

Teknikens värld

ALLT OM
BILEN

NR **7** 26/3 1980 8:65 INKL MOMS
i Danmark 19:50 i Finland Fmk 10:40 i Norge 14:50 inkl moms

SAAB 900

TURBO



VOLVO



GLT

TEKNIKENS VÄRLD
TEST
DUELL

LÅNA RÄTT TILL
BILKÖPET

Volvo GLT mot Saab 900 Turbo:

*Rakaste vägen till fort-
körningsböter här i lan-
det heter Saab 900
Turbo. Volvo vill inte vara
sämre. Volvo utmanar:
vår nya GLT-modell är
ännu snabbare! Testlaget
lät dem gå en match.*

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

TEKNIKENS VÄRLD

TEST

Snabbast i Sverige



■■■ När det regnar på prästen så stänker det på klockaren. Så är det också i bilarnas värld: en snabb, påkostad prestigemodell ger glans även åt vardagsvarorna.

Därför är prestigemodeller viktiga, inte minst för en mindre bilfabrik utan jättekoncernernas marknadsföringsresurser. Saab Turbo är det mest tydliga exempel man kan finna: den bilen har på några år ändrat Saabs internationella framtoning.

Turbon har gjort Saab till



Turbokicken — värd tio tusenlappar?

→ något av en teknisk stilbildare, en bil som det skrivs och snackas om. Turbon tändar intresset även för Saabs vanliga bilar.

Turbon är helt enkelt en utmaning som inte kan få stå obesvarad, framför allt inte från Volvo.

Därför lanserar Volvo sin GLT-modell som rena turbodödaren med många reklamfraser om körglädje och med uppgifter om ännu snabbare acceleration än Saab 900 Turbo.

Duellen mellan Volvo GLT och Saab 900 Turbo kan inte bli riktigt jämn, eftersom det skiljer åtskilligt i utrustning och pris. Saabs femdörrarsmodell har nästan allt man kan begära av komfort- och statusprylar: soltak, elektriska backspelar, servostyrning, dyrbara lågprofil-däck etc. Och den kostar därefter: 76 400 kronor.

Volvo GLT kostar "bara" 58 500 kronor, men saknar då det mesta av Saabs utrustning. Beställ Volvon med samma prylar som Saaben och den är fortfarande tio tusenlappar billigare.

Tio tusen — det är ungefär vad turboaggregatet med tillbehör kostar konsumenten, det kan man lista sig till även genom att studera Saabs egna prislistor.

Det finns andra stora skillnader mellan bilarna. Saab är en halvkombivagn, medan Volvo fortfarande kör med gammaldags "koffert". Saab är framhjuldriven, Volvo rör på sig med hjälp av bakhjulen. Saab har en konventionell femväxlad låda, Volvo har i stället valt en elektrisk överväxel för att sänka kupébuller och bränsleförbrukning.

Men kundkretsen är tänkt att vara ungefär densamma: människor som vill ha något lite extra, som gärna betalar en slant för att ha en bil som grannen inte har.

Och inte minst (det framgår om inte annat av reklamen) vänder sig Saab 900 Turbo och Volvo GLT till folk som gillar att köra fort.

Kampen om köparna har i själva verket urartat till ett ganska meningslöst käbbel om vilken av vagnarna som är snabbast upp till 100 km/h. Det är ett extremt test som har minst lika mycket med körteknik att göra som med bilens kapacitet.

Teknikens världs testlag beslöt i alla fall att söka svaret. I

denna känsliga fråga — det rör sig dock om tiondelar av sekunder och om man någonsin kan säga att tid är pengar så är det i fråga om bilars acceleration — räckte det inte med att vi så sent som hösten 1979 hade testat båda bilarna.

Vi ville ha exakt jämlikhet i fråga om väglag, temperatur och vindförhållanden.

