

Teknikens värld

NR **22** 24/10 1973 3:75 INKL MOMS
I DANMARK 6:45 I FINLAND FMK 4:30 I NORGE 7:— INKL MOMS

BMW 3,0 Si



VOLVO 164 EA



MERCEDES 280 S



Stortest: 4 lyxbilar

**JAGUAR
XJ6 4,2**



Test: Dubbdäck

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

■■■ Lotterivinsten ni drömt om, den stående raden som plötsligt faller ut med 13 rätt, arvtanten i Amerika eller bara en lust att fantasera...

Vilken än anledningen må vara, visst kan det väl vara intressant att för en gångs skull titta närmare på några riktigt dyra bilar?

Teknikens världs testlag har med den sedvanliga kombinationen av resurser och entusiasm gjort undan en hel del av jobbet för dig. Testjackorna byttes mot mörk kostym, anteckningsblock, bandspelare och annan testutrust-

ning stuvades så långt möjligt ned i sobra attachéväskor och så kastade vi oss över fyra dyra för att analysera, värdera och gradera.

Naja fyra... Innan vi var färdiga med jämförelsen mellan dessa fyra modeller i klassen tjänstebilar för direktörer hade vi också plockat fram tre extraversioner för jämförelsens skull, så kom inte och klaga på urvalet! Prismässigt rör det sig om bilar som kostar uppåt dubbla årslönen för en vanlig knegare, men ändå har vi försökt hålla oss på jorden.

Volvo 164E Mercedes 280S

FYRA

Som riktmärke valde vi den billigaste versionen av nya, stora Mercedes-Benz, modell 280 S, och det gav automatiskt ett par självklara konkurrenter, nämligen BMW 3.0 Si och Jaguar XJ 6. Kvartetten blev fulltalig i och med vår enda svenska prestigebil, Volvo 164 E, och som komplement har vi sedan i jämförelsetabellerna plockat med några alternativa versioner.

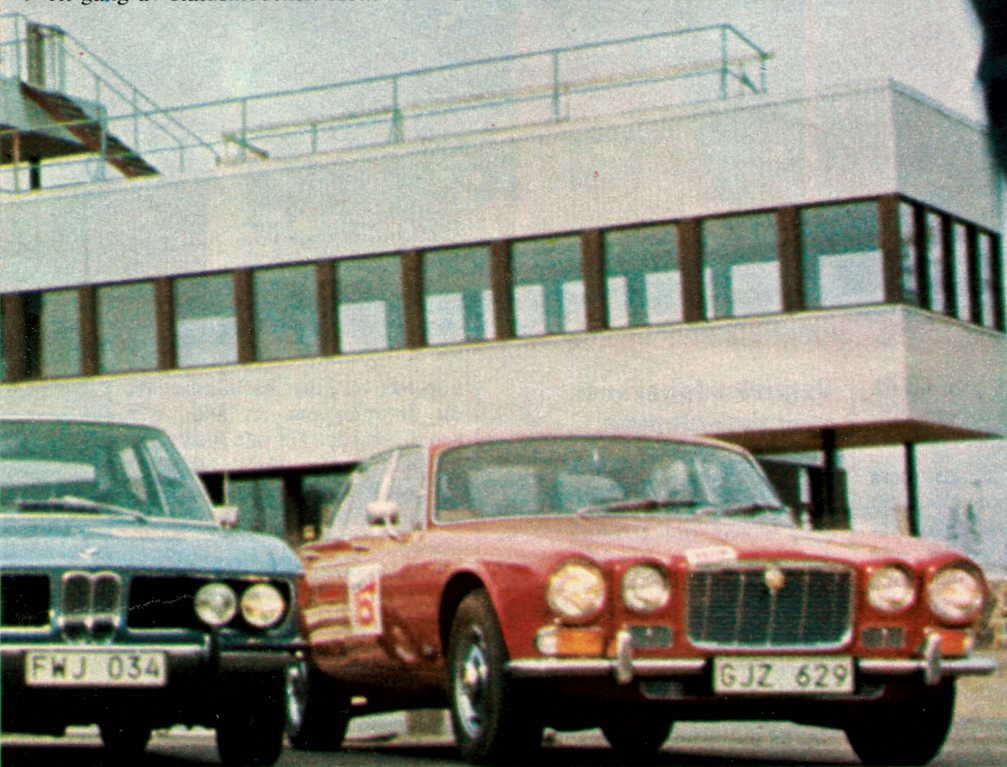
Nu bör det redan från början sägas ifrån att Volvo 164 E i det här sällskapet är något av en katt bland hermelinerna. Sexcylindrig insprutningsmotor och servostyrning i all ära, men 164:an är och förblir en påbyggd standardbil i ett gäng av statusmodeller. Kom-

pensationen ligger som sig bör i priset — och det gäller inte bara bilen som sådan.

