

Sportigt för familjen

En sportig familjebil, det är väl vad som kan passa många. Tyvärr förenas inte så ofta dessa två egenskaper. Antingen är sportbilens format och därmed inre utrymme otillräckligt för familjebehov, eller också är den dyrare än »vanliga» bilar. Familjebilarna är å andra sidan vanligen alls inte sportiga...

detta ökad vägkänsla och stabilitet vid hård körning utan att ge avkall på kravet på komfort vid normal körning.

GT-modellen är utrustad med spoiler, vilket avses ge högre toppfart, bättre sidvindsstabilitet och lägre bränsleförbrukning vid högre hastigheter. Och nog kan man köra fort med 242 GT! Vi hade tillfälle att konstatera detta på Ring Knutstorp i Skåne, där effekt och fartresurser verkligen utnyttjades.

Därtill hade vi tillfälle att konstatera bilens prestanda under åtskilliga mils laglig körning på skånska landsvä-

gar av skiftande beskaflhet. Intrycken är uteslutande angenäma.

Att 242 är komfortabel är en så känd sanning att den inte behöver upprepas. Att köra GT-modellen är mycket trevligt. Vridmomentkurvan ger en elasticitet åt motorn som är förvånande. Den elektriskt manövrerade överväxeln sänker motorvarvet åtskilligt i förhållande till farten och ger en lugn och behaglig ljudnivå. Accelerationen inleds mycket snabbt och är inte bara tillfredsställande utan påfallande effektiv. Motorvarvet kontrolleras med varvräknare som är



Volvo 242 GT finns endast med två dörrar. Till det yttre skiljer den sig från övriga modeller bl a genom de runda strålkastarna och de inbyggda dimljusen. Fronten är silverfärgad. Dekorlisterna utmed sidorna och över bakluckan är röda, vilket kanske bryter väl starkt mot den ljusa karossen.

standard. Däremot finns inte automatväxel.

Så vitt man kan förstå ligger 242 GT i ett rimligt pris-

läge i förhållande till utrustning och prestanda. Den kommer att kosta ca 58 000 kronor.



Nu har emellertid Volvo släppt ut sin nya 242 GT som med fog kan kallas för en familjebil med sportiga egenskaper. Bilens kaross är i stort sett identisk med övriga inom 240-serien och alltså fullt användbar som familjebil. Det sportiga ligger i den nya motorn, med beteckningen B23E, jämte några konstruktionsdetaljer som gör det möjligt att utnyttja den högre effekt den nya motorn har.

Högre motoreffekt

Den nya motorn - B23E - har samma yttermått som företrädaren, B21E, men cylindervolymer har ökat från 2 127 cc till 2 315 cc. Slaglängden har behållits vid 80 mm medan cylinderdiametern ökat från 92 till 96 mm. Samtidigt har kompressionsförhållandet ökat från 9,3 till 10.

Effektökningen är inte betydlig men betydelsefull, från 123 till 140 hk DIN (90-103 kW). Ännu mer betydelsefull är ökningen av vridmomentet från 17,3 vid 3 500 v/min till 19,5 vid 4 500 v/min, med ett högt vridmoment över ett betydligt bredare varvtalsområde än tidigare. Redan vid 2 000 v/min är vridmomentet 17,5 kmp - alltså i stort sett lika med företrädarens maximum vid dess betydligt högre varv.

Den nya motorn har överliggande kamaxel, kontinuerlig insprutning och elektroniskt styrd tändning. Medan B21E nöjer sig med 93-oktanigt bränsle kräver den nya motorn 97-oktanig bensin.

Enligt bränsledeklarationen är bränsleförbrukningen knappast högre än tidigare. Vid landsvägskörning 0,75 är samma förbrukning för båda, i stadskörning ligger den nya motorn litet högre med 1,25 mot 1,2 l/mil. Detta ger knappast någon skillnad vid blandad körning - naturligtvis med reservation för körsätt.

Det kanske kan vara frestande att pressa GT-bilen något mer än den vanliga, och sådant ökar som bekant bränsleförbrukningen.

Nya stötdämpare

Volvo har också utrustat GT-modellen för förhållandevis hård körning. Den har sålunda bl a gasfyllda stötdämpare bak samt kraftigare fjädrar och stötdämpare fram. Tillammans med en perfekt fungerande servostyrning ger

BÄTTRE UTSIKTER MED CALIX BILVÄRME

Du tillhör väl inte dem som låter vintern ta dig på sängen? Säkert följer du väderprognoserna i TV. Du byter däck i tid, du fyller glykol i kylarn, tankar med förgasarsprit och kollar batterierna. Så kommer kylan - och plötsligt står du där ändå, en kall mörk morgon med en frostig tyst bil och förbannar den svenska vintern.

Vi på Calix kan inte ändra på vädret. Men vi kan förbättra utsikterna för dig som vill ha sommarkomfort och en lättstartad bil även på vintern.

Lätt att koppla

Calix är marknadens mest sålda bilvärmesystem. Det är ett enkelt lättkopplat system och billigt att montera. Det går också lätt att komplettera efter hand.

Två nya startklockor

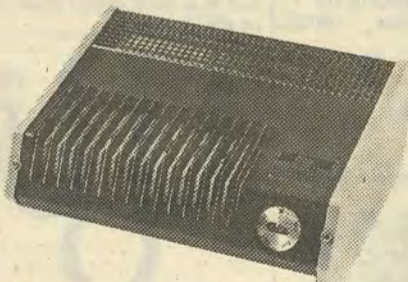
Till årets nyheter hör två nya startklockor med helt ny design. Den ena är t.o.m. godkänd för utomhusbruk och tål både väder och vind.

Plugg-in-system

Redan 1974 introducerade Calix plugg-in-systemet. Det har efter hand byggts ut och blivit ännu bättre. Mindre enheter och snabbare och billigare montage.

Kupévärmare med kapacitet

Det tål att sägas. På marknaden finns kupévärmare som inte har kapacitet för en rejäl köldknäpp. Då behöver man en kupévärmare med en effekt på minst 2000 W, för att snabbt och effektivt få varmt i kupén. Det har Calix haft sedan många år. Calix kupévärmare kan ställas på bilgolvet i kupén men är också förberedd för fast montering.



Ekonomiskt

En Calix bilvärmare är ekonomisk. Både när det gäller montering, drift och för bilens välbefinnande i övrigt. Dessutom är det en svensk kvalitetsprodukt som prövats av svenska konsumenter under många år. Det är alltså ingen tillfällighet att Calix är Sveriges mest sålda bilvärmesystem.

Finns att köpa hos de flesta bilverkstäder, bensinstationer och bilåterförsäljare.



Sveriges mest sålda bilvärmesystem

