

Ljuva livet på vägen

Vill du åka lite extra skönt på långresorna, köra lite mer bekvämt, knäcka självförtroendet hos grannen . . . ? Då ska du satsa på en sexa. Eller ännu hellre: låta företaget leasa en åt dig.

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

BMW 528i

**Ford
Granada 2,8i**



**JÄTTE
TEST**

■■■ — Jag tar BMW:n. Den är ju fräsigast.

Servitrisen på den lilla barserveringen i Lillhärdal i södra Häradalen hade under några minuter studerat våra fyra bilar genom fönstret. Sedan gjorde hon sitt val utan tvekan. BMW 528i var starkast och snabbast, så för hennes del var valet lätt.

Testlagets uppgift var svårare. Visserligen höll vi gärna med om att BMW:n var "fräsigast" — men det är knappast en allt avgörande egenskap i valet mellan de här fyra bilarna.

BMW 528i, Ford Granada 2,8i, Opel Commodore 2,5 E och Volvo GLT 6/264 GLE är vagnar som ligger i klassen under rena lyxbilar. Därför torde egenskaper som goda utrymmen, bekväm inredning, påkostad utrustning, komfortabel fjädring och låg ljudnivå vara väl så viktiga för köpare av dessa bilar — liksom naturligtvis status och utseende!

Gemensamma nämnare för de fyra testbilarna är bland annat att de har frontmonterade sexcylindriga motorer, att de är bakhjulsdrivna och att de finns i avsevärt

billigare versioner med samma kaross men med fyrcylindriga motorer och enklare utrustning.

Denna senaste egenskap är nog så viktig. Företag med många tjänstebilar kan satsa på en biltyp och ändå anpassa tjänstebilarnas status efter de anställdas positioner inom företaget. Det är också företag som köper eller leasar huvuddelen av de här sexcylindriga bilarna.

BMW 528i har en rak sexa på 2 788 cm³ och 184 hk. Pris från 91 485 kr. **BMW 518i** med fyrcylindrig motor kostar ca 61 900 kr.

Ford Granada 2,8i har en V6:a på 2 792 cm³ och 151 hk. Pris från 68 585 kr. Billigaste modellen med fyrcylindrig motor, Granada 2,0, kostar 54 290 kr.

Opel Commodore 2,5 E har en rak sexa på 2 490 cm³ och 130 hk. Pris från 62 300 kr. Rekord 2,0 S 4-d kostar 47 900 kr.

Volvo GLT 6/264 GLE har en V6:a 2 849 cm³ och 155 hk. Pris från 76 500 kr. Volvo 244 DL kostar 54 400 kr.

När vi stannade i Lillhärdal var testet inne i sin slutfas. Vi hade då fått en ganska god uppfattning om

Opel Commodore 2,5E

Volvo GLT 6/ 264 GLE





● BMW:s instrument och reglage är väl samlade i den svängda instrumentpanelen. Det mesta är bra. Men de täta markeringarna på huvudinstrumenten ger ett grötigt intryck, och digitalklockan är svåravläst. Ekonometer i varvräknarens nedre del och indikering av växelväljarens läge på instrumentbrädan.



● BMW har bäst benutrymme fram och goda inställningsmöjligheter av förarstolen: förutom framåt och bakåt även i höjdläget i fram- och bakkant. Ratten är ställbar i längsled och stolarna har en fast stoppning och behaglig klädsel. Ändå kunde ingen av förarna hitta en idealisk körställning.



● BMW har sämst benutrymme i baksätet och också det sämsta utrymme på bredden. För tre personer blir det trångt, och ryggstödet kraftiga skälning markerar också att baksätet är avsett för två. Men även då kan det bli trångt där bak om alla i bilen är storvuxna. Nackstöd bak är inte standard.



● I Granada är instrument och reglage samlade i en stor "låda" framför föraren. Kanske inte lika elegant som i BMW och en del detaljer är mindre lyckade, men i stort sett en bra förarmiljö. L-versionen saknar träimitation på panelen och har inte heller laddnings- och oljetrycksmätare. Färddatorn är ej standard.



● Granada har sämst benutrymme fram. Bromspedalen sitter för nära föraren och ratten sitter för lågt. Stolarna har bekväm stoppning och bra skälning. Båda är eluppvärmda, men sittdynan är för kort och förarstolen kan inte justeras i höjdläget. De ställbara svankstöden märks knappt.



● Granada har bekvämast baksäte, med gott om plats både på längden och bredden. Men takhöjden är dålig i bilar med sollucka, som är standard på GL-modellen och uppåt. Nackstöd är också standard från och med GL och alla versioner har ett förvaringsfack för förbandslåda i hatthyllan.

BMW snålast och snabbast

de fyra bilarnas för- och nackdelar, men vi var ännu inte klara över vilken av bilarna som var bäst – eller om det skulle gå att utse

någon vinnare.

Detta trots att vi vid det laget hade levt och jobbat med bilarna i sammanlagt drygt tre veckor, uppdelade i två perioder.

Den första testperioden hade vi avverkadt redan för tre månader sedan, medan vägarna fortfarande var torra och temperaturen höll sig åtskilliga grader över noll-

strecket.

Fast inte ens då var förhållandena så bra att vi kunde köra hundra procentigt rättvisande och göra jämförbara bromsprov. Underlaget räckte för att vi skulle kunna konstatera att alla fyra bilarna har bra bromsar, men exakt hur bra gick inte att få ifram.