Dyr bil — dyr extrautrustning

Tro inte att lyxen formligen rasar över er bara för att ni köper bil i 50 000–60 000-kronorsklassen. Servostyrning bjuder alla på — det skulle inte fungera annars — men annars får man betala — och betala bra — för finesserna även i den här klassen.

BMW och Mercedes-Benz tar

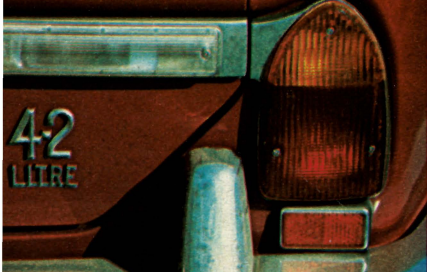


BMW 3,0 Si Jaguar XJ6 4,2

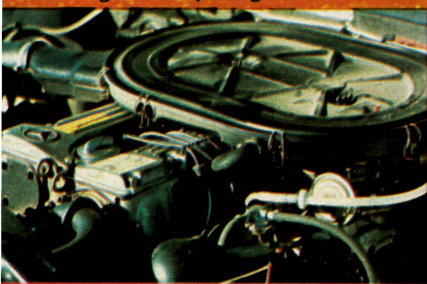
DYRA

Av STIG BJÖRKLUND (text), Teknikens världs testlag — PeO ERIKSSON (foto)

Dyra bilar är också människor. Somliga är roliga, andra är tråkiga. BMW och Jaguar är bilar för den som gillar att köra. Volvo och Mercedes för den som helst bara aker med. Resten är egentligen bara en prisfråga. Kvalitet kostar alltid pengar. Även i den här klassen.



Jaguar: Volymsegraren.



Mercedes: Dubbla överliggande.



M-B 280 S: Kvalitet i detaljer.



Volvo: Lyx och läder men...



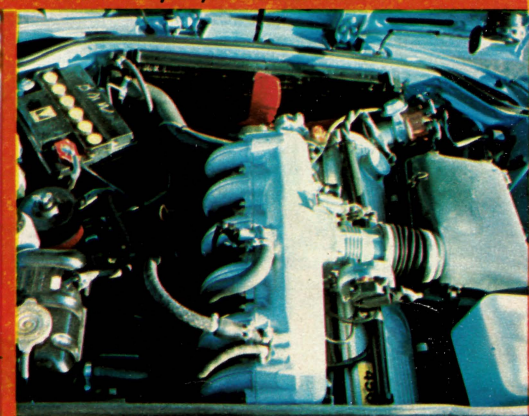
Volvo -74: "Buffertfront" även på lyxversionen.



Ledstjärna som kostar.



Jaguar: Tankjobb för två.



BMW 3,0 Si: 200 hästar i paket.

ungefär dubbelt så mycket för automatlådan som Volvo, läderklädsel kan kosta mer än fyra tusenlappar extra om det gäller en BMW eller Mercedes-Benz, luftkonditionering kan kosta från under 3 000 kr (Volvo) till över 6 000 kr (BMW) och enbart valet av sk metalliclackering kan öka priset med upp till 2 500 kr (Mercedes-Benz).

Prestanda i sportvagnsklass

Nå vad får man då för alla dessa tusenlappar? Man får utan undantag motorstarka snabba bilar, modeller som är tänkta för helt andra vägar än våra.

Volvo 164 E hamnar nästan i skamvrån med sina "bara" 160 hk och blygsamma 180 km/h, eftersom resten ligger kring 180–200 hk och oftare över än under 200 km/h i topp.

Vi ser till exempel att trots att Jaguar XJ 6 och Mercedes-Benz 280 S och SE enbart har provats i automatversioner och trots att deras tjänstevikter hör till marknadens högsta så kan bilarna direkt karakteriseras som snabba.

Säkerhet med marginal

Bortkastade "hästar"? Strängt taget ja, men ändå... Även i vårt hastighetsklimat är det ibland gott att ha extra krut i reserv, om inte annat så för att det förenklar omkörningarna.

En långkörning med någon av de här superstarka bilarna är mera vilsam än med en vanlig

standardvagn — och i en kritisk situation har man dessutom förmodligen större säkerhet i reserv.

