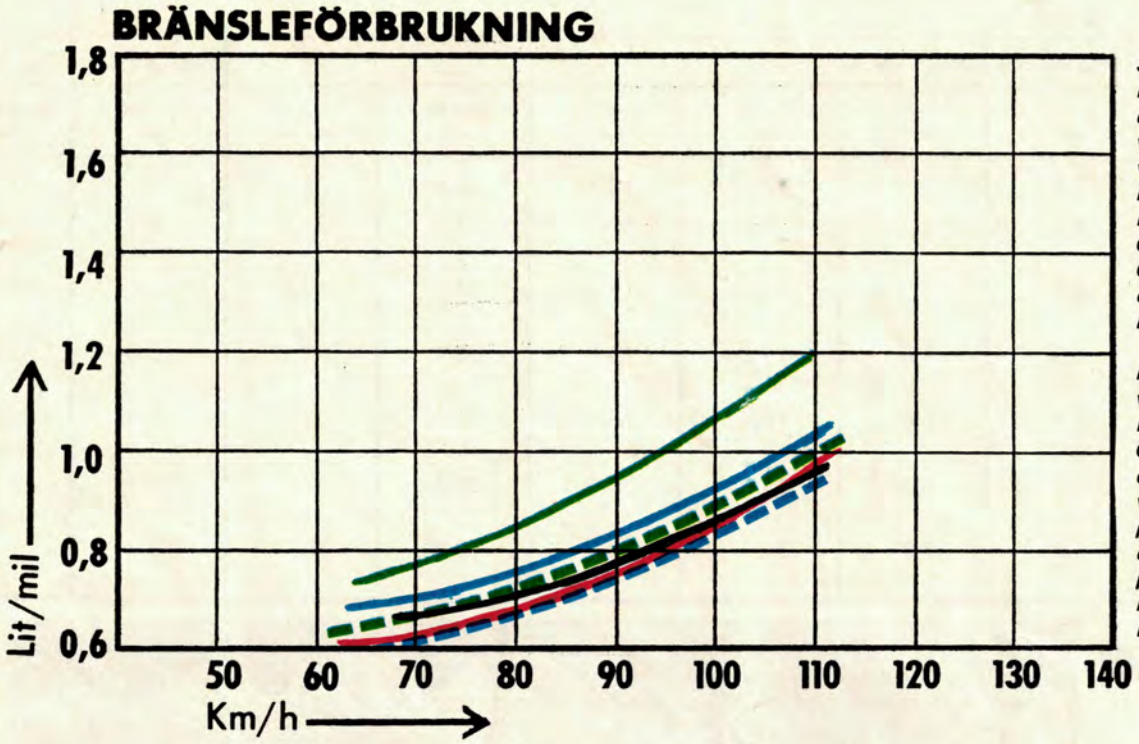
TEKNIKENS VÄRLD TEST

Är grannens Volvo bättre än din?

Får alla som köper bilar av samma modell lika bra bilar? Svaret är nej. Teknikens värld testade sex identiska Volvo 142. Den piggaste var 2,2 sek snabbare till 110 km/h än den slöaste; den törstigaste drog 1,5 liter mer på 10 mil än den snålaste. Och detta är inget speciellt för Volvo. Liknande skillnader förekommer på alla modeller.

Av BÖRJE ISAKSON (text), Teknikens världs testlag och PeO ERIKSSON (foto).



Sex i stort sett identiska bilar — men en är klart dyrare att köra. Det är vad det här diagrammet visar. Den översta kurvan berättar nämligen om en bensinförbrukning på 0,77 l/mil vid 70 km/h, 0,95 l/mil vid 90 km/h och 1,20 l/mil vid 110 km/h.

De övriga fem bilarna har betydligt jämnare värden: 0,62—0,68 l/mil vid 70 km/h, 0,75—0,83 l/mil vid 90 km/h och 0,94—1,04 l/mil vid 110 km/h. Utslaget på ett års körning betyder det en extra kostnad på över 200 kr för ägaren av den törstigaste bilen.

■■■ Varje månad köper ca 2 000 svenskar en Volvo 142. Men får de likadana bilar?

