



Volvo 242 DL mot Saab 99 GL i testduell

Jämn match på svensktoppen

Volvo mot Saab — en jämnare match är svårt att tänka sig. Men det blev ett avgörande i sista rondan.

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

■■■ Sällan har Teknikens världs testlag haft så svårt att fälla ett avgörande.

Vilken bil är bäst? Volvo 242 DL eller Saab 99 GL?

Trots att det rör sig om två helt olika bilar, den ena bakhjulsdriven och den andra framhjulsdriven, finns det samtidigt få bilar som är så lika varandra.

De kostar praktiskt taget lika mycket.

De är i stort sett lika rymliga och bekväma.

De är bägge mycket välutrustade.

De har starka, moderna motorer.

De hör båda till de säkraste bilar som finns på marknaden.

De har gott rykte och högt andrahandsvärde.

Förutom grundkonstruktionen är det alltså mest detaljer som

skiljer vagnarna åt. Vilket innebär att testlaget mer än vanligt fick ägna sig åt grundliga jämförelser detalj för detalj.

Det blev en jämn match i 12 rondan.

Förarmiljö

Få bilar har i dag så genomtänkta och funktionella arbetsplatser för föraren som Volvo 240 och Saab 99.



● Här kan andra bilfabrikanter ta lärdom. Volvo (t v) får ett extra plus för en liten lampa som visar när andra glödlampor är trasiga. Det smala bandet tvärs över Saabs ratt är "tutan". Det fungerar bättre i år, men det är inte bra.





Instrumenten är centralt placerade och lättavlästa. För alla väsentliga funktioner finns instrument och/eller varningslampor. De viktigaste reglagen, för blinkers/ljusomkopplare och torkare/spolare, är som sig bör samlade i två spakar på vänster respektive höger sida av rattstängan.

Men helt perfekta är de ändå inte. En del detaljer är mer eller mindre väl utformade.

Saabs instrument är lite större och därmed tydligare, medan Volvos är mer koncentrerade. Vilket som är bäst rådde det delade meningar om i testlaget. Saab fick minus för att helljuslampan i dagsljus inte är lika tydlig som Volvos, och för att instrumenten speglas i vänstra sidorutan under mörkerkörning.

Volvos reglage fick också aningen högre betyg än Saabs.

Ingen av vagnarna har intervalltorkare, men på Volvo kan man peta till spaken och få ett torkarslag. Saabs måste slås på

och av. Övriga reglage, för t ex elbakruta, varningsblinkers, fläkt m m är hos Volvo koncentrerade till mittkonsolen, medan Saabs är mer spridda längs panelen.

Som motvikt har dock Saab en vettig detalj: ett fotstöd för kopplingsfoten.

Skillnaderna är små, men vi dömer Volvo som segrare.

Utrustning

Stora stöttåliga stötfångare, eluppvärmd och höj- och sänkbar förarstol, varselljus och bältesvarnare hör till de gemensamma detaljer som gör Volvo och Saab unikt välutrustade, åtminstone i sin storleks- och prisklass.

Det är inte mycket som saknas. Intervalltorkare har nämnts. Volvo har inte halvljusautomatik, Saab har inget mittarmstöd bak. Båda har förvaringsfickor i dörrarna men båda har också för små handskfack. Saab har en liten hylla för småprylar ovanpå panelen, i en Volvo med radio finns det

ingen plats alls för cigaretter o dyl.

Volvos kurvhandtag för passagerarplatsen sitter där det ska, ovanför dörren. Saabs sitter däremot på panelen, där det är nästan oanvändbart.

Oavgjord rond.

Utrymmen – sittkomfort

Volvo är 48 cm längre än Saab, men Volvos axelavstånd är bara 17 cm större. Saab har alltså mindre överhäng, och tack vare framhjulsdriften är kupélängden bara 6 cm mindre. Skillnaden ligger helt på benutrymmet bak, men även i Saab rymler baksätet 3 vxna både på längden och bredden.

