

Teknikens värld

ALLT OM
BILEN

NR

1

30/12 1980 9:75 INKL MOMS

i Danmark 19:50 i Finland Fmk 10:75 i Norge 15:75 inkl moms

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Audi 200
Saab 900
Volvo 244



turbo

**JÄTTE-
ALMANACKA**
med gamla sköna kylarmärken



**Turboladdare
från
Saab,
Volvo
och Audi:**

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Snabba vägars vagnar

Volvo utmanar Saab med en turboladdad familjebil och Audi försöker locka kunder från båda. Men vilken turbo är vassast, snålast, sportigast och bekvämast?

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



■ ■ ■ Hans Mercedes-Benz är både stor och stark. Den ligger i en klass som tillåter honom att köra utan modellemblem på bakluckan, ett slags omvänt snobberi som man får betala extra för i Västtyskland.

På autobahn mellan Bremen och Osnabrück drabbas han. Med jämnmod

släpper han förbi den gröna Audin. Under växande irritation låter han sig passeras av två Saab 900 Turbo Sedan, en vit och en blå.

Men den grå Volvon blir för mycket. Omkörd av "Schwedisches Panzer"? Icke!

Avgasröret darrar till, bakvagnen knälar en aning, han blinkar sig ut i snabbfi-

len.

Han får en bra dag trots allt eftersom ingen av Teknikens världs testförare är intresserad av att ta upp kampen.

Prestigen är räddad. På autobahn handlar det mycket om prestige, särskilt för dem som kör utan emblem på bakluckan.

Turbo är också ett ord

Volvo Turbo är snabbare än de andra

med prestige. Svensk prestige i all synnerhet. Saab har de senaste åren med framgång gjort turbo till en viktig del av vår industriexport.

Det har inte lämnat Volvo någon ro. Volvo som redan har en utmärkt sexcylindrig motor på 155 hästkrafter presenterar modellåret 1981 en fyrcylindrig turbomotor på likaledes 155 hästkrafter i samma kaross – luktar inte det prestige?

Västtyska Audi har också en turbobil, 200/5 T, som för att matcha Mercedes och BMW:s prestigebilar är laddad med lyxutrustning alltifrån eluppvärmning av ytterbackspeglarna till dubbla cigarettändare i baksätet.

Audi, Saab och Volvo är de tre märken som säljer turboladdade familjebilar med bensindrift i Sverige. I övrigt finns sport- och dieselvagnar med turbo.

Vi har med oss fyra bilar på vår testresa genom Sverige, Danmark och Västtyskland.

Audi 200/5 T. Framhjulsdreven, automatväxlad med femcylindrig motor på 125 kW (170 hk DIN). 103 900 kr.

Saab 900 Turbo Sedan. Framhjulsdreven, femväxlad, fyrcylindrig motor på 107 kW (145 hk DIN). Finns även som halvkombi. 81 500 kr.

Saab 900 Turbo Sedan Automatic. Från och med 1981 kan Saab Turbo även beställas med trestegs automatlåda. 84 600 kronor.

Volvo 244 GLT Turbo. Bakhjulsdreven, fyrväxlad med elektrisk överväxel, fyrcylindrig motor på 114 kW (155 hk DIN). 78 000 kronor.

Audi, Saab och Volvo med motorer utan turboladdning ligger i prisklassen 50 000–60 000 kronor. Att köra turbo kostar alltså – men till saken hör att det inte bara är modifieringarna på motor och avgassystem som höjer priset. Turbovagnarna är bättre utrustade, har dyrare däck och fälgar, mer påkostade fjädringssystem.

Självva turboutrustningen kan man kostnadsberäkna till un-

gefär 10 000 kronor, resten ligger på komfort- och säkerhetsdetaljer.

Gemensam utrustning för alla bilarna är servostyrning samt lågprofildäck på breda lättmetallfälgar. I övrigt får Audiköparen lägga pengarna mest på lyx- och komfortprylar (åt Rolls-Royce-hållet, nästan) medan Volvo satsat mest på förbättrade vägegenskaper. Saab har lagt sig någonstans mitt emellan – en del lyxbetonade prylar som elmanövrerade backspeglar men också stötdämpare av gastryckstyp.

Vilken går fortast?

Mercedesägaren som vi träffade mellan Bremen och Osnabrück frågade sig säkert vilken av bilarna som var snabbast. Och så är det med intresset för turbobilar: man vill veta vilken som går fortast, sedan må tillverkaren gärna himla med ögonen och tala om energisnålhet och miljövänlighet.

Dessa är nämligen biprodukter för turboköparen, om ens det.

Svaret på frågan är kort och gott Volvo, men skillnaden mellan bilarna är liten. Alla är helt enkelt fruktansvärt snabba. Men riktigt hur snabba de är, om och när och i förhållande till varandra, beror på omständigheter som måste klaras ut – inte minst med tanke på kalenderbitare som studerat tidigare tester av Saab och Audi Turbo.

Som vanligt har vi med hjälp av vår egen mätutrustning gjort en rad mätningar av acceleration, bränsleförbrukning, bromsförmåga etc.

Testerna är gjorda under identiska men långtifrån idealiska förhållanden: torr väg, vindstilla, men nollgradigt. Detta betyder något sämre acceleration och högre bensinförbrukning än om vi testat i varmt väder.

