. 3,5 rattvarv, 10,8 m vändcirkel.

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

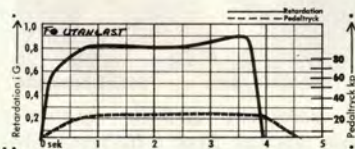
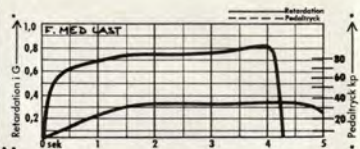
BROMSAR: Skivor fram, trummor bak, servo. Kretsar axelvis, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 185 HR 14.

MÅTT/VIKT: Längd 490 cm, bredd 180 cm, höjd 142 cm, axelavstånd 277 cm, spårvidd fram/bak 151/153 cm. Tjänstevikt 1 520 kg, maxlast 480 kg varav max 100 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 600 kg. Bränsletanken rymmer 62 liter.



Granadan har en låg och behaglig ljudnivå.



Bromssträckor utan/med last: 52/57 meter. Pedalkraft 25/32 kilopond. Vid högre pedalkraft låser framhjulen.

Motor

Utrymmen
Lastförmåga
Sittkomfort
Bränsleekonomi

Volvo 265 GLE



MOTOR: 6-cyl vätskekyld V-motor med enkla överliggande kamaxlar. Bränsleinsprutning. 4-lagrad vevaxel. Borrning/slag 88/173 mm, volym 2 664 cm³. Kompression 9,5:1. Max effekt 141 hk (104 kW) DIN vid 5 700 r/m. Max vridmoment 22,0 kpm (216 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdraft. 4-växlad + överväxel (alt 3-stegs automat) med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) med undre triangellänkar samt krängningshämmare. Bak stel axel i bakåtriktade två bärramar och två reaktionsstag samt ett tvärgående Panhardstag.

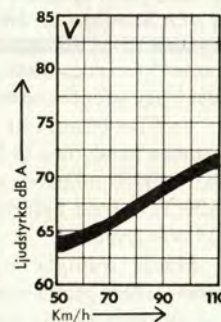
STYRNING: Kuggstång, servo. 3,5 rattvarv, 9,8 m vändcirkel.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 70 Ah.

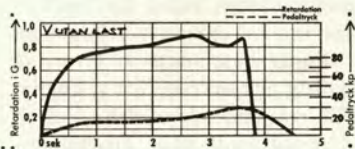
BROMSAR: Skivor fram, trummor bak, servo. 3-hjuls kretsindelning, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 185 SR 14.

MÅTT/VIKT: Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 146 cm, axelavstånd 265 cm, spårvidd fram/bak 143/136 cm. Tjänstevikt 1 520 kg, maxlast 430 kg varav max 100 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.



Volvon har den bästa ljudkomforten av de fyra bilarna.



Bromssträckor utan/med last: 52/60 meter. Pedalkraft 20/20 kilopond. Med högre pedalkraft låser framhjulen.

Motor
Förarmiljö
Åkkomfort
Utrustning

Lastkapacitet
Längsamma torkare
Pris
Bränsleekonomi

TESTFAKTA

Citroën CX 2400
Super kombi man

Ford Granada 2.8
i GL kombi auto

Mercedes
300 TD man

Volvo 265
GLE auto

Hur dyr . . . att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

63 900: -

67 330: -

97 190: -

78 700: -

. . . att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)

3 år (1 800: -)

3 år (1 206: -)

3 år (1 809: -)

3 år (1 086: -)

Årlig skatt kr

821: -

821: -

896: -

821: -

Försäkringsexempel

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

5 - 18

8 - 17

8 - 20

6 - 16

Folksam. Helår. Helförsäkr om vagn-

Zon 1, 50 proc bonus, max 1500 mil/år

1 964: -

2 170: -

2 381: -

1 917: -

skadegar saknas, annars halvförsäkring

Zon 4, 75 proc bonus, max 2000 mil/år

933: -

1 025: -

1 122: -

909: -

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

1 240: -

1 138: -

1 047: -

650: -

Reservdels-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

879: -

690: -

1 089: -

967: -

priser

Bromsbelägg runt om

304: -

290: -

180: -

101: -

inkl

Kopplingslamell

466: -

169: -

327: -

118: -

moms

Komplett strålkastarinsats

332: -

232: -

802: -

430: -

En sats torkargummin/blad

75: -

65: -

18: -

28: -

Brytarspetsar

33: -

elektr

diesel

elektr

Komplett framskärm

524: -

452: -

703: -

605: -

. . . att köra?

