

# MOTOR KORTBEDÖMER Volvo 244 DL



I Motor 26/74 bedömdes Volvo 244 GL med den insprutade versionen av nya B 21-motorn. Vi har även kört volym-upplagan av den nya Volvo 244, DL med förgasarsversionen av B 21-motorn, under en längre period, omfattande bl a långfärder på kontinentala vägar. Bränsleförbrukningen har därvid kontrollerats fortlöpande med en genomströmningsmätare.

□ Vi ska redovisa bränsleekonomin på en gång eftersom den har diskuterats. Den genomsnittliga förbrukningen under testperiodens 500 mil blev 1,25 liter 93-oktanig bensin per mil.

Vid likartad testkörning med föregångaren Volvo 144 med enförgasarmotorn B 20 A har vi bokfört 1,11 liter 97-oktanigt per mil, dvs ca 11 procent lägre förbrukning.

#### Vid »svensk» landsvägskörning

Vid landsvägskörning i »svenska» farterna 70—90 km/t har genomströmningsmätaren visat mellan 1,10 och 1,16 liter per mil. Vid stadskörning med tät trafik och genomvarm motor har mätaren visat på förbrukningssiffror mellan 1,30 och 1,40 liter per mil. Vid motsvarande prov med föregångaren stannade förbrukningen på 1,20 liter per mil.

Vid konstantfartprov noterade vi 0,77

liter per mil vid 50 km/t, 0,83 liter per mil vid 70 km/t, 1,00 liter per mil vid 90 km/t och 1,26 liter vid 110 km/t.

#### 240-serien bränsledyrare

Summerar vi proven finner vi att 244:an med den nya B 21 A-motorn drar 10—15 proc mera än föregångaren men att motorn klarar sig med 93 oktanig bensin mot föregångarens krav på 97 oktanigt, vilket innebär en kostnadsbesparing på 3—4 proc för varje liter. Sammanräknat får man att den nya Volvo 240:ans bränslekonto ligger ungefär 7—9 proc över 140:ans.

Vi är dock något tvéksamma om alla 240-motorerna kommer att klara sig med den lågoktaniga bensinen. I slutet på testperioden, när bilen huvudsakligen hade körts i stads- och förortstrafik, med många kallstarter, kunde nämligen någon gång motorn hosta ett par gånger på





Volvo 240 klarade sig fint på de snöiga alpvägarna. Den nya precisa styrningen ger föraren goda möjligheter att parera eventuella sladdar — någon gång önskade man sig dock att ratten inte behövde vevas så mycket.



Den breda stötfångande stötfångaren, här i kontakt med Saab 99:ans likaså stötfångande stötfångare, är onekligen en mycket praktisk detalj. Mindre praktisk är däremot placeringen av strålkastarna i djupa urtag i frontgrillen. Halvljuset blir därmed avskärmat i sidled på ett störande sätt, och snöglopp kan faktiskt sätta igen strålkastarna.

glödtändning efter att startnyckeln tagits ur. Därvid visade vägmätaren på totalt 1 240 mil, ett alldeles för lågt värde för att glödtändning ska förekomma.

Vid ett litet prov med några liter 97-oktanigt i botten på en i det närmaste tomkörd tank kunde däremot inga glödtändningar noteras. Det verkar således som om åtminstone testvagnens motor under vissa driftsbetingelser helst vill ha aningen högre oktantal än 93.

#### Vilsammare under långkörning

Vid högfartsetapperna på motorvägarna noterades att den nya 240:an har en kurshållning och en glappfri, precis styrning av hög klass. Bilen har alltså blivit betydligt vilsammare att långköra på snabba vägar än föregångaren.

De nya stolarna med sina förhållandevis släta dynor fick pluspoäng vid de långa motorvägsetapperna, medan de er-

höll minuspunkter vid kurvtagning på serpentinvägar, eftersom sidstödet då är i sämsta laget.

Förare under 1 och 85 i strumplästen klagade inte på utrymmet bakom ratten, men är man längre blir utrymmet mellan ratten och benen alldeles för begränsat och den mycket omfattande mittkonso-len hindrade benvikning utåt.

#### Åkkomforten överlägsen

När det gäller åkkomforten är nya 240:an på flera punkter överlägsen sin föregångare. Vid de snabba motor- och landsvägsetapperna noterades att fjädringen på ett behagligt sätt tog hand om de flesta slags ojämnheter. Endast på fartbegränsade gamla motorvägsbitar med betongskarvar kunde bilen skälva till för fogarna.

Ljudkomforten förbättras när man kommer över 115 km/t, inom fartområdet 118—128 km/t går bilen som tystast rent subjektivt bedömt. Inom de för Sverige aktuella 90 och 110 km/t förekommer en markant karossresonans, ett problem som Volvo är väl medveten om och arbetar på att eliminera.

#### Väg- och vindljud

märks inte nämnvärt varken vid motorvägskörning eller på blåsiga, krokiga passvägar. Överhuvudtaget ger vagnen ett intryck av komfort, helt i klass med de dyrare konkurrenternas från Mercedes och BMW.

#### Fartresurserna i motorvägsfarter

är något begränsade för förgasarsversionen av 240:an. Dessutom måste man ha en rejält stor resekassa om man ska hänga med i farter mellan 140 och 158 (den toppfart vi klockade på Autobahn). Den nya säkerhetskarossen tycks inte vara särdeles strömlinjeformad, varför luftmotståndet kräver många hästkrafter i de högre hastigheterna, med åtföljande hög bränsleförbrukning. I toppfart noterade mätaren inte mindre än 1,95 liter per mil, och redan vid 130 km/t hoppade förbrukningen upp till 1,50 liter per mil!

#### På de snöiga småvägarna,

liksom våta leriga grusvägar visade sig 240:an ha en ovanligt god framkomlighet och bekväm fjädring. Till de goda intrycken bidrog den väl reglerbara, effektiva uppvärmningen och defrostern. Vi hade rutorna imfria utan att bli genomblåsta av heta eller kalla luftstrålar.

Om man till slut körde fast trots allt, kunde man saxa sig loss tack vare bilens otroligt tvära vändradie. Men vid tvära vändningar på slätare vägar kunde Volvon skrämra oss några gånger genom att framhjuln inte ville återgå av sig själv till rakt fram-läget efter svängen, utan tvärtom ville slå ut ännu mera!