Övriga mätningar kunde dock genomföras utan problem. BMW:n visade sig inte oväntat vara klart *snabbast*, men vi hade inte räknat med att den också skulle vara *snålast*.

Opel överraskade också, fast negativt. Med den svagaste motorn, bara 1130 hk, och det minst gynnsamma förhållandet mellan



● Opel har få men funktionella reglage och tydliga instrument. Förutom hastighetsmätare och varvräknare finns laddnings- och temperaturmätare (t v) samt ekonometer och tankmätare (t h). Värmereglagen är något svårhanterliga under mörkerkörning. Vi har kört både automatiskt och manuellt växlade (bilden) bilar.



● Opel har enligt vår mening de bekvämaste framstolarna. De är lagom skålade och stoppade och ger bra stöd åt kroppen. Förarstolen är eluppvärmd, ställbar i höjdläget och har god skjutmån. Men Opeln känns ganska trång i sidled genom att sidorutornas överkanter är kraftigt välvda inåt.



● Commodore har också ett bekvämt baksäte, men liksom i framsätet inkräktar de välvda sidorutorna på den praktiskt användbara bredden. Benutrymmet är dock hyggligt och två personer åker bekvämt. Även här blir takhöjden dålig med sollucka, som är extrautrustning liksom nackstöd i baksätet.

vikt och effekt räknade vi inte med särskilt snabb acceleration — men inte heller med att den skulle dra mest bensin. Mer än den 50 hk starkare och något större och tyngre Opel Senator.

I de högre fartregistren, 90 och 110 km/h jämn fart, drog Volvon ungefär lika mycket som Opel, men i 50 och 70 km/h liksom vid

stadskörning var Volvo mer sparsam med dropparna.

Och det var den även vid praktisk landsvägskörning. Bilarna kördes i kolonn i samma fart och vid varje tankning räknade vi fram förbrukningen. Det är ingen exakt mätmetod, men ett intressant komplement till mätningarna i jämna farter — som görs med en



● Liksom de övriga bilarna har Volvon ungefär samma förmiljö som de fyrcylindriga basmodellerna. Bra instrument och reglage, även om den svarta inramningen ger ett något dystert intryck. Bilden visar förarplatsen i 264 GLE, som på grund av luftkonditionering har andra värmereglage än GLT 6.



● Volvos stolar har grund skålning och fast stoppning. De ger bra stöd åt kroppen och god långresekomfort. Båda stolarna har ställbart svankstöd. Den eluppvärmda förarstolen kan höjas/sänkas i fram- och bakkant. Skjutmännen är något snåla, men med vinklad sittdyna får även långbenta förare plats.



● Volvos baksäte är också i smalaste laget för tre vuxna, men benutrymmet är näst bäst och genom att man sitter högt behöver benen inte vinklas för att få plats. Volvo har bäst takhöjd bak. Taklucka, som fanns på alla testbilarna, är standard på GLT 6 automat och 264 GLE — den senaste har även nackstöd bak.

genomströmningsmätare som räknar varje millimeter (se tabellerna sid 22–23).

BMW:n drog minst bensin även under snabb, varierad landsvägskörning, men Volvo tog inte mycket mer. Granada gjorde av med cirka en halv deciliter mer per mil än Volvo och Commodore drog lite mer ändå — men i jämna

farter var Granada ungefär lika snål som BMW.

Detta torde bero på att Fords och Volvos V-sexor är helt väsensskilda till sin karaktär trots att de är ungefär lika stora och starka.

Volvo sexan motsvarar precis vad man brukar vänta sig av en bra sexa. Den är råstark och har fint bottendrag som ger god seg-

Leasing ger prylpaket utan lyxskatt

dragning. Det maximala vridmomentet, 230 Nm (23,4 kpm) lämnar den redan vid 3 000 r/m.

Fordmotorn är däremot påfallande sällig på låga varv, den "vaknar" inte på allvar förrän varvräknaren närmar sig 4 000 – men då får den å andra sidan ett våldsamt temperament. Vridmomentet är lägre än hos Volvomotorn, 214 Nm (21,8 kpm), och det kommer inte förrän vid 4 300 r/m. Det dåliga draget på låga varv gör att automatlådan ofta växlar ner. Granadas motor tvingas därmed att jobba på högvarv oftare än Volvos, och det torde vara förklaringen till Granadas högre bränsleförbrukning vid landsvägskörning.

Granada har automatlåda som standardutrustning. De övriga testbilarna var också automatväxlade. Det är extrautrustning, men vi körde dem även med manuella lådor. Och eftersom BMW 528i säljs mest med femväxlad låda (cirka 70 procent) körde vi testmätningar även med den versionen.

Att Granada är sen i starten framgår också tydligt av accelerationstabellerna. Även Commodore är piggare än Granada, som inte passerar Commodore förrän vid ca 120 km/h. Volvos fina botten drag framgår också, den reagerar ögonblickligen på gaspådrag och är snabbast i väg. Först vid drygt 70 km/h är BMW i kapp, men då har den "fått upp flåset" ordentligt och lämnar de övriga långt bakom.

Den raka BMW-sexan är en mycket angenäm motor, som går tyst och vibrationsfritt i alla lägen. Dess bästa vridmoment ligger högt i varvregistret, 240 Nm (24,5 kpm) vid 4 200 r/m, och den är alltså inte lika bottenstark som Volvos motor – men klart mer på brett än Granadas.

