motor förare n

NR 20 • 15 NOVEMBER 1974 • ÅRGÅNG 47 • PRIS 1:25 (BEFRIAD FRÅN MOMS)

Sid 18 **Varför halva motorvägar?**

Sid 20 **Ny Hundkojemodell i Turin**

Sid 22 **Miljö - Hälsa - Framtid**

motor föraren provkör

Volvo 244 DL 2,1

TESTLAGETS RAPPORT SAMMANSTÄLLD AV HANS BRITTH

■ Volvos nya 240-modell är visserligen en modernisering och förbättring av 140-modellen. Men ändringarna är större och mer genomgripande än när 140-modellen kom som efterträdare till Amazonen. 140-serien var egentligen en Amazon med ny kaross. Den nya 244:an som vi nu har provkört har betydligt bättre vägegenskaper och styrning och även körställningen har blivit bekvämare. Den nya 2,1 liters motorn har god segdragning men är ganska bensintörstig. Fronten som också är ny är hämtad från Volvos experimentbil Vesc. Med den nya fronten och en förlängning av 13 cm, har krocksäkerheten ökat.

Både fram- och bakdörrarna öppnar bra och medger bekvämt insteg. Dörrhandtagen är infällda både på in- och utsidan. Sikten runt om är som förut god med smala hörnstolpar runt om. Den nya fronten har dock gjort att överhänget fram har blivit längre än förut vilket man inte får glömma vid parkeringar o dyl. Det långa frampartiet kan ses från förarplatsen men för en kort förare är det dock svårt att se bakpartiet. Vindrutetorkarnas svepyta är stor och torkarna går ut bra i kanterna. H-4 ljus, som är standard, ger bra hel-/halvljus. De utvändigt dörrmonterade backspeglarna och den invändiga spegeln är stora och lätta att använda.

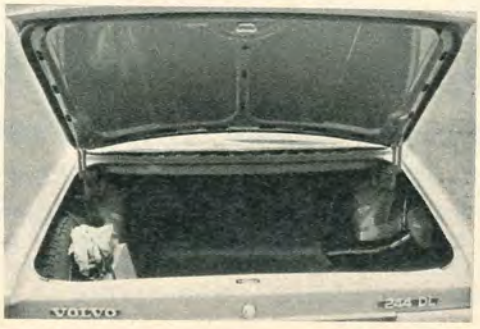
Knappar och reglage är bra utformade och säkert placerade. Instrumenten är tydliga och lättavlästa. I mittenkonsolen ovanför växellådan sitter bl a askkopp, cigarettändare och värmereglagen. Konsolen har dock gjorts onödigt bred vilket gör att förarens högerben ständigt vilar mot konsolens kant vilket blir mycket irriterande i längden.

De separata framstolarna har modifierats och gjorts bekvämare. De ger bra komfort men något bättre skålning i sitsen skulle inte ha skadat. Ryggstöden är höga och bekväma och ger bra stöd, på dessa sitter en ny typ av fasta huvudskydd som inte skymmer sikten så mycket som de gamla. Förarstolen är numera något justerbar i höjdled med hjälp av en spak under sitsen, förut behövdes det verktyg för den justeringen.

Körställningen är bra även för långa förare som kan sitta på bekvämt avstånd från ratt och pedaler. Rattens lutning har höjts med 6 grader vilket även det bidrar till bättre körställning. Baksätet ger bekväm plats för två men utrymmet räcker till för tre. Även när framstolarna är i bakre läget räcker benutrymmet till i baksätet. I takets bakkant ovanför huvudena finns det en hård kant. Klädseln i fram- och baksäte

Dörrarna öppnar bra och medger bekvämt insteg både fram och bak.

Bagageutrymmet är fortfarande stort och rymligt men har hög kant bak.



Åtkomligheten för service vållar inga problem på den nya 2,1 liters motorn.

är av ny typ. Ytan är luddig vilket gör att en hel del småskräp fastnar. Men den är mycket behaglig att sitta på.