Vidare vet vi av lång erfarenhet att prestanda kan skifta mellan olika exemplar av samma bilmodell och att detta i särskilt hög grad tycks gälla turbovagnar.

Där ligger sannolikt förklaringen till att den automatväxlade Saaben faktiskt var snabbare än den manuella upp till ca 120 km/h och att Saab Turbo – i strid med tidigare erfarenheter – hade något bättre acceleration än Audi 200/5 T.

Ännu en punkt att beakta:



Audi

● **Förarplatsen är funktionell och färgsättningen i kupén harmonisk. Många luftinsläpp i panelen bidrar till ett behagligt värme- och ventilationssystem. Körställningen är bra och det finns gott om benutrymme i Audi 200/5 T.**

starttekniken har stor betydelse i ett accelerationsprov från stillastående, speciellt när det gäller turbobilar: det tar några ögonblick att få upp laddningstrycket.

Just i startögonblicket ligger en stark, turbomatad bil med framhjulsdraft och manuell växellåda illa till. På den automat-

växlade bilen hjälper växellådans momentomvandlare till att ge skjuts och trycket stiger något snabbare. Bilen smyger i väg kvickare.

Den Volvo vi hade till förfogande hade som extrautrustning (1 500 kronor) en differentialbroms som fördelar driveffekten jämnt mellan de drivande hju-



Saab

● Instrumenteringen är tydlig och reglagen logiska i Saab Turbo. Dock är värmereglets symboler svåra att förstå och reglagen till de elektriska fönsterhissarna hade vi gärna haft bort från panelen – där finns många knappar ändå.

len. Anordningen gör det lättare att sticka i väg med ett moderat hjulspinn, men har även betydelse för kurvegenskaper, framkomlighet, bränsleekonomi och däckslitage. Alla effekterna är inte positiva.

Volvos överlägsna accelerationstider är alltså i någon mån "fusk". Men vid acceleration på

högre växlar har differentialbromsen ingen betydelse och av testtabellerna på sid 20 framgår att Volvo även där har ett knappt övertag över Saab Turbo med manuell, femväxlad låda.

Vilken är smidigast?

Generellt har både Audi, Saab och Volvo sådana fartresurser

Volvo

● Volvo har ny instrumentering för året. Bättre än tidigare, men turbotryckmätare och varvräknare sitter för långt ifrån varandra. Precis som i Saab utmärkt sittkomfort på förarplatsen. Volvo är mindre lyxig än Saab och Audi.

att någon sekund hit eller dit saknar betydelse. Tillfällena att utnyttja resurserna maximalt är få och snabbheten minst sagt tillräcklig.

Då är arbetskaraktären hos motorerna mer intressanta.

Vi fann att Saab har ett visst övertag på den punkten. Turbon

arbetar över ett bredare register än hos Audi och Volvo, fartökningen kommer jämnare och inte så brutalt. Men Volvo tycks ha lyckats bäst med att minska det lilla tidsgap som är karaktäristiskt för turbomatade motorer från det ögonblick du ger gas tills turbon börjar ladda.

I Saab och Audi dröjer det

Saab drar minst och går längst

➔ någon sekund, Volvoturbon griper in så gott som omedelbart.

Manuell låda eller automat?

När det gäller valet mellan automatisk och manuell växellåda håller åtminstone testlaget i turbosammanhang på den manuella, om man nu inte tycker det är alltför besvärligt att växla. Omdömet gäller både autobahnkörning, normal landsvägsåkning och tätortstrafik.

Speciellt Saab Turbo med automatlåda är ganska nervös i stadstrafik. Även om lådan växlar mjukt – dock inte så behagligt som i Audi – gör kombinationen av turbo och vridmomentvandlare att bilen ibland skjuter fart oväntat och gör körningen ryckig.

I landsvägsfarter på 90–100 km/h balanserar man i den automatväxlade Saaben på gränsen mellan turbotryck och icke turbotryck. Gaspedalen måste därför behandlas försiktigt.

Samma omdöme gäller Audi 200/5 T, fast inte i lika hög grad. I Audi har man dessutom hjälp av en automatisk farthållare (tempomat, cruise control) som är användbar i alla hastigheter från ca 50 km/h och uppåt. Ett bekvämt hjälpmedel vid landsvägskörning, fast inte att rekommendera i halka eller tät trafik.

Saab och Volvo levererar automatiska farthållare som extrautrustning. Kan vara ett praktiskt sätt att komma undan fortkörningsböter – alla de här bilarna rusar nämligen mycket lätt upp i farter som överstiger de lagliga.

Rätt bemästrad är turbotekniken ett fint hjälpmedel för avspänd landsvägskörning. Man kan glömma de flesta omkörningsproblemen, slippa idiotrusningarna på trean förbi långtradarna och deras släpvagnar.

Vare sig du kör Audi, Saab eller Volvo med turbo räcker det med ett lätt tryck på gasen för att omkörningen ska vara ett faktum. De manuellt växlade vagnarna klarar de flesta omkörningar på femman respektive

överväxeln, de automatväxlade behöver i regel inte hetsas med "kick-down".

Saabs femväxlade låda är inte riktigt i klass med Volvos fyrväxlade när det gäller snabbhet och precision. Volvos överväxel manövreras med en tryckknapp på växelspaken. Fungerar utmärkt efter tillvänjning. En nyhet på 81:orna är att överväxeln kopplas ur automatiskt vid nedväxling till trean. När föraren växlar upp igen hamnar han alltså på fyran och inte direkt på överväxeln.