Opels nya (för svenskt vidkommande) sexa är inte särskilt rolig vare sig med manuell eller automatisk låda. Med ett maximalt vridmoment på 185 Nm (18,8 kpm) först vid 4 600 r/m är det inte konstigt att den känns tam på låga varv. Men Commodore "vaknar" aldrig på samma sätt som Granada. På höga varv känns det som om motorn jobbar och sliter hårt – men förgäves. De 130



● Med starka bakhjulsdrivna bilar är det lätt att få sladd i halka. BMW och Granada, med delade bakaxlar, är mer sladdbenägna än Opel och Volvo, som har stela bakaxlar. BMW (ovan) är mest sladdgirig och svårast att köra med kontrollerad sladd. Det är svårt att förutse när och hur brett bilen kommer att sladda. Opel Commodore (t v) är mer välbalanserad och minst sladdgirig. Det är lätt att förutse när och hur brett den kommer att sladda.

hästarna känns trötta, de hörs mer än de känns.

Commodore: körsäker

Det är synd, för annars är Commodore i många avseenden en mycket trevlig bil. Den är bekväm, lättkörd och det är väl frågan om den inte har bäst köregenskaper av de här bilarna.

Skilnaderna är dock små. Alla fyra har bra köregenskaper. På torra, fina vägar känns Volvon lite klumpigare än de övriga och den är dessutom känsligare för sidvind – men ändå mycket trygg och stabil att köra.

Granada i versionerna från GL och uppåt har bra (men dyra) Michelin TRX-däck som standard. Sådana finns även till BMW, fast som extrautrustning. De däcken ger alldeles utmärkta kurvegenskaper, men de slits snabbt. Egentligen har de här

bilarna inte något behov av sådana specialdäck, köregenskaperna duger fint ändå. Ingen av de här bilarna är särskilt känslig för tung last, de blir av naturliga skäl mer benägna att sladda ut med bakvagnen men tendenserna är inte alarmerande hos någon av dem.

I vinterföre är skillnaderna större, i första hand beroende på de två olika skolorna när det gäller bakaxelkonstruktion. Opel och Volvo har ungefär samma typ av stel axel, BMW och Ford har likartade separata upphängningar med snett bakåtriktade triangelformade bärramar och fyrledade drivaxlar.

Detta gör att Opel och Volvo är stabila att köra i halka, även om de som alla starka bakhjulsdrivna bilar är lätta att provocera till bakhjulssladd. Men med försiktig behandling av gaspedalen håller

de sig i allmänhet på mattan, oväntade bakhjulskast är sällsynta.

Med BMW händer detta lättare än med Granada, som också är lättare att köra med kontrollerad sladd. Ett "uppställ" med BMW kan bli både snålare och bredare än man tänkt sig. BMW:s servostyrning fungerar dock bättre än Granadas.

Men om de stela bakaxlarna ger stadigare egenskaper i halka så ger de delade bättre åkkomfort. Skillnaderna är i båda fallen små och knappast avgörande vid valet mellan bilarna.

Inte heller när det gäller ljudkomforten är det några större skillnader mellan bilarna. Samtliga går tyst och kultiverat, även om Opels motor hörs mer än de övrigas. Våra ljudmätningar visar också att Commodore ligger högst på skalan, medan Volvon är något

● I halt väglag kan en delad bakaxel vara en nackdel även på raka, fina vägar. Vid en fjädringsrörelse över ett litet gupp eller i en svacka kan Granada (t h) liksom BMW slänga till med bakvagnen. Det blir sällan några yviga kast och de är oftast lätta att korrigera, men Volvon (nedan) och Commodore är stabilare under sådana här förhållanden. Å andra sidan ger de delade bakaxlarna hos BMW och Granada bättre fjädringskomfort på småknöliga vägar.



tystare än både Granada och BMW.

Kupéutrymmen och sittkomfort torde för många köpare av så här dyra bilar vara några av de väsentligaste egenskaperna. Utrymmen går att mäta och vi har gjort det, men siffror säger inte alltid hela sanningen. Sittkomfort går inte att mäta, vi kan bara redovisa åsikterna från sex erfarna testförare som kört och åkt hundratals mil med de här fyra bilarna.

Granada: bra baksäte

BMW har bäst benutrymme fram och sämst bak. Förarstolen har många inställningsmöjligheter, ratten är ställbar – ändå kunde ingen av testförarna hitta en idealisk körställning.

Granada har bäst baksäte och den bästa inre bredden, men å andra sidan sämst benutrymme

fram. Som förare känns det som om man satt obehagligt nära vindrutans överkant, och inte heller här satt någon testförare perfekt.

Opelns förarstol är mycket bra, men bilen känns trång i sidled beroende på att sidorutorna är kraftigt välvda inåt. Detsamma gäller i baksätet, som dock har hyggligt benutrymme.

Volvos förarstol har också många inställningsmöjligheter. Alla förare hittade "rätt" körställning och även baksätet fick gott betyg. Med alla synpunkter beaktade bedömer vi Volvon som totalt sett något bekvämare än de övriga – men här handlar det alltså väldigt mycket om individuella synpunkter.

För alla bilarna gäller att instrument och reglage i stort sett är väl utformade och knappast ger anledning till några allvarliga an-

märkningar. Även värme och ventilation är tillfredsställande i alla fyra bilarna. Commodore och Granada saknar dock värmekanaler till baksätet.

Sådana finns i Volvo och BMW, men i BMW finns å andra sidan inte eluppvärmda framstolar. I Granada är detta standard, medan Volvo och Opel nöjer sig med värme i förarstolen – vilket vi anser är ett minimikrav i den här prisklassen.

