



**Turboladdare
från
Saab,
Volvo
och Audi:**



Snabba vägars vagnar

**Volvo utmanar Saab med en turboladdad familjebil
och Audi försöker locka kunder från båda. Men vilken
turbo är vassast, snålast, sportigast och bekvämast?**

Av DAG E HOGSTEN, Teknikens världs testlag – ULF H HOLMSTEDT (foto)



■ ■ ■ Hans Mercedes-Benz är både stor och stark. Den ligger i en klass som tillåter honom att köra utan modellemblem på bakluckan, ett slags omvänt snobberi som man får betala extra för i Västtyskland.

På autobahn mellan Bremen och Osnabrück drabbas han. Med jämnmod

släpper han förbi den gröna Audin. Under växande irritation låter han sig passeras av två Saab 900 Turbo Sedan, en vit och en blå.

Men den grå Volvon blir för mycket. Omkörd av "Schwedisches Panzer"? Icke!

Avgasröret darrar till, bakvagnen knälar en aning, han blinkar sig ut i snabbfi-

len.

Han får en bra dag trots allt eftersom ingen av Teknikens världs testförare är intresserad av att ta upp kampen.

Prestigen är räddad. På autobahn handlar det mycket om prestige, särskilt för dem som kör utan emblem på bakluckan.

Turbo är också ett ord

Volvo Turbo är snabbare än de andra

med prestige. Svensk prestige i all synnerhet. Saab har de senaste åren med framgång gjort turbo till en viktig del av vår industriexport.

Det har inte lämnat Volvo någon ro. Volvo som redan har en utmärkt sexcylindrig motor på 155 hästkrafter presenterar modellåret 1981 en fyrcylindrig turbomotor på likaledes 155 hästkrafter i samma kaross – luktar inte det prestige?

Västtyska Audi har också en turbobil, 200/5 T, som för att matcha Mercedes och BMW:s prestigebilar är laddad med lyxutrustning alltifrån eluppvärmning av ytterbackspeglarna till dubbla cigarettändare i baksätet.

Audi, Saab och Volvo är de tre märken som säljer turboladdade familjebilar med bensindrift i Sverige. I övrigt finns sport- och dieselvagnar med turbo.

Vi har med oss fyra bilar på vår testresa genom Sverige, Danmark och Västtyskland.

Audi 200/5 T. Framhjulsdreven, automatväxlad med femcylindrig motor på 125 kW (170 hk DIN). 103 900 kr.

Saab 900 Turbo Sedan. Framhjulsdreven, femväxlad, fyrcylindrig motor på 107 kW (145 hk DIN). Finns även som halvkombi. 81 500 kr.

Saab 900 Turbo Sedan Automatic. Från och med 1981 kan Saab Turbo även beställas med trestegs automatlåda. 84 600 kronor.

Volvo 244 GLT Turbo. Bakhjulsdreven, fyrväxlad med elektrisk överväxel, fyrcylindrig motor på 114 kW (155 hk DIN). 78 000 kronor.

Audi, Saab och Volvo med motorer utan turboladdning ligger i prisklassen 50 000–60 000 kronor. Att köra turbo kostar alltså – men till saken hör att det inte bara är modifieringarna på motor och avgassystem som höjer priset. Turbovagnarna är bättre utrustade, har dyrare däck och fälgar, mer påkostade fjädringssystem.

Själva turboutrustningen kan man kostnadsberäkna till ung-

efär 10 000 kronor, resten ligger på komfort- och säkerhetsdetaljer.

Gemensam utrustning för alla bilarna är servostyrning samt lågprofildäck på breda lättmetallfälgar. I övrigt får Audiköparen lägga pengarna mest på lyx- och komfortprylar (åt Rolls-Royce-hållet, nästan) medan Volvo satsat mest på förbättrade vägegenskaper. Saab har lagt sig någonstans mitt emellan – en del lyxbetonade prylar som elmanövrerade backspeglar men också stötdämpare av gastryckstyp.

Vilken går fortast?

Mercedesägaren som vi träffade mellan Bremen och Osnabrück frågade sig säkert vilken av bilarna som var snabbast. Och så är det med intresset för turbobilar: man vill veta vilken som går fortast, sedan må tillverkaren gärna himla med ögonen och tala om energisnålhet och miljövänlighet.

Dessa är nämligen biprodukter för turboköparen, om ens det.

Svaret på frågan är kort och gott Volvo, men skillnaden mellan bilarna är liten. Alla är helt enkelt fruktansvärt snabba. Men riktigt hur snabba de är, om och när och i förhållande till varandra, beror på omständigheter som måste klaras ut – inte minst med tanke på kalenderbitare som studerat tidigare tester av Saab och Audi Turbo.

Som vanligt har vi med hjälp av vår egen mätutrustning gjort en rad mätningar av acceleration, bränsleförbrukning, bromsförmåga etc.

Testerna är gjorda under identiska men långtifrån idealiska förhållanden: torr väg, vindstilla, men nollgradigt. Detta betyder något sämre acceleration och högre bensinförbrukning än om vi testat i varmt väder.

Vidare vet vi av lång erfarenhet att prestanda kan skifta mellan olika exemplar av samma bilmodell och att detta i särskilt hög grad tycks gälla turbobagnar.

Där ligger sannolikt förklaringen till att den automatväxlade Saaben faktiskt var snabbare än den manuella upp till ca 120 km/h och att Saab Turbo – i strid med tidigare erfarenheter – hade något bättre acceleration än Audi 200/5 T.

Ännu en punkt att beakta:



Audi

● **Förarplatsen är funktionell och färgsättningen i kupén harmonisk. Många luftinsläpp i panelen bidrar till ett behagligt värme- och ventilationssystem. Körställningen är bra och det finns gott om benutrymme i Audi 200/5 T.**

starttekniken har stor betydelse i ett accelerationsprov från stillastående, speciellt när det gäller turbobilar: det tar några ögonblick att få upp laddningsstrycket.