Viken är snålast?

Det var lätt att konstatera att turbobilarna trivdes bättre i höga farter på autobahn än på de hårt fartbegränsade skandinaviska vägarna.

En marschfart på ca 150 km/h känns naturlig med alla bilarna. Så länge hänger vägegenskaperna fint med, ljudnivån är inte störande hög och bränsleförbrukningen håller sig på nivå som är – ja, ska vi säga acceptabel? Under 1,5 liter per mil i alla fall. Så pass fort går det nämligen att köra utan att använda turbons draghjälp annat än i undantagsfall.

Audi 200/5 T drog i alla lägen mest bensen, på en mycket snabb etapp mer än två liter milen. Det är en mycket törstig bil (observera att den i Sverige endast kan beställas med automatisk växellåda).

Volvo kommer närmast – den kan köras på ungefär en liter per mil om du håller 90-gränsen och låter bli häftiga accelerationer, men i praktiken brukar det gå åt mera.

Saabarna visade sig mest bränsleekonomiska med ett överraskande bra resultat för den automatväxlade.

Saab blir inte bara billigast att tanka, den kommer också längst. Tanken har nämligen växt till 63 liter mot Volvos 60.

Audi rymmer hela 75 liter, men de försvinner alltså desto kvickare.

Turbo är knappast något bra ekonomiargument. Inte så som turbobilar körs i praktiken av sina ägare, nämligen hårt. Möjligen blir förbrukningen något lägre än hos en jämförbar icke turboladdad sexcylindrig motor.

Till sexans fördel ska då sägas att den brukar ha en egenskap som de fyr- och femcylindriga turbomaskinerna saknar, nämligen

Audi

● **Motorrummet är minst sagt välmatat i Audi. Här trängs den långa femcylindriga motorn med turbotillbehör, oljekylare, diverse servodon etc. Dock sitter de väsentligaste servicepunkterna bra placerade. Motorn är med sina 170 hk DIN den starkaste familjeturbon.**



Saab

● **Saab var först med turbo och i 99:an var det verkligen trångt under huven. I 900-modellen är det bättre och åtminstone de dagliga kontrollerna innebär inga problem. Den fyrcylindriga tvålittersmotorn ger 145 hk DIN.**



Volvo

● **Volvo har nöjt sig med att turboladda sin 2,1-litersmotor, trots att även 2,3-litersmotorer ingår i tillverkningen numera. Upplagt för en ännu starkare turbomaskin om något år? Motorrummet är ganska välplanerat, motoreffekten är 155 hk DIN.**



gen gott om kraft på låga varvtal.

Vilken är mest stabil?

Ett sätt att skilja agnarna från vetet i ett jämförande test av den här sorten är att köra *ännu* fortare än 150 km/h. Det gjorde vi vid några tillfällen när trafiken var gles på autobahn.

Våra intryck av bilarnas uppträdande i mer normala farter förstärktes under dessa högfartsprov. Saab var den mest stabila på vägen med servostyrning och hjulupphängningar i ett fint samspel. Betydligt mindre sidvinds känslig än Volvo och med något bättre styrning.

Dock gick Volvo Turbo avsevärt stabilare än de GLT-modeller vi kört under liknande förhållanden. Det är svårt att säga om det är turbobagnens grövre krängningshämmare eller 81:ornas nya karossform (mindre överhäng, mjukare hörn) som gjorde skillnaden.

Audi 200/5 T har till skillnad från Saab/Volvo inte gasstöttdämpare och servostyrningen har sämre precision. Bilen är svajigare i högre fart och vill gärna vandra på vägen.

Dessutom borde bakfjädringen förstärkas. Med full last (i form av fyllda vattendunkar som tullmännen visade ett vänligt intresse vid gränspasseringarna) forcerade den autobahn med ungefär samma "stuk" som en gammaldags racerbåt.

Volvo klarade körning med full last bättre och Saab allra bäst.



● Ett dyrt nöje: tanka turbo på autobahn. Testkaravanen gör paus utanför Hamburg.

Ett råd gäller alla som kör dessa snabba turbobilar: ta det vackert i regn och på vintervägar. Trycket från turbon går inte att dosera med gasen lika mjukt osm i en vanlig bil. Därför är det lätt att få hjulspinn, därför bör du köra med dubbdäck på vintern – och dessa bör vara monterade på smalare fälgar än de som hör till vagnarnas extrema breda däck av lågprofiltyp.

Därför bör du, om du funderar på en Volvo, överväga att beställa den med differentialbroms. Den ökar framkomligheten och minskar risken för plötsliga hjulspinn.

Men minns att differentialbromsen ger tre biverkningar: marginellt högre bränsleförbrukning, något kraftigare slitage på däckerna samt en förändring av köregenskaperna.

Vagnen blir mera överstyrd och kan ibland lättare komma i sladdning. Men det är snälla sladdar som är lätta att behärska.

För en någorlunda driven förare innebär differentialbromsen en säkrare och mer lättkontrollerad bil. Och den som inte är en driven förare bör nog se sig om efter en annan vagn än en turboladdad.

Vilken är sportigast?

Det kanske överraskar en del, men Volvo är utan vidare den sportigaste av turbobagnarna. Stabil och med läcker balans, ligger platt i kurvorna utan mycket krängning, kusligt frestande att köra snabbt på småvägar med lite sladd i kurvorna, lättkontrollerad tack vare god styrningsprecision och en liten behändig ratt.

