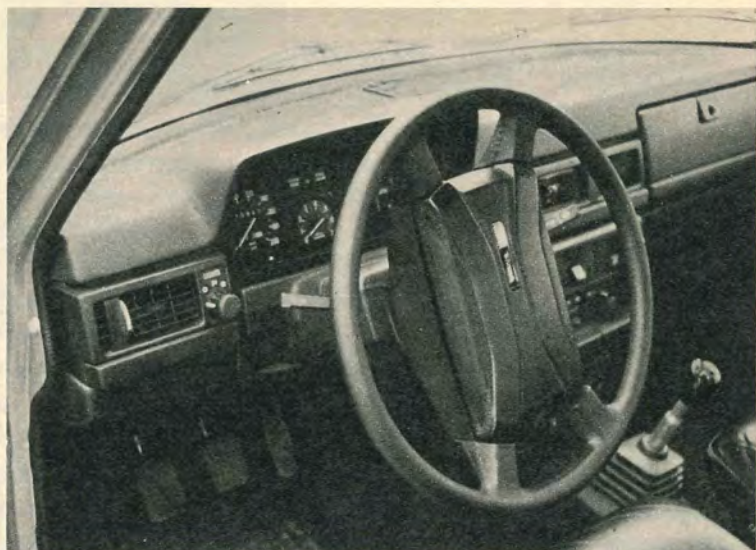


Volvo

244 GL

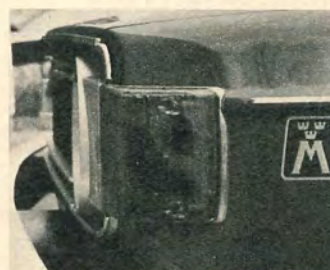
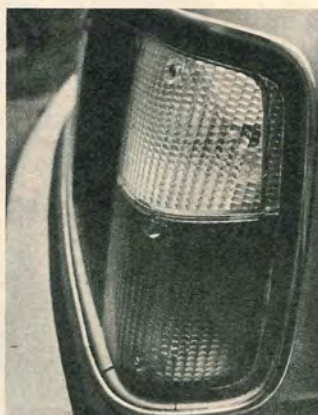


Rattlutningen har ändrats jämfört med tidigare modell. På panelen har de tidigare runda luftventilerna nu gjorts rektangulära.



MOTOR
bilbedömning

I bakpartiet är det bara emblemen som skiljer 240-serien från sista årgången av 140.



Volvo är värt beröm för att varselljus ingår i standardutrustningen. Dessutom smälter de nya ljushusen bättre in i billinjen än de tidigare (modell 74



Tyck vad ni vill om Volvos nya front. Den kraftiga stötfångaren gör ändå inte samma klumpiga intryck på 75-an (t v) som på 74-an.

40 000 kronor på bordet och bilen är er, dvs Volvo 244 GL med läderklädsel, soltak, fyrväxlad låda med överväxel och den nya B21-motorn med CI-insprutning. Växellådan kan bytas mot automat, priset blir detsamma, noga räknat 39 300 enligt septemberprislistan för stockholmsområdet. Modellen toppar Volvos 240-program och ligger i ungefär samma prisklass som BMW 520 och Mercedes-Benz 200 i enklaste utförande med manuell växellåda och förgasarmotor.

□ Låt oss förbigå 75-ornas ändrade utseende — smak skall ju som bekant inte diskuteras. — En detalj bör dock kunna få odelat beröm och det är varselljusen. Enligt vissa tidningsuppgifter lär det finnas Volvoägare som lägger ner möda på att koppla bort dessa. Vad skall man säga om en sådan sak — utan att bli anmäld för ärekränkning...

Däremot hoppas jag att Volvo eller GL-ägare inte känner sig trampade på tårna om jag hävdar, att läderklädseln, som är standard i GL-versionen, snarare är ett minus än ett plus. Visst ser det elegant ut men jag avstår gärna från den elegansen efter att i ett par veckor varje morgon ha upplevt frostkänslan när man sätter sig i bilen. Volvos förarstolar är ju numera utrustade med värmetrådar men tydligen tar det

lång tid innan värmen tränger igenom lädret.

Dessutom är lädret halt att sitta på och ger inte det kroppsstöd som man vill ha. Nu beror det också på att den nya stolen har en nästan plan sits.

Bortsett från detta erbjuder vagnen utmärkt sittkomfort men det gjorde i mitt tycke också 140-seriens stolar.