Framstolarna ger gott stöd åt rygg och ben, och de är över huvud taget mycket bekväma i båda bilarna. Saabs stolar ger lite bättre sidostöd än Volvos, som å andra sidan har ställbart svankstöd.

Dött lopp igen.



Bagageutrymme

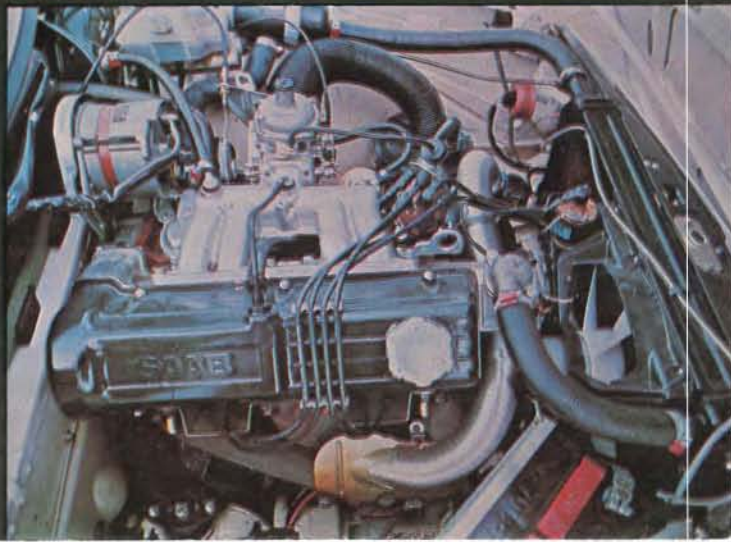
Volvo har störst bagageutrymme, men det är inte så mycket större som man kan tro med tanke på skillnaden i överhäng baktill. Kardanklumpen stjäl plats, och Saab kompenserar utrymmesskillnaden med ett par finesser.

På sidorna finns fack för småsaker och mot bagagevagn ett större fack för kassar o dyl. Men väsentligast är att baksätets ryggstöd är fällbart, man kan alltså lasta nästan lika långa saker som i en kombivagn.

Det räcker för delad poäng.



● I motorrummen (Volvo tv och Saab th) är det snyggt och prydligt, med alla väsentliga detaljer lättåtkomligt placerade. Att byta glödlampor i strålkastarna är dock inte lika lätt i Volvo som i Saab. Som är föredömlig.



Volvo mest lättkörd Saab bästa vägvagn

Köregenskaper

Äntligen kom vi till ett moment där det finns avgörande skillnader.

Saabs framhjulsdraft gör den stabilare på vägen, säkrare och mer lättkörd framför allt i halka. Den är markant understyrd, men drar sig säkert genom kurvorna. Även om du råkat gå för fort in i en kurva uppför den sig snällt och odramatiskt. Det enda som händer är att du får vrida lite mer på ratten för att kompensera understyrningen.

Vid snabb körning på grus eller i halka, eller vid en plötslig undanmanöver, kan du råka ut för en framhjulssladd. I allmänhet räcker det om du lättar på gasen för att framhjulen ska styra igen. Gör de inte det har du kört så fort att bara Stig Blomqvist och några till kan rädda situationen.

I extrema fall kan man också provocera fram en bakhjulssladd genom att släppa gasen mitt i en kurva, men dessa undantag har knappast med vanlig bilkörning att göra. Saab 99 är en utmärkt vägvagn.

Det innebär inte att Volvo skulle vara någon dålig vägvagn. Den har också bra vägegenskaper, men den är inte lika stabil och mer sidvindskänslig än Saab.

Volvo är också understyrd, men skillnaden ligger i att här är det inte framhjulen som drar utan bakhjulen som skjuter på.

Som med nästan alla moderna bilar uppstår inga problem vid normal körning på torr asfalt. Det är på dåligt underlag eller i nödsituationer som en bil bekänner färg. Det är då som Volvo blir omkörd av Saab. Då är Volvo inte lika konsekvent i sitt uppförande.