Säkerhet i form av en mera pakostad konstruktion, speciellt då nya Mercedes-Benz, säkerhet i form av större marginaler som sällan utnyttjas, och inte minst i form av marknadens absolut bästa bromsar osv.

Enbart mervärdet i form av aktiv, olycksförebyggande och passiv, skademinskande säkerhet bör alltså kunna motivera en del av det högre pris som de här bilarna betingar jämfört med dagens standardbilar, men naturligtvis långt ifrån hela skillnaden.

Men visst kostar det väl också? Visst, och en hel del redan vid macken, i synnerhet om man väljer både stark motor och automatlåda.

Vår bränsleförbrukningstabell ger detaljbeked, men generellt kan man väl säga att de här bilarna tar lika mycket vid 90 km/h som medelstora standardbilar vid 110, och sörplar i sig lite extra dessutom om man inte är försiktig med gaspedalfoten.

Två liter per mil i stan är ingen orealistisk förbrukning för tex en Jaguar XJ 6, och då vill det till att ha rejäl tankvolym.

Motpolen är BMW 3.0 Si som med manuell växellåda har en förbrukning i nästan småbilsklass. Trivsamt när man tankar, men naturligtvis hinner man aldrig tjäna in några större belopp enbart på det kontot.

Vagnskadegaranti spar tusenlappar

Köper man dyrt så kostar det att försäkra! Även här är Volvo undantaget, eftersom även relativt dyra Volvo 164 E omfattas av den välbekanta femårsgarantin och dessutom har den lägsta försäkringklassen av alla de här bilarna.

Lat oss ta ett överskådligt exempel! Vi antar att du har 50 procents bonus på din försäkring i tex Skandia, bor i storstadregion, kör 2 000–2 500 mil om året och funderar på någon av bilarna.

Volvon skulle då kosta dig 954 kr i trafik- och delkaskoförsäkring under det första året. Utslaget på de närmaste fem åren skulle summan — utan eventuella bonusförluster — komma upp i 3 000 kr jämnt.

Köper du i stället en Jaguar XJ 6 får du betala nästan lika mycket, eller 2 821 kr, enbart i premie för det första året! Mercedes-Benz 280 S drar med sig en första arspremie på 2 064 kr, och väljer du en BMW 3.0 S får du betala lika mycket — om du inte redan från början satsar på märkets treåriga vagnskadegaranti!

Den kostar visserligen 1 176 kr ovanpå bilpriset, men eftersom du spar in 1 134 kr på tre skadefria år och slipper riskera bonusförlust på vagnskadeden är det väl användbara pengar.

Värdet sjunker snabbt!

Och apropå penningplacering,

köp inte bil i den här klassen om du är man om ett högt andrahandsvärde. Till och med en så populär bil som BMW 3.0 Si faller enligt Motorbranschens Riksförbunds prognoslista 14 000 kronor på 1 000 mil, i varje fall om man utgår från det officiella priset på 73:an tidigare i vår. I fortsättningen ligger värde-minskningen enligt listan vid ca en krona per mil och 2 000 kr per årsmodell.

Mercedes-Benz hör också till de lättsålda, men eftersom nya 280 S och SE är betydligt dyrare än sina företrädare måste det bli tal om kanske ännu större prisfall i början.

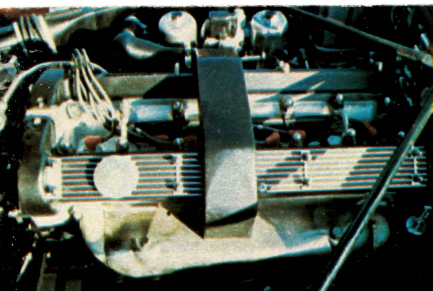
Jaguar XJ 6 kostar ungefär som BMW 3.0 i dag, men andrahandsvärdet ligger något lägre. Här är det en allmän rädsla för engelska bilar som spökar plus att det varit en del krångel med just den här bilen.

Volvo 164 E faller 8 000–10 000 kr under de första 1 000 mil, och har sedan något mindre värde-minskning än de övriga per mil och årsmodell.

Någon fin affär att köpa dyrt från början är det alltså inte, men det gör det ju å andra sidan lättare för oss vanliga dödliga att komma åt de här bilarna.

Två att köra två att åka i

Ja, så förenklat skulle man faktiskt kunna dela upp de här fyra bilarna när det gäller köregenskaper. BMW och Jaguar ligger klart bäst till "om VD kör



Jaguar XJ 6: "Maffigaste rovan."



Jaguar bak: Trång men bekväm.



Mercedes-Benz bak: Säkerhetsljus.



BMW 3.0: Vad föraren ser.