Vi ska inte gå in på bilarnas utrustning – vad som är standard och vad extrautrustningen kostar framgår av tabellen på sidan 23 – utan bara notera några speciella detaljer.

Som att BMW fortfarande har sin prydliga verktygskassett på bakluckans insida – men att verktygen i den knappast håller riktigt samma kvalitet som bilen i övrigt.

Granada har inte många verktyg, men i GL-utförande och uppåt har den elmanövrerade och eluppvärmda ytterbackspegel.

Volvo: välutrustad

Volvo GLT 6 har en praktisk basutrustning och 264 GLE en omfattande lyxutrustning. Men de har en indikeringslampa för helljus som lyser irriterande starkt och de har en ovanligt vidrig varningssignal om dörren öppnas med nyckeln i tändningslåset eller halvljuset tänd.

Inom den nya bilelektroniken har BMW hunnit längst. I instrumenteringen ingår en rad lysdioder, som talar om när det är dags att lämna bilen till service. Detta "serviceintervallsystem" styrs av en mikrodator, som samlar information om körförhållandena. Hård körning under ogynnsamma förhållanden ger tätare service och oljebyten än lugn körning/gynnsamma förhållanden.

I taket ovanför backspeglarna har både BMW och Granada en panel med varningslampor, som tänds när till exempel en glödlampa gått sönder eller när motorns oljenivå är för låg. Opel och Volvo nöjer sig med ett färre antal varningsfunktioner, konventionellt placerade på instrumentbrädan.

Opel har en ekonometer av den irriterande typen som flaxar fram och tillbaka. Instrumentet styrs av undertrycket i insugningsröret och visar att det går åt mer bensin ju mer man trampar på gasen.

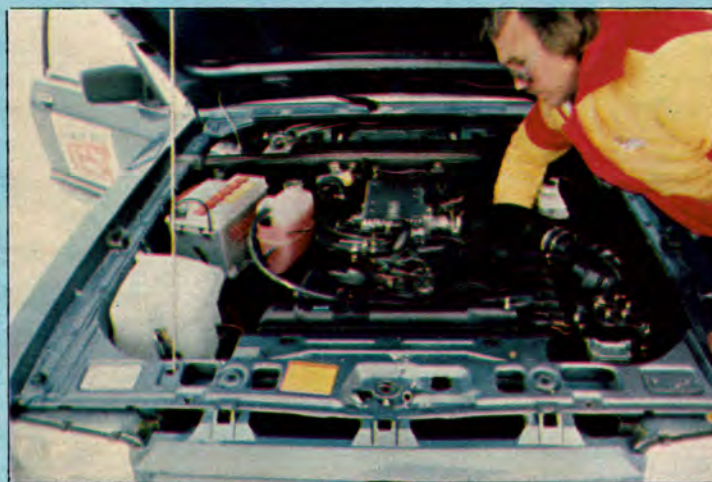
BMW har en mer avancerad mätare av bränsleförbrukningen. Den visar hur mycket bränsle som går åt i den fart man för tillfället håller. Instrumentet styrs av en genomströmningsmätare och visar enligt våra test exakt rätt.

Färd dator är inte standard i någon bil, men finns som extrautrustning till alla utom Opel. Volvos modell är en ganska enkel typ, medan BMW:s och Fords versioner av dessa moderna elektroniska "leksaker" klarar mer avancerade uppgifter.

En annan och mer väsentlig produkt av elektronikindustrin är låsningsfria bromsar. Endast BMW kan levereras med sådana, mot en merkostnad på 7 825 kronor.

Till BMW kostar för övrigt det mesta extra. Ändå är praktiskt taget alla bilar som levereras försedda med mycket av denna utrustning, och det gäller i stor utsträckning även de andra bilarna.

Detta beror på att den här typen av bilar huvudsakligen betraktas som tjänstebilar. För att



● Nya BMW 528i har samma raka 2,8-liters sexa som tidigare, men hästkrafterna har blivit fler. Motorn ger nu 184 hk mot 178 i den gamla versionen. Motorn går tyst och kultiverat, men måste varvas ganska högt för att ge sitt bästa. Motorhuven är fjäderbelastad och alla vanliga påfyllnings- och kontrollpunkter i motorrummet sitter väl till. Tändstiften (de främre) är svåra att komma åt. Motorrumsbelysning finns.

● Bagageutrymmet i BMW är större än det ser ut att vara. Det är lågt, med reservhjulet under durken. BMW svalde mest testbagage av bilarna. Bagagevolym: 370 dm³.



● Granadas V6:a på 2,8 liter är i stort sett oförändrad sedan den kom i 1977 års modell. Maxeffekten är fortfarande 151 hästkrafter, som inte är särskilt märkbara på låga varv men som känns desto mer på högvarv. Motorhuven är mycket tung och motorrummet trångt. Tändstiften sitter illa till, men batteri, spolarburkar, strålkastarlampor med mera är lätta att komma åt. Ingen belysning i motorrummet.

● Granadas bagageutrymme är brett, men reservhjulet — i vänster flygel — stjäl en hel del plats och utrymmet är ganska oregelbundet. Bagagevolym: 355 dm³.

Delad axel slingrigare

denna löneförmån ska beskattas så lite som möjligt är det angeläget att bilen ligger i en låg förmånsklass — och denna beräknas i huvudsak på baspriset.

