

Teknikens värld

Allt om Bilen

NR 22 26/10 1977 7:45 INKL MOMS
i Danmark 14:50 i Finland Fmk 9:— i Norge 13:50 inkl. moms

Testduell lyxkupéer:

NYA Volvo 262C



Mercedes 280 CE



**USA-guide:
Bilsemester
i Los Angeles**

**BEG BIL
RAPPORT** Så sänker du
kostnaderna

■■■ Ur strikt logisk och praktisk synvinkel är det rena idiotin att köpa bilar som Mercedes 280 CE och Volvo 262 C.

De är 10 600 resp 11 700 kr dyrare än de standardmodeller de är baserade på, trots att motorer och övriga mekaniska komponenter är identiska och utrustningen densamma. Det enda påtagliga man får för pengarna är väsentligt sämre utrymmen.

Men det finns uppenbarligen en kategori köpare som anser att de får valuta för pengarna. Genom att de här bilarna skiljer sig från mängden och ger mer prestige än en "vanlig" Mercedes 280 E eller Volvo 264 GLE. På ren svenska handlar det alltså om skrytbilar.

Med den utgångspunkten måste utseendet vara ett avgörande argument för spekulanter på de här bilarna, och då handlar det med

nödvändighet om subjektiva värderingar.

Utseende

I sina annonser hävdar Volvo att 262 C är "klassiskt skön", att kassan är "tidlöst elegant". Om

detta har testlaget och Volvo mycket delade meningar. "Den ser ut som om en jätte lagt handen på taket och pressat det nedåt/bakåt", menade en av testförarna.

Däremot träffade vi under testperioden en hel del intresserade

medborgare som tyckte att Volvo var både snygg och elegant. Fast det var förstås betydligt fler som menade att Mercedes 280 CE var snyggast.

Men även om Volvon inte är snyggast så är den definitivt den



Volvo 262 Coupé mot Mercedes 280 Coupé

Trångbodd lyx





av de två vagnarna som väcker störst uppmärksamhet. Vilket i det här sammanhanget säkert betyder minst lika mycket som de rent estetiska synpunkterna. Och därför dömer vi, rent subjektivt, oavgjort i den här rondan.

Utrustning

De övriga ronderna dömer vi däremot så objektivt som det över huvud taget är möjligt.

Volvon har praktiska finesser som automatiska (om än för små)

varselljus och relativt oömma stötfångare. Lite mer lyxbetonade detaljer som luftkonditionering samt elmanövrerade fönsterhissar och ytterbackspeglar ingår också i utrustningen.

I Mercedes 280 CE är inget av

detta standardutrustning, men bl a elhissar och luftkonditionering finns som extrautrustning. Ett centrallås (höger dörr, bak- och tanklucka låses samtidigt som förardörren) är standard. Liksom ytterbackspeglar som är manuellt ställbara inifrån bilen och icke-automatiska dim/varselljus.

Båda vagnarna har servostyrning, automatlåda och eluppvärmda förarstolar som är ställbara i höjdläget.

Volvon vinner rondan, men för 81 000 kr saknar vi åtminstone ett centrallås. Och Mercans 98 500 kr borde minst berättiga till allt vad Volvon har.

Förarmiljö

Instrumentuppsättningen är likartad i de båda vagnarna. Inga mängder av "sportiga" instrument, utan i stort sett bara vad

Mindre bil för mera pengar. Det är den bistra sanningen när man ska köpa en kupémodell. Men den som är ute efter något annorlunda och gärna betalar för det kan gott titta närmare på Volvo 262 Coupé eller Mercedes-Benz 280 CE. Det är exklusiva bilar, lyxiga, sköna att köra och framför allt — deras uppmärksamhetsvärde är stort. Men lyxen är trångbodd. Man sitter illa inte bara i baksätet, utan även framtill.