Just i startögonblicket ligger en stark, turbomatad bil med framhjulsdraft och manuell växellåda illa till. På den automat-

växlade bilen hjälper växellådans momentomvandlare till att ge skjuts och trycket stiger något snabbare. Bilen smyger i väg kvickare.

Den Volvo vi hade till förfogande hade som extrautrustning (1 500 kronor) en differentialbroms som fördelar driveffekten jämnt mellan de drivande hju-

Saab drar minst och går längst

► någon sekund, Volvoturbon griper in så gott som omedelbart.

Manuell låda eller automat?

När det gäller valet mellan automatisk och manuell växellåda håller åtminstone testlaget i turbosammanhang på den manuella, om man nu inte tycker det är alltför besvärligt att växla. Omdömet gäller både autobahnkörning, normal landsvägsåkning och tätortstrafik.

Speciellt Saab Turbo med automatlåda är ganska nervös i stadstrafik. Även om lådan växlar mjukt – dock inte så behagligt som i Audi – gör kombinationen av turbo och vridmomentomvandlare att bilen ibland skjuter fart oväntat och gör körningen ryckig.

I landsvägsfarter på 90–100 km/h balanserar man i den automatväxlade Saaben på gränsen mellan turbotryck och icke turbotryck. Gaspedalen måste därför behandlas försiktigt.

Samma omdöme gäller Audi 200/5 T, fast inte i lika hög grad. I Audi har man dessutom hjälp av en automatisk farthållare (tempostat, cruise control) som är användbar i alla hastigheter från ca 50 km/h och uppåt. Ett bekvämt hjälpmedel vid landsvägskörning, fast inte att rekommendera i halka eller tät trafik.

Saab och Volvo levererar automatiska farthållare som extrautrustning. Kan vara ett praktiskt sätt att komma undan fortkörningsböter – alla de här bilarna rusar nämligen mycket lätt upp i farter som överstiger de lagliga.

Rätt bemästrad är turbotekniken ett fint hjälpmedel för avspänd landsvägskörning. Man kan glömma de flesta omkörningsproblemen, slippa idiotrussningarna på trean förbi långtradarna och deras släpvagnar.

Vare sig du kör Audi, Saab eller Volvo med turbo räcker det med ett lätt tryck på gasen för att omkörningen ska vara ett faktum. De manuellt växlade vagnarna klarar de flesta omkörningar på femman respektive

överbäxeln, de automatväxlade behöver i regel inte hetsas med "kick-down".

Saabs femväxlade låda är inte riktigt i klass med Volvos fyrväxlade när det gäller snabbhet och precision. Volvos överbäxel manövreras med en tryckknapp på växelspaken. Fungerar utmärkt efter tillvänjning. En nyhet på 81:orna är att överbäxeln kopplas ur automatiskt vid nedväxling till trean. När föraren växlar upp igen hamnar han alltså på fyran och inte direkt på överbäxeln.

Viken är snålast?

Det var lätt att konstatera att turbobilar trivdes bättre i höga farter på autobahn än på de hårt fartbegränsade skandinaviska vägarna.

En marschfart på ca 150 km/h känns naturlig med alla bilarna. Så länge hänger vägegenskaperna fint med, ljudnivån är inte störande hög och bränsleförbrukningen håller sig på nivå som är – ja, ska vi säga acceptabel? Under 1,5 liter per mil i alla fall. Så pass fort går det nämligen att köra utan att använda turbons draghjälp annat än i undantagsfall.

Audi 200/5 T drog i alla lägen mest bensin, på en mycket snabb etapp mer än två liter milen. Det är en mycket törstig bil (observera att den i Sverige endast kan beställas med automatisk växellåda).

Volvo kommer närmast – den kan köras på ungefär en liter per mil om du håller 90-gränsen och låter bli häftiga accelerationer, men i praktiken brukar det gå åt mera.

Saabarna visade sig mest bränsleekonomiska med ett överraskande bra resultat för den automatväxlade.

Saab blir inte bara billigast att tanka, den kommer också längst. Tanken har nämligen växt till 63 liter mot Volvos 60.

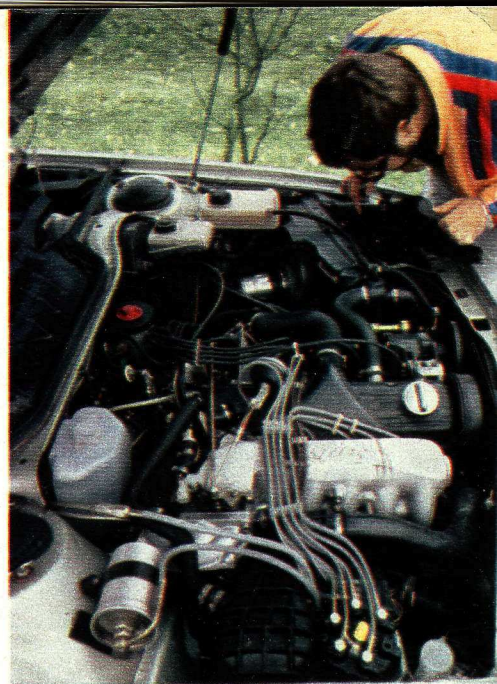
Audi rymmer hela 75 liter, men de försvinner alltså desto kvickare.

Turbo är knappast något bra ekonomiargument. Inte så som turbobilar körs i praktiken av sina ägare, nämligen hårt. Möjligen blir förbrukningen något lägre än hos en jämförbar icke turboladdad sexcylindrig motor.