BMW:s modellpolitik är det bästa exemplet på konsekvenserna av detta. Baspriset på BMW 528i, 82 900 kronor, gäller en fyrväxlad modell utan servostyrning, som inte tas in till Sverige. Den går att beställa, men fungerar i praktiken enbart som en "strippad nedklassare". Med det grundpriset räknar generalagenten med att 528i ska bli kvar i förmånsklass 4, trots att alla bilar som säljs kostar så mycket att de egentligen borde höra hemma i förmånsklass 5.

Av Granada är det GL-versionen (förmånsklass 4, pris 77 540 kronor) som säljs bäst. Men det går bra att beställa en 2.8i L (klass 3, pris 68 585 kronor) med mängder av "godis", så att den har

ungefär samma utrustning — och kostar lika mycket — som en GL.

De flesta Opel Commodore som tas till Sverige har ett särskilt utrustningspaket för 11 700 kronor, och det säljs betydligt fler Volvo GLT 6 (de flesta extrautrustade) än 264 GLE. Volvo GLT 6 har något hårdare stötdämpare och krängningshämmare, annars är det tekniskt samma bil som 264 GLE — men denna ser lyxigare ut och ger mer status genom en vråkigare front och mer kosmetika på utsidan.

Vilket för några år sedan säkert skulle ha varit ett starkt försäljningsargument. Men i dag är det inte lika viktigt att kunna bräcka grannarna i villaområdet.

Tvärtom. Många som har råd och möjlighet att köra en bekväm sexa vill kanske inte alls — av olika skäl — skriva detta faktum på grannens näsa. Och då passar bilar av den här typen, med ett relativt enkelt yttre men ett påkostat inre, väl in i bilden.

Även på detta område är BMW det bästa exemplet. I prislistan för extrautrustning till 5-serien finns bland mycket annat upptaget: Ej modellbeteckning, 0 kronor.

Omvänd status

Det kostar alltså inget extra att beställa sin BMW 518 eller 528 utan yttre modellbeteckning — och det fina med detta är att det fungerar åt "båda hållen".

Den som kör en dyr 528i behöver inte skylta med detta faktum, medan den som "bara" har en fyrcylindrig 518i kanske inte har något emot att grannarna tror att det är en 528i.

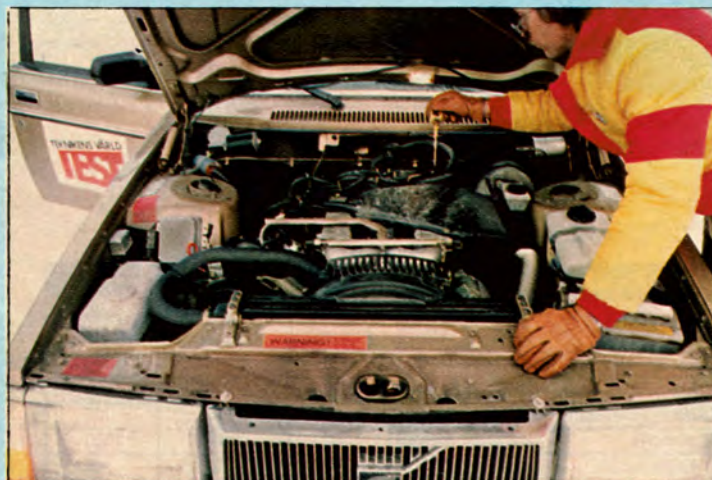
Nästa steg blir väl att förse bilarna med falska "gradbeteckningar" redan från fabriken. Att så sker med begagnade bilar är ju annars inte helt ovanligt, fast då rör det sig i allmänhet om en "befordring". En gammal BMW 2500 blir en 3,0 Si, en Volvo 244 får emblemet från en 264 GLE och ibland också motorhuv och grill från densamma.

Att just BMW kan beställas utan modellbeteckning är ingen tillfällighet. Det är ingen tvekan om att det är det mest statusladdade märket av de här fyra. För många är namnet BMW det samma som avancerad teknik, hög precision och omsorgsfullt detalj-

arbete — och det ligger en hel del i det.

BMW 528i är en gedigen och genomarbetad konstruktion, även om vi inte är helt nöjda med förarmiljö och körställning. För en bilentusiast är det en upplevelse att köra den här bilen, särskilt den femväxlade versionen. Men det är också en upplevelse som BMW tar rejält betalt för — i den förvisningen att det fortfarande finns gott om välbeställda bilentusiaster.

För den icke fullt lika välbeställda entusiasten är Granada 2.8i med manuell låda inget dåligt alternativ. Inte riktigt lika rivig och snabb som BMW, inte riktigt lika gedigen och raffinerad — men möjligen mer prisvärd. Vagnen vinner i längden. Körställningen är inte helt lyckad, men annars är Granada bekväm och funktionell i det mesta. Automatlådan, som är standardutrustning, går dåligt ihop med motorns dåliga vridmoment på låga varv. Det finns säkert många som inte störs av det — eller som vänjer sig — men vi anser att den manuella versionen är ett bättre alternativ — trots att den bara är 910 kronor billigare.



● Opel Commodores raka sexa på 2,5 liter är ny för svenskt vidkommande. Den ger 130 hästkrafter, som känns ganska orkeslösa. Motorn verkar jobba hårt utan att det händer särskilt mycket. Motorhuven är inte fjäderbelastad, men Commodore har det rymligaste och mest lättjobbade motorrummet av de här bilarna. Den är till exempel den enda bilen som det är lätt att byta tändstift i – men belysning i motorrummet saknas.

● Opel har liksom BMW och Ford en relativt oskyddad bensintank långt bak under bagageutrymmet. Djupast utrymme, reserven till vänster. Bagagevolym: 355 dm³.