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





● **Bildesignern Bertones märke sitter på kassen. Vilket inte betyder att han hållit i ritstiftet men väl att bilen sätts ihop i hans fabrik. Vad kronan på takstolpar och ratt symboliserar är däremot oklart. T v: Maffiga men obekväma stolar. Träinläggningar i dörrarna. Lyxigt? Baksätet är trångt. Motorrummet är fullpackat och besvärligt att rota i.**



Sämre utrymmen för mer pengar



som finns i de flesta bilar. Med de tilläggen att Mercedes har en oljetrycksmätare och Volvo en varvräknare.

Instrument och reglade är exakt desamma som i respektive standardmodeller. Det innebär att båda vagnarna får mycket högt betyg. Instrumenten är tydliga och reflexfria, reglagen är förnuftigt utformade och placerade.

Liksom i alla Mercedesvagnar sköts blinkers, hel/halvljus och torkare/spolare med en enda kombinationsspak till vänster på rattstäng, medan Volvo har funktionerna uppdelade på två spakar på var sida om rattstäng.

Det blir oavgjort, även om Mercan får ett litet minus för den stora ratt. 2 – 1 till Volvo.

Värme – ventilation

Mercedes värmereglage ger möj-

lighet till olika inställning av värmen på höger och vänster sida, men de belasta symbolerna är så många att det är irriterande vid mörkerkörning.

I Volvon går värmen inte att "separera", men reglagen är enklare att ställa in. Båda vagnarna har bra värmekapacitet, sidorute-defroster och god genomventilation, men Volvo tar poängen genom sin luftkonditionering.

Sikt

I Mercedes har kupéutförandet inte i någon nämnvärd utsträckning försämrat sikten. De bakre takstolparna är visserligen ganska breda, men runtomsikten är ändå tillfredsställande. Glasytorna är stora och man ser bilens fyra hörn från förarplatsen.

I Volvokupén är sikten dålig. Glasytorna är små och de breda bakre takstolparna skymmer lätt

en bil som kommer snett bakifrån. Både när- och långsikten är begränsad och när man har solen i ögonen och måste fälla ner solskyddet känns "siktsspringan" besvärande liten.

"Att kliva in i Volvon är som att trycka på sig en för trång keps med för lång skärm", att citera ett av testprotokollen. Mercedes reducerar till 2 – 3.

Utrymmen – sittkomfort

Mercedes 280 CE har nio centimeter kortare axelavstånd än en vanlig 280 E, och det har medfört samma minskning av kupélängden. Volvo 262 C har samma axelavstånd som 264 GLE, men kupélängden är ändå 12 cm kortare. Vilket resulterat i exakt samma kupélängd: 165 cm i Mercedes 280 CE och Volvo 262 C.

Med förarstolen i lägsta läget har en förare på 180 cm i Volvon några centimeters marginal till taket. Men då är sittvinkeln obekvämlig. När bakkanten höjs till mellanläget blir vinkeln bra men takhöjden härresande dålig. Här-

stråna reser sig alltså på grund av statisk elektricitet och "skrapar" i taket.

Samma sak upplevde vi i Mercan eftersom den hade sollucka. Utan en sådan blir takhöjden ca 3 cm bättre men inte tillräckligt bra. Lägre stolar kommer dock så småningom att kunna fås på begäran.

Takhöjden bak är ännu sämre och benutrymmet bakom en lång förare eller passagerare är inte mycket att hurra för. I Volvon, som är typad för fem personer, sitter mittpassageraren synnerligen obekvämt.

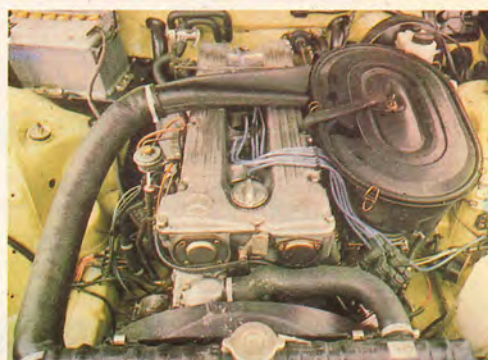
Men vad värre är: varken i Volvon eller Mercan sitter man riktigt bekvämt i framstolarna heller.