Vi fann den först nere på kontinenten, en omständighet som också gav oss tillfälle till

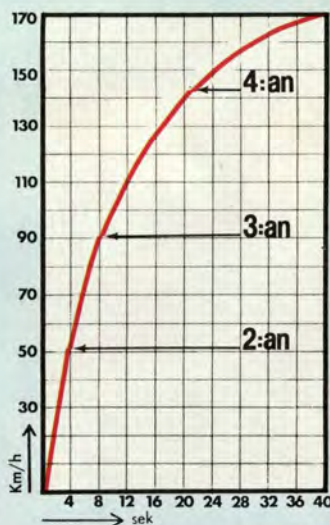
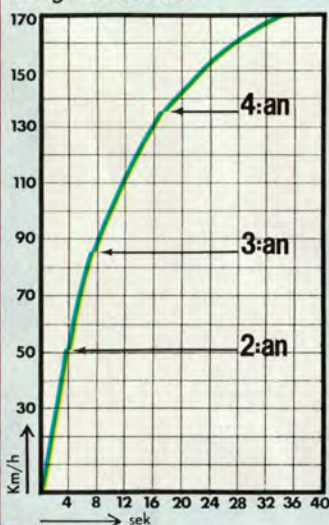
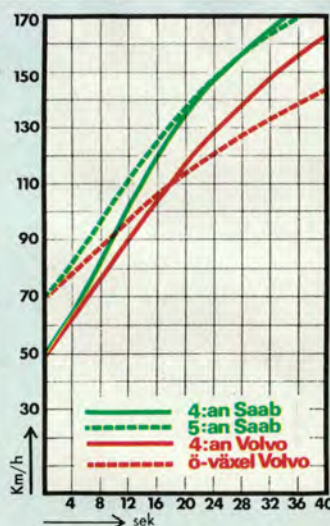
intressant jämförelser på västtyska motorvägar med fri fart.

Volvo kvickast i starten

Det visade sig att det finns två svar på frågan om vem som snabbast i Sverige är: Volvo GLT slår knappt Saab 900 Turbo i ett 400-meters dragstellopp, men Saaben har ett mycket klart övertag när det gäller de fartresurser som har betydelse för trafiksäkerheten nämligen, omkörningsacceleration.

Volvo kvick men Saab är segare

● De två accelerationskurvorna nedtill visar att Volvo GLT är något snabbare upp till 100 km/h, men att Saab drar ifrån i det högre registret. Kurvorna på diagrammet till höger visar accelerationen från 50 km/h på fyran och från 70 km/h på femman. Saabs bättre vridmoment ger betydligt snabbare acceleration i omkörningssituationer.



nen.

En framhjuldriven bil har alltid svårt att starta snabbt, särskilt om det är många hästkrafter som ska hitta ned i vägbanan. Drivhjulen spinner lätt, energi utvecklas till ingen nytta.

Volvo GLT tar tre tiondels sekunder från Saab Turbo i starten och behåller dem hela 400-meterssträckan ut.

I 110 km/h ligger bilarna jämsides och sedan drar Saab ifrån mer och mer.

Den Volvo GLT vi körde denna gång var påtagligt piggarare än det exemplar som testades hösten 1979. Till 100 km/h accelererade den nästan en sekund snabbare — sannolikt en fråga om inkörning.

Nu finns det visserligen en kategori bilförare som gärna sticker i väg på gul/grönt med brinnande koppling och spinnande hjul, men väsentligare för de flesta av oss är en jämn och snabb fartökning för att kunna köra om ett långsammare fordon.

Turbo ger omkörningstryck

Den matchen vinner Saab 900 Turbo med största lätthet — mellan 90 och 130 km/h accelererar den i själva verket nästan dubbelt så snabbt som Volvon på överväxeln. Hemligheten bakom detta är turbomatningen, som ger motorn ett kraftigt drag på mellanvarv och tillåter den att utveckla sitt maximala vridmoment redan vid 3 000 r/m.

Volvon är bara fem hästkrafter svagare (140 mot 145, eller 103 mot 107 om man föredrar att på modernt sätt räkna i kilowatt), men har en annorlunda karaktär. Bästa segdragningen finns först vid 4 500 r/m och på låga varvtal är motorn direkt slö.