Naturligtvis får de det. De får en bil med två dörrar, besiktigad för fem personer och med en fyrcylindrig motor på 82 hk DIN. För det betalar de 21 400 kr eller 22 400 kr om de väljer de Luxemodellen, som bl a har klocka.

Men: ställ samtliga 2 000 Volvo 142 av denna typ som sålts under en månad bredvid varandra och släpp iväg dem. De kommer inte att nå 110 km/h lika snabbt. Och de kommer inte att dra lika mycket bränsle. Det framgår av Teknikens världs test av sex i stort sett identiska Volvo 142 de Luxe av 1972 års modell.

Det här är naturligtvis inte något som gäller speciellt för Volvo. Man kan lugnt utgå ifrån att resultatet hade blivit ungefär detsamma om vi i stället testat sex identiska Saab, Opel, Ford osv.

■ Av våra sex testexemplar nådde det piggaste 110 km/h på 19,0 sek. Den slöaste vagnen kom 2,2 sek efter och noterade alltså 21,2 sek. Det är en ganska kraftig skillnad. Man skulle kunna säga att den motsvarar en skillnad i motorstyrka på ca 10 hk. Opel Rekord 1900 (1969 års modell) på 90 hk har t ex en acceleration 0 – 110 km/h på 17,1 sek medan Audi 100 LS (100 hk) klarar 0 – 110 km/h på 16,3 sek. En skillnad som är mindre än en sekund.

Men skillnaden i acceleration är kanske inte så mycket att bli upphetsad över. För många är ekonomin viktigare, dvs skillnaden i bränsleförbrukning.

Den är inte heller dålig. Den bil som gick snålast i vårt test drog 0,62 l/mil vid 70 km/h konstant fart. Det törstigaste exemplaret drog 0,77 l/mil i samma hastighet. På tio mil blir det en skillnad på 1,5 l. Under ett år (1 500 mil) rör det sig om en skillnad på 225 liter eller ungefär motsvarande summa i kronor.

Kör man mycket i stadstrafik blir skillnaden ännu större. Där drog den snålaste bilen 1,38 l/mil medan den törstigaste sörplade i sig 1,58 l/mil. Skillnad: 2 liter på 10 mil eller ca 300 liter per år.

■ Vårt test visar emellertid inget samband mellan dålig acceleration och hög bränsleförbrukning. Den bil som var slöast hade visserligen jämförelsevis hög bränsleförbrukning, men gick ändå betydligt snålare än det exemplar som drog

