

Denna silverfärgade Turbon är i nyskick och måste vara ett av Sveriges finaste exemplar. Bilen ägdes tidigare av SVIS-profilen Bosse Oskarsson, men köptes i höstas av Jönköpingsföretaget GCP som tillverkar och säljer reservdelar till Volvos äldre modeller.



244 Turbo vände trenden, nu blev det tillåtet att ha roligt bakom Volvoratten.

VOLVO 244 TURBO

BÄTTRE SENT ÄN ALDRIG

TEXT & FOTO: KJELL BROBERG

Under 1970-talet dominerades Volvos modellpolitik av säkerhet. Det var pålitlighet och trygghet som gällde. Så snart det handlade om prestanda och körglädje var företagsledningen tvehågsen. Volvo presenterade sportiga modeller då och då, men de överlevde inte länge. När 244 Turbo visades 1980 vändes trenden, nu blev det tillåtet att ha roligt bakom Volvoratten. Bättre sent än aldrig.

När Saab presenterade 99 Turbo på hösten 1976 var det ett tecken på en annan företagskultur än Volvos. Det fanns egentligen

ingen konkret anledning till att det var Saab och inte Volvo som visade den första personbilsturbon. Båda företagen hade lång

erfarenhet av turbomatning från sina respektive lastbilsdivisioner, men det var alltså Saab som förstod fördelarna för vanliga personbilar. I Trollhättan såg man inte motsatsförhållandet mellan krocksäkerhet och körglädje, utan vågade kombinera egenskaperna.

Under andra halvan av 70-talet erbjöd Volvo sina prestandasugna kunder en 123-hästares 244 GL alternativt en 140-hästares 2,7-liters V6:a i 264. Vi pratar om 0-100 ▶

"245 Turbo skulle faktiskt bli den version som levde längst."

► km/tim på 12 till 13 sekunder och runt 170 km/tim i toppfart, samt sävliga, understyrda vägegenskaper. Tryggt, men inte särskilt roligt eller upphetsande.

Uppståndelsen kring Saab 99 Turbo förändrade allt. Volvo måste liksom de flesta andra tillverkare hoppa upp på Turbo-vägen för att inte framstå som hopplöst efterblivna. Det dröjde ändå till Parissalongen 1980 innan Volvo kunde presentera 244 Turbo.

Till Volvos försvar kan man säga att man arbetade hårt under vänteriden. Saab fick koksningssproblem på turboaggregaten trots sina välpublicerade "bredprov" där man testade 99 Turbo inför öppen ridå innan serie-tillverkningen.

Volvo valde en annan väg och lät under flera år polisen köra bilar med turbomotorer i hemlighet för att prova ut systemet. Det nya turboaggregatet Garrett TB 03 hamnade i både 244 Turbo och Saab 900 Turbo 1981, men framtiden skulle tyvärr visa att koksningssproblemen inte var över för det. Inte förrän de vattenkylda aggregaten kom i slutet av produktionen upphörde behovet av regelbundna turbobyten.

Det intressanta var att trygga (tråkiga, sa Saab-entusiasterna) Volvo valde en hårdare trimning av sin turbomotor än Saab. Volvos motorutvecklare Jan Erik Rydqvist förnekade att man var ute efter att övertrumpfa Saabs 145 hk starka tvålitersmotor när deras nya motor hade tio hk mer, 155 hk. Istället var det mo-



"Turbo blev snabbt en trendbil här hemma."

Johan Kjerstads 244 Turbo är i fint bruksskick.

torns "naturliga effekt" man var ute efter. Rydqvist menade att man inte strävade efter någon viss toppeffekt, istället provade man sig fram till den trimning där motorn var som

mest harmonisk. Även om det säkert var sant, hade Volvo knappast någon nackdel i att stoltsera med 10 hk mer än konkurrenten ...