Där det räcker med att trycka till på gasen i Saab måste man i en Volvo växla ned ett eller två steg för att väcka motorns temperament. Det gör körningen arbetsammare inte bara på svenska 90- och 110-vägar, utan även på Autobahn. Att hålla en marschfart på 150–160 km/h är enkelt med Saab Turbo, men kräver med Volvo GLT praktiskt taget fullgaskörning och ett ständigt spelande mellan överväxeln och direkta fyran.

Saabs toppfart är ca 205 km/h, Volvos ungefär 180.



● Bra körställning i Volvo GLT, fast benutrymmet kunde vara mera generöst. Justerbart svankstöd i förarstolen.

● Rejäl och lättskött förarplats i Volvo GLT, men i dyst-raste laget och med små instrumenttavlor. Överväxelreglaget i växelspaksknoppen.



● Bra baksäte i Volvo men inte bekvämt för tre personer.



● Saab har nackskydd även i baksätet på turbomodellen.

● Något trångt för benen även i Saab. Elvärmning av båda framstolarna, lägre nackskydd på 1980 års modell än tidigare.



● I stort sett en mycket bra utformad förarplats i Saab 900. Symbolerna på värmereglaget är dock svårforståeliga. Tändningsnyckeln på golvet.

Femte växeln spar en deciliter

Volvo GLT har däremot ett litet övertag när det gäller bränsleekonomin i höga farter. I ett snällare fartregister är Saab enligt våra mätningar något snålare.

Turboprincipen som spargris är dock en realitet bara så länge den utnyttjas med större förstånd än man verkligen kan notera hos ägarna av Saab 900 Turbo. Och man kan förstå dem: känslan när turbon börjar trycka på och drar i väg med bilen är en sensation som är svår att motstå för de flesta förare.

Med måttligt tryck på gasen klarar både GLT och Turbo landsvägskörning på en liter per mil. Den femte växeln betyder i båda fallen en besparing på ungefär en deciliter. Om vi räknar med att den femte växeln fördyrar bilen med två tusenlappar tar det ungefär 7 000 mil innan den börjar löna sig.

På tal om växellådor så är det bara att konstatera att Volvo är den smidigaste av bilarna på den punkten. Växelspaken går lätt och med fin precision och systemet med en tryckknapp för överväxeln fungerar utmärkt.

Saabs femväxlade låda får godkänt betyg – det innebär inga problem att hitta rätt bland de många lägena. Men lådan har inte samma precision som Volvos, Saab är mer tungväxlad och inte så snabb.

Volvon är över huvud taget smidigare att köra i stadstrafik, särskilt om den extrautrustas med servostyrning. Den vänder snävare än Saab och har betydligt bättre närsikt.

Dålig sikt i Saab

Sikten är Saabs svagaste sida. Vindrutan är för låg och bakåtsikten riktigt dålig. Dessutom smutsas främre sidorutorna igen redan efter en kort stunds körning i dåligt väder. Följden blir att man inte ser något genom ytterbackspeglarna. Volvo däremot håller sig föredömligt prydd även i slaskväder.

En av orsakerna till Volvos goda närsikt är helt enkelt att man sitter högt. Dessutom är bilen bekväm att sitta i – stolarna är gjorda för fullvuxna nordbor, rejält stoppade och med bra stöd för kroppen. Förarstolen är dessutom ställbar i höjdläget och försedd med reglerbart svankstöd.

Benutrymmet får godkänt men inte toppbetyg – en lång förare skulle behöva ännu mera

plats.

Även Saab har något för kort benutrymme, accentuerat av att hjulhusen även på 900-modellen stjälar en del plats. Annars har Saab precis som Volvo utmärkta stolar. Vilken av de två som ger den bästa sittkomforten är en smaksak, men nog förtjänar Volvo att plus för svankstödet. Båda har elvärme i förarstolen (Saab även i passagerarsätet).

Saab har från och med 1980 års modell nya, lägre nackskydd som inte gör interiören fullt så instängd som tidigare.

