

Volvo tar



steget fullt ut!



I våras släppte Volvo ut en GT-version som ifråga om prestanda egentligen var en tvådörrars GL, d v s med insprutningsmotorn på 2,1 liter och effekten 123 DIN-hk. Vad som skilde från GL var utrustning och smärre modifieringar i chassit, kraftigare stötdämpare och krängningshämmare.

Nu tar man steget fullt ut och släpper ut GT i 1979 års version med större och starkare motor och därmed klart bättre prestanda.

Motorns grundkonstruktion är den samma som i B21 E men cylinderdiametern och därmed volymen har ökats. Cylindervolymen är 2 315 cm³. Kompressionsförhållandet har höjts från 9,3:1 till 10:1. En annan modifiering är större insugningsportar och därmed förbättrat gasflöde. Tillsammans har dessa ändringar givit en effektökning med 17 hk från 123 till 140 DIN.

Viktigare än effektökningen är egentligen det höga vridmomentet över ett brett varvtalsområde. Vid 2 000 varv ligger

momentet på 17,5 kpm för att nå maximum 19,5 kpm vid 4 500 varv. Det ger bra acceleration i hela varvtalsregistret och är dessutom en fördel om motorn "kopplas" till en automatlåda.

GT har dock fyrväxlad manuell växellåda med överväxel, d v s samma utförande som i 1979 års modeller av GL och GLE.

En del ändringar har gjorts i chassit. GT har gasfyllda stötdämpare bak samt kraftigare fjädrar och stötdämpare fram. Krängningsstyvheten är enligt fabriken ungefär 35 procent högre än för övriga Volvo-modeller.

Ifråga om utrustning är den nya GT-modellen identisk med 78an — svart tygklädsel, snyggt men smutskänsligt, en del prydnadslister i rött, GT-ränder längs sidorna, frontspoiler osv. Spoilerna sitter där för att öka sidvindsstabiliteten, ge något högre toppfart och minska bränsleförbrukningen. Den nyttan gör den främst i höga hastigheter.

Fabriken uppger inga exakta värden för acceleration men säger att GT är ca två sekunder snabbare från 0 till 100 km/h än 4-dörrars GLE. Det skulle innebära kring nio sekunder, alltså något långsammare än Saab 900 Turbo för att ta ett aktuellt exempel. Toppfarten uppges till 180 km/h mot 200 för Saab Turbo. För att fortsätta en jämförelse — som man egentligen inte bör göra eftersom det finns andra faktorer än acceleration och fartresurser som ligger bakom turbomotorn — så är Volvo GT ca 11 000 kronor billigare än 900 Turbo, 3-d. GT kostar ca 58 000 kronor.

Personligen tycker jag att nya GT är något av det roligaste som hänt hos Volvo på länge om uttrycket tillåtes. Det beror på att modellen är en "bred bil", d v s en bil som tillåter lugn promenadåkning på hög växel likaväl som forcerad hårdkörning utan att konstra.

Vägegenskaperna och körkaraktären är av mycket god klass. D v s när man vant sig vid servo-styrningen som dock är lättare att bli sams med efter de modi-

DATA

Motortyp: 4-cyl. radmotor med bränsleinsprutning och elektroniskt styrd tändning.
Cylindervolym: 2 315 cm³.
Max effekt: 103 kW (140 hk) DIN vid 5 750 v/min.
Max vridmoment: 191 Nm (19,5 kpm) DIN vid 4 500 v/min.
Oktanbehov: 97–98.
Bränsleförbrukning enl. bränsledeklarationen: Stadskörning 1,25 l/mil, landsvägskörning 0,75 l/mil, blandad körning 1,05 l/mil.

fieringar som gjorts på Volvos 79or. Castervinkeln, d v s fjäderbenets lutning mot lodlinjen, har ökats från 2,5 till 3,5 grader vilket har givit bättre kursstabilitet.

Den uppstyvade fjädningen inverkar inte på åkkomforten. Vagnen klarar också smågropig grusväg utan att den känns stötig. Bakvagnen har inte heller några tendenser att hoppa ur spår.

Tillverkningen av Volvo GT blir mycket begränsad och svensk marknad får bara ett par hundra vagnar till en början.

N O Andersson