

Dyr bensin gör

Tolv begagnade lyxbilar:

Audi 100 L 5E, BMW 3,0, Ford Granada 2,6 GL, Jaguar XJ6, Mercedes 200, Opel Commodore GSE Peugeot 604, Renault 30 TS, Rover 3500, Saab Turbo, Volvo 164, Volvo 264.

Billiga att köpa – och att äga om man brukar dem med förstånd!

**BEG BIL
TEST**



● En mäktig anblick: de tolv lyxvagnarna samlade för körning, teknisk inspektion och fotografering på Gelleråsbanan i Karlskoga. Främst Mercedes 264, Volvo 164 och Jaguar, i andra led BMW och Opel Commodore. Sedan Volvo 264, Rover och Saab Turbo. I fjärde led Peugeot och Audi. Längst bak står Renault och Ford Granada. Sämre investering än en ny lyxbil finns knappast. Som begagnad: kanske ett fynd.

Av **CHRISTER GLENNING**,
Teknikens världs
testlag –
P O JOHANSSON (foto)

■■■ Köp dig en lyxbil och åk billigt!

Påståendet låter som ett dåligt skämt, eller i varje fall som en lögnaktig reklamslogan. Men faktum är att lyxbilsägande inte behöver innebära ruin – under vissa givna förutsättningar.

Stora begagnade bilar, dyra när de var nya, är oftast billigare i inköp än vad nya småbilar är i dag. För rätt person är lyxbilen avsevärt mer givande både att äga och att köra.

Vid första anblicken ter det sig inte speciellt klokt att dra på sig

lyxbilen billig



en stor bränsleslukande vagn i tider när priserna accelererar värre än bilarna. Skatt- och försäkringskostnader är dyra för en lyxbil och den är definitivt inte billigare än en liten dussinbil att lämna in på verkstad...

Vad är det då som talar för köp av en stor, energikrävande vagn? Jo, det senaste årens ökande efterfrågan på småbilar (många bilköpare jagar centiliter till nästan vilket pris som helst) har gjort lyxbilarna och de lyxbetonade stora bilarna oerhört svårsålda.

Efterfrågan på begagnade lyxbilar har minskat kraftigt, så kraftigt att många bilfirmor helt sönika vägrar att byta in dem. Och sätter slumppriser på bilarna för att över huvud taget bli av med

dem.

Det är därför bäddat för goda affärer. Du kan köpa en stor Mercedes, en pösig Granada eller en snabb BMW till priser som är betydligt lägre än vad en ny småbil betingar.

För exempelvis 30 000 kronor är det ingen konst att komma över en stor, komfortabel vagn, välskött och med många års liv kvar – om du pysslar om den. Eget arbete är fortfarande skattefri inkomst. Dina kostnader står och faller med din förmåga och intresse för att göra service och enklare reparationer själv.

Ny lyxbil – en katstrof

Att köpa en ny lyxbil är däremot rena katastrofen. På några få år

sjunker en lyxbil till halva inköpspriset, ibland ännu kraftigare.

Det är denna ekonomiska realitet, svidande för nybilsköparen men lockande för den som köper begagnat, som du i dag kan dra nytta av. Speciellt med tanke på att bränslekostnaden för stora bilar skrämmar bort fler och fler spekulanter.

Att lyxbilen blir dyrare att äga, åtminstone om man tittar på fasta kostnader och bensin – det går inte att komma ifrån. Men vad gäller tillförlitlighet är en begagnad lyxbil ofta helt i klass med en ny småbil.

Konstruktörer och tillverkare av dyrare bilar behöver inte på samma sätt som småbilstillverkarna ta hänsyn till kostnader.

Lyxbilen går att ta betalt för när den är ny. Därför har fabrikanterna inte samma press på sig att snåla in vid tillverkningen.

Den stora bilen är alltså inte bara mer påkostad vad gäller utrustning – den är för det mesta kraftigare byggd.

Stor motor, långt liv

En stor motor har "övereffekt". I svenska farter snurrar den nästan på tomgång. Småbilsmotorn går på högvärv för att hänga med. Det måste till flera tiotusentals mil innan stormotorn blir utsliten. En småbilsmotor ger ibland upp på halva vägen.

Men det rör sig inte bara om större marginaler på motor, hjulupphängningar, växellådor och

Väghållning och komfort

■ Köregenskaper — det låter inte speciellt besvärligt att sortera ut. Men på den här typen av bilar är det faktiskt litet svårare.

Merparten av de tolv bilarna är inte enbart tänkta som "vanlig bil" — de ska ge litet mer. Hur detta lilla extra fungerar på respektive bil komplicerar bedömningen av köregenskaperna.

Som exempel kan vi ta de två fransmännen. Renault och Peugeot har ett helt annat fjädringsuppträdande än de övriga.

Vagnarna gungar och kränger, egenskaper som många uppfattar som dålig väghållning. Men är det dålig väghållning? Bedömningen beror på vad man själv önskar.

Men den som absolut vill ha en vagn som går stadigt på vägen och kan acceptera en viss stötighet, speciellt på dålig väg, får välja något annat än de franska bilarna.

En sak är obestridlig; det är lättare att hantera en bil som går stadigt på vägen än en som gungar och kränger. Hur bekväm den senare än må vara.

Över- eller understyrning då, vilket är vettigast? Detta är också i viss mån den resandes ensak.