Volvo: Ömtåligt på tuff front.



BMW bak: Sitt skönt på sammet!



Snabbast startar först.



Uppställning: Billiga Volvo katt bland hermelineer.

själv", som en BMW-försäljare uttryckte det på tal om sitt märke gentemot Mercedes-Benz.

Båda de här bilarna är mera sportigt lagda och då alltså inte enbart när det gäller accelerationen, som ju är god i hela kvartetten. Man sitter lägre och på ett sätt också bättre bakom ratten i de här bilarna än i de två andra, man har bilen mera i sin hand i trixiga situationer, kort sagt BMW och Jaguar ger mera körglädje.

Ska man försöka gradera de två inbördes så får det bli på helt olika grunder. Jaguar tar nog — trots automatlåda som standard — hem priset på mera utpräglad sportvagnskomfort alltigenom, och att komma direkt från en "vanlig" bil till Jaguar XJ 6 är en upplevelse. Och till vanliga bilar får man då även räkna Mercedes-Benz och Volvo 164 E.

BMW är mera direkt det sportiga alternativet till Mercedes-Benz, vilket bl a yttrar sig i att bilen i större utsträckning än Mercedes beställs med manuell låda. Version 3.0 Si med bränsleinsprutning och 200 hk under huven kan endast fås med manuell växling, är oslagbar i den här kvartetten när det gäller "axet", men erbjuder inte samma sittkomfort som Jaguar utan är mera tyskt studsig.

Vill man satsa på tysk kvalitet och ändå ha en sportig vagn för bekväma långfärder är emellertid både 3.0 S och 3.0 Si utmärkta alternativ. Och skulle man vara nedluskad med pengar finns båda i

coupéversion, som vi emellertid här har tagit med i prisjämförelsen mera som kuriosas.

Mercedes-Benz 280 S/SE och Volvo 164 E karakteriserar vi i den här jämförelsen mera som "chaufförsbilar". Även om man kör själv så har man känslan av att bilen övertagit en större del av jobbet än när det gäller BMW och Jaguar, och det faller sig liksom naturligare att avnjuta de här två bilarna från passagerarplats.

Att Mercedes-Benz vinner i den interna jämförelsen är knappast oväntat. Trots att 280 S/SE är störst och tyngst och t ex inte har perfekt lågfartsfjädring verkar den ändå mera lättkörd än den kraftigt understyrda Volvo 164 vars tröttande rattställning i ex tar bort en del av fördelen med servostyrning.

Mercedes-Benz har som standard tyglädsel över en ganska hård men i längden ändå vilsam sätesslappning, medan Volvo satsat på en tyvärr ganska hal och osmidig läderklädsel över en mjukare slappning.

En del av testlagets medlemmar irriterades av att känna stolsramens framkant genom slappningens främre del, andra hade inget obehag alls av den detaljen.

Stora Volvo plötsligt minst

Alla de här bilarna är naturligtvis officiellt femsitsiga, och innerutrymmena är rejält tilltagna.

Volvo, som vi vant oss att betrakta som en ovanligt rymlig bil, kommer emellertid till korta när

det gäller inre bredd både fram och bak. Volvo leder å andra sidan när det gäller totalt benutrymme, men då hör det till bilden att Volvos speciella rattställning ofta tvingar föraren att skjuta stolen extra långt tillbaka.

M-B och Jaguar bäst i bak

Baksätesspassagerarnas test får delas upp i två avdelningar, beroende på om två eller tre personer ska samsas där.

Nedfällbart mittarmstöd är standard i samtliga. Rymligast men inte alltid superkomfortabelt sitter två personer i Mercedes-Benz, mysigast i Jaguar XJ 6 med dess försänkta säten, speciella kontroller för reglering av värme och friskluft bak osv. Minus dock för trångt fotutrymme under framstolarna.

BMW kommer tätt efter Jaguar så länge det gäller sittkomfort bak för två personer, men här börjar det bli trångt för den som bär hatt, och dessutom har framstolarnas ryggstöd ett hårt stag mitt för baksätesspassagerarnas smalben.

Volvo kommer sist på den här punkten. Det ganska höga baksätet gör det helt omöjligt att behålla hatten på, den osmidiga läderklädseln tar bort en del av komforten hos sätet som sådant och en hård ribba i framstolarna kommer mitt i knähöjd för den som sitter bak.

**Data och prestanda på nästa sida.
Texten fortsätter på sidan 51!**

BMW ordentligt femsitsig

"Tredje mannen" i baksätet ger bästa betyget åt BMW, som har hyggelig stoppning även mitt över kardantunneln och acceptabel inre bredd.