En Volvo GLT V 6 som vi provkörde för jämförelsens skull hade varken differentialbroms, krängningshämmare eller sportratt och körupplevelsen blev betydligt mer fadd. Klumpigare, krängde mera, vevigare att ratta, kändes större och inte alls lika stabil.

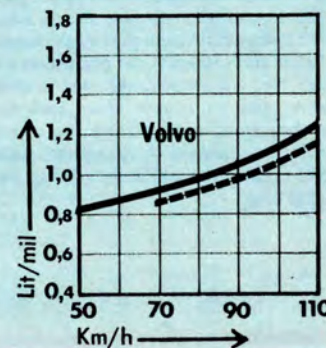
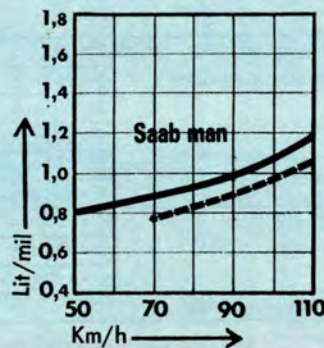
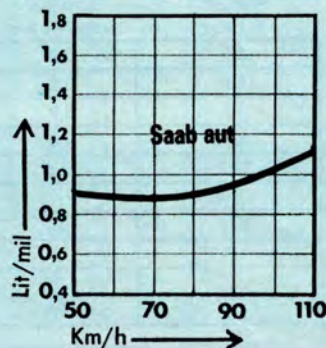
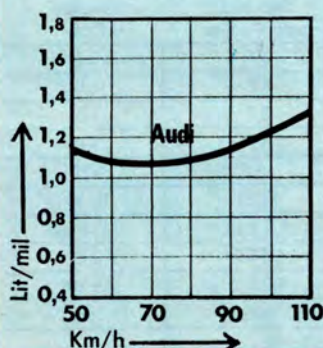
Saab Turbo har också fina köregenskaper. Precis som Volvon är den vida överlägsen standardversionerna av samma bil. Fast och fin i fjädringen, fin styrning, lättkontrollerad. Inte lika lockande till hårdkörning som Volvo, men i stället mera konsekvent på vägen och i regel lättare att behärska. Trivsammare köregenskaper för normalbilisten.

För undvikande av missförstånd vill vi påpeka att differentialbroms är ett tillbehör som passar illa ihop med framhjuls-

Bensinförbrukning: Audi är törstigast

● Observera att siffrorna på bränsleförbrukningen – 50, 70, 90 och 110 km/h – gäller körning i jämn fart. Det innebär att turbon inte arbetar i de fartområden det här är fråga om. Praktiskt förbrukning vid hård landsvägskörning blir väsentligt högre – redan förbrukningen i momentet "programmerad stadskörning" ger en fingervisning om detta.

		Audi 200 5 Turbo	Saab 900 Turbo 4-d auto	Saab 900 Turbo 4-d 5-vxl	Volvo GLT Turbo
Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h	1,12	0,90	0,81 5:an	0,83 6-vx
	70 km/h	1,07	0,88	0,89 0,78	0,93 0,86
	90 km/h	1,15	0,96	1,00 0,89	1,06 0,98
	110 km/h	1,32	1,12	1,18 1,07	1,24 1,15
Genomsnittsförbr vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörn. Medelfart 36 km/h.		1,84	1,60	1,57	1,62
Lägsta oktantal		99	97	97	97



Svenskarna är mindre påkostade

drift (annat än på rena tävlingsbilar). Den behövs inte heller, eftersom den framhjulsdrevna bilen har så mycket vikt över drivhjulen att dessa håller sig i styr ändå.

Audi är stabil och behaglig vid lugn körning, men när den pressas framgår det tydligt att chassit inte har modifierats lika mycket som på de båda svenska bilarna.

Den är framtung och kraftigt understyrd, kränger svårt och har inte den precision i styrningen som man skulle önska. Audi är inte en sportig bil, den tar i stället många poäng när vi kommer in på utrymmen och bekvämlighet.

Vilken är bekvämast?

Inte nog med att den är större invändigt på alla ledar än svenskarna, vagnen ger också exempel på mycken omtanke om passagerarna.

Klädseln är av elegant plysch, det finns nackskydd även i bak-



Audi

● *Framtung, stabil vid lugn körning men inte tillräckligt uppstyvad för att klara påkänningarna när turboaggregatet ger skjuts åt bilen.*

sätet och två lösa kuddar att vila trötta huvuden emot. I baksätet finns läslampor och två cigaretterändare samt fack för kartor eller tidningar i framstolarnas ryggstöd. Dessa fack inkräktar visserligen på benutrymmet jämfört med standardbilen Audi

100, men baksätet ger trots detta bättre komfort än i svenskarna.

Båda framstolarna är elvärmda och man sitter utmärkt i dem. Det finns gott om fack och hyllor där man kan lägga ifrån sig småsaker. Centrallås (alla dörrar samt bakluckan låses automatiskt när du vridet om nyckeln) är standardutrustning liksom elektriskt styrda sidorutor och elmanövrerade/elvärmda ytterbackspeglar. Sol-taket har också en elmotor.