Anhängare till överstyrda bilar, då bilens bakvagn gärna vill sladda ut, brukar hävda att det ger dem en säkerhetskänsla när bilen protesterar, dvs sladdar till när det går för fort.

Understyrning, då bilen strävar efter att gå rakt fram i en kurva, ger vanligen en bättre riktningstabilitet och en färd utan sladdar. Men när greppet släpper så rusar vagnen rätt ut i tangentens riktning.

Måttlighet, neutrala egenska-

per, är naturligtvis bäst kompromisser att föredra mot utpräglade egenskaper från båda lägren.

Audi 100 5/E Säkra köregenskaper som är förlåtande. Något framtung med lagom understyrning. Modeller utan servo är trögstyrda och känns tunga. Motorn kräver ganska höga varv för att svara och segdragningen är inte speciellt bra. Sladdriga växellägen kan bero på sliten överföring.

BMW 3,0 Vill gärna komma dansande med baken och överstyra. Servostyrningen känns ganska neutral och ger bra vägkänsla. Motorn är "bottenstark" och kommer fint även från låga varv. Automatlådan arbetar mycket smidigt även om du vill växla manuellt.

Ford Granada V 6 2,6 Bakvagnen vill gärna slänga och överstyra. Servostyrningen är känsligare än på de övriga, kan uppfattas som vinglig. Stark motor med fin segdragnings. Lättarbetad manuell växellåda.

Jaguar XJ6 Överstyr gärna, men är mjuk i reaktionerna vilket gör bilen lätt att kontrollera. Mycket råstark motor som ändå är pigg på varv. Utmärkt servostyrning som ger precis den styrhjälpen man önskar utan att förlora vägkänslan.

Mercedes 200 Vagnen känns trygg och stabil men fjädringen är stötig. Styrningen är vevig och inexact. Växellägena är exakta men det går långsamt att växla. Motorn för svag för bilstorleken.

Opel Commodore GS/E En mycket välbalanserad bil, den känns säker. Fjädringen är fast utan att

vara stötig. Vagnen uppför sig mycket neutralt och säger snabbt till när det går för fort. Råstark motor med gott drag. Behaglig automatlåda.

Peugeot 604 Kränger våldsamt vid avancerad körning och växlar mellan kraftig under- och överstyrning. I normalfart dock mycket lättkörd. Motorn känns seg och orkeslös. Kraftig påverkan av last.

Renault 30 TS Mycket lastkänslig, kränger hårt vid kurvtagning. I vissa lägen understyr vagnen, i andra överstyr den. Plötslig förändring av egenskaperna kan ge oönskade överraskningar. Ryckig automatlåda.

Rover 3500 Nervös servostyrning som är mycket känslig, vilket är irriterande. Vagnen är lätt överstyrd. Märkbar krängning och vaggning vid gaspådrag respektive uppläpp kan verka obehagligt. Råstark men ändå varvillig motor.

Saab Turbo Högt motorljud, speciellt vid turbopådrag. Vagnen är spårsäker och mycket stabil men något understyrd. Mycket tung styrning utan servo. Påfallande fartkänsla vid acceleration med turbon inkopplad. Seg växellåda som inte är snabbväxlad.

Volvo 164 Bilen är mycket framtung och understyr i kraftigaste laget. Vill gärna gå rakt i kurvorna. Vevig servostyrning. Råstark motor, utmärkt växellåda.

Volvo 264 Kränger kraftigt och krängningen kommer häftigt och snabbt när man inte väntar sig den. Motorn är ganska råstark och kommer bättre på varv än andra V6:or. Vårt exemplar växlade ryckigt, men normalt arbetar automaten smidigt.



● Audi 100 L 5E 1977



● Jaguar XJ6 1977



● Peugeot 604 1977



● Saab Turbo 1977

forts

Lyxbilen billig

kaross. En stor bil ger även större säkerhet för dig och dina passagerare.

Den moderna säkerhetskarossen är byggd för att vid en krock ta upp så mycket rörelseenergi som möjligt för att lindra krockens verkningar för de åkande.

Ju större bil du åker i, ju mer plåt måste skrynklas ihop innan passagerarutrymmet skadas. I en liten bil ligger du betydligt sämre till om det skulle smälla.

Småbilar roliga, men...

Visst är många av dagens småbilar roliga och pigga att köra. Men i åtskilliga avseenden kan småbilen aldrig mäta sig med den större.

Det räcker med att kliva in i en lyxvagn för att känna skillnaden. Uppleva utrymmet som gör att

man inte behöver vika ihop sig som en märla för att komma in i baksätet, starta motorn som går så tyst att du undrar om den verkligen är i gång, lägga i en växel och glida i väg...

Med en sexa, eller kanske en V8, under huven behöver du inte växla stup i ett. Segdragningen och kraften finns där ändå.

På landsvägen i den svenska "toppfarten" kan du samtala med dina medpassagerare utan att höja rösten.

På en dålig grusväg varken hoppar eller dunsar lyxbilen. Den går lugnt och tyst och hjulupphängningarna sväljer snällt ojämnheter i vägbanan utan att överföra vibrationer till karossen.

Du åker avspänt och behagligt — och fort om du vill. Den stora bilens bekvämlighet kan du aldrig få hos småbilen.

Den bekvämligheten får du betala en slant extra för — i bensen och skatt. Men börjar man skär-

skåda kostnaderna blir de inte så fasligt mycket högre för den stora bilen än för den lilla.