Med en Volvo kan du köra ganska fort genom en kurva, utan att något annat händer än att den kränger över och tuggar med framhjulen. Men när du nått en viss gräns, eller om du försöker göra det på grus eller i halt väglag, då märker du skillnaden.

Plötsligt släpper de drivande bakhjulen och bilens bakända slinter i väg i en bredsladd. För en van förare som vet vad som kan hända är det i allmänhet inga problem att styra emot, möta med gasen och köra bilen med kontrollerad sladd genom kurvan. Men de flesta förare är inte vana vid en sådan situation, de har inte tränat in den på halkbanor. Därför vinner Saab den här ronden.

Och vinstmarginalen ökas av att Saaben är lite mindre och därmed smidigare i stadstrafik.

Däremot var testlaget inte nöjda med styrningen. Den är inte särskilt exakt, den är vevig vid fickparkering och den påverkas framför allt väl mycket av framhjulsdraften. Vid acceleration i kurva är uträkningstendenserna för kraftiga.

Nu är detta inte ett allvarligt minus i den här duellen, då Volvos styrning inte heller är något under av precision och smidighet. Men den markanta trögheten vid fulla hjulutslag har i alla fall minskat på årets modell.

Åkkomfort – ljudnivå

Skillnaden i åkkomfort mellan Volvo och Saab beror till stor del på skillnaden i grundkonstruktion. Volvos tunga, stela bakaxel ger hög ofjädrad vikt. Trots att fjädringen är ganska mjuk är Volvo därför förhållandevis stötig och inte lika bekväm på dålig väg som Saab.

Även Saab har visserligen stel bakaxel, men denna är en lätt röraxel utan slutväxel och drivaxlar. Den slår inte lika hårt i pott-hålen och studsar mindre, trots att Saabs fjädring är något styvare än Volvos.

Dessutom är Volvos framvagn mjukare, vilket märks mest på bra vägar. Volvo är en aning gungigare och kränger mer i kurvorna.

Vid snabb körning framtonar även en annan, om än liten, skillnad i komfort. Volvos motor brummar aningen mer i motorvägsfart, trots att utväxlingen på fyran är ungefär densamma. Å andra sidan har Saab ett lätt resonansbrum runt 80 km/h, men det är inte riktigt lika störande.

Ännu en rond till Saab.

Motor – kraftöverföring

Volvo vinner inte den här ronden på bättre motor. Bådas motorer är praktiskt taget likvärdiga. Moderna raka fyror med enkla överliggande kamaxlar.

Båda ger exakt samma effekt vid nästan samma varvtal. Volvo 100 hk vid 5 250 r/m, Saab 100 hk vid 5 200 r/m.

Båda har klarat de nya kraven på avgasrening utan märkbara problem.

Båda är smidiga, varvfulliga maskiner med god segdragning. Volvos är något bättre tack vare större cylindervolym, 2 127 cm³ mot Saabs 1 985 cm³, men skillnaden är så liten att den knappast har någon reell betydelse.



● Volvon kränger mer än Saab. Den "tippar" över ganska plötsligt även vid måttligt från kurvtagning. En liten Volvofiness (t h): på luckan över tanklocket finns ett urtag för locket och på luckans insida en tabell för lufttrycket i däck vid olika farter och varierande last. Men att bilen ska ha 93 oktan står märkligt nog inte där.



● Volvons nackskydd är nog effektiva, men de är för hårda för att vara bekväma. Samma anmärkning gäller dock Saab. De längsta förarna (182 och 180 cm) i testlaget satt bättre i Volvo än i Saab. Den lilla "klumpen" på Volvos växelspak är den nya backspärren. Volvos baksäte (nedan) är rymligare än Saabs, och har en extra finess: fällbart armstöd.





● Understyrningstendenserna hos Saab är markerade men inte svärbemästrade. Man vrider helt enkelt lite mer på ratten än vad som egentligen skulle behövas i kurvan. Saabs tanklock (t v) är inte lika elegant och praktiskt utformat som Volvos. Listen under locket är en av de få utifrån synliga nyheterna på Saab 99 GL-76.