Man åker gosigt i Audi 200/



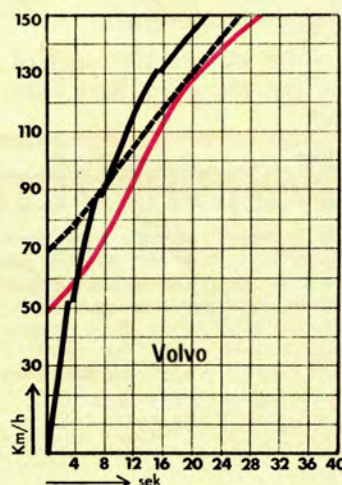
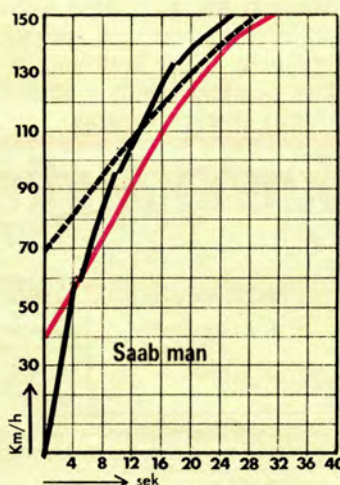
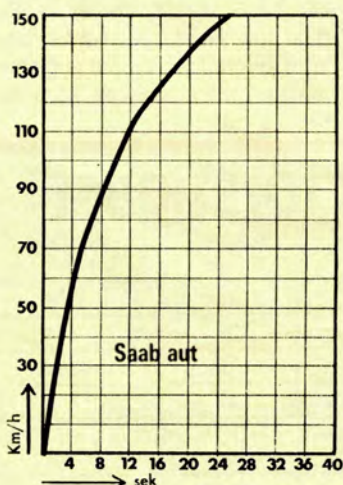
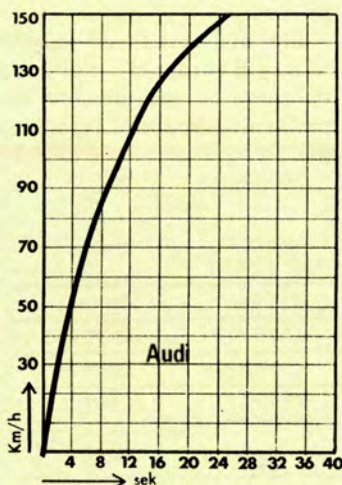
Saab

● *Framhjulsdreven som Audi, men med styvare fjädring och därför bättre och säkrare kurvegenskaper. Men Saab Turbo är heller inte lika bekväm.*

5 T, den saken är klar. Fjädringen är dessutom bekväm och ljudnivån låg – fast turbon piper irriterande när den laddar.

Digitalklockan sitter ovanför vindrutan där den lätt kan ses även av baksätesspassagerarna.

Acceleration- här finns resurserna!



● Accelerationsdiagrammen kunde lika gärna gälla några extrema sportbilar. Det går undan med familjeturbo! Volvos goda accelerationstider kan delvis tillskrivas den differentialbroms som bilen var extrautrustad med. Normalt borde också en manuellt växlad Saab vara kvickare än en automatväxlad, men det är tydligt att resurserna skiftar avsevärt mellan olika turbomotorer. Audi är motorstarkast men också tung.

	Audi 200 5 Turbo	Saab 900 Turbo 4-d auto	Saab 900 Turbo 4-d 5-vel	Volvo GLT Turbo
Accelerationstid från stillstående i sekunder				
0 - 50 km/h	3,8	3,4	3,6	2,8
0 - 70 km/h	5,9	5,4	5,8	4,9
0 - 90 km/h	8,7	8,2	8,7	7,6
0 - 100 km/h	10,4	9,8	10,7	9,0
0 - 110 km/h	12,2	11,8	12,6	10,8
0 - 400 meter	17,40	17,18	17,37	16,31
Accelerationstid på högsta växel				
50 - 70 km/h	auto	auto	6,8 5:an	7,0 6-vel
70 - 90 km/h			4,6 6,6	4,2 8,0
90 - 110 km/h			4,2 6,2	3,8 5,8
Toppfart cirka (km/h)	195	190	200	195



Men det är sant att föraren behöver titta bort från vägbanan för att se vad klockan är. Om detta är en nackdel beror väl på hur ofta man tittar på klockan.

Till välbefinnandet bidrar även en värme- och ventilationsanläggning av hög klass. Panelen innehåller en mängd luftinsläpp som gör det möjligt att hålla jämnt luftflöde och temperatur inne i bilen – bättre än Saab och ännu bättre än Volvo.

Föraren har en tydlig och fullständig instrumentuppsättning framför sig och reglagen i Audi är lättskötta med logiska funktioner. Färgsättningen är

Volvo

● *Grövre krängningshäm-
mare, breda däck, gasstöt-
dämpare och – på detta
exemplar – differential-
broms ger Volvo Turbo avse-
värt vassare vägegenskaper.*

mild och ljus, behagligare än de svenska bilarnas sorgligt svarta paneler.

Saab är något mindre i kupén och framför allt mindre luftig – det beror inte minst på de ganska små glasytorna som även gör sikten sämre än i de andra bilarna.

Annars sitter man bra och framstolarna är elvärmda. Inte lika rymligt baksäte som i Audi, men bullernivån är faktiskt något lägre. Automatversionen går överraskande nog tystare än den manuella bilen – det gällde i alla fall våra testexemplar.