Skatten för en småbil kostar omkring 300 kronor per år. Väljer du i stället en stor Jaguar är skatten uppe i ca 1 000 kronor: en 50-lapp i månaden i merkostnad.

Bestäm själv försäkring

Försäkringskostnaderna kan bli mycket höga för lyxbilen, men summan du betalar är mycket beroende på dig själv och vilken bonusklass du har. Kostnaden beror på var du bor, hur mycket du kör, hur gammal du är, och framför allt vilken omfattning du vill ha på försäkringen.

Vagnskada, den så kallade kaskodelen, är mycket dyr. Men om du köper kontant är det inget som tvingar dig att tackna en helförsäkring. Trafik, brand och stöld, s k halvförsäkring, kan duga. Men då står du förstas risken själv om du genom eget förvållande får

plåtskador på bilen.

Bensinpengarna då? Jo visst är det skillnad mellan en förbrukning på en liter per mil mot cirka en och en halv för den stora bilen.

Om du kör många mil per år skiljer det tusenlappar i bensinpengar mellan den lilla och den stora bilen. Men om du kör mjukt och disciplinerat och begränsar din körsträcka så blir skillnaden inte härresande. För dig som redan kör "en svensk normalbil", av storlek Volvo 240, blir kostnadsökningen naturligtvis mindre än om man jämför med de rena småbilarna.

Det kan vara värt nöjet att äga en lyxbil en gång i livet. Om några år, när bensen kanske kostar fem kronor litern och du sitter i din påtvingade småbil, då kan det vara roligt att minnas den där gången när du körde din gedigna Mercedes, din bekväma och rymliga Granada eller din snabba BMW...



● BMW 3,0 1975

● Ford Granada 2,6 GL 1975



● Mercedes 200 1975

● Opel Commodore GS/E 1975



● Renault 30 TS 1977

● Rover 3500 1977



● Volvo 164 E 1974

● Volvo 264 GL 1977

Tekniska data, priser, prestanda

	Audi 100 L5E 1977	BMW 3,0 1975	Ford Granada 2,6 GL 1975	Jaguar XJ6 4,2 1977	Mercedes 200 1975	Opel Com 2,8 GS/E 1975	Peugeot 604 SL 1977	Renault 30 TS 1977	Rover 3500 1977	Saab 99 Turbo 1977	Volvo 164 E 1974	Volvo 264 GL 1977
Tekniska data												
Motor	5 cyl rak	6 cyl rak	V6	6 cyl rak	4 cyl rak	6 cyl rak	V6	V6	V8	4 cyl rak	6 cyl rak	V6
Cyl vol	2 144 cm ³	2 985 cm ³	2 550 cm ³	4 235 cm ³	1 988 cm ³	2 784 cm ³	2 664 cm ³	2 664 cm ³	3 528 cm ³	1 985 cm ³	2 978 cm ³	2 664 cm ³
Effekt	115 hk/85 kW	180 hk/132 kW	125 hk/92 kW	167 hk/122 kW	95 hk/70 kW	160 hk/118 kW	127 hk/93 kW	125 hk/92 kW	135 hk/99 kW	145 hk/106 kW	160 hk/118 kW	125 hk/92 kW
Drivning	Fram	Bak	Bak	Bak	Bak	Bak	Bak	Fram	Bak	Fram	Bak	Bak
Växellåda	4 vxl man	4 vxl man	4 vxl man	3 vxl aut	4 vxl man	4 vxl man	3 vxl aut	4 vxl man	3 vxl aut	4 vxl man	4 vxl man	4 vxl man
Bromsar fram/bak	skiv/trum	skiv/skiv	skiv/trum	skiv/skiv	skiv/skiv	skiv/trum	skiv/skiv	skiv/skiv	skiv/trum	skiv/skiv	skiv/skiv	skiv/skiv
Framvagn	Fjäderben	Fjäderben	Spiralfjädrar	Spiralfjädrar	Spiralfjädrar	Spiralfjädrar	Fjäderben	Fjäderben	Fjäderben	Spiralfjädrar	Spiralfjädrar	Fjäderben
Bakaxel	Stel	Delad	Delad	Delad	Delad	Stel	Delad	Delad	Stel	Stel	Stel	Stel
Längd	470 cm	480 cm	465 cm	495 cm	470 cm	465 cm	475 cm	455 cm	470 cm	455 cm	490 cm	490 cm
Bredd	177 cm	177 cm	181 cm	177 cm	177 cm	173 cm	178 cm	174 cm	178 cm	169 cm	171 cm	171 cm
Höjd	139 cm	143 cm	142 cm	138 cm	145 cm	141 cm	143 cm	144 cm	135 cm	144 cm	147 cm	144 cm
Tjänstevikt	1 260 kg	1 500 kg	1 450 kg	1 860 kg	1 420 kg	1 330 kg	1 550 kg	1 380 kg	1 430 kg	1 280 kg	1 490 kg	1 490 kg
Maxlast	370 kg	370 kg	380 kg	350 kg	440 kg	300 kg	410 kg	350 kg	480 kg	340 kg	390 kg	390 kg
Släpvagn	1 350 kg	1 300 kg	1 350 kg	1 260 kg	1 500 kg	1 500 kg	1 500 kg	1 600 kg	1 270 kg	1 500 kg	1 200 kg	1 500 kg
Hjul/däck	5,5/165 SR 14	6/195 70 HR 14	6/175 SR 14	6/ER 70 VR 15	5,5/175 SR 14	6/175 HR 14	5,5/175 HR 14	5,5/175 HR 14	6/185 HR 14	5,5/175/70HR 15	5,5/175 HR 15	5/175 HR 14
Förs klass	5 - 13	7 - 24	6 - 16	9 - 35	6 - 14	8 - 18	6 - 22	6 - 18	7 - 24	5 - 14	6 - 15	6 - 18
Toppfart (ca)	175 km/h	205 km/h	175 km/h	190 km/h	165 km/h	200 km/h	175 km/h	185 km/h	185 km/h	200 km/h	185 km/h	170 km/h
Acc 0 - 100 km/h	11,8 sek	8,4 sek	11,5 sek	12,0 sek	15,5 sek	9,0 sek	13,0 sek	11,0 sek	11,3 sek	9,0 sek	10,2 sek	12,0 sek
Bränsleförbrukning bland körn (ca)	1,1 l/mil	1,25 l/mil	1,2 l/mil	1,3 l/mil	1,2 l/mil	1,2 l/mil	1,25 l/mil	1,25 l/mil	1,3 l/mil	1,0 l/mil	1,5 l/mil	1,25 l/mil
Nypris	48 540:-	64 100:-	37 260:-	86 985:-	39 500:-	44 700:-	70 850:-	75 565:-	68 000:-	59 000:-	37 100:-	51 600:-