Till sexans fördel ska då sägas att den brukar ha en egenskap som de fyr- och femcylindriga turbomaskinerna saknar, nämligen

Audi

● *Motorrummet är minst sagt välmatat i Audi. Här trängs den långa femcylindriga motorn med turbotillbehör, oljekylare, diverse servodon etc. Dock sitter de väsentligaste servicepunkterna bra placerade. Motorn är med sina 170 hk DIN den starkaste familjeturbon.*



Saab

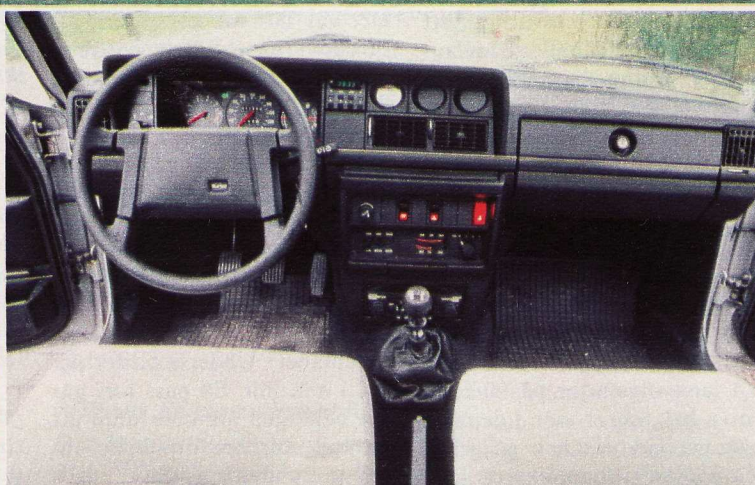
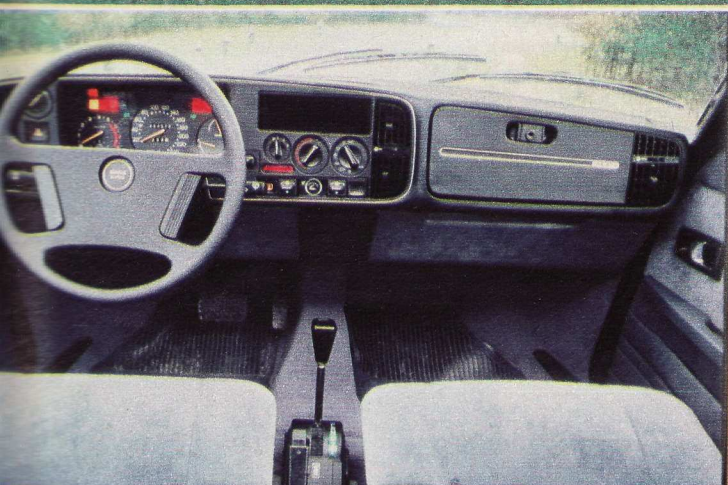
● *Saab var först med turbo och i 99:an var det verkligen trångt under huven. I 900-modellen är det bättre och åtminstone de dagliga kontrollerna innebär inga problem. Den fyrcylindriga tvålitersmotorn ger 145 hk DIN.*



Volvo

● *Volvo har nöjt sig med att turboladda sin 2,1-litersmotor, trots att även 2,3-litersmotorer ingår i tillverkningen numera. Upplagt för en ännu starkare turbomaskin om något är? Motorrummet är ganska välplanerat, motoreffekten är 155 hk DIN.*





Saab

● Instrumenteringen är tydlig och reglagen logiska i Saab Turbo. Dock är värmereglagets symboler svåra att förstå och reglagen till de elektriska fönsterhissarna hade vi gärna haft bort från panelen – där finns många knappar ändå.

len. Anordningen gör det lättare att sticka i väg med ett moderat hjulspinn, men har även betydelse för kurvegenskaper, framkomlighet, bränsleekonomi och däckslitage. Alla effekterna är inte positiva.

Volvos överlägsna accelerationstider är alltså i någon mån "fusk". Men vid acceleration på

högre växlar har differentialbromsen ingen betydelse och av testtabellerna på sid 20 framgår att Volvo även där har ett knappt övertag över Saab Turbo med manuell, femväxlad låda.

Vilken är smidigast?

Generellt har både Audi, Saab och Volvo sådana fartresurser

● Volvo har ny instrumentering för året. Bättre än tidigare, men turbotryckmätare och varvräknare sitter för långt ifrån varandra. Precis som i Saab utmärkt sittkomfort på förarplatsen. Volvo är mindre lyxig än Saab och Audi.

att någon sekund hit eller dit saknar betydelse. Tillfällena att utnyttja resurserna maximalt är få och snabbheten minst sagt tillräcklig.

Då är arbetskaraktären hos motorerna mer intressanta.

Vi fann att Saab har ett visst övertag på den punkten. Turbon

arbetar över ett bredare register än hos Audi och Volvo, fartökningen kommer jämnare och inte så brutalt. Men Volvo tycks ha lyckats bäst med att minska det lilla tidsgap som är karaktäristiskt för turbomatade motorer från det ögonblick du ger gas tills turbon börjar ladda.

I Saab och Audi dröjer det

gen gott om kraft på låga varv-
tal.

Vilken är mest stabil?

Ett sätt att skilja agnarna från
vetet i ett jämförande test av den
här sorten är att köra ännu
fortare än 150 km/h. Det gjorde
vi vid några tillfällen när trafi-
ken var gles på autobahn.

Våra intryck av bilarnas upp-
trädande i mer normala farter
förstärktes under dessa hög-
fartsprov. Saab var den mest
stabila på vägen med servostyr-
ning och hjulupphängningar i
ett fint samspel. Betydligt
mindre sidvindskänslig än Volvo
och med något bättre styrning.

Dock gick Volvo Turbo avse-
värt stabilare än de GLT-model-
ler vi kört under liknande för-
hållanden. Det är svårt att säga
om det är turbobagnens grövre
krängningshämmare eller 81:or-
nas nya karossform (mindre
överhäng, mjukare hörn) som
gjorde skillnaden.

Audi 200/5 T har till skillnad
från Saab/Volvo inte gasstöt-
dämpare och servostyrningen
har sämre precision. Bilen är
svajigare i högre fart och vill
gärna vandra på vägen.