● Saabs lite bussliknande rattlutning verkar passa bättre för korta förare och för dem som vill sitta relativt nära ratten. Byggläset för bältet är svårt att sköta med en hand, och klart sämre än Volvos lättsköta isticckslås. Benutrymmet i Saabs baksäte är mindre än i Volvo, men framstolarnas fjällningsmekanism är bättre och tre vuxna får plats.



Men Volvo vinner rondens på bättre växellåda och koppling.

Lådan är ny för i år, har fått en riktig backspärr och fungerar tystare och smidigare än den gamla lådan. Kort, behaglig spak, exakta distinkta lägen med precis det lilla motståndet som behövs för att man verkligen ska känna att växeln klickat i läge.

Saabs låda har också exakta lägen, men den är inte på något sätt smidig. Den har under åren blivit bättre, men den är fortfarande inte bra.

Felet är väl dels att Saab har längre länkförbindelser än Volvo, de ger inte samma direkta känsla. Men det motstånd som känns ganska ofta, främst vid nedväxlingar, beror snarast på att synkroniseringen inte alltid hänger med.

Och det är ett svårlost problem för Saab. Lådan behöver större och kraftigare synkroniseringsringar, men för att få plats med dem måste själva lådan göras större. Men en större växellåda får inte plats.

I allmänhet går det trots allt att växla mjukt, om man tar det lugnt och trampar kopplingen i botten. Men det är lätt att glömma sig, eftersom kopplingspedalen är ovanligt långslagig men ändå har ett högt greppläge. I botten ska den alltså ändå.

Prestanda

Saab är ca 100 kg lättare än Volvo. Motorstyrkan är densamma. Följaktligen har Saab något bättre acceleration. Inte mycket, men skillnaden finns där.

Från 0–50 km/h behöver Saab t ex 3,7 sekunder, Volvo 4,0. Från 0–90 km/h är värdena 10,0 resp 11,3 sekunder.

Toppfarten ligger runt 165 km/h för Saab, medan Volvo orkar med ca 160 km/h. Nu har väl toppfarten mest teoretisk betydelse, men omkörningsaccelerationen (se tabell) är viktig. Skillnaderna är små, och poängen väger därför lätt. Men den går till Saab.

Sikt

Nästa poäng väger tyngre. Saab har bättre strålkastartorkare och bättre varselljus än Volvo. Men Volvos vindrutetorkare har en något bättre svepyta. Saab en aning bättre halvljus än Volvo, som å andra sidan har en aning bättre helljus.

Men Saab har lite väl breda takstolpar bak, och glasytorna är över huvud taget mindre än Vol-

vos. Som alltså har bättre runtom-sikt och dessutom bättre backspeglar. Volvo vinner.

Värme – ventilation

Saab har äntligen fått eluppvärmd bakruta, och inte heller i övrigt finns det något att anmärka på någon av bilarna.

Värmen är bra, reglagen lätt-skötta och belysta och genom-ventilationen god i båda vagnar-na. Vi besvärades inte av imbildning i någon bil.

Delad poäng.

Säkerhet

Detta är ett område där vi utan överdrift kan beteckna båda bilarna som föregångare.

Inga farligt utstickande föremål inne i kupén, stabila karosser med väl tilltagna deformationszoner och säkert placerade bensintankar. Mycket god passiv säkerhet alltså, kanske med ett litet plus för Volvos något kraftigare stötfångare och lite längre "skrynkelmån".

Men det neutraliseras i så fall av Saabs bättre vägegenskaper, som hänförs till aktiv säkerhet.

Dit hör också bromsarna, som är ungefär lika bra på båda bilarna. Skivbromsar runt om givetvis.

De tar jämnt och förtroendeingivande, utan sneddragning eller hjullåsning. (Se tabell.)