Jaguar har nästan ingen stoppning alls på mittplatsen, Mercedes-Benz en primitiv stoppning som inte klarar måttliga vägojämnheter utan genomslag. Volvo, som i och för sig klarat problemet med stoppningen, faller på att mittpassageraren sitter trångt och obekvämt med benen. Innerkanterna av framstolarnas ryggstöd samt ratten för förarstolens svankstöd är ett konstant hot mot knäna.

Testlagets allmänna omdöme om interiören kan sammanfattas så här:

- Mercedes-Benz: inte superlyxig men "pampig", inte insmickrande komfortabel men vilsam i det långa loppet både för förare och passagerare.

- BMW: Mysigare än Mercedes-Benz bl a genom den behagliga klädseln i manchestersammet, men å andra sidan späckad med blanka detaljer, vilket ger ett litet kallt intryck och skapar irriterande reflexer. Lite studsigt i sätena.

- Jaguar: I bästa mening brittiskt ombonad med bekväma, läderklädda säten och massor av ädelträ. Rörig instrumentpanel som emellertid blir bättre på 1974

Volvo rätta lyxbilen för ekonomer

års modell. Sladdrig växelväljare.

● Volvo: Långt ifrån så exklusiv som de övriga, eftersom just utgångsmaterialet är Sveriges mest sålda bilmodell. Å andra sidan också betydligt billigare än de andra trots att utrustningen på en del punkter faktiskt är minst lika påkostad som konkurrenternas. Plus för bl a de nya, oömma stötfångarna och ny takinklädning å la Saab 99 med infällda solskydd som hos Mercedes-Benz, värme-stolen, minus för sittkomforten (i jämförelse med de andras) samt svåråtkomlig handbroms och obekvämt rattställning.

M-B sväljer mest

Bagageutrymmet är klart störst i Mercedes-Benz 280 S, hela 430 liter enligt Jan Ulléns lättest. Tätt efter kommer Volvo med 395 liter och BMW med 380, och här är det i första hand höjden som gör skillnaden.

Jaguar, slutligen, har ett mycket lågt och djupt men också smalt bagageutrymme, som inte alls går ut i flyglarna. 280 liters rymd, säger Bilfakta.

Avdelning finesser: BMW har en välsorterad verktygslåda infälld i bagageluckans undersida och ett praktiskt fack för småprylar i bagageutrymmets högra sida.

Mercedes-Benz har en varningstriangel infälld i bagageluckans undersida och har bagagerumslåset kopplat till ett centrallås, som även låser alla dörrar när föraren vrider om nyckeln i sin dörr.

Både BMW och Mercedes-Benz har plats för förbandslåda i hatthyllan.

Dags för slutsummering. Varför inte precis som när det gällde våra billigaste bilar (Tv nr 18) komprimera sammanfattningen i en liten poängtabell punkt för punkt?

Ta emellertid inte alltför allvarligt på slutsummorna, eftersom graderingen i första hand är till för att tala om i vilken rangordning vi placerar de olika bilarna på den ena eller andra punkten. Att sedan skillnaden i tex kör-egenskaper, komfort o d inte alltid kan motsvara skillnaden mellan tex 4 och 5 poäng säger sig själv.

Slutsummorna kräver en kommentar eller varför inte en "bruksanvisning", eftersom totalpoängen ger anledning till en del frågor.

Hur kan tex Jaguar, som får så mycket beröm i texten, ändå få den lägsta totalpoängen? Helt enkelt därför att Jaguar är en

ovanligt särpräglad bil, gjord för en kundkrets som sätter kraven högt på en del punkter men är beredda att avstå på andra.

Låt oss tänka oss att en bilspekulant anser det vara viktigast med innerutrymmen, sittkomfort för högst fyra personer, utrustning, kör- och vägegenskaper samt temperament och räknar poäng därefter så kommer vi fram till att Jaguar blir etta med 27 poäng, följd av Mercedes-Benz med 26, BMW med 24 och Volvo med 21,5.