Volvo har förstört sina fina stolar genom att man för utseendets skull försett dem med tvärgående remmar, som på långkörning skär in i ryggen och i viss mån även i låren.

Mercedesstolarna har behaglig textiltäckning, men själva sitsen är för kort för att ge ordentligt lårstöd. En hårdstoppad stol är skön



● Mercedes 280 CE har onекligen en slankare linjeföring än Volvo 262 C. Mercedes har en onödigt stor ratt men luftigare förarmiljö än Volvon. Träinläggningarna på mittkonso-len är lyx, de finns inte på en vanlig Mercedes 280 E. T h: Framstolarnas sittdynor är något korta, baksätet är lika trångt som i Volvon. Motorrummet är prydligt och lättarbetat.



på långresor, men i 280-kupén är stolarna för hårda.

Båda vagnarna får underbetyg i den här rondan. Utrymmen och sittkomfort är ungefär lika dåliga, bagageutrymmena är lika bra. Volvos är störst men Mercedes något mer lättlastad. Delad poäng.

Åkkomfort—ljudnivå

Mercedes har som alltid ganska hård fjädring. I låga farter kan den kännas något stötig, men ute på vägen är den precis lagom fast och sväljer de flesta ojämnheter utan efterdyningar. Ljudnivån är dessutom välgörande låg. Både väg-, vind- och motorljud är effektivt dämpade.

Fast Volvon är ännu något tystare. Ljudnivån ligger ungefär två decibel lägre genom hela fartregistret upp till 110 km/h.

Den har också en mjukare, mer insmickrande fjädring än Mercedes, vilket gör att den i låga farter är mindre stötig. Utom på riktigt dåliga vägar, där Volvos stela bakaxel inte jobbar lika smidigt

som Mercedes individuellt avfjädrade fyrledade bakaxel.

Volvos mjukare fjädring ger i höga farter inte samma känsla av fasthet och stabilitet som Mercedes, och Volvon kränger mer i kurvorna. Oavgjort.

Köregenskaper

Volvons ganska kraftiga krängningstendenser — den vickar till som en rank roddbåt men stabiliseras omedelbart — påverkar dock inte vägegenskaperna. De breda 185/70-däcken greppar fint på asfalt, och bilen känns mer välbalanserad än en vanlig 264:a.

Fast ändå inte riktigt lika välbalanserad som Mercedeskupén: den är praktiskt taget helt neutralstyrd. Volvon kan vid forcerad körning provoceras så att den markerar en lätt understyrning genom att "ploga" med framhjulen.

Båda vagnarna klarar en häftig undanmanöver utan efterslängar, de är mycket lättkörda, har bra servostyrning och är ovanligt vägsäkra bilar. Utom på grusvägar, där de breda däcken — Mercedes

har dimensionen 195/70 — är till nackdel. Däcken får dåligt fäste och slinter lätt på gruset. Men även här är Mercedes, tack vare den mer avancerade bakaxeln, ett strå vassare än Volvo. Mercan är inte lika benägen att vifta med bakken och kasten är lättare att parera.

Grusvägar undviker man om möjligt med den här typen av bilar, men hala vintervägar kommer man inte undan. Då är stora, motorstarka bilar med automatlåda och servostyrning ingen njutning. De kräver en lätt fot på gasen och en varlig hand på ratten för att inte slinka i väg i breda bakhjuls-laddar. Här kan Volvos stela axel, som inte ger några spårvidsförändringar, ge ett visst övertag. Men Mercedes vinner rondan tolt och utjämnar till fyra lika.

Motor—växellåda

Stark, tyst och smidig motor är i den här prisklassen ett självklart krav.

Volvos välbekanta V6:a har tidigare fått mycket beröm för smi-

dighet och råstyrka. Den är på knappt 2,7 liter, har enkla överliggande kamaxlar och K-jetronic bränsleinsprutning. Vid 6 000 r/m ger den 140 hk, medan det maximala vridmomentet 20,8 kpm kommer redan vid 3 000 r/m.