Förarmiljö: Saab och Volvo i topp

■ Förarmiljö och instrumentering i lyxvagnar är ofta bättre och mer påkostad än i mindre och billigare bilar.

Undantaget är Peugeot 604. Själva instrumenten är bra, men reglageplaceringen, bakvänd på franskt sätt, är under all kritik. Körställningen är dålig med förarstolen felvinklad i förhållande till ratten.

Utan att vara patriotiska vill vi påstå att Volvo 264 och Saab Turbo toppar förarmiljön. Instrumentpanelerna är väl genomtänkta, det gäller också reglagens placering. Volvo och Saab har två av marknadens absolut bästa och mest vilsamma framstolar.

Till och med gamla 164 får bra betyg för förarmiljön. Tydlig instrumentering och (för sin tid) bra sittkomfort.

Några större fel finns inte heller på Mercedes och BMW. Båda vagnarna bjuder på en strikt elegans kring de tydliga instrumenten. Stoppningen i framstolarna är dock i hårdaste laget.

Detta gäller också Opel Commodore, som i vissa stycken efter-

liknar Mercedes och BMW. Opel är dock enklare, så enkel att det är något förvånande i en så pass dyr bil.

Granada har en mer gammaldags utformning av reglagen, instrumenten får utan tvekan godkänt.

Rover och Audi är typiska representanter för plastålderns lyxbilar. Egentligen finns inget att anmärka på, varken instrument eller reglageplacering, men båda bilarnas funktionalism gör ett opersonligt intryck. Det är svårt att "bli vän" med förarmiljön.

Den andra franska vagnen, Renault 30, kan inte heller mäta sig med de övriga. Jämfört med i Peugeot är dock reglagen vettigt utformade. Men instrumenten är små och felvinklade, det gör dem svåra att läsa.

För den långbente är dock R 30 nummer ett; förarstolens skjutman gör att man nästan kan hamna i baksätet om man vill.

I jämförelse med övriga blir det tummen ned för Jaguar. Instrumenten ger kraftiga reflexer och handbromsen, modell knäknäckare, hjälper inte upp betyget. Den tunna ratten är väl spinkig på en annars pampig vagn.

Visst doftar det gott av äkta läder från sätena. Men lädret är halt. Man glider lätt i stolarna samtidigt som det blir varmt på sommaren och iskallt på vintern.



● Instrumenten i Jaguar ger kraftiga reflexer. Spinkig ratt. Sätena doftar gott av läder. Men hett på sommaren, kallt på vintern.

Bekvämt i baksätet?

■ I stora bilar ska det vara gott om plats. Och det är i baksätet det mest märks att man kommit upp i bilstorlek.

Visst kan man i samtliga tolv bilar sitta tre i baksätet, men hur bekvämt det blir i längden beror på hur bilfabrikanten utformat baksätet.

I flera av bilarna är komforten bak inriktad för två, inte för tre passagerare. Ryggstödet skålnar, tillsammans med det vanliga förekommande mittarmstödet gör att två sitter utmärkt i en del av bilarna medan tre får det trångt.

BMW, Jaguar och Rover är sådana bilar, gjorda för två passagerare i baksätet.

Till totalkomforten hör inte bara en bra sittkomfort, bra ben-

och huvudutrymme, utan också ljudnivån.

Säten kan vara nedsuttna, även om det inte hör till vanligheterna på den här nivån. Bilarna kan också genom åren ha blivit otäta vilket resulterar i vindbrus från dörrar.

Huvudutrymme bak är inte direkt dåligt i någon av bilarna, men bilar med konventionell kaross är ofta bättre på denna punkt än halvkombivagnarna.

Audi 100 5E

Tre passagerare sitter bekvämt bak. Kraftigt och hårt motorljud, speciellt vid gaspådrag. Vål avstämd fjädring även vid full last.

BMW 3.0

Två sitter utmärkt bak. Störande vindbrus från dörrarna. Mycket väl avstämd fjädring även vid full last.