Förvaringsutrymmena inne i bilen är ett litet låsbart handskfack och fickor på framdörrarna. Bagageutrymmet bak är fortfarande stort, rymligt och har obekvämt hög kant att lyfta över. Rullbältet är snyggt infällt i dörrstolpen. Låsanordningen för bälten sitter i en lättåtkomlig konsol i mitten mellan sätena. Den är även belyst, samma lampa lyser även upp askkoppen för baksätet.

Friskluftsmunstyckena i den stoppade panelen är nu rektangulära istället för som förut runda.

Den nya motorn på 2,1 liter med en effekt på 97 hk-DIN går mycket tyst och har god segdragningsförmåga. Den är däremot inte särskilt varvvillig (vår provbil var dock ganska färsk) och det sämsta med motorn är att den drar alldeles för mycket bensin. Åtkomligheten för service vållar inga större problem. Kopplingen arbetar lättare än på den tidigare modellen. Växellådan är något trög men har bra synkronisering och bekvämt placerad växelspak.

Bromsarna har bra bromsverkan och tar jämnt och var fria från mattning även vid upprepade inbromsningar vid full-lastprov. Pedaltrycket som erfordras kunde dock gärna varit lite lägre. Spaken för parkeringsbromsen sitter nu äntligen där den skall sitta, mellan framstolarna.

Det bästa har vi sparat till sist. Det är den nya framvagnen med McPherson fjäderben och kuggstångsstyrning samt den modifierade bakaxelupphängningen. Tillsammans har de gjort att den nya 240:an har fått mycket bra vägegenskaper och är mycket trevligare och roligare att köra än den gamla 140-modellen. Styrningen går mycket lätt och har bra precision. Färre rattvarv mellan fulla framhjulsutslag skulle dock vara önskvärt. Nu behövs det 4,5 varv vilket är i mesta laget även om vänddiametern är bekvämt liten. Minskas rattvarven blir den mer tungstyrd vilket vi dock föredrar. Den gamla 140:ans sidvinds- och spårkänslighet är nästan helt borta på 240-serien. Något sidvindskänslig är den dock fortfarande. Den nya framvagnen och den modifierade bakvagnen har god förmåga att ta upp ojämnheter i vägbanan. Vid full last, hela 430 kg, väntade vi oss att bilen skulle bli vinglig och instabil liksom 140-serien. Men även här har Volvo lyckats förbättra. Egenskaperna blir visserligen något sämre och viss risk för genomslag i bakvagnen finns om man kör på mycket dåliga vägar. Men på det stora hela går den även då stadigt och säkert. På krokiga asfalt- eller grusvägar är 240:an mycket rolig att köra. Pressas bilen hårt i kurvorna kränger den en hel del och på grusväg kan bakvagnen sladda ut. Eventuell sladd är dock mycket lätt att häva med den nya exakta styrningen.

Den nya 244:an kostar drygt 3 000:— mer än motsvarande 144, och det är mycket pengar. Men förbättringarna som är införda med bättre vägegenskaper och körkomfort har också gjort den nya 244 till en avgjort bra mycket bättre bil.

+ Bra vägegenskaper
Kuggstångsstyrning med bra precision
Smidig motor

— Motorn har hög bränsleförbrukning
Hög kant att lyfta över i bagageutrymmet

TEKNISK SPECIFIKATION

Volvo 244 DL 2,1

HASTIGHETSBERÄKNINGAR

Växel	I	II	III	VI
Motorvarv per drivhjulsvarv	13,9	8,1	5,5	4,1
Teoretisk fart vid 1 000 v/m, km/t	8	14	20	28
Teoretisk fart vid max effekt, km/t	41	70	103	140