Baksäteskomforten är också hög i båda bilarna, åtminstone för två personer. Båda har mittarmstöd, men Saaben tar poäng på att nackskydd är standardutrustning även bak (å andra sidan bidrar de starkt till att försämrade bakåtsikten).

De båda svenska bilfabrikanterna har helt enkelt lagt ned ovanligt mycket arbete på att de åkande ska sitta bra. Fjädringskomforten är inte fullt så genomarbetad. Båda bilarna har en "sportigt" avstämd fjädring

och känns särskilt i lägre farter en smula stötiga. I god landsvägsfart blir det bättre, särskilt i Saab Turbo som inte besvärar av de bakaxelstudsar som någon gång kan uppträda i Volvon.

Överväxel sänker bullret

Ljudisoleringen är också en faktor som i hög grad har med komforten att göra. Här har överväxeln betytt mycket för att sänka kupébullret i Volvo till en angenämt låg nivå.

Saab hörs något mera, i vissa hastigheter tydligen beroende på resonanser i avgassystemet. Men det är närmast en smaksak om bullret uppfattas som störande eller ej. Många förare upplever det antagligen som angenämt, eftersom ljudet inte är hårt och vasst utan snarare mustigt mullrande.

Både Volvo och Saab håller fast vid svarta instrumentbräddor, som onekligen ger en något dyster stämning. Saabs panel är av färskare formgivningsdatum än Volvos. Den är också i prin-

cip mer lättöverskådlig med stora, lättavlästa instrument. Men instrumenttavlans hörn skymms något av ratten, som är mindre i turbomodellerna än i vanliga 900.

Reglagen är också mycket tydliga och lättskötta, med undantag av värmekranen. Dess symboler är förvillande.

Volvo har också en lättöverskådlig och välplanerad instrument- och reglagepanel. Testlagets huvudinvändning är att instrumenttavlor är väl små och inte lika tydliga som i Saab.

Värme och ventilation håller den klass man har rätt att begära av bilar som är byggda i Skandinavien. Saab har dock ett visst övertag: ett luftfilter som bland annat fångar upp pollen och därmed är skonsamt för bland annat allergiker och större luftintag som inte ger så koncentrerad friskluftstillförsel.

Saab är självfallet den bästa allroundbilen av de två eftersom den har halvkombikaros. Med framfällt baksäte rymmer den lika mycket som de flesta "riktiga" kombivagnar, fast inte riktigt så mycket som en Volvo 245.

Även med baksätet i sittläge har Saab lika stort bagagerum som Volvo GLT, vilket inte är något dåligt betyg. Volvo har dock 60 kg bättre lastkapacitet, men är betydligt mera svårastad på grund av den höga baktröskeln.

En Saab 900 Turbo har betydligt bättre kurvegenskaper än en standardversion av samma bil. Det beror på gasstötdämpare, en ytterligt väl fungerande servostyrning, bredare fälgar av lättmetall samt – sist men kanske mest – lågprofil däck av typ Michelin TRX (på tredörrarsmodellen Pirelli P6).

På torr väg har turbo-Saaben vägegenskaper som är närmast förstklassiga. Den är inte alls så besvärande ryckig i framvagnen som en vanlig Saab 900 kan vara, den ligger platt och fint på vägen och har ingen farlig tendens att slänga ut med bakvagnen om föraren släpper på gasen i en kurva.

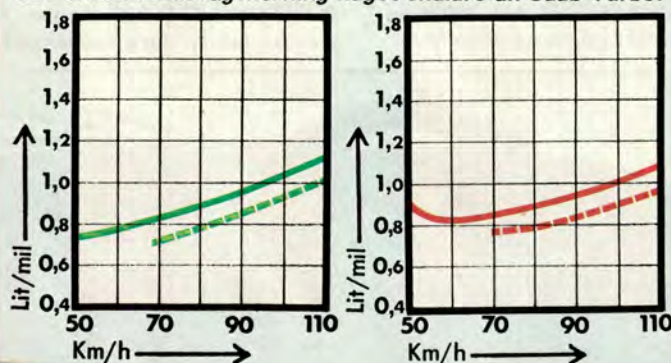
Dessutom är vagnen föredömligt kursstabil även i hastigheter som närmar sig toppfarten.