Den raka Mercedessexan är knappt 100 cm³ större, har samma insprutningssystem som Volvomotorn men är något mer avancerad i konstruktionen: dubbla överliggande kamaxlar. Den är 16 hk starkare och har med 21,4 kpm något bättre vridmoment. Men det maxmomentet når den inte förrän vid 4 600 r/m.

Båda motorerna är mycket smidiga och nästan vibrationsfria, men Volvomaskinen har alltså bättre råstyrka på låga varv.

Växlingarna sker mjukt och ryckfritt i båda bilarna, men Volvos Borg Warner-låda växlar snabbare än Mercedes egen 4-stegsautomat. Delad poäng, 4,5—4,5.

Prestanda

Volvomotorns bättre avstamp på



● *Volvons mastiga stötfångare klarar en parkeringsskada bättre än Mercedes, vars imposanta strålkastare kostar över 600 kr. Men de är ställbara för lastad resp olastad bil.*

Bästa köp - en standardmodell

låga varv och Mercedeslådans något utdragna, lite slirande växlingar gör att Volvon trots sämre vikt/effektförhållande är en aning snabbare upp till ungefär 100 km/h. Sedan kör Mercedes ifrån, och med gasen i botten beger den sig upp till 195 km/h. Medan Volvon med knapp nöd orkar upp till 180 km/h.

Väsentligare är att Mercan har bättre omkörningsacceleration vid en kickdown (gasen i botten så att lådan växlar ner) i t ex 90 km/h. Och eftersom Volvon dessutom slickar i sig en aning mer bensin blir det en knapp Mercedes-seger och ledning med 5,5 - 4,5.

Säkerhet

Volvo och Mercedes hör till pionjärerna på säkerhetssidan. Karosserna är mycket stabila med rejäla deformationszoner, säkert placerade bensintankar och över huvud taget mycket god passiv säkerhet, som vi bedömer som likvärdig.

Mercedes bättre sikt samt något bättre acceleration och vägegenskaper ger ett litet försprång när det gäller den aktiva säkerheten. Bromsarna är mycket bra på båda vagnarna. Lagom pedaltryck, ingen sneddragning eller hjullåsning.

Skillnaderna är små. Oavgjort.

Ekonomi

I normala fall, dvs när det handlar om lite mer jordnära bilar, väger ekonomiaspekten mycket tungt. Men har man råd att lägga ner 80 000 - 100 000 kronor på en opraktisk bil är det väl tveksamt om un derhålls- och försäkrings-

kostnader spelar så stor roll.

Under alla förhållanden tar Volvo en lätt rondseger på sitt lägre pris, lägre försäkringskostnader och bättre garantier, som också ger väsentligt lägre underhållskostnader genom VSG (Volvos ServicekostnadsGaranti).

Därmed reducerar Volvo och duellen slutar oavgjort. Vilken bil som är bäst beror alltså på hur man värderar de olika egenskaperna.

På de flesta punkter är skillnaderna små. Bilarna är i stort sett lika bra. Eller, när det gäller utrymmen och sittkomfort, lika dåliga.

För den som trots allt lägger ekonomiska aspekter på valet ligger Volvon bäst till. För det valet talar också dess rikliga utrustning och eventuellt också det uppmärksamhetsvärde som bilens - ska vi säga originella - utseende kan ge.

Mercedes har bättre sikt, vägegenskaper och prestanda, men frågan är väl om inte prestige-klangen i namnet "Mercedes" i det här fallet väger tyngst.

Fast då är ju den naturliga följdfrågan om inte en Mercedes 280 SE ger minst lika mycket prestige. Samma motor som i 280-kupén, men alltså med stora "S-klassekarossen". 280 SE är tyngre och har alltså sämre prestanda, men den är 600 kr billigare än kupén. Och ger bra mycket mer bil för pengarna.

Eller varför inte samma bil med en V8:a på 200 hk? Mercedes 450 SE är "bara" 19 400 kr dyrare än 280 CE.