Ford Granada

Tre passagerare sitter bra bak. Störande vindbrus från dörrar och taklucka. Sittdyna bak känns



● Rover — en lyxbil i plaståldern. Reglage och instrument är funktionella. Men interiören är opersonlig, klubbkänslan borta.



● Opel Commodore: tysk saklighet. Som Rekord i inredningen.



● Peugeots förarmiljö är bakvänt fransk. Under all kritik.



● Renault har små, felvinklade instrument. Körställningen bra.



● Strikt elegans i Mercedes. Framstolar i hårdaste laget.



● Volvo 264: väl genomtänkt förarmiljö. Utmärkta stolar.

tunn. Vid full last tyngs bakvagnen ned kraftigt.

Jaguar XJ6

Två sitter bekvämt bak med bra benplats. Ganska mjuk fjädring men ej gungig. Fjädringen påverkas obetydligt av full last. Halvskinnklädsel.

Mercedes 200

Gott om plats för tre bak. Fjädring

ringen känns hård och stötig på dålig väg. Mindre känslig för full last.

Opel Commodore

Två sitter bra bak, men hela interiören känns trång. Ljudnivån är låg. Fast fjädring som är stötig på dålig väg.

Peugeot 604

Tre sitter mycket bra bak men



● BMW:s baksäte är skräddarsytt för två: obekvämt för mittpassageraren. Störande vindbrus från testbilens dörrar.



● Ford Granada har tillräcklig bredd för tre. Tunn sits.



● Provlastning med testväskor. Ford Granada rymmer sex av dem.



● Halvkombi Saab Turbo är lättast att lasta. Och växer vid behov för skrymmande gods.



● Bara fem väskor gick att pressa in i Jaguar. Men bagagerummet är väl inklätt och har låg tröskel. Största bilen rymde minst...

Bagagerum: Jaguar sämst, Mercedes bäst

■ Största bilen i testet har minsta bagageutrymmet. Fem resväskor var nämligen allt som testlaget kunde pressa in i Jaguarens bagagelucka. Fyra av väskorna var av ordinär storlek, den femte var liten.

Jaguarens bagagerum är annars prydligt utformat, väl inklätt och med låg lasttröskel. Men fyra på semesterresa i Jaguar får bara plats med det nödvändigaste.

Största bagagerummen har Mercedes och BMW. Hela sju ordinära resväskor går in.

De båda Volvo-modellerna, Peugeot 604 och Ford Granada sväljer sex resväskor, de övriga bara fem.

Halvkombimodellerna Saab Turbo, Rover 3500 och Renault 30 har olika utformning av bagagerummen. Saaben är mest lättlastad, Renault får godkänt. Men Rover har alldeles för hög tröskel.

Bara fyra av bilarna tar en

maxlast över 400 kg. Rover toppar med hela 480 kg, Mercedes 440, Volvo 264 tar 420 och Peugeot 410 kg. Lägsta maxlasten har Opel Commodore, bara 300 kg. De övriga vagnarna ligger mellan 350 och 400 kg.

Många anser kanske att maxlastsiffror är ointressanta, men i maxlastsiffran ingår också passagerarantalet. Föraren räknas som bekant in i tjänstevikten, för övriga i bilen räknas 70 kg per person. Med fyra passagerare

måste man alltså dra av 280 kg från maxlastsiffran INNAN man börjar lasta bagage.

Om man åker fyra passagerare plus förare i Opel Commodore GS/E blir det bara 20 kg över för bagage!



● Inspektion på brygga. Rostbenägenhet? Kan man skruva själv?

klädseln är hal. Mycket låg ljudnivå. Kraftig påverkan vid full last, stänkskydden släpar i.

Renault 30

Tre sitter bekvämt bak, men fjädringen är mycket mjuk och vagnen är gungig. Störande motorljud. Mycket mjuk stoppning i sätena.

Rover 3500

Två sitter mycket bekvämt bak. Fjädringen är stötig på dålig väg. Starkt vindbrus från dörrarna.

Saab Turbo

Tre sitter bra bak, väl tilltagen inre bredd. Fint avstämd fjädring ger behaglig gång. Högt motorljud speciellt vid turbopådrag.

Volvo 164

Två har det bekvämt i baksätet. Rätt insugningsljud vid gaspådrag. Kraftigt vindbrus från dörrarna. Något stötig fjädring.

Volvo 264

Tre sitter riktigt bra. Högt vindbrus från dörrarna stör. Väl avstämd fjädring ger behaglig gång.

Skruva själv med lyxbilen

Audi 100 L 5E

Storebror i den nya generationen bilar från VW-familjen. Följer upp utvecklingen på småbilarna vad gäller åtkomlighet, både för service och reparationer.

Audi är ett bra exempel på den moderna bilbyggarsskolan, där tekniken utnyttjas till förbättringar — inte för självändamål. Några exempel: Motorrummet är välplanerat, framskärmarna skruvade, servicepunkterna lättåtkomliga, avgassystemet enkelt. Audi är en välbyggd bil och den är lättarbetad.

Men man märker också att datatekniken utnyttjats — inte en millimeter för mycket gods någonsans!

BMW 3,0

Motorrummet är välplanerat, men ser grött ut och verkar därmed svårare att komma åt än vad det är.