Dessutom borde bakfjädr-
ingen förstärkas. Med full last
(i form av fyllda vattendunkar
som tullmännen visade ett vän-
ligt intresse vid gränspassering-
arna) forcerade den autobahn
med ungefär samma "stuk" som
en gammaldags racerbåt.

Volvo klarade körning med
full last bättre och Saab allra
bäst.



● Ett dyrt nöje: tanka turbo på autobahn. Testkaravanen gör paus utanför Hamburg.

Ett råd gäller alla som kör
dessa snabba turbobilar: ta det
vackert i regn och på vintervä-
gar. Trycket från turbon går
inte att dosera med gasen lika
mjukt osm i en vanlig bil. Därför
är det lätt att få hjulspinn,
därför bör du köra med dubb-
däck på vintern – och dessa bör
vara monterade på smalare fäl-
gar än de som hör till vagnarnas
extrema breda däck av lågpro-
filtytp.

Därför bör du, om du funde-
rar på en Volvo, överväga att
beställa den med differential-
broms. Den ökar framkomlighe-
ten och minskar risken för plöts-
liga hjulspinn.

Men minns att differential-
bromsen ger tre biverkningar:
marginellt högre bränsleför-
brukning, något kraftigare sli-
tage på däckerna samt en föränd-
ring av köregenskaper.

Vagnen blir mera överstyrd
och kan ibland lättare komma i
sladdning. Men det är snälla
sladdar som är lätta att be-
härskas.

För en någorlunda driven fö-
rare innebär differentialbrom-
sen en säkrare och mer lättkon-
trollerad bil. Och den som inte
är en driven förare bör nog se sig
om efter en annan vagn än en
turboladdad.

Vilken är sportigast?

Det kanske överraskar en del,
men Volvo är utan vidare den
sportigaste av turbobagnarna.
Stabil och med läcker balans,
ligger platt i kurvorna utan myc-
ket krängning, kusligt frestande
att köra snabbt på småvägar
med lite sladd i kurvorna, lätt-
kontrollerad tack vare god styr-
ningsprecision och en liten be-
händig ratt.

En Volvo GLT V 6 som vi
provkörde för jämförelsens skull
hade varken differentialbroms,
krängningshämmare eller sport-
ratt och körupplevelsen blev be-
tydligt mer fadd. Klumpigare,
krängde mera, vevigare att
ratta, kändes större och inte alls
lika stabil.

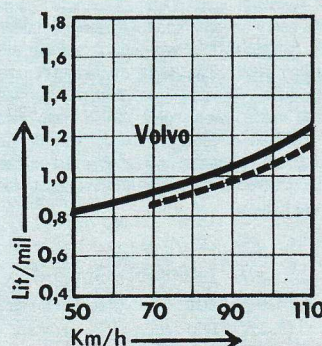
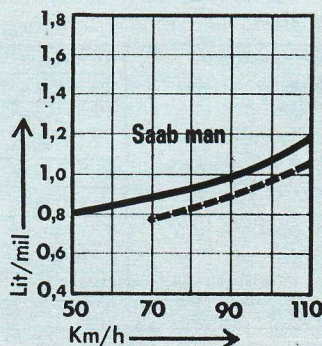
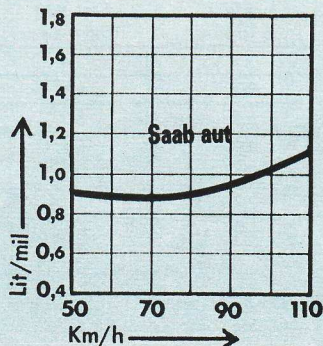
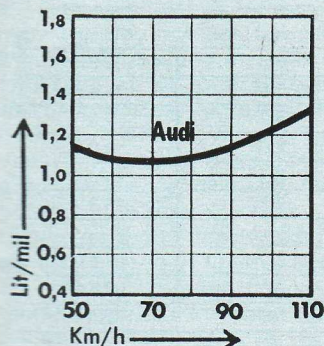
Saab Turbo har också fina
köregenskaper. Precis som Vol-
von är den vida överlägsen stan-
dardversionerna av samma bil.
Fast och fin i fjädningen, fin
styrning, lättkontrollerad. Inte
lika lockande till hårdkörning
som Volvo, men i stället mera
konsekvent på vägen och i regel
lättare att behärskas. Trivsamt
köregenskaper för normal-
bilisten.

För undvikande av missför-
stånd vill vi påpeka att differen-
tialbroms är ett tillbehör som
passar illa ihop med framhjul-

Bensinförbrukning: Audi är törstigast

● Observera att siffrorna på bränsleförbruk-
ningen – 50, 70, 90 och 110 km/h – gäller
körning i jämn fart. Det innebär att turbon inte
arbetar i de fartområden det här är fråga om.
Praktiskt förbrukning vid hård landsvägskör-
ning blir väsentligt högre – redan förbrukning-
en i momentet "programmerad stadskörning"
ger en fingervisning om detta.

		Audi 200 5 Turbo	Saab 900 Turbo 4-d auto	Saab 900 Turbo 4-d 5-vxl	Volvo GLT Turbo
Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h	1,12	0,90	0,81 5:an	0,83 ö-vx
	70 km/h	1,07	0,88	0,89 0,78	0,93 0,86
	90 km/h	1,15	0,96	1,00 0,89	1,06 0,98
	110 km/h	1,32	1,12	1,18 1,07	1,24 1,15
Genomsnittsförbr vid programstyrd körning, mot- svarande normal stadskörn. Medelfart 36 km/h.		1,84	1,60	1,57	1,62
Lägsta oktantal		99	97	97	97



Svenskarna är mindre påkostade

drift (annat än på rena tävlingsbilar). Den behövs inte heller, eftersom den framhjulsdrivna bilen har så mycket vikt över drivhjulerna att dessa håller sig i styr ändå.

Audi är stabil och behaglig vid lugn körning, men när den pressas framgår det tydligt att chassit inte har modifierats lika mycket som på de båda svenska bilarna.