● Volvos fransktillverkade V6-motor blev större och starkare i och med 1981 års modell. Motorn är på drygt 2,8 liter och störst av de här fyra. Den är inte starkast, effekten är 155 hk, men den har bäst vridmoment på låga varv. Volvomotorn är alltså råstark och fungerar bättre med automatlåda än de övriga. Huven kräver ingen armstyrka, motorrummet är belyst och alla vardagliga åtgärder går lätt att utföra.

● Volvo har också ett djupt bagageutrymme med reserven till vänster, men tanken är väl skyddad långt in under bilen. Bagagevolym: 365 dm³.



● Testkaravanen har dragit fram i södra och norra Sverige, på motorvägar, vanliga landsvägar och små ensliga grusvägar, i torrt och fint sommarväglag och i snöigt vinterföre.

BMW: genomarbetad

Opel Commodore är i de flesta avseenden en mycket trevlig bil, men den förlorar mycket på sin relativt sett svaga motor och oproportionerligt höga bränsleförbrukning. Commodore är relativt billig och ligger i förmånsklass 3 – men det gäller även Granada.

Volvo GLT 6/264 GLE har den bästa kombinationen motor–automatlåda, och det är dess starkaste kort. Men den är också lättkörd, rymlig, bekväm och välutrustad även i basutförande. Den känns präktig och rejäl snarare än rolig, spännande och raffinerad. Volvo är kanske inte idealbilen för den körlade entusiasten – även om den, sitt något klumpiga utseende till trots, faktiskt kan erbjuda en hel del även för förare med den läggningen. Men som bekväm tjänstebil/familjebil anser vi att Volvon är en lyckad kompromiss, som försvarar den svenska äran gentemot den västtyska anstormningen – trots att den här Volvo-modellen nu sjunger på sista versen.

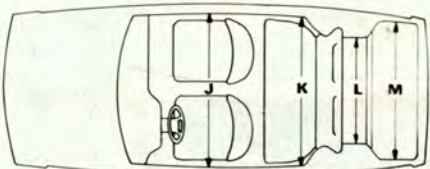
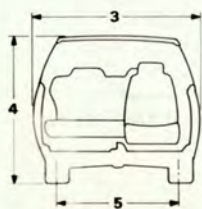
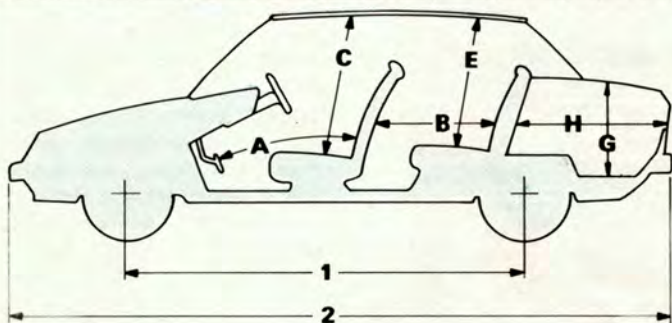
En ny stor Volvo presenteras inom kort, och det återstår att se om den blir ett "ess" i leken. ■

Här alla data och Teknikens världs testresultat



Yttermått och vikter

	BMW 528i	Ford Granada	Opel Commodore	Volvo GLT 6
Tjänstevikt (kg)	1 410	1 470	1 410	1 410
Maxlast	420	410	350	490
Taklast	75	75	80	100
Släpvagnsvikt	1 400	1 700	1 600	1 500
1 Axelavstånd (cm)	262	277	267	265
2 Längd	462	480	473	480
3 Bredd	170	180	172	172
4 Höjd	142	142	141	144
5 Spårvidd fram/bak	143/146	152/153	145/143	143/136

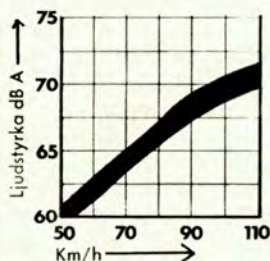


Kupé- och lastutrymme

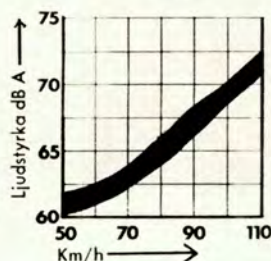
A + B Total kupélängd (cm)	177	178	177	179
A Kortaste - längsta benutrymme fram	86 - 115	90 - 108	92 - 112	89 - 110
B Motsvarande benutrymme bak	91 - 65	90 - 70	90 - 65	89 - 69
C Takhöjd i framsätet	95 - 97	96	90 - 96	95 - 99
E Takhöjd i baksätet	94	91	92	95
G Höjd i bakluckans öppning	42	44	49	50
H Lastytans längd, uppfällt baksäte	107	112	100	106
J Bredd i axelhöjd i framsätet	135	144	145	138
K Bredd i axelhöjd i baksätet	134	144	143	138
L Lastytans bredd mellan hjulhusen	87	115	95	106
M Lastytans bredd bakom hjulhusen	134	130	133	127
Bagagevolym i dm ³ mätt med hårt bagage	370	355	355	365

Kupébuller

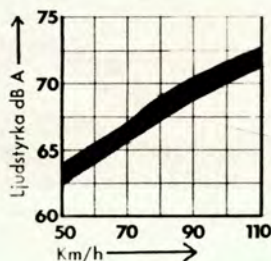
BMW



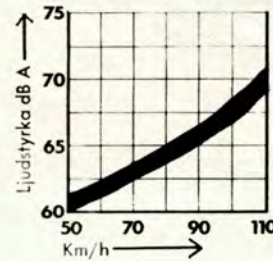
Ford



Opel



Volvo



Av ljudkurvorna framgår att alla bilarna har behagligt låg bullernivå inne i kupén. Opel Commodore ligger dock något högre än de andra, på grund av att dess motor hörs mer.