Bränsleförbrukning i liter

50 km/h

0,94

0,87

0,60

1,01

per mil vid konstant fart

70 km/h

0,97

0,95

0,73

1,02

90 km/h

1,02

1,07

0,89

1,13

110 km/h

1,17

1,22

1,16

1,32

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning,

motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h. Med/utan last

1,80/1,90

1,73/1,85

1,36/1,45

2,00/2,20

Lägsta oktantal

97

97

diesel

97

Hur snabb?

Accelerationstid från

0 - 50 km/h

3,9/4,5

5,1/6,1

5,6/6,5

4,0/4,6

stillastående i sekunder

0 - 70 km/h

7,1/8,3

7,9/9,4

10,3/12,2

6,8/8,1

0 - 90 km/h

11,5/13,5

11,8/13,9

17,0/19,2

10,9/12,7

0 - 100 km/h

14,0/16,6

14,0/16,7

21,0/23,7

13,4/15,3

0 - 110 km/h

16,8/20,0

16,7/19,8

27,2/30,8

16,1/19,3

0 - 400 m

18,97/20,10

19,50/20,76

21,58/22,61

18,75/19,77

Accelerationstid

50 - 70 km/h

6,4/7,9

automat

7,5/9,2

automat

på högsta växeln

70 - 90 km/h

6,8/7,9

-

8,5/10,4

-

90 - 110 km/h

7,7/9,0

-

10,0/13,0

-

Toppfart cirka (km/h)

175

180

150

170

Hur rymlig?

Total kupélängd i cm

190

189

187

181,5

Max benutrymme fram

108

106,5

112

100

Aterstående benutrymme bak

89,5

85,5

75,5

81

Bredd axelhöjd fram

138,5

144

142

137,5

Bredd axelhöjd bak

131,5

144,5

141,5

138,5

Takhöjd fram

100,5

97

95

96

Takhöjd bak

105,0

95,5

98

94

Lastytans maximala längd

210

200

179

183

Hur rymlig som kombi?

Lastytans bredd bakom hjulhusen

113

150

118

124

Lastytans bredd mellan hjulhusen

112

117

96

106

Lastutrymmets största höjd

95

77

86

83

Höjd i bakre dörröppning

91

72

79

78

Lastytans längd med uppfällt baksäte

125

117

123

113

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna visar att den dyra Mercedesen inte på något sätt är lyxutrustad. Den är dessutom dyr att försäkra och reservdelarna är inte heller billiga. Mercan är billigast att köra men också långsammast. Den lastar tyngst. Citroën är billigast att köpa, inte särskilt välutrustad men har de största utrymmena. Den är relativt snabb men törstigare än väntat, och den blir knappast billig att äga. Volvo bör bli billigare, men den är dyrare att köra. Den är dock snabbast och mest välutrustad. Ford bör bli ungefär lika dyr att äga och köra som Volvo. Men Granadan är inte lika snabb och välutrustad, den har bättre kupéutrymme men något sämre (lägre) lastutrymme - men är mycket billigare.

Hur välutrustad?

Varvräknare

•

•

•

Bältesvarnare

•

•

•

Intervalltorkare

•

•

•

Värmestolar fram vänster/höger

• •

•

•

Elmanövrerade backspeglar

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

Halvjusautomatik

•

•

•

Varselljus

•

•

•

Mittarmstöd bak

•

•

•

Oömma stötfångare

•

•

•

Elektriska fönsterhissar

•

•

•

Soltak

•