"Ekonomimänniskan" däremot kanske koncentrerar sig på pris, andrahandsvärde, utrymmen för förare och bagage, rejäl femsitsighet, utrustning och bränsleekonomi, och tar lättare på resten. Resultat: Volvo kommer först med

	Pris	Andrahandsvärde	Utrymmen för passagerare	Bagageutrymme	Sittkomfort fram	Sittkomfort bak för 2...	...och för den 3:e	Utrustning	Kör- och vägegenskaper	Temperament	Bränsleekonomi	Slutsumma
BMW 3,0 S	4	4	4	4	3,5	4	3	3	4,5	5	5	44 poäng
Jaguar XJ 6	4	3	4	2	5	5	1	4	5	4	2	39 poäng
M-B 280 S	3	4	5	5	4	5	2	4	4	4	3	43 poäng
Volvo 164 E	5	5	3	4	3	3	2	5	3	4,5	4	41,5 poäng

28 poäng, följd av BMW 27, Mercedes-Benz 26 och ett långt stycke längre bak – Jaguar med bara 20 poäng. Vilken typ av bilspekulant är du? Det avgör vilken slutsumma just du får ut av vår jämförelse mellan "fyra dyra". ■

	BMW 3,0 S/Si	Jaguar XJ 6	Mercedes 280 S/SE	Volvo 164 E
Pris:	55 600 kr (3,0 Si) 59 200 kr, 3,0 Cs 71 000 kr, 3,0 CSI 75 000 kr)	54 510 kr	62 800 kr (280 SE) 66 900 kr)	37 100 kr
Vagnskadegaranti:	3-årig mot tillägg (1 176 kr för 3,0 S, 1 529 kr för CSI)			5-årig utan pristillägg
Årlig skatt:	417 kr	543 kr	417 kr	
Försäkringsklass:	Trafik 7, vagnskada 24 (CS och CSI 7-30)	Trafik 8, vagnskada 35	Trafik 7, vagnskada 24	Trafik 6, vagnskada 15
Servostyrning:	●	●	●	●
Automatväxellåda:	3 000 kr extra (3,0 CS 3 500 kr) (Finns ej på Si och CSI)	●	3 200 kr extra	1 600 kr extra
Soltak	Manuellt 650 kr extra, el-manövr. 2 360 kr (coupé 2 360 resp. 2 990 kr)	Ca 3 200 kr extra (special tillv. f. Skan- dinavien)	El-manövrerat 2 200 kr extra	●
Färgat glas i rutor:	920 kr extra	Ca 500 kr extra	530 kr extra	●
El-manövrerade rutor:	2 140 kr extra (coupé 1 350 kr)	500 kr extra (fr. mod. -74)	2 220 kr extra	
Luftkonditionering:	6 330 kr extra	Ca 3 300 kr extra	5 770 kr extra	2 747 kr extra
Metalllackering:	1 320 kr extra	575 kr extra	2 500 kr extra	● (guldgul, ljusblå utan extra kostnad)
Tygklädsel	●	—	●	●
Läderklädsel:	4 200 kr extra (coupé 4 870 kr)	●	4 300 kr extra (inkl. extra dörrinkl. å la M-B 350 SE)	●
Fällbara ryggstöd	●	●	●	—
Nackskydd fram	●	●	●	●
Nackskydd bak	●	—	380 kr extra per par	299 kr extra per par
Höjbar förarstol	—	—	●	●
Rullbälten fram och bak	●	●	●	endast fram
Klocka	●	●	●	●
Halogenljus i strålkastare	●	●	●	●
Extraljus som standard	—	●	●	●
Elbakruta	●	●	●	●
Varvräknare	(standard endast på 3,0 Si och CSI)	●	—	●
Värmekanaler till baksäte	—	●	●	●
Friskluft till baksäte	—	●	—	—
Ljus i motorrum	—	—	●	●
Ljus i bagageutrymme	●	●	●	●
Övrigt:	Differentialspärr mot 1 155 kr extra	Ställbar ratt, sep. reg- lage för luft o. värme till baksätet	Varmluftskan. i sido- dörrar, sep. värme- system för vänster o. höger sida, centrallås för alla dörrar och bagagelucka standard	Eluppvärmd förarstol, ljusvarm., bältesvarm., överväxel mot 1 500 kr extra. Först., gummi- kl. stötfångare