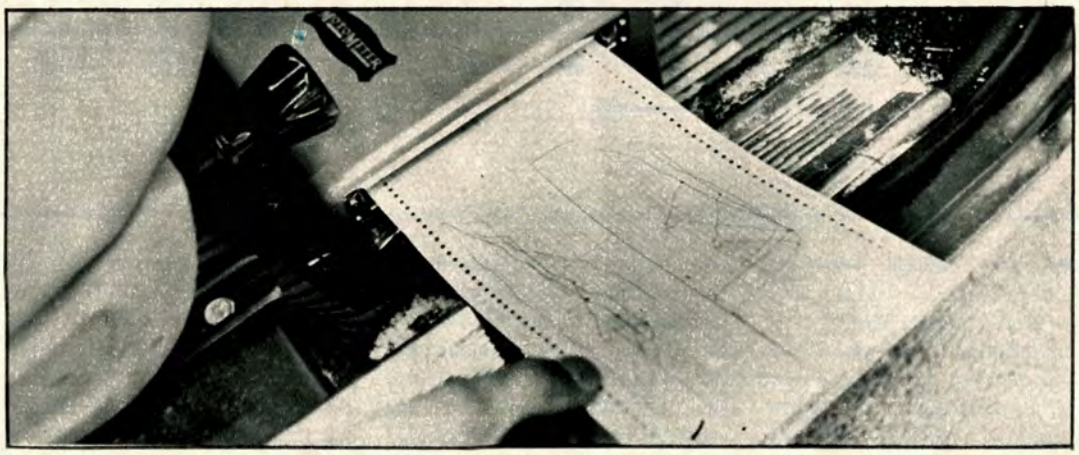
SNABBFAKTA

- Vi körde sex Volvo 142 de Luxe 1972 års modell och mätte bränsleförbrukning, acceleration och bromsförmåga.
- Den snålaste bilen drog 0,62 l/mil vid 70 km/h; den törstigaste drog 0,77 l/mil.
- Den accelerationssnabbaste bilen klarade stående kilometern på 37 sekunder. Den slöaste klarade kilometern på 38 sekunder.
- Bromsförmågan från 100 km/h var nära 1 G för det bästa exemplaret mot 0,8 G för det sämsta. Den mest lättbromsade bilen krävde en pedalkraft på 30 kp; det mest hårdtrampade exemplaret krävde 60 kp.

TEKNIKENS VÄRLD TEST

	Acceleration							
	Acceleration genom växlarna						Acc på 3:an	Acc på 4:an
	0–50 sek	0–70 sek	0–90 sek	0–110 sek	0–130 sek	Stående km sek	70–110 sek	50–90 km/h sek
Ordinarie testbil	3,9	7,4	12,3	19,1	32,3	36,7	–	–
Bil I Mätarst: 3 683 km	4,6	8,3	12,8	19,0	31,5	37,0	9,4	11,5
Bil II Mätarst: 2 029 km	4,5	8,5	13,3	19,8	32,5	37,2	9,8	11,5
Bil III Mätarst: 10 978 km	4,6	8,5	13,3	19,8	33,0	37,3	10,0	11,7
Bil IV Mätarst: 13 171 km	4,7	8,6	13,5	20,1	34,0	37,5	9,9	12,0
Bil V Mätarst: 9 706 km	4,6	8,6	13,9	20,8	35,5	37,7	10,4	11,9
Bil VI Mätarst: 10 087 km	4,7	8,8	14,3	21,2	36,8	38,0	10,3	11,6

Törstigaste bilen drog 0,15 liter mer per mil



Kurvorna som visar bromseffekten och pedalkraften ritas ut direkt av mätapparaten i bilen.

mest. Och den acc-snabbaste bilen drog bara obetydligt mindre än den slöaste.

Samma förhållande gäller om man vänder på det. Den törstigaste vagnen accelererade visserligen jämförelsevis dåligt – men var 1,1 sek snabbare på 0 – 110 km/h än det slöaste exemplaret. Den bil som drog minst bränsle var ytterligare 1 sek snabbare på 0 – 110 km/h, men den behövde ändå 0,8 sek mer på sig än det acc-snabbaste exemplaret.

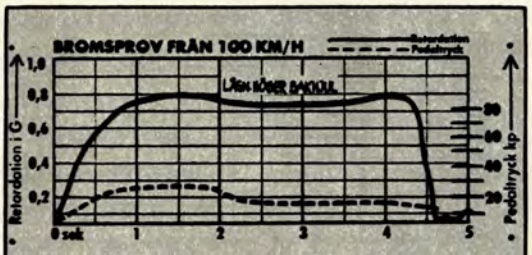
■ Nu kunde vi inte testa helt identiska bilar. De var av samma modell, Volvo 142 de Luxe 1972, samtliga var utrustade med radialdäck, men de hade inte samma körsträcka bakom sig. Det tycks emellertid inte ha någon avgörande betydelse. Den piggaste bilen hörde t ex till dem som rullat minst, 368 mil, medan den slöaste tillhörde de mest körda. Den hade gått 1 008 mil. Det fanns emellertid bilar som körts både längre och kortare sträcka.

Får vi tro bilarnas ägare så har bilarna inte heller förändrats nämnvärt sedan de köptes. Det slöaste exemplaret har varit slött sedan "födseln"; den bil som drog mest bränsle är född törstig.