Framsätteskomforten i Saab är högklassig när det gäller stolarna men benutrymmet är inte lika bra som i Audi. Förarmiljön mycket bra även här, med ett par undantag. Värmereglaget har symboler som är svåra att begripa sig på och Saabs hårdnackade princip att startnyckeln ska sitta i golvet, till råga på allt spärrad av backväxeln och med ett lås av dålig kvalitet, börjar kännas provande.

Värme/ventilation är utmärkta och Saabs speciella pollen- och dammsamlade filter i luftintaget är nyttigt för både allergiker och andra.

På avdelningen flärd noteras elmanövrerade framrutor och ytterbackspeglar samt ett soltak som manövreras mycket behändigt utan att man behövt krångla till det med elektricitet.

Saabs fjädring är för det mesta fast och behaglig, men i vägskärvarna stöter den mer än Audi och Volvo.

Volvo har för året en ny instrumentering med större och tydligare mätare än tidigare. Bra ordnat – huruvida förarplatsen är bättre än i Audi och Saab är närmast en smaksak.

Just i turbomodellen finns dock två anmärkningar att göra. Sportratten har mindre diameter än i standardbilarna och skymmer därmed delvis hastighetsmätare och varvräknare. Vidare sitter turbons tryckmätare långt bort på panelen – det går

därmed inte att kontrollera varvräknare och tryckmätare samtidigt, vilket vore önskvärt.

Volvos stolar är av tradition utmärkta och har justerbart svankstöd som speciell finess. Benutrymmet räcker till – fast nätt och jämnt om föraren är över medellängd. Bara ena framstolen är elvärmd, men det finns gott om fack för småprylar, soltaket manövreras med vev och ytterbackspeglarna kan justeras manuellt inifrån bilen.

Jämfört med Saab är dock Volvo inte särskilt påkostad vad det gäller utrustningen. Och till Audi är skillnaden avsevärd – den tyska bilen är bland annat den enda i trion som har ett riktigt reservhjul av samma typ som sitter på bilen. Volvo och Saab har båda den moderna tvivelaktiga typ av "hjälp-hjul" som framför allt är billigt för tillverkaren.

Baksätet är som det brukar i Volvo – det vill säga ungefär lika bra som i Saab. Fjädringen är dock inte riktigt lika bekväm även om Volvo klarar vägskärvarna med mildare stötar.

Ljudnivån är hygglig även i Volvo, men vindbruset i hög fart irriterar mer än i de andra bilarna.

Alla tre har rymliga bagagerum, även om Audis är något lågt och Volvos tröskel är i högsta laget.

Volvo har enligt vår uppfattning det bästa ljuset (hel- som halv-), tätt följd av Saab. Audi har visserligen dimljus som standard, men speciellt halvljuset är diffust och kort.

Vilken har bästa bromsarna?

Den tyska vagnen tar heller inga poäng på bromsarna. Servon är effektiv, men det gäller att trycka försiktigt på pedalen för att undvika hjullåsning (kan möjligen ha berott på däckerna – Goodyear Grand Prix – som verkade något hala) och det betyder längre bromssträcka än vad Volvo och speciellt Saab kan prestera.

Audi kan i Västtyskland beställas med så gott som oslagbara ABS-bromsar, som gör att hjulen inte kan låsas. En fenomenal säkerhetsdetalj men ej tillgänglig i Sverige.

De svenska bilarna ger ett bättre intryck än Audin när det gäller detaljarbetet. På Audin mankerade ett dörrhandtag – inte ovanligt på VW/Audi, tyc-



● *Teknikens världs exakta
mätningar av acceleration,
bränsleförbrukning etc görs
med hjälp av en för tidningen
specialkonstruerad kördator,
Hastomat. Testförarna får via
den direkta besked om bilens
prestanda. En givare kopplad
till ett av de icke drivande
hjulen ger exakt körsträcka (på
centimetern) och hjälper oss
att undvika de felmätningss-
risker som ett s k femte hjul
tyvärr alltid innebär.*



Resultat: Saab håller stilen

ker vi oss ha märkt — farthållaren fungerade bara sporadiskt och det vakuumstyrda centrallåset var inte tjänstvilligt i minusgrader.

Dessa dyrbara och relativt komplicerade bilar är väl knappast något för gör-det-själv-mekaniker, men normala servicepunkter som oljestickor, spolvattenbehållare, säkringar etc är vettigt placerade i samtliga och det är enkelt att byta glödlampor både fram och bak.

Volvo och Saab har dubbla uppsättningar bakljus, som gör att man syns även om en glödlampa skulle slockna, och Volvon förtjänar en pluspoäng för glödlåsvakten: en kontrollampa som tänds om någonting i ytterbelysningen skulle falla.

Automatiskt varselljus är för övrigt standard på alla bilarna.

Vilken är bästa köp?

Tre dyra, genomtänkta, snabba men knappast ekonomiska bilar,



● Testbilarna rullar ombord på färjan för återresan via Danmark till Sverige.

utomordentliga vägvagnar med påkostad utrustning och hög komfort — men vilken av dem är egentligen bäst?

Testlagets mening är att Saab ger den bästa kombinationen av bekvämlighet, bränsleekonomi, fartresurser och köregenskaper. Dålig sikt är den enda allvarliga invändningen mot Saab. Halvkombikaross och manuell växellåda skulle vi rekommendera, men detta må vara smaksaker.