Ett minus för att motorn är lutad åt höger sida, det försvårar åtkomligheten. Minus också för de små pluttiga strålkastarna som är svåra att ställa in och byta glödlampor i.

Trots en ganska avancerad konstruktion (fjäderben både fram och bak, dubbelledad bakaxel) är vagnens underrede lättskruvat.

Motorjobb bör man avstå ifrån. För att arbeta maximalt bra kräver BMW-motorn exakta inställningar och toleranser. Svårt för gör-det-självaren.

Ford Granada 2,6 GL

Granada är inte perfekt ur gör-det-själv-synpunkt. Det mesta i motorrummet är visserligen ganska lättåtkomligt. Men totalbetyget dras ned av irriterande missar, som exempelvis avgassy-

stemet. Det är bökigt att passa in på plats, speciellt bakåt.

Både framvagn och bakvagn är ovanligt rejält utformade. Framvagnen är av den gamla typen med dubbla triangelstag, bak dubbelledad axel. Stötdämparbyte klarar man lätt både fram och bak.

Framsäckarna är skruvade och lätta att byta och strålkastarna får godkänt från servicesynpunkt.

Jaguar XJ6

Visst imponeras man av tekniken hos Jaguar. Men en hemmamekaniker med begränsade verkstads-möjligheter blir nästan grätfärdig när han öppnar huven.

Där är minst sagt fullt med en mängd stag, sladdar, slangar och ledningar kors och tvärs. Det känns långt ifrån inbjudande att ge sig på hemmaservice.

Framsäckarna är skruvade och det går att komma åt strålkastarna riktigt bra. Alltid en tröst. Men ska man passa in avgassy-



● **Motorrummet i Renault 30:** gott om svängrum för arbete. Skärmarna är lätta att byta.

forts

Skriva själv

met går det åt massor av tid och kanske fula ord.

Totalt sett är dock Jaguar en välgjord bil med finish in i minsta detalj. Det gäller bara att komma överens med prylarna...

Mercedes 200

Många drar sig för att göra det själv med Mercedes. Anledningen till rädsla är obefogad: Mercedes 200 är nämligen en ganska lätt-jobbad bil! Motorrummet är mycket välplanerat med fin åtkomlighet för de vanliga servicepunkterna. Framskärmarna är lättbytta, även om ett par fästsruvar sitter illa till. Konstruktionen är robust och tål hårda tag även om en och annan bult skulle sitta ordentligt fast.

Men strålkastartypen är opraktisk och måste åtgärdas från utsidan. Avgassystemet är ovanligt lättbytt.

Opel Commodore

Commodore är konventionellt byggd, konstruktionen skiljer sig inte nämnvärt från motsvarande Rekord-modeller. Det är bra för



● **BMW: fullproppat under huven, men välplanerat. Åtkomligheten försämrats av att motorn lutar. BMW kräver expertjobb.**



● **Jaguar XJ6 - vacker men föga inbjudande för hemmaskrivaren. Välgjord bil, men svår att komma överens med.**



● **Dubbla lyktor med små ljusöppningar, dubbla torkare. Dyrt och krångligt att underhålla. Som här på BMW.**

det gör vagnen lättarbetad. Men den stora sexan tar förstås mer plats under huven än Rekordmotorn. Ändå finns det plats över kring motorn för servicejobb. Chassitekniken är också ganska enkel, vilket gynnar hemmamekanikern.

Framskärmarna är skruvade och det brukar normalt inte vara någon svårighet att få loss fästbultarna.

Peugeot 604

Ingen utpräglad gör-det-själv-bil, även om det finns vissa möjligheter att själv klara vanlig underhållsservice.

Motorrummet får godkänt, om än med ett nödrop. Framskärmarna är skruvade och strålkastarinsatserna lättåtkomliga med inställning och glödlampsbyte.

Avgassystemet är osedvanligt komplicerat, men detta till trots har konstruktörerna ändå lyckats göra det lätt att byta. Chassit har fjäderben fram och dubbelledad axel bak - inte något som gör-det-självaren jublar över.

Renault 30 TS

Medan Peugeot med ett nödrop får godkänt i motorrummet, har Renault lyckats skapa gott svängrum kring samma motor. Det är så rymligt att det nästan känns ödsligt. Med utmärkt beröm godkänt!

Men motorrummet är det enda som hemmaskrivaren kan glädjas åt. Resten av bilen känns alltför krånglig att ge sig på. Avgassystemet är bara ett krångelexempel. Krånget gäller dock inte framskärmarna som är ovanligt enkla att byta. Chassitekniken är ingalunda avancerad. Den känns bara främmande.

Rover 3500

En låg front och en stor V8-motor verkar inte lovande ur gör-det-självsynpunkt. Men man bedrar sig, åtkomligheten i motorrummet på Rover 3500 är riktigt bra. Välplanerat är ordet.

Till och med de låga små strålkastarna är enkla att byta. Förvånansvärt nog också avgassystemet. Men framskärmarna är svetsade. Chassikonstruktionen är enkel på gränsen till grovsmide med fjäderben fram och stel bakaxel med spiralfjäder. Alla faktorer talar för att en hemmamekaniker kan trivas med Rover.

Saab Turbo

Som självskruvarbil skiljer sig turbomodellen inte från den vanliga 99:an på annat sätt än att det är trängre under huven. Turboaggregatet har tagit batteriplatsen och batteriet sitter så att det försvårar tändstiftsbyte.