Volvos arbete blev också enklare av att 99 Turbo och senare 900 Turbo var toppmodellerna i programmet. Saab kunde inte göra motorn för sportig vilket skulle stöta bort köpare som ville ha komfort och lågvarvs-kraft. 244 Turbo var mer en nischmodell som tilläts vara lite extremare, den som så önskade kunde istället välja 244 GLT6 med samma effekt men lugnare karaktär. Jämfört med Saab var Volvos vridmomentkurva förskjuten uppåt i varvtalsområdet, trots att Volvo-motorn dessutom hade något större volym med sina dryga 2,1 liter.

De första åren hade 244 Turbo silverfärgad specialklädsel med svarta dörrsidor och svart innertak, inredningen var unik för modellen liksom de femkrade lättmetallfälgarna. Ut-rustningsnivån i övrigt var hög med elvärme-stol, sollucka med mera – i stort sett allt som

fanns på GLT-modellen plus modellens unika detaljer som till exempel en något hårdare chassisättning. Den elektriskt manövrerade överväxeln hade en tryckströmställare istället för en skjutdito. Nu kopplades överväxeln ur automatiskt och föraren behövde inte längre hålla reda på hur skjutknappen stod när han eller hon växlade från trean till fyran.

1984 ÅRS TRENDIL NUMMER 1

På den svenska marknaden fanns bara 244 Turbo till in början, men utomlands kunde man även köpa kombi med turbomotor (från och med 1983 års modell försvann dörrrelaterade modellbeteckningar som 244 och 245, men vi använder oss av de gamla modellnamnen även i fortsättningen).

245 Turbo började säljas även här hemma som 1984 års modell och blev snabbt en trendbil här hemma. Turboversionen av 245 skulle faktiskt bli den version som levde



Bilen har all utrustning, inklusive Volvos stöldlarm.

längst, den interna modellpolitiken krävde nämligen att sedanen skulle offras inom kort.

I februari 1982 visade Volvo nya 760, som var ett stort steg framåt. 240-serien var ju 15 år gammal vid det här laget genom att den var utvecklad ur 140. Den nya bilen presenterades enbart i GLE-version med den svensk-franska V6:an, men snart kom en turbodiesel och en helt ny turbobensinmotor. Den här gången hade Volvo ansträngt sig ordentligt och fick ut hela 177 hk ur den lite större 2,3-

Klassikerteknik



Turboaggregaten var från början inte vattenkylda vilket förkortade livslängden.

Frekventa turbobyten

Johan Kjerstad äger den svarta 244 Turbo som finns på bilden till vänster. Bilen har fått nytt turboaggregat flera gånger.

– Min bil har ungefär 21 000 mil på mätaren och är inne på sitt tredje aggregat. Dom tidiga turbobilarna hade inte vätskekyllt aggregat vilket säkert bidrog till liknande problem som de man såg hos Saab, säger Johan Kjerstad.

– Kom en tidig 240 Turbo in på verkstaden med havererat aggregat monterade man ett vätskekyllt istället.

Detta krävde såklart viss modifiering. Min -83:a hade från början den äldre typen, men vid första haveriet så monterade Volvo ett vattenkyllt aggregat. Trots detta höll den nya turbon inte mer än cirka 4 000 mil innan det började skrika om lagren, i det senare fallet handlade det nog om fabriktionsfel.

– Oljebyttesintervallen på 240 Turbo är satt till 500 mil och på min bil har bytena gjorts regelbundet. Enligt servicehäftet var bilen servad på Volvo var 500:e mil upp till 8000 mil, och efter det har de tidigare ägarna själva bytt olja var 500:e mil. Vid många av dessa servisar har man använt syntetolja, men det har alltså inte hjälpt. Jag känner ju också till ägarna sedan -86 och dom har ju kört relativt lugnt med bilen, så aggregaten har nog inte havererat på grund av hård körning. Det är nog helt enkelt så att man får räkna med att byta ut turbon med jämna mellanrum.

litersfyran tack vare laddflytkylning och Motronic insprutning.

Prisskillnaden var stor mellan 240 Turbo och 760 Turbo. En 244 Turbo sedan -84 kostade 100 700 kr trots att utrustningsnivån nu var lägre och att den speciella turbo-

"Min bil är inne på sitt tredje aggregat."