Hjulspinn i halka

Vinterväglag är en helt annan sak. Där vill de breda däckerna gärna flyta ovanpå modd och is. Den starka motorn och det

Volvo är snålare under snabb landsvägskörning

Volvo GLT har ganska hög förbrukning i låg fart – den höga utväxlingen gör att den inte riktigt klarar att köras i 50 km/h på fyran om motorn ska gå rent. I motorvägstempo vänds detta till en fördel och enligt våra erfarenheter klarar GLT snabb landsvägskörning något snålare än Saab Turbo.





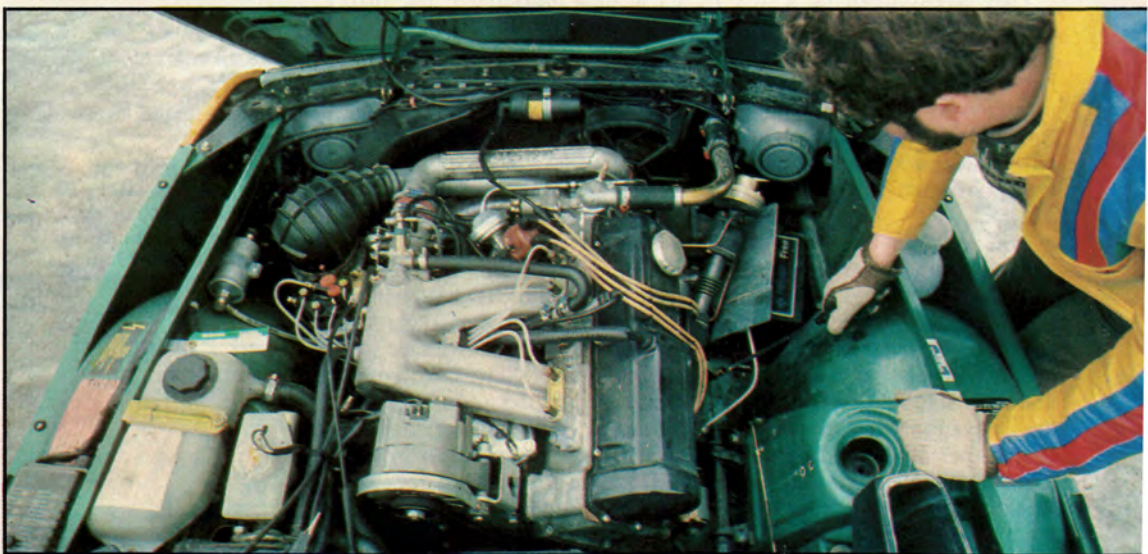
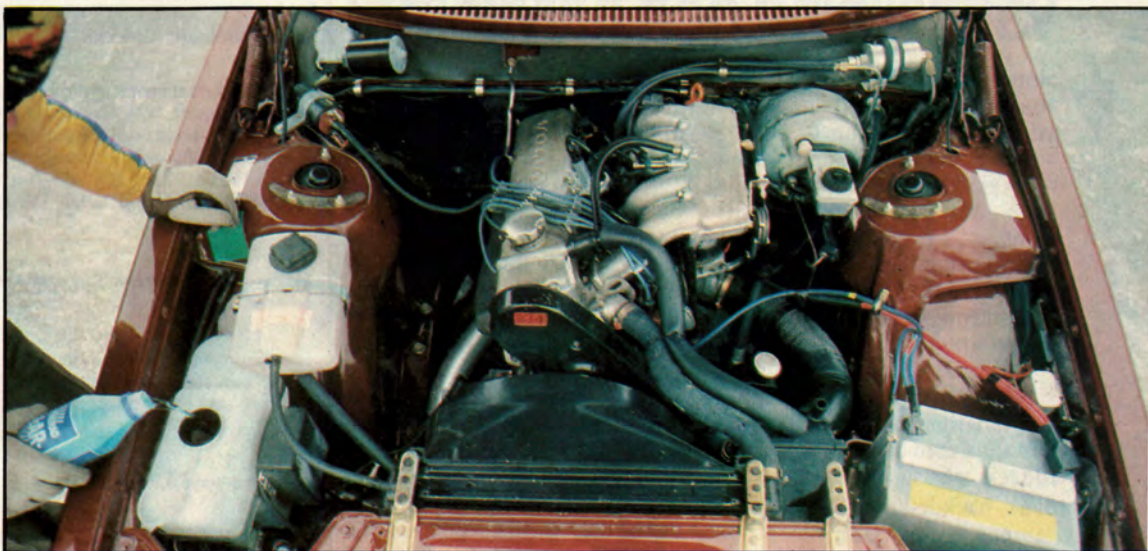
● GLT ser ut som en vanlig Volvo men har lättmetallfälgar och svarta dekorlister.



