

PANSARSKEPPET SVERIGE MOT JAGAREN JAPAN

Vem hinner först till skroten och hur mycket kostar det?

Av Staffan Borglund
– Ulf H Holmstedt (foto)

Japanska bilar är engångsartiklar. Det vet man ju. De går oklanderligt ett förutbestämt antal mil, sedan rasar allt på en gång. Att hålla en japansbil vid liv efter 10 000 mil är rena ruinen. Värdelöst.

Annat är det med svenskbyggda vagnar. Kompisens granne har en polare som kört sin 240:a 70 000 mil utan att öppna motorhuven. Outslitliga. Suverän bilekonomi.

Känns resonemanget igen? I många svenska stugor går i alla fall snacket mellan "bilexperterna" på ungefär det viset. Fördomar och självsäkra generaliseringar grasserar fritt.

Volvohandlarna är inte sena att stämma in i kören; "Japanska bilar är nog bra till en början, men på längre sikt slår de oss aldrig", heter det.

Och visst är Volvo 240 en bil som är slitstark och pålitlig till tusen. Men vet vi verkligen att japanska bilar plötsligt faller i miljoner bitar, med oöverstiggliga ekonomiska följder?

Teknikens Värld har granskat två slumpvis utvalda exemplar. En Volvo 240 från 1985 och en Mazda 626 från 1986. Bägge med runt 14 000 mil bakom sig. Självfallet går det inte att dra alltför stora växlar efter att ha jämfört två enskilda bilar, men det ger ändå intressanta fingervisningar.

Därför kastar vi oss direkt över själva huvudfrågan: Hur fungerar mekaniken på bilarna, när de med god marginal passerat 10 000 mil?

Låt oss ta en sväng, utmanaren

Forts på sid 48







► Mazda 626 först. Motorn startar viligt och gången är vibrationsfri och len. Den svarar rappt på gaspådrag.

Ettan skjuts i och kopplingen släpps långsamt upp. Ingreppet är inte av det mjuka slaget, kopplingen hugger en del innan den släppts upp helt. Ett förslitningstecken utan tvekan, men inget allvarligt.

Lika insmickrande som en stenkross

Men visst fungerar det. Inga skrapande synkringar, inget väsande urtrampningslager eller andra tråkigheter. Växellådan går lite tyngre än när den var ny, det är allt.

Styrningen har servo, men den går lite kärvare nu än för fem år sedan. Funktionen är diffus, trög och plötsligt lätt, trög och plötsligt lätt.

Komforten är sådär. Det märks att stötdämparna svalt många mils gro-

par och gupp. Det knarrar och skramlar från plasten i inredningen.

Men i stort sett är Mazdan vital och kry. Bilen känns lättdriven, lättkörd och mycket pigg. Trots att 626 kommit i ny tappning är den här fortfarande ganska modern.

Vi hoppar in i Volvo och vrider om nyckeln. Motorn startar med ett olustigt ristande. Gången är allt annat än kultiverad, maskinen gör sitt jobb motvilligt och tjurigt.

Koppling ner och ettan skjuts på plats. Kopplingsingreppet är distinkt och förtroendeingivande, men växellådan känns oinspirerande och trist.

Skillnaden mot japanen är att när 626 var ny löpte växelspaken nästan friktionsfritt mellan lägena, medan 240-lådan alltid har varit lite klumpig.

Volvons styrning har inte servo, vilket verkligen skulle behövas när

VAD KOSTAR ORIGINALDELARNA?

	Mazda 626 -86	Volvo 240 -85
Avgassystem	2 323 kr	545 kr
Bromsklotsar	446 kr	334 kr
Komplett strålkastare	606 kr	1 065 kr
Framskärm	1 331 kr	965 kr
Komplett koppling	1 314 kr	886 kr
Summa	6 020 kr	3 795 kr

besten lotsas i stadstrafik.

Komforten är, bortsett från den defekta förarstolen, bra. Fjädringen är fast och stötdämpningen hygglig.

Hela vagnen känns solid, det finns inget skrammel från lösa detaljer eller dylikt. Kvalitetskänslan i knappar och reglage är bättre än i Mazda.

Men så var det det här med mo-



torn. Den är lika insmickrande som en stenkross. Under färden funderar jag på vilka egenskaper Volvo-motorerna har som gör att de förtjänar sitt grundmurat goda rykte. Bensinsnåla? Nej. Snabba? Nej. Vibrationsfria och smidiga? O, nej! God segdragning? Nej. Pålitliga och slitstarka? Ja.

Men vilka moderna motorer av i dag har inte hög tillförlitlighet och lång livslängd?

Volvosäljarens nästa hjärtesak brukar heta ekonomi. Billiga reservdelar och väl utbyggt servicenät innebär låga ägandekostnader, heter det. Japanerna får tvärtom på pälsten för dålig lagerhållning och svinaktiga priser på delarna.

Även om de japanska representanterna i Sverige tagit åt sig kritiken och sänkt priserna på vissa saker, visar vår undersökning att det fortfarande är betydligt billigare med delar till Volvo än till Mazda.