Det intressanta är att Volvo valde en hårdare trimning av sin 240 Turbo än vad Saab gav sin turbomotor.

Förre ägaren Bosse Oskarsson kan berätta att han hade roligt varje gång Turbon skulle besiktigas. Sista gången frågade bilprovararen om han hade monterat nya bromsok. Istället är det mesta på bilen fortfarande i nyskick!





I slutet av februari 1980, alltså ett halvår innan 244 Turbo presenterades på Parissalongen, visade Volvo en konceptbil som skvallrade om framtiden. VCC betydde Volvo Concept Car och bilen hade karosslinjer från kommande 760/740-serierna i kombiutförande. Under den flata motorhuven satt det också en sportig turbofyra som gav en föräning om vad som komma skulle.



Volvo hade till en början ingen kombiversion av 740 Turbo att erbjuda, så 245 Turbo hängde med längst av de två versionerna. Tackräcket avslöjar att detta troligen är en USA-version av 245 Turbo.

”Volvo svarar inte snabbt på förändringar, men när de väl gör det brukar resultatet bli bra.”

- inredningen var borta. En 760 Turbo gick på 143 700 kr med överväxel och soltak, vilket motiverades av effektskillnaden och den exklusivare framtoningen. Även om 244 Turbo var ett intressant erbjudande så föredrog många den modernare, betydligt dyrare bilen.

När så 740 Turbo kom som 1985 års modell med lägre pris var dagarna räknade för 244 Turbo. Trots att 740 Turbo hade samma

motor och lika hög effekt (nu höjd till 182 hk) var den betydligt billigare än 760 Turbo och kostade 129 100 kr. Eftersom inte Volvo ännu kunde erbjuda någon kombiversion av 740 Turbo fick 245 Turbo vara kvar, men bara tills 745 Turbo kom i Sverige som 1986 års modell.

Så här i backspegeln kan man tycka att det tog tid för Volvo att svara på Saabs utmanande 99 Turbo, fyra år är ju en evighet i bilbranschen. Volvo svarar inte snabbt på förändringar, men när de väl gör det brukar resultatet bli bra – stadsjeepen XC 90 kom egentligen tio år för sent, men blev tack vare sitt genomarbetade utförande en stor succé. 244 Turbo kanske inte blev lika stor framgång försäljningsmässigt, men modellen banade väg för ett nytt tänkande på Hisingen. 244 Turbo ledde till 740 Turbo, som ledde till 850 Turbo, som ledde till V70 R, som ledde till dagens gasglada Volvo-bilar. Talesättet ”Bättre sent än aldrig” passar bra. ■



Tidiga 244 Turbo hade speciell inredning i silverfärgad plysch.t

Klassikerfakta

Bilmodell: Volvo 244 Turbo
Pris ny: 77 000 kr **Pris nu:** 10 000-60 000 kr
0-100 km/tim: 9,0 sek **Toppfart:** 190 km/tim
Motortyp: rak 4-cyl
Volym: 2 127 cc
Ventilsystem: 8 ventiler, 1 överliggande kam-axel
Bränslesystem: insprutning
Effekt: 155 hk DIN/5 500 varv
Vridmoment: 240 Nm/3 750 varv
Transmission: manuell, 4 växlar med överväxel
Drivning: bak
Bromsar fram/bak: skivor/skivor
Styrning: kuggstång, servo
Antal rattvarv: 3,5
Vändcirkel: 9,8 m
Hjulställ fram: dubbla tvärlänkar, skruvfjädrar, krängningshämmare
Hjulställ bak: stel axel, längslänkar, tvärstag, skruvfjädrar
Fälgtyp/storlek: 6x15 tum
Däckdimension: 195/60x15
Hjulbas: 265 cm
Spårvidd fram/bak: 143/136 cm
Längd/bredd/höjd: 479/171/143 cm
Tjänstevikt: 1 410 kg
Snitförbrukning: 11,2 l/100 km