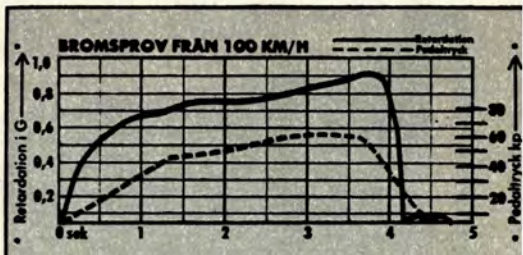
Men hur giltiga är dessa värden för nya bilar? För att kontrollera det plockade vi fram de testvärden vi fick när vi gjorde det ordinarie testet på Volvo 142. Resultatet, som ni kan se i tabellen, blev, att den helt nya 142:an var snabbare än samtliga upp till 90 km/h. Över 90 blir den emellertid omkörd av några av de bilar som ingick i testet.

När det gäller bränsleförbrukningen hade den ordinarie testbilen, om den deltagit i sexbi-

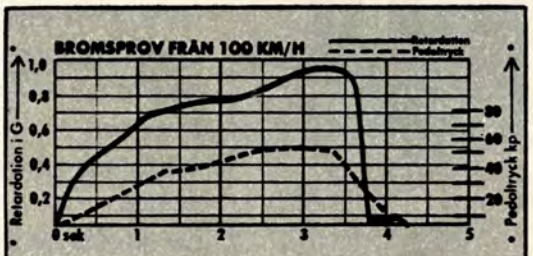
Bränsleförbrukning l/mil				Verklig fart när hastighetsm visade 90 km/h
Konstant fart km/h				
70	90	110	Stadstrafik	
0,69	0,87	1,07	1,32	–
0,68	0,80	1,00	1,44	83
0,65	0,77	0,96	1,45	87
0,62	0,75	0,94	1,42	84
0,77	0,83	1,20	1,58	86
0,63	0,76	0,97	1,38	84
0,70	0,83	1,04	1,48	83



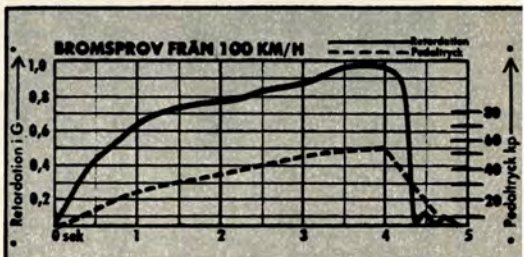
BIL 1
har den sämsta retardationen, 0,8 G som mest. Dessutom låste ett bakhjul. Den erforderliga pedalkraften är dock låg.



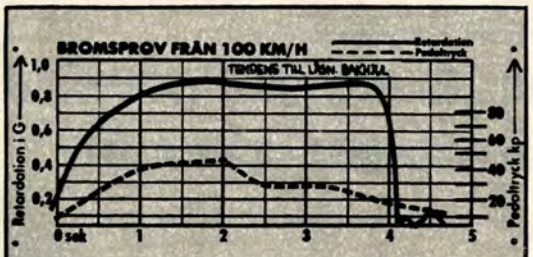
BIL 2
har en bromseffektkurva som stiger relativt långsamt mot ett fint värde och den pedalkraft som krävs är alltför hög.



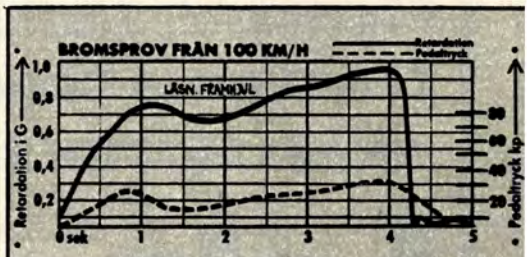
BIL 3
har samma tendens som bil 2: en effektkurva som stiger långsamt mot ett bra värde. Pedalkraften borde ha varit lägre.



BIL 4
följer även den samma mönster som bil 2, men max-värdet för effekten ligger högt. Synd att pedalen kräver så mycket kraft.



BIL 5
Här stiger bromskurvan snabbt till ett bra värde, men bakhjulen tenderade att låsa, och den erforderliga bromskraften var hög.



BIL 6
Framhjulen låste relativt snabbt, men effektkurvan blev sedan bra utan att kräva alltför mycket pedalkraft.