Volvo är något billigare än Saab men inte heller lika rikligt utrustad. Bästa valet för den

som vill ha en sportig vagn, ännu kvickare än Saab, men inte fullt så bekväm på vägen, mera vindkänslig och med sämre bränsleekonomi.

Audi 200/5 T är absolut bekvämast och något av en drömvagn för den som gillar att omge sig med lyx. Men priset verkar omotiverat högt med tanke på att både Volvo och Saab kan extrautrustas till ungefär samma standard och ändå bli betydligt billigare.

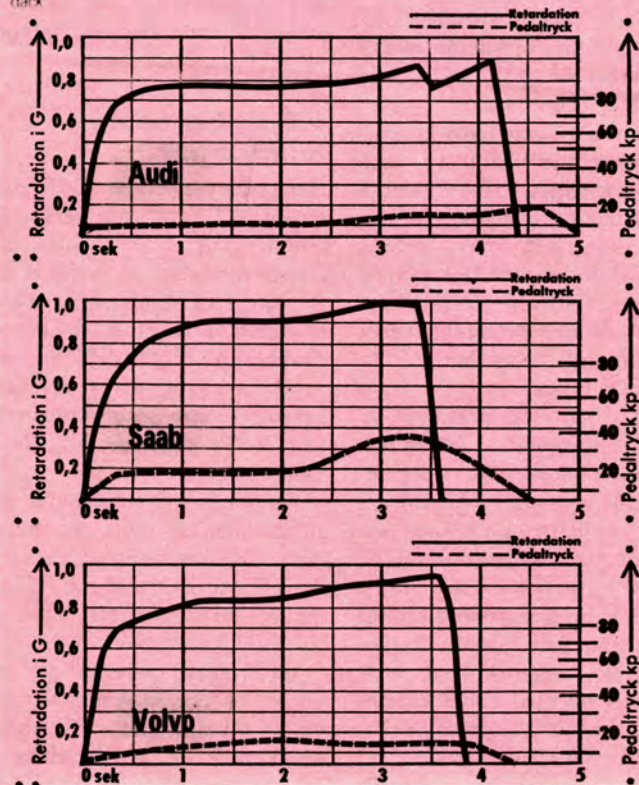
Vi menar också att Audi borde ha lagt ned mera möda på

Utrustning-Audi har allt!

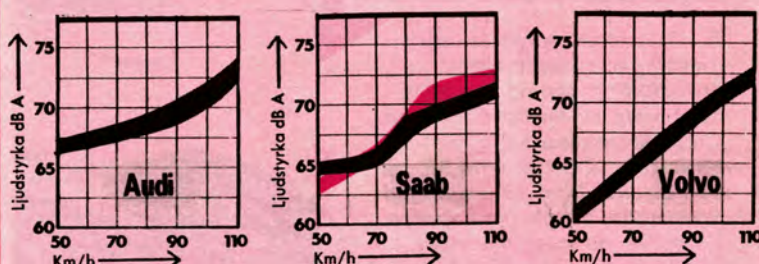
	Audi 200/ 5 Turbo	Saab 900 Turbo 4-d	Volvo GLT Turbo
Automatisk farthållare	●	1 100: -	2 155: -
Belysning bagagerum	●	●	●
Belysning motorrum	●	●	●
Bogserkrokar	●	●	●
Bältesvarnare	●	●	●
Centrallås	●	●	700: -
Cigarrettändare baksäte	●	●	●
Dimljus fram	●	●	●
Dimljus bak	●	●	●
Elfönsterhissar fram	●	●	950: -
Elfönsterhissar bak	●	●	750: -
Elbackspeglar	●	●	950: -
Glödlåsvakt	●	●	●
Höj/sänkbar förarstol	●	●	●
Intervalltorkare	●	●	●
Klocka	●	●	●
Ljusautomatik	●	●	●
Luftkonditionering	8 670: -	4 175: -	4 000: -
Läslampor bak	●	●	●
Metalliclackering	●	1 800: -	●
Mittarmstöd bak	●	●	●
Nackskydd bak	●	●	●
Oömma stötfångare	●	●	●
Soltak	●	2 900: -	●
Tonade rutor	●	●	●
Varvräknare	●	●	●
Värmesits vänster/höger	● ●	● ●	●
Extrautrustning totalt	8 670: -	9 975: -	9 505: -
Baspris	103 900: -	81 500: - (84 600: - auto)	78 000: -
Totalt utrustad	112 570: -	91 475: - (94 575: - auto)	87 505: -

Bromsar: sug i Saab

● Bromskurvorna (upifrån: Audi, Saab, Volvo) visar ett utmärkt resultat för Saab med en stoppsträcka på 48 meter. Audi hade låsningsproblem, kanske beroende på olämpliga däck.



Buller: tyst även i hög fart



● Acceptabel ljudnivå i samtliga bilar. Den röda kurvan i mittdiagrammet visar bullerkurvan för femväxlad Saab Turbo i relation till den

automatväxlade. I höga farter är den femväxlade bilen klart tystare än den automatväxlade, som då måste arbeta på höga motorvarv.

att anpassa vagnen till den kraftigare motorn – nu räcker stabiliteten inte riktigt till. Och bränsleförbrukningen är påtagligt högre än hos de svenska turbobilar.

