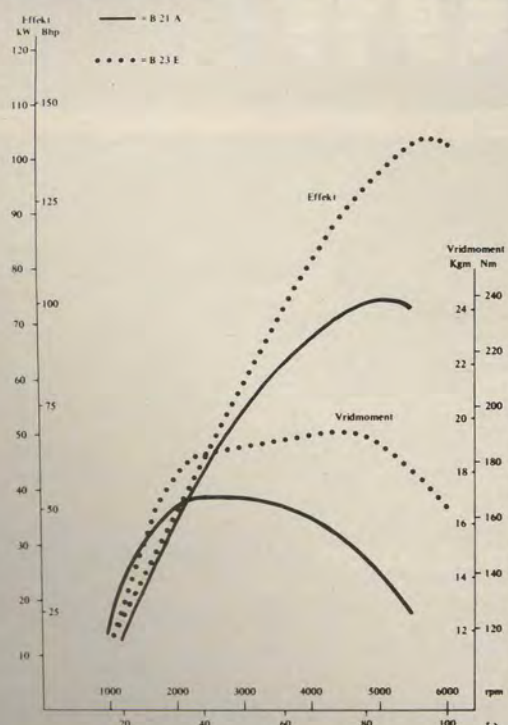
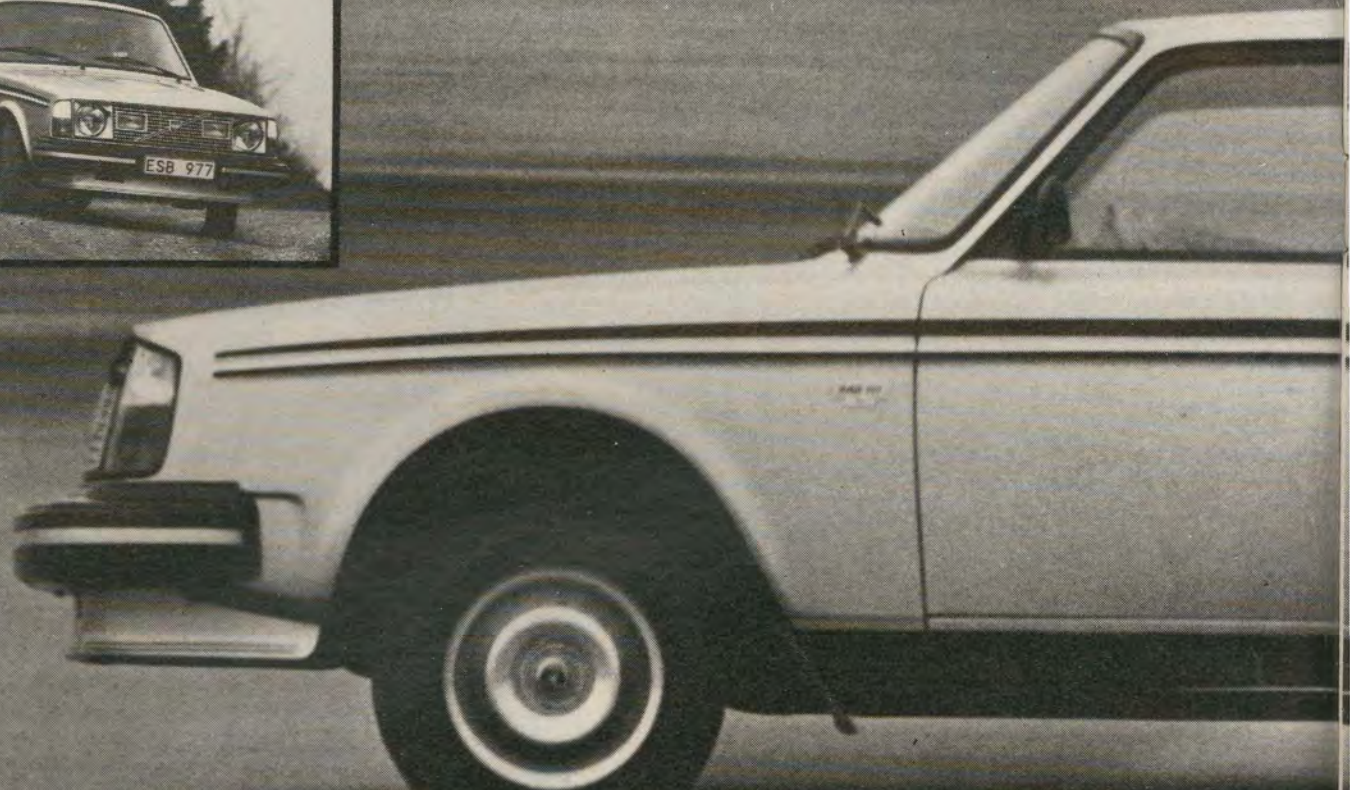