Den är framtung och kraftigt understyrd, kränger svårt och har inte den precision i styrningen som man skulle önska. Audi är inte en sportig bil, den tar i stället många poäng när vi kommer in på utrymmen och bekvämlighet.

Vilken är bekvämast?

Inte nog med att den är större invändigt på alla ledder än svenskarna, vagnen ger också exempel på mycken omtanke om passagerarna.

Klädseln är av elegant plysch, det finns nackskydd även i bak-



Audi

● *Framtung, stabil vid lugn körning men inte tillräckligt uppstyvad för att klara påkänningarna när turboaggregatet ger skjuts åt bilen.*

sätet och två lösa kuddar att vila trötta huvuden emot. I baksätet finns läslampor och två cigaretterändare samt fack för kartor eller tidningar i framstolarnas ryggstöd. Dessa fack inkräktar visserligen på benutrymmet jämfört med standardbilen Audi

100, men baksätet ger trots detta bättre komfort än i svenskarna.

Båda framstolarna är elvärmda och man sitter utmärkt i dem. Det finns gott om fack och hyllor där man kan lägga ifrån sig småsaker. Centrallås (alla dörrar samt bakluckan låses automatiskt när du vrider om nyckeln) är standardutrustning liksom elektriskt styrda sidorutor och elmanövrerade/elvärmda ytterbackspeglar. Sol-taket har också en elmotor.

Man åker gosigt i Audi 200/



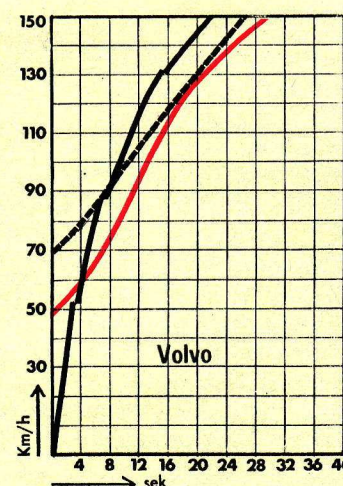
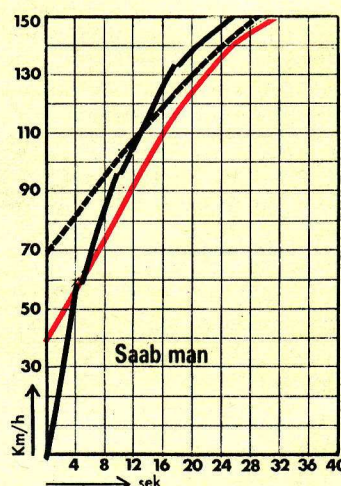
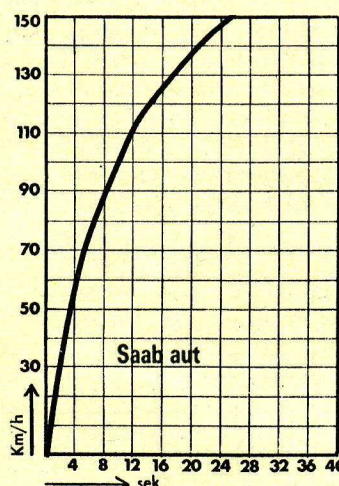
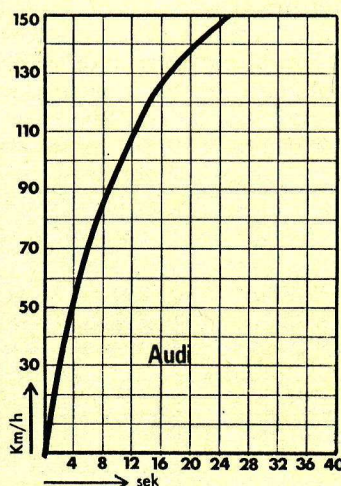
Saab

● *Framhjulsdriven som Audi, men med styvare fjädring och därför bättre och säkrare kurvegenskaper. Men Saab Turbo är heller inte lika bekväm.*

5 T, den saken är klar. Fjädringen är dessutom bekväm och ljudnivån låg – fast turbon piper irriterande när den laddar.

Digitalklockan sitter ovanför vindrutan där den lätt kan ses även av baksätespassagerarna.

Acceleration: här finns resurserna!



● Accelerationsdiagrammen kunde lika gärna gälla några extrema sportbilar. Det går undan med familjeturbo! Volvos goda accelerationstider kan delvis tillskrivas den differentialbroms som bilen var extrautrustad med. Normalt borde också en manuellt växlad Saab vara kvickare än en automatväxlad, men det är tydligt att resurserna skiftar avsevärt mellan olika turbomotorer. Audi är motorstarkast men också tung.

		Audi 200 5 Turbo	Saab 900 Turbo 4-d auto	Saab 900 Turbo 4-d 5-vxl	Volvo GLT Turbo
Accelerationstid från stillastående i sekunder	0 - 50 km/h	3,8	3,4	3,6	2,8
	0 - 70 km/h	5,9	5,4	5,8	4,9
	0 - 90 km/h	8,7	8,2	8,7	7,6
	0 - 100 km/h	10,4	9,8	10,7	9,0
	0 - 110 km/h	12,2	11,8	12,6	10,8
	0 - 400 meter	17,40	17,18	17,37	16,31
Accelerationstid på högsta växeln	50 - 70 km/h	auto	auto	6,8 5:an	7,0 6-vxl
	70 - 90 km/h			4,6 6,6	4,2 8,0
	90 - 110 km/h			4,2 6,2	3,8 5,8
Toppfart cirka (km/h)		195	190	200	195



Men det är sant att föraren behöver titta bort från vägbanan för att se vad klockan är. Om detta är en nackdel beror väl på hur ofta man tittar på klockan.

Till välbefinnandet bidrar även en värme- och ventilationsanläggning av hög klass. Panelen innehåller en mängd luftinläpp som gör det möjligt att hålla jämnt luftflöde och temperatur inne i bilen – bättre än Saab och ännu bättre än Volvo.