Mercedes 280 CE

TEKNIKENS VÄRLD TEST

Volvo 262 C

Mercedes 280 CE kostar ca 98 500 kr "på gatan" i Stockholm. Sexcylindrig radmotor på 2,8 l och 156 hk. Bakhjulsdriven. 2 dörrar, 4 (?) sittplatser.

Volvo 262 C kostar ca 81 000 kr "på gatan" i Stockholm. Sexcylindrig V-motor på 2,7 l och 140 hk. Bakhjulsdriven. 2 dörrar, 5 (?) sittplatser.

Tekniska data

MOTOR

6-cyl vätskekyld radmotor med dubbla överliggande kamaxlar. Mekanisk bränsleinsprutning. 7-lagrad vevaxel. Borrning/slag 86/78,8 mm, volym 2 746 kbcm. Kompression 8:1. Max effekt 156 hk (115 kW) DIN vid 5 750 r/m. Max vridmoment 21,4 kpm (210 Nm) DIN vid 4 600 r/m.

6-cyl vätskekyld V-motor med enkla överliggande kamaxlar. Mekanisk bränsleinsprutning. 4-lagrad vevaxel. Borrning/slag 88/73 mm, volym 2 664 kbcm. Kompression 8,7:1. Max effekt 140 hk (103 kW) DIN vid 6 000 r/m. Max vridmoment 20,8 kpm (204 Nm) DIN vid 3 000 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING

Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-steps automatlåd med golvspak.

Motorn fram, bakhjulsdrift. 3-steps automatlåd med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÄLL

Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak triangelformade bakåtriktade bärarmar, fyrledad drivaxel.

Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram långa fjäderben, enkla tvärlänkar bak stel axel i bakåtriktade bärarmar.

STYRNING

Snäckväxel, servo, 3,2 rattvarv.

Kuggstäng, servo, 3,5 rattvarv.

ELSYSTEM

12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 66 Ah.

12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 70 Ah.

BROMSAR

Skivor runt om, servo. Kretsar axelvis, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

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

HJUL/DÄCK

Fälg 5,5 tum, däck 195/70 HR 14.

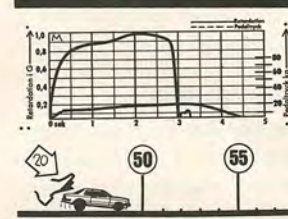
Fälg 5,5 tum, däck 185/70 HR 14.

MÅTT/VIKT

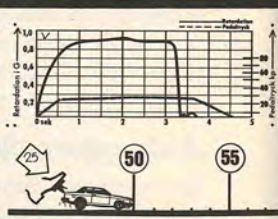
Längd 465 cm, bredd 179 cm, höjd 139 cm, axelavstånd 271 cm, spårvidd fram/bak 149/145 cm. Tjänstevikt 1 540 kg, maxlast 430 kg varav max 80 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 65 liter.

Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 136 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Tjänstevikt 1 420 kg, maxlast 480 kg varav max 100 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Bromsprov från 100 km/h



Stoppsträckor: Mercedes 48 m, Volvo 50 m. Mycket bra och förtroendeingivande bromsar på båda bilarna. Skillnaderna är små och kan variera lika mycket mellan olika exemplar av samma bil som mellan de här vagnarna.

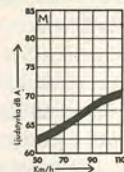


Hastighetsmätaren

55 76 97 118 km/h
50 70 90 110 km/h

visade vid verklig fart

51 71 91 111 km/h
50 70 90 110 km/h



Kupébuller

Med enbart de egna öronen som instrument är det svårt att märka någon skillnad mellan ljudnivån i de här bilarna. Bägge är mycket tystlätna, men våra ljudmätningar visar att Volvon genomgående är ca 2 decibel (A) tystare.