Äntligen - kör



Diagrammet över effekt och vridmoment visar att effekten ökats till 140 hkr, men framförallt ett förnämligt vridmoment på 17,5 till 19,5 kgm över ett varvtalsområde på omkring 3.500 - inte illa.

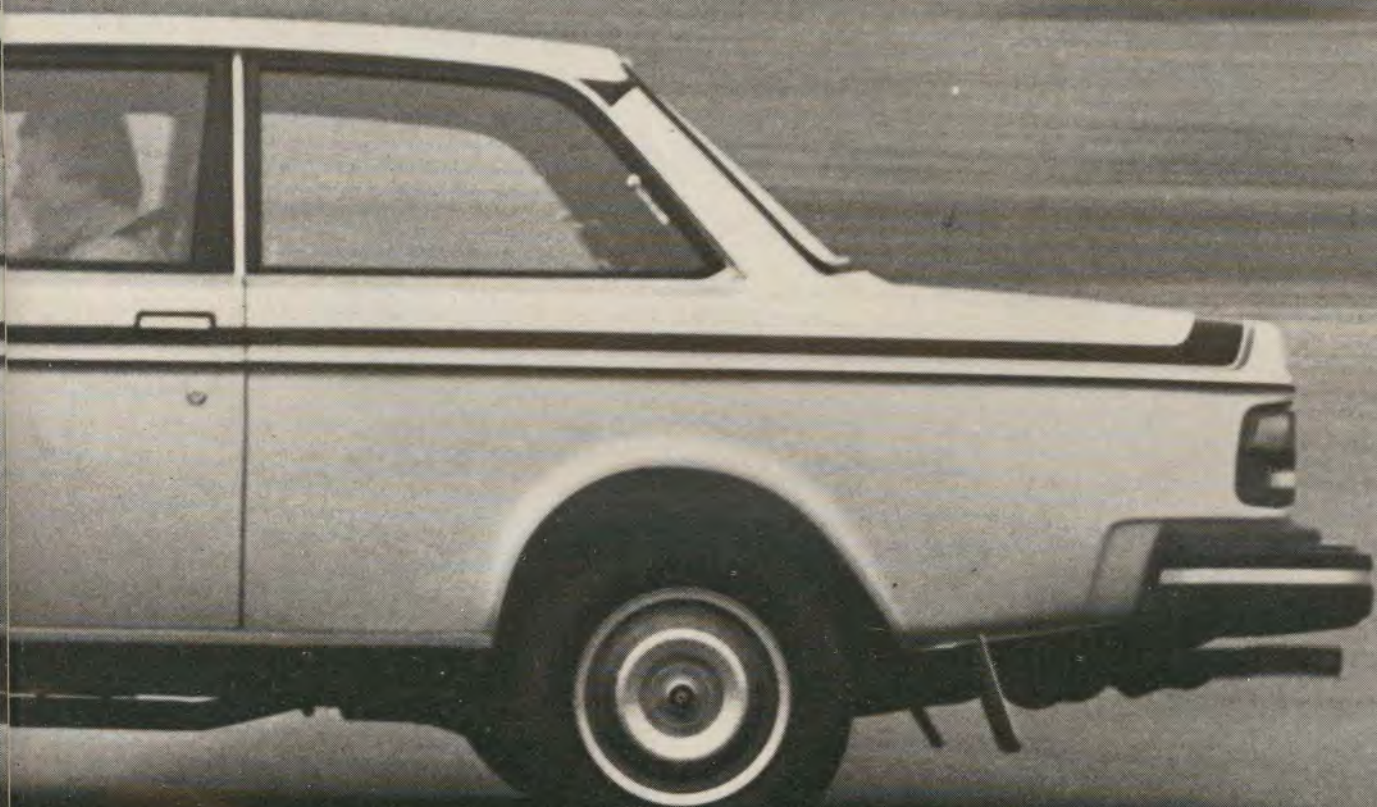
**Nu
händer
det saker
på
Hisingen
i
Göteborg
- hos
Sveriges
största
biltill-
verkare.**