Föraren har en tydlig och fullständig instrumentuppsättning framför sig och reglagen i Audi är lättskötta med logiska funktioner. Färgsättningen är

Volvo

● **Grövre krängningshäm-mare, breda däck, gasstöt-dämpare och – på detta exemplar – differential-broms ger Volvo Turbo avse-värt vassare vägegenskaper.**

mild och ljus, behagligare än de svenska bilarnas sorgligt svarta paneler.

Saab är något mindre i kupén och framför allt mindre luftig – det beror inte minst på de ganska små glasytorna som även gör sikten sämre än i de andra bilarna.

Annars sitter man bra och framstolarna är elvärmda. Inte lika rymligt baksäte som i Audi, men bullernivån är faktiskt något lägre. Automatversionen går överraskande nog tystare än den manuella bilen – det gällde i alla fall våra testexemplar.

Framsätteskomforten i Saab är högklassig när det gäller stolarna men benutrymmet är inte lika bra som i Audi. Förarmiljön mycket bra även här, med ett par undantag. Värmereglaget har symboler som är svåra att begripa sig på och Saabs hårdnackade princip att startnyckeln ska sitta i golvet, till råga på allt spärrad av backväxeln och med ett lås av dålig kvalitet, börjar kännas provande.

Värme/ventilation är utmärkta och Saabs speciella pollen- och dammsamlade filter i luftintaget är nyttigt för både allergiker och andra.

På avdelningen flärd noteras elmanövrerade framrutor och ytterbackspeglar samt ett soltak som manövreras mycket behändigt utan att man behövt krångla till det med elektricitet.

Saabs fjädring är för det mesta fast och behaglig, men i vägskärvarna stöter den mer än Audi och Volvo.

Volvo har för året en ny instrumentering med större och tydligare mätare än tidigare. Bra ordnat – huruvida förarplatsen är bättre än i Audi och Saab är närmast en smaksak.

Just i turbomodellen finns dock två anmärkningar att göra. Sportratten har mindre diameter än i standardbilarna och skymmer därmed delvis hastighetsmätare och varvräknare. Vidare sitter turbons tryckmätare långt bort på panelen – det går

därmed inte att kontrollera varvräknare och tryckmätare samtidigt, vilket vore önskvärt.

Volvos stolar är av tradition utmärkta och har justerbart svankstöd som speciell finess. Benutrymmet räcker till – fast nätt och jämnt om föraren är över medellängd. Bara ena framstolen är elvärmd, men det finns gott om fack för småprylar, soltaket manövreras med vev och ytterbackspeglarna kan justeras manuellt inifrån bilen.

Jämfört med Saab är dock Volvo inte särskilt påkostad vad det gäller utrustningen. Och till Audi är skillnaden avsevärd – den tyska bilen är bland annat den enda i trion som har ett riktigt reservhjul av samma typ som sitter på bilen. Volvo och Saab har båda den moderna tvivelaktiga typ av "hjulphjul" som framför allt är billigt för tillverkaren.

Baksätet är som det brukar i Volvo – det vill säga ungefär lika bra som i Saab. Fjädringen är dock inte riktigt lika bekväm även om Volvo klarar vägskärvarna med mildare stötar.

Ljudnivån är hygglig även i Volvo, men vindbruset i hög fart irriterar mer än i de andra bilarna.

Alla tre har rymliga bagagerum, även om Audis är något lågt och Volvos tröskel är i högst laget.

Volvo har enligt vår uppfattning det bästa ljuset (hel- som halv-), tätt följd av Saab. Audi har visserligen dimljus som standard, men speciellt halvljuset är diffust och kort.

Vilken har bästa bromsarna?

Den tyska vagnen tar heller inga poäng på bromsarna. Servon är effektiv, men det gäller att trycka försiktigt på pedalen för att undvika hjullåsning (kan möjligen ha berott på däckerna – Goodyear Grand Prix – som verkade något hala) och det betyder längre bromssträcka än vad Volvo och speciellt Saab kan prestera.

Audi kan i Västtyskland beställas med så gott som oslagbara ABS-bromsar, som gör att hjulen inte kan låsas. En fenomenal säkerhetsdetalj men ej tillgänglig i Sverige.

De svenska bilarna ger ett bättre intryck än Audin när det gäller detaljarbetet. På Audin mankerade ett dörrhandtag – inte ovanligt på VW/Audi, tyc-



● **Teknikens världs exakta mätningar av acceleration, bränsleförbrukning etc görs med hjälp av en för tidningen specialkonstruerad kördator, Hastomat. Testförarna får via den direkta besked om bilens prestanda. En givare kopplad till ett av de icke drivande hjulen ger exakt körsträcka (på centimetern) och hjälper oss att undvika de felmätningssrisker som ett s k femte hjul tyvärr alltid innebär.**



Resultat: Saab håller stilen

ker vi oss ha märkt – farthållaren fungerade bara sporadiskt och det vakuumstyrda centrallåset var inte tjänstvilligt i minusgrader.

Dessa dyrbara och relativt komplicerade bilar är väl knappast något för gör-det-självmekaniker, men normala servicepunkter som oljestickor, spolvattenbehållare, säkringar etc är vettigt placerade i samtliga och det är enkelt att byta glödlampor både fram och bak.

Volvo och Saab har dubbla uppsättningar bakljus, som gör att man syns även om en glödlampa skulle slockna, och Volvon förtjänar en pluspoäng för glödtrådsvakten: en kontrollampa som tänds om någonting i ytterbelysningen skulle fallera.

Automatiskt varsljus är för övrigt standard på alla bilarna.

Vilken är bästa köp?

Tre dyra, genomtänkta, snabba men knappast ekonomiska bilar,



● Testbilarna rullar ombord på färjan för återresan via Danmark till Sverige.

utomordentliga vägvagnar med påkostad utrustning och hög komfort – men vilken av dem är egentligen bäst?