Vad som tillkommit är att stolens sits kan ställas i höjled vilket naturligtvis är en fördel. Man har samtidigt ändrat rattlutningen vilket ger bekvämare körställning. Däremot håller jag inte med Volvo om att instegsutrymmet blivit nämnvärt bättre, såvida man inte sänker sit-sen till lägsta inställningen. Med mittlägeshöjd, som förmodligen de flesta föredrar, blir det trångt mellan ratt och stol både vid insteg och under körning.

Övriga ändringar i interiören är inte så stora. Klocka och luftventilerna på panelen är rektangulära istället för, som tidigare, runda och det finns numera en fast varmluftspalt mot sidorutorna.

Reglagen är i stort oförändrade med undantag av att handbromsen sitter mellan framstolarna vilket är bättre än placeringen vid förarstolens utsida. En detalj i reglagfunktionerna saknas fortfarande och det är ett pausrelä för torkarna. Det borde vara standard istället för extratillbehör på en vagn i 40 000-kronorsklassen.

Den nya motorn med beteckningen B 21 E har i GL-version insprutning av den mekaniska typ som infördes redan på 74-orna och kallas CI, dvs kontinuerlig bränsle-

insprutning. Jämfört med B 20 E, som satt i tidigare GL har effekten sänkts en DIN-hk och vridmomentet ökat en aning. Skillnaderna är alltså obetydliga. En fördel är dock att B 21 E kan köras på 93-oktanigt bränsle.

Samtidigt som vi körde GL körde Iva Maasing en DL-modell med B 21 i förgasarsversion ca 500 mil med mycket noggrann bränslemätning. Resultatet redovisas i nästa nummer. En jämförelse visar att den starkare E-motorn står sig gott jämfört med förgasarsversionen. För GL noterade vi dessa milsiffror

Landsvägskörning:

1,1 liter

Stadskörning:

1,30—1,35 liter

forts på sid 35

VOLVO 244 i SIFFROR

Mått: Längd: 490 cm, bredd: 171 cm, höjd: 146 cm, axelavstånd 264 cm. Vänddiameter: 9,8 meter.

Vikter: Tjänstevikt: 1 420 kg, max tillåten last: 360 kg, max tillåten släpvagnsvikt: 1 200 kg. Antal passagerare enligt typbesiktning: 4.

Motor: 4-cyl vätskekyld med insprutning, drivning på bakhjulen. Cylindervolym: 2 130 cm³, max effekt: 123 hk DIN (90 kW) vid 5 500 v/min. Max vridmoment: 17,3 kpm DIN (170 Nm) vid 3 500 v/min. Oktanbehov: 93 oktan.

PRIS PÅ GATAN I STOCKHOLM (Septemberprislistan 1974): 39 300:—

Årlig skatt: 417:—

Försäkringsklass: 5 14

Volvo 244 GL

forts från sid 21

Då hör det till bilden att under landsvägskörningen utnyttjade vi överväxeln så mycket som möjligt. Den ger en sänkning av motorvarvet på ca 900 som förutom bränslebesparing också ger lägre ljudnivå. Den nya motorgenerationen är annars inte särskilt »lågmäld» i »svenskfarterna» 90 och 110 km/tim. Mätningar som gjorts i samband med typbesiktningen visar också att ljudnivån ligger över B 20-motorns.

Den stora förändringen jämfört med tidigare modeller är styrningen och kursstabiliteten. Proven med 244 GL befäste bara intrycken från den första provkörningen då modellen presenterades i höstas. Glappet kring styrningens mittläge är nu helt borta och det krävs mycket små ratt Rörelser för att parera kursavvikelse på grund av vägbanelutningen eller sidvind. Den nya framhjulsupphängningen med fjäderben och en stadig tvärlänk ner till ger också en behagligare gång över ojämnheter i vägbanan.

GL-versionen är utrustad med servostyrning vilket behövs i lågfartsmanövrer med tanke på lågprofildäcken som annars kräver stora styrkrafter.

I mitt tycke är servoverkan bättre anpassad på GL än på nya 264 men också på GL finns risk att man överkorrigerar eller gör för stora rattutslag innan man vant sig. Vagnen uppför sig annars utan olater. Också i häftiga undangirar känns den stadig och om bakvagnen kasar åt sidan så sker det lugnt utan tendens till farliga sladdar.

Jag nämnde tidigare att servostyrningen behövs i lågfartsmanövrering där nya GL-modellen är nästan exemplarisk — bra sikt, smidig lågvarvsdragning på motorn och utmärkt växelmanövrering. Lägg till detta en vänddiаметer på 9,8 meter trots att det här är en stor vagn.

N O Andersson