●●● Efter år av snack om säkerhet och totalekonomi så börjar man nu också prata om körglädje. Och att det pratet stämmer - det bevisas av Volvo 242 GT, en bil som i och för sig kom redan för ett år sedan. Men som inte riktigt nått upp till tilläggsbeteckningen "GT" förrän i och med nu, när 1979 års modell presenterats!

IMS har haft tillfälle att provköra den nya versionen som framför allt är försedd med en större motor men som också fått betydande chassiförbättringar. Motorn heter numer B 23. Den är baserad på den vanliga B 21-motorn men har fått ökad cylindervolym och smidda kolvar som tillsammans med topp av crossflow-typ och ändrad kam samt större insugningsportar ökar effekten från förra årets 123 hästar till årets 140.

B 23:an har dock inte bara högre effekt - den har framför allt ett mycket bredare varvtalsregister. Redan vid 2.000 varv når man 17,5

glad Volvo GT



kmp och 2.000 varv senare når man max vridmoment som är 19,5 kmp.

Insprutningssystemet är liksom tidigare mekaniskt och tändningen är elektronisk. Chassit har fått gastrycksdämpare bak, grövre fjädrar fram och en kraftigare krängningshämmare. Det har medfört att bilen nu inte är så sladdvillig. Tvärtom understyr den en aning om man kommer för fort in i böjarna. Men den är lätt att rätta upp – lite mer kraft på gasen bara!

Bilen är över huvudtaget snäll att köra och även på smala grusvägar går det att åka mycket fort. Men tyvärr har inte bilen någon framtid som rallybil – i allafall inte under 1979. Visserligen kommer man att bygga 5.000 bilar – men det är bara den europeiska marknaden som får B 23-motorn medan det stora antalet bilar exporteras till USA med den vanliga B 21-motorn med avgasrening till max och betydligt mindre "kräm"!

Synd – för egentligen är det svårt tänka sig en lämpligare rallybil. Vikteffekten ligger strax över 10

kilo per hästkraft – och om det smäller i buskarna så har man rejält med skydd omkring sig!

Att bilen är fullt användbar trots sin storlek – det har ju både PI Walfridsson, Svante Artursson och några till redan bevisat. Visst är den stor – men inte alltför stor. Såvida det inte är vinter, krokigt och tätt mellan snövallarna. För då kan det ha sina sidor att åka i en femmetersbil . . .

Växellådan är en vanlig 4-växlad manuell låda med överväxel. IMS har dock haft tillfälle att på Ring Knutstorp testa dels en bil med tätstegad låda och diff, dels en med vanlig låda men med diff.

För att ta den diffbromsförsedda först så givetvis var den snabbare än "basversionen". När den "vanliga" bilen lättade på ena hjulet – då drog "diffbilen" hela tiden. Och den var lättare ändå att korrigera när det gick aningen för fort in i böjarna.

Största skillnaden noterade vi förstas med experimentbilen försedd med både tätstegad låda

och diff – den var rena drömmen att köra.

Tyvärr var racerbanan på Ring Knutstorp hal den här höstdagen då vi testade den nya GT:n från Volvo – men rent känslomässigt upplevdes provkörningen fullt jämförbar med Volvo-Cup på bana för några år sedan!

Ni minns kanske den tuffa racingklassen för topptrimmade Volvo 142:or med sisådär 150 hästar under huven och vilda uppställ i böjarna? Nu kör vi en standardbil nästan lika fort – med 140 hästar och 400 kilo tyngre kaross, med betydligt mindre uppställ och åthävor. Och dessutom åker vi mycket bekvämare!

Ja, utvecklingen har sannerligen gått framåt!

I dag behöver Volvo-bilarna inga konstgjorda medel för att bereda körglädje.

Det är kanske stora ord att ta. Men nog verkar det som om det hade skett ett generationsskifte hos Volvos konstruktörer i Göteborg.