Vårt råd blir alltså helt chauvinistiskt "Köp svenskt!" när det gäller familjeturbo – åtminstone om du kan pruta en aning på komforten. Så finns det också andra möjligheter än turbo om det bara är blixtrande fartresurser man är ute efter. Volkswagen Golf GTI, BMW 323i och Ford Granada 2,8i är tre exempel på liknande prestanda men kanske lägre prestige – alla är billigare än turbotrion. ■



● Cigarrettändare och läslampor i Audis bakhörrar. En nästan absurd lyx.



● Måste köpare av 80 000-kronorsbilar som Saab och Volvo Turbo acceptera ett reservhjul som är rena skämtet?



● Ett hål i ryggstödet bakom armstödet tillåter Volvo att frakta långa, smala föremål.

Jämför priser, kostnader, utrymmen och tekniska data

Audi 200/
5 Turbo

Saab 900
Turbo 4-d (aut)

Volvo GLT
Turbo

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm	103 900: –	81 500: – (84 600: –)	78 000: –
--------------------------------	------------	--------------------------	-----------

... att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)		3 år (2 469: –)	3 år (1 852: –)	3 år (1 235: –)
Årlig skatt		678: –	678: –	753: –
Försäkringsexempel Folksam:	Försäkringsklass Trafik-Vagnskada	7 – 15	5 – 14	7 – 16
Helår. Helförsäkr om vagnskadegar	Zon 1, 50 proc bonus, max 1500 mil/år	1 938: –	1 683: –	2 009: –
saknas, annars halvförsäkring	Zon 4, 75 proc bonus, max 2000 mil/år	919: –	804: –	951: –
Kostnad för rek service under de första 2000 milen inkl oljebyten och moms		ca 1 000: –	736: – (698: –)	434: –
Reservdels- priser inkl moms	Komplett avgassystem exklusive grenrör	2 614: –	980: –	977: –
	Bromsbelägg runt om	705: –	184: –	114: –
	Kopplinglamell	–	–	161: –
	Komplett strålkastarinsats	316: –	275: –	415: –
	En sats torkargummin/blad	39: –	37: –	55: –
Brytarspetsar		Elektroniska tändsystem		
Komplett framskärm		605: –	605: –	710: –

Hur rymlig?

Total kupélängd i cm	188,5	176,5	185
Maximalt benutrymme fram	106	98	99,5
Återstående benutrymme bak	82	81,5	84
Bredd axelhöjd fram	142,5	134	138
Bredd axelhöjd bak	142,5	134,5	135,5
Takhöjd fram	98	94	95
Takhöjd bak	93	99	96
Bagageutrymme, volymen i dm ³ mätt med hårda paket	360	Ca 370	355

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer	11,3	10,3	9,8
Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag	3,5	3,6	3,5
Nödvändig rattkraft, stillastående framhjul på torr asfalt (kp)	2	2	2
Pedaltryck koppling (kp)	–	15	11

Tekniska data

MOTOR:	Frontmonterad vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel, bränsleinsprutning och turboladdning		
Cylindrar/vevaxellager	5/6	4/5	4/5
Borrning/slag	79,5/86,4 mm	90/78 mm	92/80 mm
Cylindervolym	2 144 cm ³	1 985 cm ³	2 127 cm ³
Kompression	7:1	7,2:1	7,5:1
Maximalt laddningstryck	0,82 bar	0,7 bar	0,65 bar
Max effekt	125/170	107/145	114/155
kW/hk vid r/m	5 300	5 000	5 500
Max vridmoment	265/27,0	235/24,0	240/24,5
Nm/kpm vid r/m	3 300	3 000	3 750
KRAFTÖVERFÖRING:	Växelspak monterad på golvet		
Antal växlar	3 automat	5 manuell (3 automat)	4 manuell + överväxel
Drivning	Fram	Fram	Bak
FJÄDRING/ HJULUPPHÅNGNING	Spiralfjädring fram och bak, stel bakaxel		
Fram	Fjäderben, tvärlänkar, krängningshämmare	Dubbla triangel-länkar	Fjäderben, triangel-länkar, krängningshämmare
Bak	2 bakåtriktade bärramar, 1 tvärstag	2 bärramar bakåt, 2 fram-åt, 1 tvärstag	2 bakåtriktade bärramar, 2 momentstag, 1 tvärstag
STYRNING:	Servoassisterad kuggstångsstyrning		
ELSYSTEM:	12 volt, växelströmsgenerator		
Generator/batteri	1 260 W/63 Ah	950 W/60 Ah	770 W/60 Ah
BROMSAR:	Servoassisterade skivbromsar fram och bak		
Kretsindelning	Diagonalt	Diagonalt	3-hjuls
P-broms på	bakhjulen	framhjulen	bakhjulen
HJUL/DÄCK:	Lättmetallfälgar och lågprofildäck		
Fälgbredd	6 tum	5,5 tum	6 tum
Däckdimension	205/60 HR 15	180/65 HR 390 TRX	195/60 HR 15
MÄTT/VIKT Längd/bredd/höjd cm	470/177/139	474/169/142	479/171/143
Axelavstånd cm	268	253	265
Spårvidd fram/bak cm	147/145	142/143	143/136
Tjänstevikt/ maxlast kg	1 350/460	1 330/360 (1 350/370)	1 410/370
Släpvagnsvikt/taklast kg	1 600/75	1 500/100	1 500/100
Tankrymd l	75	63	60