Mazda: dyra delar men mindre bensin

Ett avgassystem kostar exempelvis 2 323 kronor till Mazda 626, till Volvo 240 bara 545 kronor. Det skiljer alltså 1 778 kronor! Se övriga exempel på reservdelar i tabellen.

Men att reservdelarna är dyrare till Mazda behöver inte automatiskt betyda avsevärt högre driftskostnader. Enligt Motormännens testprotokoll drabbas Mazda 626 av färre fel än Volvo 240, som för övrigt har fler fel än medelbilen.

Volvo drar på sig anmärkningar för bland annat felställda lysen, matta och kondensskadade reflektorer, slitet rostskydd samt glappa länkarmslagringar i bakvagnen.

På Mazda 626 är det främst obalans i hjul, rostangripna bromsskivor och slitet rostskydd som ställer till

FAKTARUTA

Mazda 626 GLX -85

Volvo 240 GL -85

Motor:

4-cyl, 1 998 cc, 95 hk
vid 5 000 r/m.

4-cyl, 2 316 cc, 110 hk
vid 5 000 r/m.

Mått/
vikt:

längd 445 cm, bredd 169 cm,
tjänstevikt 1 150–1 200 kg
Tankrymd 60 liter.

längd 479 cm, bredd 171 cm
tjänstevikt 1 360–1 410 kg
Tankrymd 60 liter.

Hur
snabb:

0–100 km/h ca 12 sek,
toppfart ca 180 km/h.

0–100 km/h ca 12,5 sek
toppfart ca 170 km/h.

Bromsar:

Skivor fram, trummor bak.

Skivor fram och bak.

Kraft-
över-
föring:

Motor och drivning fram,
5-växlad låda eller aut.

Motor fram, drivning bak,
5-växlad låda eller aut.

BEGPRISER PÅ MAZDA 626 OCH VOLVO 240

-83

-84

-85

-86

-87

-88

-89

Mazda

30 000

35 000

45 000

56 000

63 000

70 000

80 000

Volvo

35 000

40 000

55 000

62 000

71 000

80 000

90 000*

bekymmer, enligt Motors tester.

Så till frågan om japanska motorer verkligen exploderar någon gång mellan 10 000 och 20 000 mil! Teknikens Värld har undersökt om så är fallet med Mazda 626, och har fått svar från eniga bilverkstäder: Motorn är mycket långlivad och välbyggd.

En normalt skött 626-motor klarar tiotusenmilagränsen flera gånger om.

Kamaxelremmen bör dock bytas vid 10 000 mil, sedan ska det bara vara att tanka och köra lika länge till.

Det första som normalt brukar bytas på Mazda 626 är kopplingen. Vid vilket miltal beror på körsätt och om bilen används mest i stan eller mest på landsväg, men vid drygt 10 000 mil kan det vara aktuellt. För ungefär 2 500 kronor byter verkstaden kopplingen, inklusive material.

Volvomotorn då? Ja, den är naturligtvis inte sämre. Livslängden kan ingen klaga på. Kamrem bör bytas när bilen gått 8 000 mil, nästa gång vid 16 000 mil och så vidare.

Kopplingsbyte är även här det första som tillstöter, vid ungefär samma miltal och till ungefär samma kostnad som för Mazda.

Vid 10 000 mil brukar bussningarna i bakvagnen ta slut på 240, ett klonkande ljud infinner sig vid gaspådrag och -avdrag. Byte kostar cirka 1 500 kronor.

Om man ändå antar att Volvo blir lite billigare i längden (tack vare lägre service- och reservdelarpriser) tar Mazda tillbaka en del pengar i form av lägre bensinräkningar. 626 drar nästan två deciliter mindre per mil än 240. Det betyder i kronor och ören att varje mil blir ungefär 1:50 billigare. Den som kör 1 500 mil per år sparar ca 2 250 kronor på att åka japanskt.

En ekonomisk aspekt som ytterligare urholkar Volvos övertag är att Volvo 240 i genomsnitt är 10 000 kronor dyrare än en Mazda 626 av samma årsmodell. Då bjuder japanen dessutom på en hel del utrustning som Volvoägaren går miste om.

Jämförelsen mellan Volvo 240 och Mazda 626 är som ett möte mellan pansarskeppet Sverige och en japansk jagare. Svensken är en tung, otymplig och svårmanövrerad koloss. Maskineriet är slitstarkt men oerhört gammalmodigt och alls inte smidigt.

Men 240 är svår att skjuta i sank, oavsett hur mycket stryk den får ta knotar den oförtrutet vidare. Detta torde tillsammans med servicenätet vara dess största (enda?) förtjänster.

Den japanska jagaren är snabb, driftsäker, lätthanterlig och smidig. En gång var den ännu farligare, dess "vassa" funktioner har trubbats av något med tiden.

Fortfarande är den dock överlägsen Volvo vad körbarhet, temperament och modernitet beträffar. Och ingenting tyder heller på att en japansk bil plötsligt skulle lösas upp i atomer.

● *Snacket går mellan "experterna" – svenskt eller japanskt? Eller som i detta fall: Mazda 626 eller Volvo 240?*