● Den fyrcylindriga insprutningsmotorn i Volvo GLT är på 2,3 liter och ger 103 kW (t h). Inte förrän vid 4 500 r/m ger den maximalt vridmoment (bilden ovan). Det betyder att föraren måste växla ofta. Saabs tvålitersmotor ger med turbomatning 107 kW, men ger framför allt ett betydligt bättre vridmoment och det vid måttligare varvtal: 3 000 r/m (nedan). I praktiken känns Saab-motorn betydligt kraftfullare.



● Saab 900 Turbo är försedd med (smuts-samlende) lättmetallhjul och bakspoiler.





● Ungefär samma storlek på bagageutrymmena, men Saaben är mera lättlastad och kan vid behov förvandlas till kombi.

Plus för Saab: åkkomfort, väghållning och halvkombi

plötsliga krafttillskottet när turbon börjar ladda gör det svårt att undvika hjulspinn.

Lågprofilfälgarna finns även som vinterdäck, men det blir både säkrare och billigare att montera normalbreda vinterdäck på standardfälgar. Då kan man också utnyttja den ovanligt goda framkomlighet i snö och på is som utmärker Saab.

Volvo GLT har som standard vanliga radialdäck, men kan i kombination med servostyrning beställas med Pirelli P6 lågprofilfälgar på specialfälgar. För- och nackdelar blir ungefär samma som på Saab.

Den bakhjulsdrivna Volvo i GLT-utförande är en välbalanserad vagn som tål tuffare behandling i svängarna än många tror. Tyvärr är den känslig för sidvindar och i höga hastigheter på Autobahn känns Volvon betydligt vingligare än Saab 900 Turbo.

I någon mån kanske Volvos servostyrning bidrar till detta – vi tycker att den går något för lätt.

Precis som alla bakhjulsdrivna bilar har Volvo lättare att komma i sladd än en framhjuldriven vagn. Men dess kurvregenskaper är trots allt godmodiga: bakvagnen sladdar inte särskilt lätt och ett kast är enkelt att parera.

Som alltid gäller regeln att en släng på bakvagnen är lättare att handskas med än en framvagnssladd. När en Saab eller någon annan framhjuldriven bil börjat kana med framhjulen är det inte mycket annat att göra än att sitta och vänta på att sladden ska bromsas upp av sig själv.

Testlaget hyser för sin del inget tvivel om att Saab 900 Turbo har bättre vägegenskaper än Volvo GLT, men det har framgått att saken åtminstone tål att diskuteras. När det gäller framkomligheten i snö och modd behövs ingen sådan dis-

kussion: där betyder tyngden över drivhjulen på den framhjuldrivna bilen att den arbetar sig fram på ett bättre sätt.

Rent driftsekonomiskt ställer sig vagnarna ungefär likvärdiga. Saab ligger visserligen något bättre till när det gäller försäkringsklassen, i gengäld kan man misstänka att turbomotor i längden ger högre underhållskostnad.