Testlagets mening är att Saab ger den bästa kombinationen av bekvämlighet, bränsleekonomi, fartresurser och köregenskaper. Dålig sikt är den enda allvarliga invändningen mot Saab. Halvkombikaross och manuell växellåda skulle vi rekommendera, men detta må vara smaksaker.

Volvo är något billigare än Saab men inte heller lika rikligt utrustad. Bästa valet för den

som vill ha en sportig vagn, ännu kvickare än Saab, men inte fullt så bekväm på vägen, mera vindkänslig och med sämre bränsleekonomi.

Audi 200/5 T är absolut bekvämast och något av en drömvagn för den som gillar att omge sig med lyx. Men priset verkar omotiverat högt med tanke på att både Volvo och Saab kan extrautrustas till ungefär samma standard och ändå bli betydligt billigare.

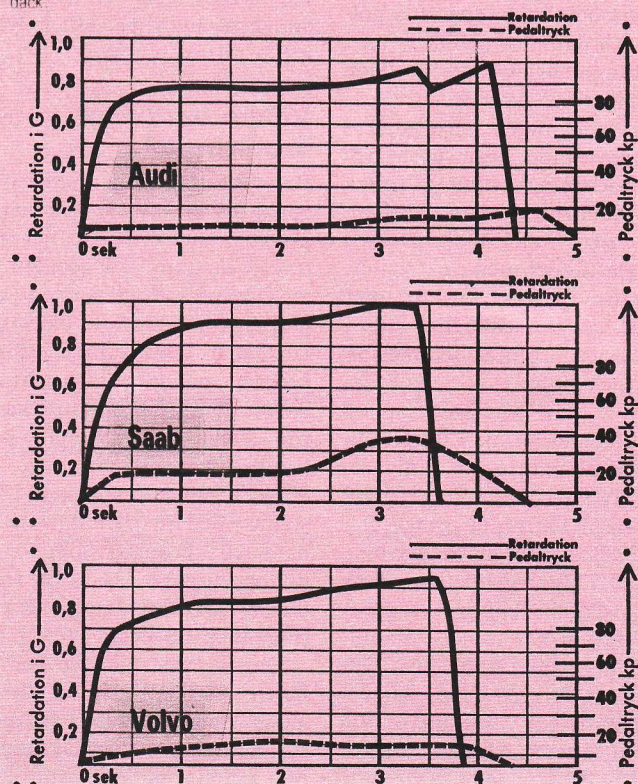
Vi menar också att Audi borde ha lagt ned mera möda på

Utrustning: Audi har allt!

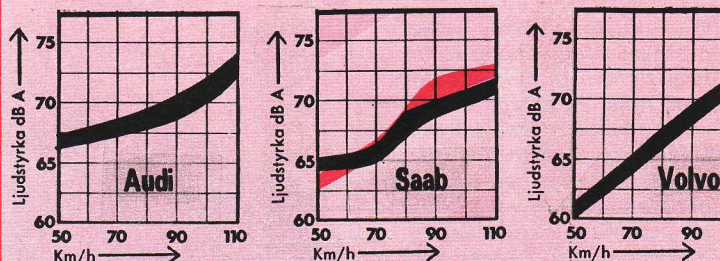
	Audi 200/ 5 Turbo	Saab 900 Turbo 4-d	Volvo GLT Turbo
Automatisk farthållare	●	1 100: -	2 155: -
Belysning bagagerum	●	●	●
Belysning motorrum	●	●	●
Bogserkrokar	●	●	●
Bältesvarnare	●	●	●
Centrallås	●	●	700: -
Cigarrettändare baksäte	●	●	●
Dimljus fram	●	●	●
Dimljus bak	●	●	●
Elfönsterhissar fram	●	●	950: -
Elfönsterhissar bak	●	●	750: -
Elbackspeglar	●	●	950: -
Glödtrådsvakt	●	●	●
Höj/sänkbar förarstol	●	●	●
Intervalltorkare	●	●	●
Klocka	●	●	●
Ljusautomatik	●	●	●
Luftkonditionering	8 670: -	4 175: -	4 000: -
Läslampor bak	●	●	●
Metalclackering	●	1 800: -	●
Mittarmstöd bak	●	●	●
Nackskydd bak	●	●	●
Oömma stötfångare	●	●	●
Soltak	●	2 900: -	●
Tonade rutor	●	●	●
Varvräknare	●	●	●
Värmesits vänster/höger	● ●	● ●	●
Extrautrustning totalt	8 670: -	9 975: -	9 505: -
Baspris	103 900: -	81 500: - (84 600: - auto)	78 000: -
Totalt utrustad	112 570: -	91 475: - (94 575: - auto)	87 505: -

Bromsar: sug i Saab

● Bromskurvorna (uppfifrån: Audi, Saab, Volvo) visar ett utmärkt resultat för Saab med en stoppsträcka på 48 meter. Audi hade låsningsproblem, kanske beroende på olämpliga däck.



Buller: tyst även i hög fart

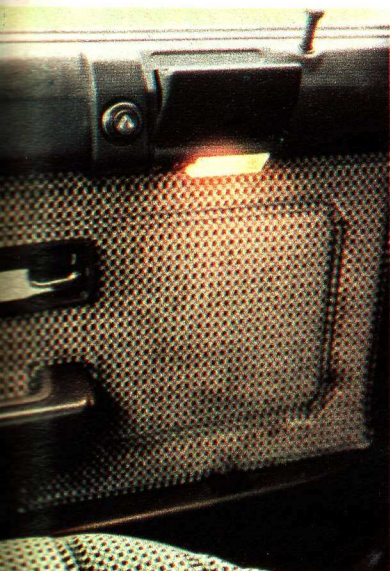


● Acceptabel ljudnivå i samtliga bilar. Den röda kurvan i mittdiagrammet visar bullerkurvan för femväxlad Saab Turbo i relation till den

automatväxlade. I höga farter är den femväxlade bilen klart tystare än den automatväxlade som då måste arbeta på höga motorvarv.

att anpassa vagnen till den kraftigare motorn – nu räcker stabiliteten inte riktigt till. Och bränsleförbrukningen är påtagligt högre än hos de svenska turbobilarna.