	BMW 528i 5-vxl auto	Ford Granada 2.8i GL auto	Opel Commodore 2.5 E auto	Volvo GLT 6 auto
--	------------------------	---------------------------------	---------------------------------	------------------------

Hur dyr ... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm	89 870:-	91 565:-	77 540:-	76 900:-	78 600:-
Trolig förmånsklass	4	4	4	3	4

... att äga?

Vagnskadegaranti samt självrisk	3 år 2 430:-	3 år 2 066:-	3 år 1 944:-	3 år 1 215:-
Rostskyddsgaranti/antal behandlingar	6 år/vid behov	9 år/4	9 år/4	Finns ej
Rostskyddsgarantis totalkostnad	Ej fastst	2 994:-	2 800:-	-
Årlig skatt	760:-	760:-	760:-	685:-
Försäkringsexempel Folksam: Hel- år. Helförsäkring om vagnskadegaranti saknas, annars halförsäkring.	Försäkringsklass Trafik - Vagnskada Zon 1, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år	8 - 20	7 - 18	7 - 17
Serviceintervaller och kostnader inkl material, oljor och moms	1:a servicen 2:a service ¹ 3:e service ¹	200 mil/ 210:- 1 200 mil/ 152:- 2 400 mil/ 1 172:-	250 mil/ 0:- 1 000 mil/ 310:- 2 000 mil/ 912:-	100 mil/ 24:- 1 000 mil/ 249:- 2 500 mil/ 523:-
Reservdelspriser och arbets- kostnader inklusive moms	Bromsklossar fram Byte bromsklossar Kopplingslamell Byte kopplingslamell Kompl avgassystem exkl grenrör Byte avgassystem Komplett strålkastarinsats Komplett framskärm Komplett stötfångare fram En sats torkgummin/blad	239:- 165:- 351:- 667:- 634:- 333:- 214:- 657:- 1 046:- 31:-	107:- 183:- 256:- 516:- 570:- 345:- 532:- 827:- 737:- 54:-	225:- 170:- 152:- 413:- 1 391:- 182:- 626:- 638:- 1 382:- 102:-

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h 70 km/h 90 km/h 110 km/h	0,90 5:an 0,98 0,90 1,03 0,97 1,14 1,09	0,98 1,03 1,08 1,24	0,94 0,99 1,11 1,25	1,22 1,23 1,28 1,42	1,07 1,10 1,24 1,44
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h.		1,44	1,52	1,58	1,80	1,68
Lägst oktantal		98	98	98	96	98

Hur snabb?

Accelerations- tid från stilla- stående i sekunder	0 - 50 km/h 0 - 70 km/h 0 - 90 km/h 0 - 100 km/h 0 - 110 km/h 0 - 400 meter	3,1 5,1 7,5 9,0 10,9 16,53	3,9 5,9 8,4 9,8 11,5 17,20	4,7 7,4 10,6 12,7 15,1 18,78	4,3 6,8 10,5 12,6 14,9 18,59	3,6 5,8 9,0 10,9 13,5 17,70
Accelerations- tid på högsta växeln	50 - 70 km/h 70 - 90 km/h 90 - 110 km/h	5,6 5:an 5,2 8,2 5,2 8,0				
Toppfart cirka (km/h)		209	203	185	185	185

Fotnot: 1) BMW:s serviceprogram är "individuellt" beroende på bilens användning. Serviceintervallerna kan variera mellan ca 800 och 1 200 mil, det senare om bilen körs lugnt och under gynnsamma förhållanden. Volvo anger serviceintervallerna till mellan 1 000 och 1 500 mil, men om bilen körs 1 500 mil före en service bör nästa ske inom 1 000 mil.
2) Arbetskostnaderna för Volvo gäller s k paketpris, där även allt material ingår.