Mätröret visar den exakta förbrukningen.

larstestet, hört till de törstigare i proven där vi körde med konstant fart. Den var däremot snålare än de sex testbilarna i stadstrafikprovet.

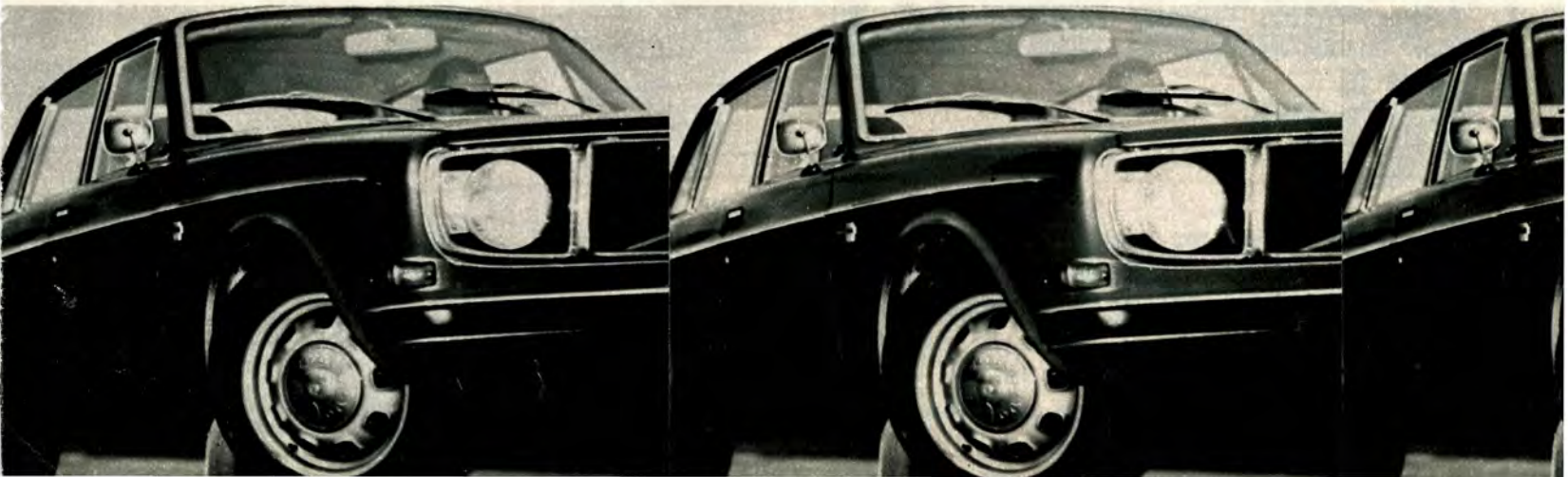
Detta talar alltså för att de sex testbilar som ingått i jämförelsetestet är representativa. Eller: den som köper en ny bil av exakt samma modell som grannen måste vara beredd på att hans (eller grannens) bil kan vara slöare eller törstigare.

Är det grannens bil som är sämre kan man ju vara nöjd. Men vad gör man om det är ens egen bil som har de sämre värdena?

Ja, frågan är om det är någon idé att göra någonting alls så länge skillnaderna är så relativt små som i de här fallen.

– Skillnaderna är helt normala, säger man på Volvo. Dessutom har ju de olika testbilarna körts olika långt.

Vad man naturligtvis kan göra är att låta justera tändinställningen om accelerationen är dålig, respektive förgasarinställningen om bilen drar uppseendeväckande mycket bensin.

Frågan är emellertid om det är värt pengarna i något av dessa fall. Inget av testexemplaren är direkt dåligt. Bränsleförbrukningen är t ex i stort sett normal även för det törstigaste exemplaret, och en justering kostar trots allt en del. Men det skadar naturligtvis aldrig att försöka få justeringar gjorda på garantin om bilen är ny och det visar sig att grannens bil är mycket bättre.

Men är skillnaderna inte större än i vårt fall får ni nog svälja förtreten om grannens bil är bättre. Det är bara att konstatera att inga bilar är exakt lika. ■