Båda bilarna ligger kanske bra till när det gäller motståndskraft mot rost och kvaliteten i övrigt. Andrahandsvärdet ligger också högt – begagnade Saab Turbo har hittills varit mycket dyra, men marknaden har varit något överhettad eftersom det varit ont om begagnade exemplar.

Vi väntar på Volvo Turbo

Vilken är den bästa bilen?

Om vi glömmar prisskillnaden är testlagets svar Saab 900 Turbo – utan minsta tvekan. Och det är inte bara turbomotorns egenskaper som avgör valet: Saaben är bekvämare att färdas i, har säkrare köregenskaper och är dessutom en rymlig och praktisk halvkombi. Den tar också poäng på förarmiljön.

Dock är dess egenskaper sådana att de bäst utnyttjas utanför lagens ram. Ställ dig vid motorvägen och se själv...

Volvo GLT är ingen turbodö-dare, men ett hyggligt alternativ för den som vill ha en vettig bruksbil med extra stark motor och som inte drar sig för att växla ofta. Möjligheterna att välja olika utrustningsalternativ är tilltalande från konsument-synpunkt.

En match mot de prismässigt mer jämförbara Saab EMS eller GLE hade Volvon klarat bättre. Men nu utmanar den Saab Turbo och för den duellen krävs egentligen – turbo.

Volvo har ingen turbo. Inte än.

Saab 900 Turbo

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Volvo GLT

Saab 900 Turbo med fem växlar kostar ca 76 400 kr "på gatan" i Stockholm. Fyrcylindrig turbomatad radmotor på 2 l och 145 hk. Framhjuldriven. 4 dörrar, 5 sittplatser.

Volvo GLT 4-cyl kostar ca 58 500 kr "på gatan" i Stockholm. Fyrcylindrig radmotor på 2,3 l och 140 hk. Bakhjulsdriven. 4 dörrar, 5 sittplatser.

Tekniska data

MOTOR

4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning och avgas-kompressor. 5-lagrad vevaxel. Borrning/slag 90/78 mm, volym 1 985 cm³. Kompression 7,2:1. Max effekt 145 hk (107 kW) DIN vid 5 000 r/m. Max vridmoment 24,0 kpm (235 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning. 5-lagrad vevaxel. Borrning/slag 96/80 mm, volym 2 315 cm³. Kompression 10,0:1. Max effekt 141 hk (104 kW) DIN vid 5 750 r/m. Max vridmoment 19,5 kpm (191 Nm) DIN vid 4 500 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, framhjuldrift. 5-växlad låda med golvspak.

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

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Spiralfjädring fram och bak. Fram dubbla triangellänkar, bak stel axel i fram- och bakåtriktade länkararmar samt Panhardstag.

Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram McPhersonben, enkla triangellänkar. Bak stel axel i bakåtriktade bärramar, momentstag och ett Panhardstag.

STYRNING

Kuggstäng, servo 3,6 rattvarv.

Kuggstäng, servo 3,5 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V, växelströmgenerator 950 W. Batteri 60 Ah.

12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 60 Ah.

BROMSAR

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

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

HJUL/DÄCK

Fälg 5,5, däck 180/65 HR 390 TRX.

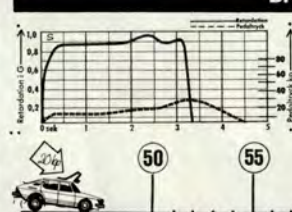
Fälg 5,5, däck 185/70 HR 14.

MÅTT/VIKT

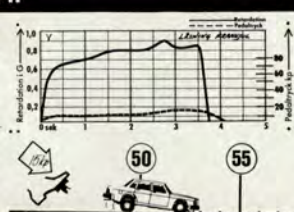
Längd 474 cm, bredd 169 cm, höjd 142 cm, axelavstånd 253 cm, spårvidd fram/bak 142/143 cm. Tjänstevikt 1 340 kg, maxlast 360 kg varav max 100 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 55 liter.