● = finns som standard — = finns inte

Billig

Solid



Volvo 164 E

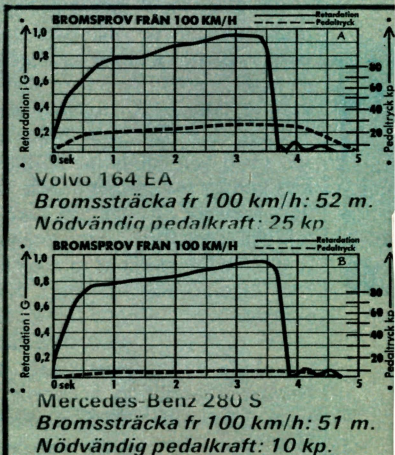
MOTOR	6-cyl rak, sidoplacerad kamaxel
Borring x slag i mm	88,9 x 80,0
Volym i cm ³	2 978
Effekt i hk DIN	160 vid 5 500 r/m
Max vridmoment i kpm DIN	23,5 vid 2 500 r/m
Kompression	10,0:1
Vikteffekt i kg/hg DIN	9,1
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda med golvspak, 3-växlad automatlåda med golvväxelväljare mot merpris.
Total utväxling: manuell	12,53:1, 7,50:1, 4,74:1, 3,54:1
1:an, 2:an, 3:an, 4:an	
Slutväxel	3,54:1
Automatlåda	7,9:1, 4,8:1, 3,3:1
Slutväxel, automat	3,3:1
BROMSAR	Skivbromsar fram och bak, servo
STYRNING	Styrnacka, servo
Antal rattvarv	3,8
Minsta vändcirkel i m	10,0
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram	Dubbla tvärlänkar
Bak	Längslänkar och reaktionsstag, stel axel
MÄTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	488 x 171 x 148
Axelavstånd i cm	272
Spårvidd fram/bak i cm	135/135
Tjänstevikt i kg	1 490 (aut 1 500)
Tillåten maxlast i kg	390 (380)
Därav max på tak	100 kg
Max tillåten släpvagnsvikt	1 200
Bränsletankens rymd i l	60

Mercedes-Benz 280 S

MOTOR	6-cyl rak, dubbla överliggande kamaxlar
Borring/slag i mm	86,0 x 78,8 mm
Volym i cm ³	2 746
Effekt i hk DIN	160 vid 5 500 r/min (280 SE: 185 vid 6 000)
Max vridmoment i kpm DIN	23 vid 4 000 r/min (24,3/4 500)
Kompression	9,0:1
Vikteffekt i kg/hk DIN	10,8 (9,3)
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift, 4-växlad låda, golvväxelspak (Automat mot extra kostnad)
Total utväxling: manuell	14,39:1, 8,49:1, 5,20:1, 3,69:1
1:an, 2:an, 3:an, 4:an	
Automat:	14,69:1, 8,82:1, 5,39:1, 3,69:1
Slutväxel:	3,69:1
BROMSAR	Skivbromsar fram och bak, servo
STYRNING	Kulmutterstyrning, servo
Antal rattvarv	3,0
Minsta vändcirkel i m	11,0
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram	Dubbla tvärlänkar
Bak	Snedställda svängarmar, delad axel
Däck	Radialdäck, 185 HR 14
MÄTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	496 x 188 x 143
Axelavstånd i cm	287
Spårvidd fram/bak i cm	153/151
Tjänstevikt i kg	1 720
Tillåten maxlast i kg	410
Därav max på tak	50
Max tillåten släpvagnsvikt	1 200
Bränsletankens rymd i l	96

Prestanda: Billiga Volvo klarar sig bra

	ACCELERATION										HASTIGHETS- MÄTARENS FELVISNING					BRÄNSLEFÖRBRUKNING LIT/MIL									
	Genom växlar från 0—					På 4:e växeln					Verklig fart vid KMH					Konstant fart					Stads körn.				
	50	70	90	110	130	50	70	90	110	130	50	70	90	110	130	50	70	90	110	130	50	70	90	110	130
BMW 3.0 Si	2,5	4,9	7,7	10,5	13,6	29,4	4,5	4,6	4,9	5,3	47	65	84	103	122	0,85	0,86	0,98	1,12	1,30	1,51				
Jaguar A	4,1	6,3	9,6	13,3	18,0	32,7	—	—	—	—	50	70	89	109	129	1,08	1,06	1,23	1,52	1,83	2,15				
Mercedes A 280 S	3,8	6,4	10,7	15,3	22,0	33,8	—	—	—	—	48	67	86	105	125	0,84	0,96	1,11	1,30	1,50	1,85				
Volvo 164 EA	4,1	6,3	9,3	13,0	17,9	32,5	—	—	—	—	47	65	84	103	122	0,97	0,98	1,06	1,26	1,50	1,70				
BMW 3.0 S	2,6	4,9	7,8	10,8	14,3	29,5	4,7	4,7	4,9	5,3	—	—	—	—	—	0,75	0,77	0,89	1,06	1,27	1,56				
Mercedes A 280 SE	3,7	6,2	10,0	14,1	19,0	32,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,90	0,97	1,09	1,25	1,47	1,82				
Volvo 164 E	2,9	5,1	7,4	11,5	16,1	30,9	4,8	5,1	5,4	6,1	—	—	—	—	—	0,95	0,96	1,06	1,23	1,43	1,73				