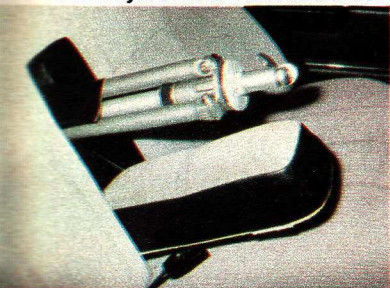
Vårt råd blir alltså helt chauvinistiskt "Köp svenskt!" när det gäller familjeturbo – åtminstone om du kan pruta en aning på komforten. Så finns det också andra möjligheter än turbo om det bara är blixtrande fartresurser man är ute efter. Volkswagen Golf GTI, BMW 323i och Ford Granada 2,8i är tre exempel på liknande prestanda men kanske lägre prestige – alla är billigare än turbotriolen. ■



● Cigarrettändare och läslampor i Audis bakdörrar. En nästan absurd lyx.



● Måste köpare av 80 000-kronorsbilar som Saab och Volvo Turbo acceptera ett reservhjul som är rena skämtet?



● Ett hål i ryggstödet bakom armstödet tillåter Volvo att frakta långa, smala föremål.

Jämför priser, kostnader, utrymmen och tekniska data

Audi 200/
5 Turbo

Saab 900
Turbo 4-d (aut)

Volvo GLT
Turbo

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

103 900: –

81 500: –
(84 600: –)

78 000: –

... att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)

3 år (2 469: –)

3 år (1 852: –)

3 år (1 235: –)

Årlig skatt

678: –

678: –

753: –

Försäkringsexempel Folksam:

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

Helår. Helförsäkr om vagnskadegar

Zon 1, 50 proc bonus, max 1500 mil/år

1 938: –

1 683: –

2 009: –

saknas, annars halvförsäkring

Zon 4, 75 proc bonus, max 2000 mil/år

919: –

804: –

951: –

Kostnad för rek service under de första 2000 milen inkl oljebyten och moms

ca 1 000: –

736: – (698: –)

434: –

Reservdels-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

2 614: –

980: –

977: –

priser

Bromsbelägg runt om

705: –

184: –

114: –

inkl

Kopplinglamell

–

–

161: –

moms

Komplett strålkastarsats

316: –

275: –

415: –

En sats torkargummin/blad

39: –

37: –

55: –

Brytarspetsar

Elektroniska tändsystem

Komplett framskärm

605: –

605: –

710: –

Hur rymlig?

Total kupélängd i cm

188,5

176,5

185

Maximalt benutrymme fram

106

98

99,5

Återstående benutrymme bak

82

81,5

84

Bredd axelhöjd fram

142,5

134

138

Bredd axelhöjd bak

142,5

134,5

135,5

Takhöjd fram

98

94

95

Takhöjd bak

93

99

96

Bagageutrymme, volymen i dm³ mätt med hårda paket

360

Ca 370

355

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

11,3

10,3

9,8

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

3,5

3,6

3,5

Nödvändig rattkraft, stillastående framhjul på torr asfalt (kp)

2

2

2

Pedaltryck koppling (kp)

–

15

11

Tekniska data

MOTOR:

Frontmonterad vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel, bränsleinsprutning och turboladdning

Cylindrar/vevaxellager

5/6

4/5

4/5

Borrning/slag

79,5/86,4 mm

90/78 mm

92/80 mm

Cylindervolym

2 144 cm³

1 985 cm³

2 127 cm³

Kompression

7:1

7,2:1

7,5:1

Maximalt laddningstryck

0,82 bar

0,7 bar

0,65 bar

Max effekt

125/170

107/145

114/155

kW/hk vid r/m

5 300

5 000

5 500

Max vridmoment

265/27,0

235/24,0

240/24,5

Nm/kpm vid r/m

3 300

3 000

3 750

KRAFTÖVERFÖRING:

Växelspak monterad på golvet

Antal växlar

3 automat

5 manuell
(3 automat)

4 manuell
+ överväxel

Drivning

Fram

Fram

Bak

FJÄDRING/ HJULUPPHÄNGNING

Spiralfjädring fram och bak, stel bakaxel

Fram

Fjäderben,
tvärlänkar,
krängningsdämpare

Dubbla
triangel-
länkar

Fjäderben,
triangel-
länkar,
krängningsdämpare

Bak

2 bakåtriktade
bärarmar,
1 tvärstag

2 bärarmar
bakåt, 2 fram-
åt, 1 tvärstag

2 bakåtriktade
bärarmar, 2 moment-
stag, 1 tvärstag

STYRNING:

Servoassisterad kuggstängsstyrning

ELSYSTEM:

12 volt, växelströmgenerator

Generator/batteri

1 260 W/63 Ah

950 W/60 Ah

770 W/60 Ah

BROMSAR:

Servoassisterade skivbromsar fram och bak

Kretsindelning

Diagonalt

Diagonalt

3-hjuls

P-broms på

bakhjulen

framhjulen

bakhjulen

HJUL/DÄCK:

Lättmetallfälgar och lågprofildäck

Fälgbredd

6 tum

5,5 tum

6 tum

Däcksdimension

205/60 HR 15

180/65 HR 390 TRX

195/60 HR 15

MÄTT/VIKT Längd/bredd/höjd cm

470/177/139

474/169/142

479/171/143

Axelavstånd cm

268

253

265

Spårvidd fram/bak cm

147/145

142/143

143/136

Tjänstevikt/

1 350/460

1 330/360

1 410/370

maxlast kg

(1 350/370)

Släpvagnsvikt/taklast kg

1 600/75

1 500/100

1 500/100

Tankrymd l

75

63

60