Längd 488 cm, bredd 172 cm, höjd 146 cm, axelavstånd 265 cm, spårvidd fram/bak 143/136 cm. Tjänstevikt 1 360 kg, maxlast 420 kg varav max 100 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Bromsprov från 100 km/h

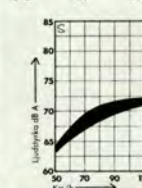


Bromssträckor: 53 m för Volvo GLT, 48 m för Saab 900 Turbo från 100 km/h på torr asfalt. Den stora skillnaden kan troligen tillskrivas Saabs breda lågprofilfälgar (extrautrustning till Volvo) som snarast försämrar bromseffekten i regn/snö.



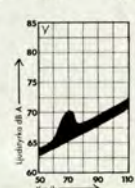
Hastighetsmätaren

54	74	94	115 km/h	visade	52	73	93	114 km/h
50	70	90	110 km/h	vid verklig fart	50	70	90	110 km/h



Kupébuller

Kupébuller: Volvo har en "resonanspuckel" runt 70 km/h på överväxeln men är annars något tystare i de fartområden som är lagliga i Sverige. I ännu högre hastigheter tar Saab igen försprånget eftersom den har en mer effektiv aerodynamisk form och därmed lägre vindbrus.



Plus	Minus	Plus	Minus
Saab 900 Turbo		Volvo GLT	
Omkörningsresurser	Sikt	Bränsleekonomi	Segdragnig
Halvkombikaross	Pris	Lättkörd	Sidvindskänslig

Saab 900 Turbo och Volvo GLT 4-cyl mot konkurrenterna



Saab 900
Turbo 5-d



Volvo
GLT 4-cyl



Audi 100
GL 5E



Ford Granada
2.8i GLS

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

Årlig skatt kr

Försäkringsexempel

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

Folksam. Helår. Helförsäkr om vagnskadegar saknas, annars halförsäkring

Zon 1, 50 proc bonus, max 1500 mil/år
Zon 4, 75 proc bonus, max 2000 mil/år

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

Reservdels-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

priser

Bromsbelägg runt om

inkl

Kopplingslamell

moms

Komplett strålkastarinsats

En sats torkgummin/blad

Komplett framskärm

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter

50 km/h

per mil vid konstant fart

70 km/h

90 km/h

110 km/h

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

Lägst oktantal

Hur snabb?

Accelerationstid från

0 - 50 km/h

stillastående i sekunder

0 - 70 km/h

0 - 90 km/h

0 - 100 km/h

0 - 110 km/h

0 - 400 m

Accelerationstid

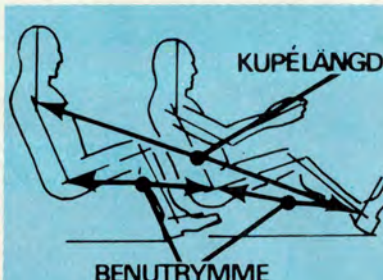
50 - 70 km/h

på högsta växeln

70 - 90 km/h

90 - 110 km/h

Toppfart cirka (km/h)



OBS! Från och med nummer 7/79 används nya mätmetoder. Endast när det gäller takhöjd och bagageutrymme kan de jämföras med tidigare måttangivelser. Alla innermått är baserade på "Plåt-Oskars" positioner i fram- och baksätet.

Hur rymlig?

Total kupélängd i cm

Max benutrymme fram

Återstående benutrymme bak

Bredd axelhöjd fram

Bredd axelhöjd bak

Takhöjd fram

Takhöjd bak

Bagageutrymme, volymen i dm³ mätt med hårda paket.

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

Nödv rattkraft, stillast framhjul på torr asfalt (kp)

Pedaltryck koppling (kp)

Hur välutrustad?

Bältesvarnare

Centrallås

Höj/sänkbar förarstol

Värmesits förare/passagerare

Nackskydd fram/bak

Elektriska fönsterhissar

Varvräknare

Elektrisk backspegel

Servostyrning

Soltak

Oömma stötfångare

Lättmetallhjul

Lågprofildäck

Fotnot: *) Den testade Volvon hade servostyrning, vilket inte är standard.