

# TEKNIKENS VÄRLD LÅNG TEST

## Volvo 244 DL

# Högt bensink

■■■ Teknikens världs längstest-Volvo – en grön 244 DL med den nya B21-motorn på 97 hk DIN – har hittills varit i tjänst i knappt en månad och på den tiden rullat 304,4 mil.

Det dröjer alltså länge än innan vi kan säga något mera bestämt om hur den klarar vardagskörningen.

Samvaron med Volvon har hittills varit ganska fri från problem. Men det finns orosmoln som har med ekonomin att göra.

Bränsleförbrukningen är hög. 1,35 liter per mil har den dragit i genomsnitt och då har vi ändå följt inkörningsföreskrifterna ganska noga under de första 200 milen och kört mjukt.

Många andra delar Teknikens världs erfarenheter: nya Volvo drar mera bensin än den gamla. Det finns flera teorier om orsakerna till detta. En är att 244:ans klumpiga nos skulle öka luftmotståndet.

Men aerodynamiken har liten betydelse i stadskörning, där vi som mest noterat 1,51 l/mil. Vid lugn landsvägskörning har förbrukningen kunnat pressas till 1,25 l/mil. Det är också en hög siffra.

Volvon ska enligt fabriken gå att köra på regularbensin (93 oktan) och vi har hittills nöjt oss med sådan.

Men på sista tiden har motorn börjat visa tendenser till glödtändning (motorn stannar inte direkt när tändningen slås av utan står och hackar en stund).

Vi ska nu övergå till 97 oktan för att se om glödtändningen försvinner.

Milkostnaden inklusive bensin och de oljor (motor, växellåda, bakaxel) som byttes vid 100-milsservicen ligger nu på 2,08 kr.

### Dyrare än SJ

Det innebär att det kostar ett par hundralappar att exempelvis köra Stockholm–Göteborg tur och retur över ett veckoslut och då har vi ändå inte räknat med värdeminskning, däckslitage etc.

Faktum är att det är något billigare att resa med Statens Järnvägar (180 kr) och då förstår väl var och en att nya Volvons höga bränsleförbrukning är någonting allvarligt.

För bara några år sedan brukade man höfta med en bensinkost-



nad på en krona milen för en mellanklassvagn.

Sedan dess har bensenpriserna stigit liksom bilarnas förbrukning. Det har bl a att göra med de skärpta kraven på avgasrening.

Bortsett från det ekonomiska har Volvon fungerat bra än så länge. Strömbrytarknappen till strålkastarna har lossnat en gång. Det är allt.

### En bra vinterbil

Den startar snabbt varje morgon. Värmen kommer snabbt och när kupén väl är uppvärmd är det lätt att hålla en jämn och behaglig temperatur samtidigt som man får

bra ventilation.

Och man kan åka långt i Volvo utan att bli trött. Stolarna är stadiga och sköna, men klädseln vill tyvärr gärna suga åt sig damm.

Den nya framvagnen och kuggstängsstyrningen har vi berömt tidigare. Nya Volvon rullar betydligt stadigare än 140-modellerna och känns stadig även i halka, trots att den körs på vanliga radialdäck (Michelin) och inte med dubbade däck (hur skulle det då gå med bensinförbrukningen?).

Vår 244:a går en hel del i stadstrafik. Där är den avgjort inte till sin fördel. Även om den

nya styrningen går lättare så krävs det fortfarande kraftiga tag i ratten när Volvoföraren ska parkera eller runda ett snävt gathörn. (Det finns servostyrning mot prisstillsätt.)

Längden är också ett problem. Titt och tätt måste vi rata P-fickor där andra bilister elegant smiter in.

Det går att åka fem personer i Volvo även om det är måttligt bekvämt. Men då tar bakre stänkskydden gärna i backen när man svänger.

Bromsar och växellåda fungerar bra, bilen har fullt acceptabel

**Nya Volvo 244 DL har nu sällat sig till Teknikens världs två andra långtestbilar – VW Golf och VW 1303. Volvon har än så länge gått endast 300 mil och den allvarligaste anmärkningen gäller hög bensinförbrukning. VW Golf har lägre driftkostnader än gamla Skalbaggen men förefaller inte hålla samma höga kvalitet när det gäller detaljarbetet.**

Av DAG E HOGSTEN, BÖRJE ISAKSON, GEORGE JOHANSSON.  
Teknikens världs testlag – PeO ERIKSSON, ULF HOLMSTEDT (foto)



● Volvo 244 DL långtestas av Teknikens värld. Pålitlig men med obehagligt hög bränsleförbrukning.

väghållning och är tillfredsställande snabb i accelerationen.