Inspnutningen är inget som man själv bör ge sig på. Men i övrigt sitter servicepunkterna ganska bra till. Framvagnen är robust och enkel att jobba med och bakvagnen kräver sällan något skruvande. Det gör däremot bromsarna som har en benägenhet att kärva ihop.

Stötdämparbyte klarar man lätt själv både fram och bak.

Volvo 164

Välfyllt kan man utan vidare kalla motorrummet på Volvo 164. Det ser inte inbjudande ut för själsservice, men om man vänjer sig vid



● **Rover har tänkt till: enkelt och förnuftigt uppbyggd, lättjobbad. Här säkringarna.**



● **Bilar av klass har ofta verktygskassett, som BMW.**

Reservdelspriser:

Härresande skillnader!

■ Samtliga priser per 1 november -80 inkluderar moms. Vissa vagnar finns bara med automatlåda, de som finns med manuell som alternativ har prisuppgift på koppling. Några modeller har dubbla strålkastare. I dessa fall är båda priserna angivna. Priserna innefattar inte montering. Vid reservdelsköp i kombination med arbete är momsen lägre.

	Avgassystem komplett	Bromsbelägg fram	Koppling komplett	Strålkastare komplett	Framskärm olackad
Audi	1 563:-	150:-	695:-	520:-	490:-
BMW	1 028:-	78:-	722:-	2 à 79:-	556:-
Ford	688:-	51:-	463:-	305:-	585:-
Jaguar	1 746:-	81:-	aut	98:-	1 309:-
Mercedes	489:-	58:-	502:-	330:-	517:-
Opel	904:-	58:-	549:-	405:-	320:-
Peugeot	1 819:-	237:-	aut	92/176:-	545:-
Renault	1 117:-	132:-	694:-	157:-	561:-
Rover	686:-	206:-	aut	2 à 82:-	450:-
Saab	1 125:-	105:-	386:-	161:-	340:-
Volvo 164	761:-	68:-	523:-	58:-	650:-
Volvo 264	908:-	68:-	621:-	315:-	431:-

slangar kors och tvärs så är motorn faktiskt lättservad.

Volvoskruvararen behöver inte vara rädd för att 164:an är annorlunda. Man känner väl igen sig från 140-serien, och 164:an är inte på något sätt svårare att ta itu med.

Framskärmarna är skruvade och bara en aning större än på 140-serien. Men strålkastarna tar man loss utåt. Det kan vara problem med inställningen som brukar rosta fast.

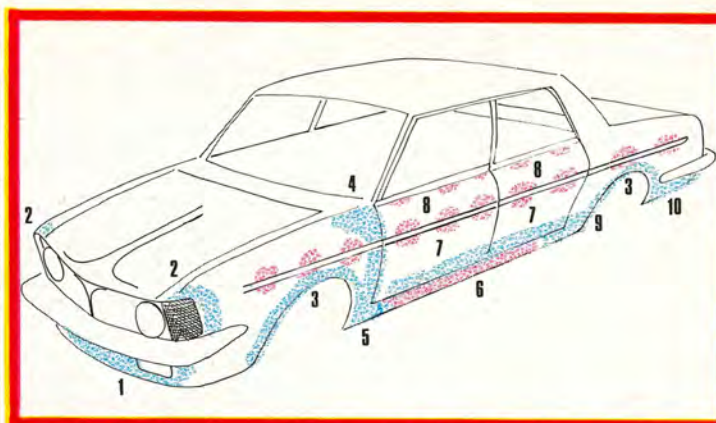
Volvo 264

I jämförelse med de två övriga märkena med samma V6-motor har Volvo bara lyckats till hälften med åtkomligheten i motorrummet. Men för all del, det kunde varit värre.

Tändstift, förgasare och fördelare kommer man åt, och även oljefilter om man ger sig litet tid. Avgassystemet får klart godkänt för lätthet i åtkomlighet.

I övrigt är det som att skruva på en 240-bil med de fel och fördelar som finns.

Trots att strålkastarna är designmässigt något överdrivna, så sitter de bra till. Och skärmarna kan skruvas loss.



Här rostar lyxbilarna

■ I tio punkter har vi ringat in de vanligaste rostställena på de tolv lyxbilarna.

(1) Plåtkanten under stötfångaren fram är rostkänslig på Ford Granada men också på BMW och Opel Commodore.

(2) Utbuktningen för blinkers i framskärmarna är ett rostställe på Audi, BMW, Ford Granada, Jaguar XJ6, Mercedes, Opel Com-

modore, Peugeot, Renault 30, Volvo 164 och Volvo 264.

(3) Rost i hjulhuskanterna både fram och bak är vanligt på BMW, Ford Granada, Opel Commodore, Renault 30, Rover 3500, Saab Turbo, Volvo 164 och Volvo 264.

(4) Rost i framskärmarnas bakkanter drabbar framför allt bilar utan innerskärmar: Ford Granada, Opel Commodore, Peugeot 604, Renault 30, Volvo 64, samt Volvo 264 (innan innerskärmar infördes). Vanskötta Jaguarer kan också ha rostangrepp i framskärmens bakkant, liksom även

BMW 3,0 och Mercedes om inte innerväggen tätar ordentligt.

(5) Skarven mellan tröskel och framskärmens nederkant är utsatt på Audi 100, Jaguar XJ6, Mercedes 200, Rover 3500, Volvo 164 och Volvo 264.