Sportig



Traditionell



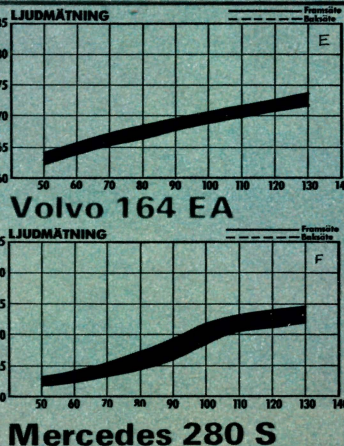
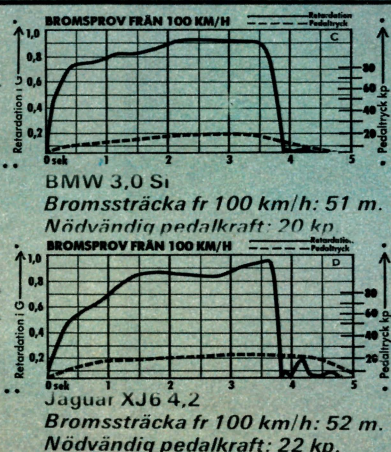
BMW 3,0 Si

MOTOR	6-cyl rak, överliggande kamaxel
Borrning x slag mm	89,0 x 80,0
Volym i cm ³	2 986
Effekt i hk DIN	180 vid 6 000 r/min (Si: 200 vid 5 500)
Max vridmoment i kpm DIN	26 vid 3 700 r/min (27/4 300)
Kompression	9,0:1 (9,5:1)
Vikteffekt i kg/hk DIN	8,3 (7,5)
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift, 4-växlad läda, golvväxelspak (Automat mot extra kostnad utom på Si)
Total utväxling	13,30:1, 7,60:1, 4,87:1, 3,45:1
1:an, 2:an, 3:an, 4:an	3,45:1
Slutväxel	
BROMSAR	Skivbromsar fram och bak, servo
STYRNING	Styrnacka, servo
Antal rattvarv	4,2
Minsta vändcirkel i m	10,6
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram	McPherson med nedre tvärlänkar
Bak	Snedställda svängarmar, delad axel
Däck	Radialdäck 195/70 HR 14 (DR 70 VR 14)
MÄTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	475 x 177 x 144
Axelavstånd i cm	269
Spårvidd fram/bak i cm	145/146
Tjänstevikt i kg	1 500
Tillåten maxlast i kg	350
Därav max på tak	75
Max tillåten släpavagnsvikt	1 300
Bränsletankens rymd i l	75

JAGUAR XJ 6

MOTOR	6-cyl rak, dubbla överliggande kamaxlar
Borrning x slag i mm	92,07 x 106,0
Volym i cm ³	4 235
Effekt i hk DIN	186 vid 4 500 r/min
Max vridmoment i kpm DIN	39,2 vid 3 750 r/min
Kompression	8,0:1
Vikteffekt i kg/hk DIN	9,6
TRANSMISSION	Bakhjulsdrift, 3-växlad automatläda med golvväxelväljare
Total utväxling	Hydraulisk momentomvandlare
1:an, 2:an, 3:an	8,49:1, 5,17:1, 3,54:1
Slutväxel	
BROMSAR	Skivbromsar fram och bak, servo
STYRNING	Kuggstängsstyrning, servo
Antal rattvarv	3,3
Minsta vändcirkel i m	11,8
FJÄDRING/HJULSTÄLL	Spiralfjädrar runt om
Fram	Dubbla tvärlänkar
Bak	Dubbla tvärlänkar, delad axel
Däck	Radialdäck ER 70 VR 15
MÄTT OCH VIKT	
Längd x bredd x höjd i cm	482 x 177 x 137
Axelavstånd i cm	277
Spårvidd fram/bak i cm	147/149
Tjänstevikt i kg	1 770
Tillåten maxlast i kg	330
Därav max på tak	50
Max tillåten släpavagnsvikt	1 260
Bränsletankens rymd i l	2 x 54

• **Servohjälpta bromsar** måste man ha i så här tunga bilar. M-B 280 är tyngst, men har också bästa servon. Pedaltrycket för maximal bromsning från 100 km/h verklig fart var mindre än hälften av vad de andra bilarna krävde.



• **Dyra bilar är tysta bilar. Generellt ligger kurvorna under vad vi är vana vid. Jaguar bjuder bästa ljudkomforten i lägre farter, på motorväg är BMW:n lite bullrigare än konkurrenterna.**