### Smidig motor

Motorn verkar smidigare än i de exemplar av samma modell Teknikens värld tidigare har testat och provkörts. Den drar utmärkt snällt från låga varv och känns inte heller plågad när man varvar ut på växlarna för att t ex göra en snabb omkörning.

Sedan vi testade 244:an i höstas har priset för DL-versionen stigit ytterligare till 33 500

kronor. Det finns mera spännande och lätthanterliga bilar att få för de pengarna. Men det är en trygghet och ombuden känsla att en kall vintermorgon höra motorn dra i gång vid första försöket, känna värmen komma krypande längs ryggen från förarstolens elslingor och omgiven av stora mängder skyddande plåt ge sig i kast med morgontrafiken.

Nästa rapport kommer om en månad. Då ska vi ha flera mil på mätaren och flera erfarenheter av nya Volvo. ■



● VW Golf: dyrare

## VW Golf LS: Stegrad milkostnad

■■■ Ett års garanti på en bil som kostar över 20 000 kr är inte mycket, men så länge garantin gäller är man tacksam över den.

Det har nämligen visat sig att vindrutespolningen på VW Golf inte fungerar riktigt som den ska.

Som vi redovisade i nr 3 hopade slangen av vid pumpen. Vi fäste den provisoriskt och vid 750-milaservicen bad vi att få den ordentligt fastsatt.

Det skedde. Kostnaden – som alltså betalades av garantin var 52 kr! Vi ber nu varje kväll att slangen ska sitta i många, många år.

Men i övrigt har Golfen gått felfritt. Det verkar dock som om förarstolen redan börjar bli nedstutten. Och den knirkar ibland som en fåtölj som står inför sitt yttersta.

■ Bilen har också blivit lite dyrare att köra. Vid förra redovisningen var milkostnaden (inklusive service och olja) 1,40 kr. Då hade den körts 575 mil.

I dag, efter 845 mil, är totalkostnaden 1,43 kr/mil.

Då ingår ytterligare en service (smörjservice à 20 kr plus olja 12,75 och packningar) som kostade 40 kr.

Men den huvudsakliga orsaken till kostnadsökningen är bensinförbrukningen. Den har nämligen stigit från 0:87 l/mil till 0:89 l/mil.

Den ökningen beror på att bilen nu hela tiden går på dubbdäck.

Bensinkostnaden är därför nu 1:22 kr/mil mot tidigare 1:18 kr/mil. Kostnaden är beräknad efter ett literpris på 1:36 kr. ■



● VW 1303: billigare

## VW 1303: Bara ett enda fel

■■■ Hittills har vi bara haft ett enda fel på vår VW 1303: Skyddet framför säkringarna har trillat loss. Men nu sitter det på plats igen efter en enkel operation.

Men för varje mil bilen körs framgår det att konstruktionen är omodern. Jämfört med Golfen är 1303:an en trång, bullrig och obekväm bil med klart underlägsna köregenskaper.

Men den saknar inte charm, även om den charmen kräver en entusiastisk förare för att komma till sin rätt. Smidighet i stadstrafik är ett klart plus, liksom det faktum att 1303:an ger ett gediget intryck. Den är pålitlig, lättstartad och arbetsvillig.

■ Kostnaderna för de 700 mil som bilen nu gått har sjunkit. Den främsta orsaken till detta är det redovisningsfel som vi gjorde oss skyldiga till i den första testrapporten (Nr 3/75).

Hittills har bilen dragit 1,03 liter per mil och inte som vi angav tidigare 1,26.

Att vi inte reagerade för våra egna felberäkningar beror på att 1303:an gått mycket i stadstrafik, haft kupévärmaren igång ofta samt utsatts för många kallstarter där automatchoken fått arbeta hårt.

Samt det faktum att den vid enstaka motorvägsetapper dragit över 1,25 liter per mil.

Kostnadsräkning vid 700 mil:  
Service, olja och bränsle: 1:66 kr/mil. ■