Dött lopp även på säkerhetsfronten alltså. När en rond återstår har kontrahenterna tagit tre ronder var medan fem har slutat oavgjort. Det lutar åt ett litet för-språng för Saab, då vägegenskaperna betyder lite mer än någon av Volvos delsegrar.

Men försprånget är inte tillräckligt för seger. Avgörandet måste komma i sista rondens.

Ekonomi

Det gör det också. Att Saaben är 300 kr billigare spelar ingen nämnvärd roll i sammanhanget, men den drar mindre bensin än Volvo. Att avgasreningen i år medfört ett par procents ökning av Saabs förbrukning spelar mindre roll. Den är ändå snål, bl a beroende på lägre luftmotstånd och vikt.

Volvo har dock reducerat skillnaden genom att sänka bensinförbrukningen en aning. Inte så mycket som våra tidigare prov, utförda i tryckande sensommar-hetta, visade (se Tv nr 18/75). Men i alla fall med några procent. Och då är avgaserna också renare



● Längdskillnaden mellan bilarna är påtaglig: 48 cm.

Ekonomi avgjorde

och motorn tre hästar starkare.

En annan kamaxel, ny förgasare och en liten vakuumklocka, som fördröjer omställningen från låg- till högtändning, är huvudingredienserna i det lyckade receptet.

Saabs försprång reduceras dock av att den kräver 97 oktans bensin, medan Volvo nöjer sig med 93. Även om testbilarna alltid glöddtände, är det i alla fall vad tillverkarna uppger.

Testlaget ansåg dock fortfarande att skillnaderna var för små för att duellen skulle kunna avgöras. Särskilt som man kanske kan räkna med att Volvos enklare konstruktion kan medföra lite billigare underhåll.

Kanske hade Saab ändå vunnit, om inte Volvo i samma veva presenterade sin nya giv: VSG = Volvos Servicekostnadsgaranti.

Från -76 års modell kostar ingen service mer än 300 kr plus moms, dvs för närvarande 353 kr. Garantin gäller i tre år eller 6 000 mil.

Det innebär en trygghet för bilägaren att veta att han inte råkar ut för några alltför kostnadskrävande reparationer under de närmaste åren. Det blir lättare att planera bilekonomi, och därmed går den tungt vägande ekonomironden till Volvo.

Därmed avgörs också testduellen. Inte bara för att Volvo tagit en rond mer än Saab. Skillnaderna mellan bilarna är ändå så små, att den ekonomiska trygghet som VSG innebär blir tungan på vågen.

Såvida du inte definitivt föredrar framhjulsdraft. Då finns det ingen anledning att tveka inför Saaben.

Men så länge inte Saab kommer med något motdrag håller vi Volvo som ett något tryggare köp.

Volvo 242 DL

Volvo 242 DL kostar ca 34 800 kr "på gatan" i Stockholm (244 DL ca 35 600 kr). En självklar konkurrent är Saab 99 GL.

TEKNIKENS VÄRLD TEST DUELL

Saab 99 GL

Saab 99 GL 2-d kostar ca 34 500 kr "på gatan" i Stockholm (99 GL 4-d ca 35 500 kr). En självklar konkurrent är Volvo 242 DL.

Tekniska data

MOTOR

4-cyl vatskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. 1 förgasare, 5-lagrad vevaxel. Borrning/slag 92/80 mm, volym 2 127 cm³. Kompression 8,5:1. Max effekt 100 hk (73 kW) DIN vid 5 250 r/m. Max vridmoment 17,3 kpm (170 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad läda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram McPhersonben, bak stel axel i långsgående bärarmar samt momentstag och ett panhardstag.

STYRNING

Kuggstäng, 4,4 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V, växelströmgenerator 35 A. Batterikapacitet 60 Ah.

BROMSAR

Skivor runt om, servo. 3-hjuls kretsindelning. P-broms mekaniskt på bakhjulen.