(6) Tröskellådorna får stryk om kromlisterna på utsidan samlar fukt och smuts. Rostrisk på BMW, Ford Granada, Mercedes 200, Opel Commodore och Peugeot 604.

(7) Dörrarnas nederkanter är mycket känsliga på Mercedes 200 och Saab Turbo.

(8) Risk för rost vid kromlisterna finns på samtliga vagnar som har fäst-klips för listerna. Kontrollera kromlisterna runt fönstren, vanligt rostställe på Saab.

(9) Övergången från tröskel till bakskärm är ett känsligt ställe/Mercedes, Opel Commodore samt de båda Volvo-modellerna är exempel på detta.

(10) Rost i bakskärmar nederkanter, men också i skarvar baktill under vagnen, brukar finnas på BMW, Jaguar XJ6, Mercedes, Opel Commodore, Peugeot 604, Renault 30, och Volvo 264.

Prisfynd: Granada, Peugeot, Renault – och Volvo

■ Tolv lyxbilar i prislägen från 15 000 till 50 000 kronor. Vilken är bästa köp?

Valet av bil avgörs först och främst av hur det står till i din egen plånbok. Men även andra faktorer spelar in för vilken bil som är lämplig för just dig.

Märkeshandlaren på orten är i allmänhet dyrare än andra. Priserna som redovisas gäller fräscha vagnar utan behov av åtgärder hos handlare i Stockholm.

De verkliga prisfynden gör den prismedvetne kunden hos en privat säljare. När en privatperson fått tillräckligt många skambud hos bilfirmor är han ofta benägen att sälja mycket billigt. . . .

Audi 100 L/5E 1977
6 000 mil, 26 000 kronor

I många stycken en perfekt vagn, med säkra köregenskaper och god teknik. Ganska lättjobbad. Många uppfattar dock Audi som tråkig och opersonlig. Det är ingen bil som ger absolut körglädje.

BMW 3,0 1975,
9 000 mil, 43 000 kronor

Prestanda i toppklass och en väghållning som uppskattas av många. Interiören känns lyxig och ombon-

ad. Men en allvarlig varning för service- och reservdelar. Verksräkningar kan knäcka den mest hängivne BMW-entusiast.

Ford Granada 2,6 1975
9 000 mil, 17 500 kronor

Påminner om en USA-bil att köra, men till europeiska kostnader. Rymlig interiör och tyst gång samt hyfsad väghållning är klara fördelar. Låga priser kan göra Granada till ett fynd. Ghia-modellen ca 2 000 dyrare.

Jaguar XJ6 1977,
6 000 mil, 50 000 kronor

Den verkliga lyxbilen. Men smakar det så kostar det. Inte bara i inköp – utan också i service och reservdelar. Att göra reparationer själv kan du glömma om du inte är mycket kunnig. Jaguar är bilen för den som har anspråk och en tjock plånbok. Efterfrågan större än tillgången.

Mercedes 200 1975,
9 000 mil, 25 000 kronor

Kostar en slant mer än motsvarande konkurrenter men brukar vara en säker investering. En pålitlig bil – men ändå varning för kostnader. I varje fall om du väljer en Merca med större motor än 200:an.

Opel Commodore 2,8 GS/E 1975
9 000 mil, 20 000 kronor

Kanske den mest prisvärda bilen av alla. Bra prestanda och väghållning och lagom lyx. Idealisk för dig som skruvar själv. Trång interiör och ett utseende som påminner om vanliga Rekord talar emot.

Peugeot 604 1977,
6 000 mil, 30 000 kronor

Härlig komfort för den som vill åka

mjukt, men långt ifrån någon inspirerande bil att köra. En svår bil att sälja, lätt att pruta på. Du får ganska ny bil för litet pengar.

Renault 30 TS 1977,
6 000 mil, 20 000 kronor

En mycket svårsåld bil, alltså ett annat prisfynd. Ganska bra prestanda och inte alltför tokig på vägen. En stor halvkombi för dig som vill åka skönt men ändå kunna lasta.

Rover 3500 1977,
6 000 mil, 30 000 kronor

En verklig uddabil – men ändå inget prisfynd. Vill du ha en Rover får du betala, det finns bara ett fåtal vagnar i Sverige. Ganska törstig V8-motor.

Saab Turbo 1977
6 000 mil, 38 000 kronor

Mer en prestandabil än en lyxvagn. Dyr att skaffa sig men ganska billig

att äga. Rymlig halvkombidel om du vill lasta. Tämigen låga servicekostnader. Svaga växellådor. Se upp med körkortet om du väljer Saab Turbo!

Volvo 164 1974,
10 000 mil, 15 000 kronor

Ett välskött och fint exemplar som detta är ett bra köp. Men se upp med gamla risiga vagnar, dem ska du ha billigt. Lättjobbad för dig som skruvar själv. Låga service- och reparationskostnader. Goda prestanda men för lite lyxbil jämfört med den vanliga 140-serien.

Volvo 264 1977,
6 000 mil, 28 000 kronor

Priset för en rikligt utrustad 264 brukar inte vara mycket högre än för en 240. Detta är en verkligt välutrustad vagn till lågpris. Köpmotstånd gör även 264 till ett prisfynd.



● Begagnade lyxbilar är bra köp – förste ägaren subventionerar nästkommande. Denna Volvo 164 för 15 000 är ett typexempel.