Tekniska data								
	BMW 528i		Ford Granada 2,8i		Opel Commodore 2,5 E		Volvo GLT 6	
MOTOR: Cyl plac/antal	Rak/6		V6		Rak/6		V6	
Bränslemätning	Insprutning		Insprutning		Insprutning		Insprutning	
Ventilstyrn/vevaxellager	1 överl kam/7		stötstänger/4		høgt plac kam/7		2 överl kam/4	
Borrning/slag mm	86/80		93/69		87/70		91/73	
Cylindervolym cm³	2 788		2 792		2 490		2 849	
Kompression	9,3:1		9,2:1		9,2:1		9,5:1	
Max effekt kW/hk/varvtal	135/184/5 800		111/151/5 500		96/130/5 600		114/155/5 500	
Max vridmom Nm/kpm/varv	240/24,5/4 200		214/21,8/4 300		185/18,8/4 600		230/23,4/3 000	
KRAFTÖVERFÖRING:	Frontmotor, bakhjulsdrift, manuell eller 3-steps automatisk växellåda, golvspak							
Antal växlar man låda	5		4		4		4 + övkl	
FJÄDRING/HJULSTÅLL:	Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak							
Fram	McPherson, två enkla tvärlänkar		Övre triangellänk, undre tvärlänk samt reaktionsstag		McPherson, övre tvärlänk, reaktionsstag		McPherson, undre triangellänk	
Bak	Fyrledad drivaxel, snett bakåtriktade triangelbärramar		Fyrledad drivaxel, snett bakåtriktade triangelbärramar		Stel axel, två bärramar, två momentstag, tvärstag		Stel axel, två bärramar, två momentstag, tvärstag	
STYRNING:	Snäcka, servo		Kuggstång, servo		Snäcka, servo		Kuggstång, servo	
Rattvarv/vändcirkel (m)	3,5/10,9		3,5/10,8		4/10,0		3,5/9,8	
ELSYSTEM:	12 volt, växelströmsgenerator							
Batteri/generator i Ah/W	55/910		66/840		55/660		70/840	
BROMSAR: fram/bak	skiv/skiv, servo		skiv/trum, servo		skiv/trum, servo		skiv/skiv, servo	
Kretsindelning/P-broms	diagonalt/bak		axelvis/bak		axelvis/bak		3-hjuls/bak	
HJUL/DÄCK: fälgbredd (tum)	6		6		6		5,5	
däckdimension	195/70 VR 14		175 HR 14 (190/65 TRX)		195/70 HR 14		185/70 HR 14	
Hur välutrustad?								
	BMW 528i		Ford Granada 2,8i		Opel Commodore 2,5 E		Volvo	
	basutf 4-vx	normalutf	L (GL)	Ghia	basutf	paketutr	GLT 6	264 GLE
Automatlåda	4 900: -	1 695: -	910: -	●	2 900: -	2 900: -	2 100: -	2 100: -
Automatisk farthållare	1 820: -	1 820: -			1 500: -	●	2 275: -	2 275: -
Bagageöppning inifrån			85: -	●	330: -	●		
Belysning motor/bagage	●/●	●/●	/●	/●	/●	/●	●/●	●/●
Bogserkrokar fram/bak	●/●	●/●	●/●	●/●	/●	/●	●/●	●/●
Bältesvarnare							●	●
Centrallås	1 545: -	1 545: -	1 240: -	●	1 300: -	●	900: -	●
Dimbakklys	●	●	●	●			●	●
Elfonsterhissar fram	2 525: -	2 525: -	1 240: -	●		●	1 100: -	●
Elfonsterhissar fram/bak	4 405: -	4 405: -	2 125: -	●/●	2 600: -	●/●	2 000: -	●
Elmanövr backspegel vä/hö	●/●	●/●	850: - (●)	●/●	mek/mek	mek/mek	1 000: -	●/●
Färrdator	4 720: -	4 720: -	2 230: -	2 230: -			2 200: -	2 200: -
Höj/sänkbar förarstol	●	●			●	●	●	●
Intervalltorkare	●	●	●	●	●	●	●	●
Ljusautomatik	●	●	●	●	●	●	●	●
Luftkonditionering	11 215: -	11 215: -	5 700: -	5 700: -	500: -	5 800: -	3 300: -	●
Låsningfria bromsar	7 825: -	7 825: -						
Lättmetallfälgar	3 875: -	3 875: -	1 760: - (●)	●	1 900: -	●	●	●
Metalliclackering	3 480: -	3 480: -	1 405: -	1 405: -	2 000: -	●	2 400: -	●
Nackskydd bak	655: -	655: -	490: - (●)		550: -	●	765: -	●
Oömma stötfångare							●	●
Servostyrning	3 765: -	●	●	●	●	●	●	●
Sollucka manuell	3 490: -	3 490: -	2 430: - (●)		2 600: -	2 600: -	●	●
Sollucka elektrisk	4 895: -	4 895: -	3 435: -	●	3 600: -	3 600: -		
Stereoanläggning				●				
Ställbar ratt	●	●			1 000: -	●		
Tonade rutor	1 325: -	1 325: -	870: - (●)	●	900: -	●	●	●
Varvräknare	●	●	575: - (●)	●	●	●	●	●
Värmekanaler till baksäte	●	●					●	●
Värmesits vä/hö	1 430: -	1 430: -	●/●	●/●	●/450: -	●/●	●/650: -	●/650: -
Extrautrustning totalt	55 855: -	48 885: -	21 675: -	9 335: -	24 830: -	12 300: -	17 590: -	7 225: -
Ca-pris "på gatan"	82 900: -	89 870: -	67 675: -	95 365: -	62 300: -	74 000: -	76 500: -	94 700: -
Totalt utrustad	138 755: -	138 755: -	89 350: -	104 700: -	87 130: -	86 300: -	94 090: -	101 925: -
Vädrets makter gjorde att underlaget för bromsproven inte var helt perfekt. Vi kunde konstatera att alla bilarna har bra bromsar, även om Granadas framhjul lästes lätt. Men proven var inte helt rättvisa och jämförbara. Vi kan därför inte redovisa exakta bromssträckor och retardationskurvor.	Motor Växellåda Fjädring Bagageutrymme Acceleration Pris Utrustning Halkegenskaper Baksäte		Utrustning Baksäte Fjädring Motor Körställning Bränsleekonomi Acceleration		Köregenskaper Körställning Motor Bränsleekonomi		Motor Växellåda Utrustning Bagageutrymme Bränsleekonomi	

Vädrets makter gjorde att underlaget för bromsproven inte var helt perfekt. Vi kunde konstatera att alla bilarna har bra bromsar, även om Granadas framhjul låstes lätt. Men proven var inte helt rättvisa och jämförbara. Vi kan därför inte redovisa exakta bromssträckor och retardationskurvor.