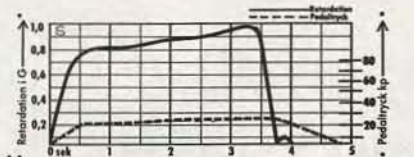
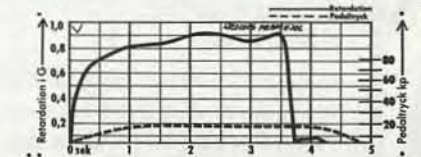
HJUL/DÄCK

Fälg 5 tum, däck 175 SR 14 radial.

MÅTT/VIKT

Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Tjänstevikt 1 330 kg, maxlast 450 kg varav max 100 kg på taket. Släpavagnsvikt 1 200 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Både bilarna har utmärkta bromsar. De tar jämnt och fint och kräver lågt pedaltryck. Saab stannade på 52 meter, medan Volvo behövde 54 p g a framhjulslåsning i inbromsningens slutskede. Skillnaden ligger dock inom variationsmånen för samma bilmodell. Vi har tidigare kört Volvo 242 DL som stannat på 52 meter.

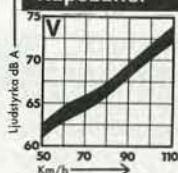


Hastighetsmätaren

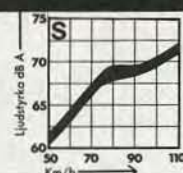
52	72	93	114 km/h
50	70	90	110 km/h

visade	52	72	92	112 km/h
vid en verklig fart av	50	70	90	110 km/h

Kupébuller



Volvos något högre motorljud i 110 km/h är kanske en aning mer irriterande än Saabs resonansbrum runt 80 km/h. Ljudnivån är dock fullt acceptabel i båda vagnarna, och det går utmärkt att använda vanlig samtalston även i motorvägsfart.



Hur säker är omkörningen?

Vid fullgasacceleration på treans växel från 70 km/h behöver Volvo 242 DL 265 meter för att köra om en 15 meter lång lastbil. Om man accelererar upp till 90 km/h, och sedan håller den farten, krävs 315 meter för omkörningen.

Vid fullgasacceleration på treans växel från 70 km/h behöver Saab 99 GL 255 meter för att köra om en 15 meter lång lastbil. Om man accelererar upp till 90 km/h, och sedan håller den farten, krävs 310 meter för omkörningen.

Vad säger Bilprovningen?

"Bilens svaga punkter", Bilprovningens årliga statistikredovisning, talar ganska gott om de båda duellanterna. Både Saab 99 och Volvo 242:s föregångare 142 har klarat sig bättre än den sk medelbilen. Otillräcklig bromsverkan hos handbromsen är dock ett återkommande problem för Volvo, och dessutom tar

färdbromsen ganska ofta ojämnt och har utslitna skivbromsbelägg. Framvagnen får också många anmärkningar, men den är ny på 242. Saab 99 har ofta dålig handbroms, ojämn bromsverkan och utslitna skivbromsbelägg, ibland glapp i yttre styrleder samt läckande och bristfälligt upphängt avgassystem.

Hur blir andrahandsvärdet?

Att "Svensktoppen" har gott andrahandsvärde är väl ingen nyhet för någon. Det lär knappast finnas några andra vanliga bilar med bättre andrahandsvärde än Volvo 242 och Saab 99. Helt naturligt, eftersom de är de mest sålda bilarna i landet. Att

påstå att den ena ligger bättre till än den andra är svårt, för att inte säga omöjligt. På den punkten liksom så många andra är de helt enkelt för jämna. Alltså: Andrahandsvärdet är ingen avgörande faktor i duellen.

Volvo 242 DL B 21 A mot Saab 99 GL 2-d



Volvo
242 DL -76 242 DL -75



Saab
99 GL 2-d -76 99 L 2-d -75

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

Ärlig skatt kr

Försäkringsexempel, helår, Folksam.