Plus	Minus	Plus	Minus
Bra förarmiljö	Mycket högt pris	Bra förarmiljö	Högt pris
Säkra vägegenskaper	Dåliga utrymmen	Säkra vägegenskaper	Dåliga utrymmen
Goda prestanda		Goda prestanda	Dålig sikt
Stark smidig motor		Stark smidig motor	
God säkerhet		Låg ljudnivå	
		God säkerhet	

Mercedes 280 CE mot Volvo 262 G



Mercedes
280 CE



Volvo
262 G



Mercedes
450 SE



Volvo
264 GLE

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

Årlig skatt kr

Försäkringsexempel helår, Folksam. Halvförsäkring.

Helförsäkring om bilen saknar vagnskadegaranti,

annars halvförsäkring

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

Storstad 50 proc bonr s, max 1 500 mil/år

B-område 75 proc bonus, max 2 000 mil/år

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

Reservdels-

priser

inkl

moms

Komplett avgassystem exklusive grenrör

Bromsbelägg runt om

Kopplingslamell

Komplett strålkastarsats

En sats torkarblad

Brytarspetsar

Komplett framskärm

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter

per mil vid konstant fart

50 km/h

70 km/h

90 km/h

110 km/h

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning,

motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h

Lägsta oktantal

Hur snabb?

Accelerationstid från

stillastående i sekunder

0- 50 km/h

0- 70 km/h

0- 90 km/h

0-110 km/h

0-400 meter

Toppfart cirka (km/h)

Hur rymlig?

A Total kupélängd i cm gaspedal-bakre rygg-

stöd (minus främre ryggstöds tjocklek)

B Max benutrymme fram

C Återstående benutrymme bak

D Bredd armbågshöjd fram

E Bredd armbågshöjd bak

F Takhöjd fram

G Takhöjd bak

Bagageutrymme. Vol i dm³ mätt med hårda paket

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

Rattkraft, stillastående, torr asfalt (i kp)

Hur välutrustad?

Centrallås

Trippmätare

Varningsblikker

Varvräknare

Bältesvarnare

Intervalltorkare

Nackskydd fram

Värmesits för förare

Servostyrning

Halogenljus

Halvljusautomatik

Varselljus

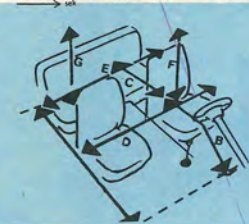
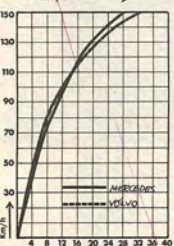
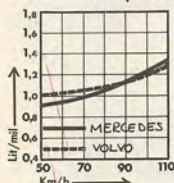
Soltak

Mittarmstöd bak

Säkerhetsstöttfångare

Elmanövrerade fönsterhissar

Elmanövrerade backspeglar



Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna visar med all önskvärd tydlighet att det är dyrt att äga Mercedes. Förutom inköpspriset är service- och reservdelskostnaderna avsevärt högre än Volvos. En Volvoägare kan dessutom sänka försäkringspremien med drygt 300 kr genom att försäkra delkaskon i Volvia. Där emot är Mercedes 280 CE liksom Volvo 262 G och 264 GLE förhållandevis billiga att köra. Vanliga Mercedes 280 E har vi inga testvärden på, men inte ens Mercedes 450 SE blir med tanke på storleken särskilt dyr att köra. Volvo- och Mercedeskupéerna har ungefär lika dåliga utrymmen. I relation till Mercedesvagnarnas pris är deras utrustning inte imponerande.

Fotnot: 1) I Volvos servicekostnader utgör 62 kr kostnader för oljebytte vid 100 mil. 1 500-milaservicen täcks av VSG (Volvos ServicekostnadsGaranti) med självrisk 483 kr. Tillsammans 545 kr. 2) Avgassystemet kostar 739 kr, men kunden betalar bara självrisk för VSG. 3) Mercedes sämsta takhöjd gäller bilar med soltak. Volvos bästa takhöjd gäller mätt med sätet i bottenläge, men sittvinkeln blir då obekväma.