Helförsäkring om bilen saknar vagnskadegaranti, annars halvförsäkring

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

Storstad, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år

Ö-mråde, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år

Kostnad för rek service under de första 2 000 milen inkl oljebytet och moms

Reservdels-

priser

inkl

montering

och moms¹⁾

Komplett avgassystem exklusive grenrör

Byte bromsbelägg runt om

Kopplingslamell

Komplett strålkastarsats

Byte en sats torkarblad

Brytarspetsar

Komplett framskärm inkl lack

34 800:-

31 100:-¹⁾

34 500:-

29 900:-¹⁾

5 år (588:-)

5 år (706:-)

375:-

333:-

4-12

3-11

624:-

531:-

308:-

261:-

636:-

513:-

521:-

353:-³⁾

463:-

527:-

184:-

233:-

353:-³⁾

380:-

293:-

135:-

143:-

34:-

34:-

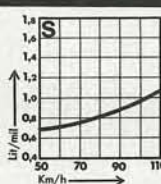
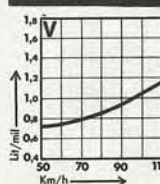
-

49:-

588:-⁴⁾

706:-⁴⁾

... att köra?



Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart

50 km/h

0,73

0,79

0,68

0,64

70 km/h

0,79

0,85

0,75

0,70

90 km/h

0,94

0,99

0,87

0,85

110 km/h

1,16

1,18

1,05

1,06

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h

1,52

1,43

1,34

1,31

Lägst oktantal

93

93

97

97

Hur snabb?

Accelerationstid från stillastående i sekunder

0- 50 km/h

4,0

4,0

3,7

4,0

0- 70 km/h

7,4

7,1

7,0

7,0

0- 90 km/h

11,3

10,9

10,0

11,3

0-110 km/h

17,7

16,3

16,2

17,0

0-400 meter

19,23

19,01

18,66

18,95

Accelerationstid på 4:e växeln

50- 70 km/h

5,9

5,3

5,7

5,8

70- 90 km/h

6,7

5,3

6,7

5,9

90-110 km/h

7,4

6,3

7,6

7,0

Toppfart cirka (km/h)

157

160

165

165

Hur rymlig?

A Total kupélängd i cm gaspedal-bakre ryggstödd (minus främre ryggstöds tjocklek)

177

171

B Max benutrymme fram

106

106

C Återstående benutrymme bak

71

65

D Bredd armbågshöjd fram

141

137

E Bredd armbågshöjd bak

144

153

F Takhöjd fram

96

95

G Takhöjd bak

94

92

Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårda paket.

395

315

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

9,8

10,5

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

4,4

4,1

Rattkraft, stillastående torr asfalt (kp)

12

15

12

11

Pedaltryck koppling (kp)

6

5

6

8

Hur välutrustad?

Trippmätare

•

•

•

•

Varningsblinkers

•

•

•

•

Bältesvarnare

•

•

•

•

Intervalltorkare

•

•

•

•

Nackskydd fram

•

•

•

•

Värmesits för förare

•

•

•

•

Elbokruta

•

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

•

Halvljusautomatik

•

•

•

•

Varselljus

•

•

•

•

Mittarmstöd bak

•

•

•

•

Säkerhetsstötångare

•

•

•

•

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna visar, liksom testet som helhet, hur jämna bilarna är. Volvos vagnskadegaranti har lägre självrisk, Saab är lite billigare att försäkra och service- och reservdelskostnader är det heller inga större skillnader på. Till saken hör dock att Volvos servicekostnadsgaranti i de flesta fall täcker reservdelskostnader och arbete, vilket bör göra Volvos -76:or billigare att äga. Saab drar mindre bensin och är något snabbare, men Volvo är lite rymligare. Hur man värderar dessa olika faktorer är naturligtvis individuellt, men testlaget anser att Volvo fått ett litet försprång tack vare VSG.

Fotnot: 1) 15/11 1974. 2) Ca-priser i Stockholmsområdet. 3) Täcks av VSG, 300 kr + moms, f n 353 kr. 4) Vagnskadegarantins självrisk.