ACCELERATIONSTIDER

Med 1 passagerare		Full last
0—400 meter	19,3	20,9 sek
Genom växlarna		
0— 50 km/tim	4,3	5,2 ,,
0— 70 ,,	7,4	9,2 ,,
0— 90 ,,	11,8	14,6 ,,
0—110 ,,	17,3	21,3 ,,
70—110 ,, 4:e vxl	12,3	16,8 ,,
70—110 ,, 3:e vxl	10,0	13,0 ,,

Max fart ca 160 km/tim

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Med 1 passagerare	
70 km/tim	0,85 lit/10 km
90 ,,	1,04 ,, ,,
110 ,,	1,27 ,, ,,
Genomsnitt under provperioden	1,35 ,, ,,

MOTOR

Rak, 4-cyl, 4-takt, vätskekyld med toppventiler och överliggande kamaxel. Cylvolym 2 127 cc. Slaglängd/cyl-diam-80/92 mm. Kompr-förh 8,5:1. Effekt 97 hk/DIN (71 kW) vid 5 000 v/min. Vridmoment 17,3 kpm-DIN vid 2 500 v/min. Kolvens medelhastighet vid 1 000 v/min 2,66 meter/sek.

KRAFTÖVERFÖRING

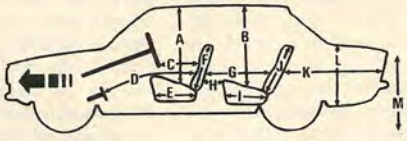
Enkel torrlamellkoppling. 4-växlad helsynkroniserad växellåda med golvspak. Utväxling I 3,41, II 1,99, III 1,36, IV 1,0. Slutväxel 4,1:1.

KAROSSERI

Självbärande kaross med fyra dörrar. 5 godkända sittplatser. Motorn placerad fram, bakhjulsdrift. Separata stolar fram, helt säte bak. Bagageutrymmet bak åtkomligt utifrån.

YTTER- och INNERMÅTT i CM

Längd	490	Axelavstånd	264		
Bredd	171	Spårvidd fram	142		
Höjd	144	Spårvidd bak	135		
A	95	E	49	I	49
B	88	F	55	J	87
C	48—32	G	68—89	K	102—119
D	103—88	H	20—37	L	32— 48
				M	87



Framstolarna är vid mätningarna inställda i främre—bakre körläge.

Framstolarnas bredd	2×53
Baksätets totala bredd	137
Bagagerummets bredd	105—119
Markfri höjd	13

HJULUPPHÄNGNING

Separat fram med fjäderben av typ McPherson, spiralfjädrar och stötdämpare som är inbyggda i fjäderbenen. Stel bakaxel med spiralfjädrar och teleskopstötdämpare.

BROMSAR

Skrivbromsar fram och bak, servo- och tvåkretssystem. Parkeringsbromsen påverkar bakhjulen mekaniskt med trumbromsar.

STYRNING

Styrväxel av kuggstångstyp. 4,5 rattvarv mellan fulla framhjulsutslag. Rattens diameter 40 cm. Vänddiameter 9,8 meter.

HJUL

5 J×14 stålfälgar.
175 R 14 radialdäck.

ELSYSTEM

12 volt. Batteri 60 Ah. Växelströmsgenerator, 490 W.

BRÄNSLETANK

Placerad bak, rymd 60 liter. Min oktan 93.

INSTRUMENT och REGLAGE

Hastighets-, väg-, trip-, bränsle- och motortemp-mätare samt klocka. Varnings-/kontrollampor för laddning, oljetryck, helljus, körvisare, choke och parkeringsbroms. Reglage för choke, hel-/halvljus, avbländning, ljustuta, vindrutetorkare, spolare och värme. I utrustningen ingår cigarrettändare, kombinerat ratt-/tändningslås, varningsblinkers och backlampor.

HASTIGHETSMÄTARE

Mätaren visade vid	50	70	90	110 km
verklig fart av	51	70	90	110 ,,

VIKTER

Tjänstevikt 1 350 kg. Sammanlagd vikt av passagerare och gods får ej överstiga 430 kg varav max 100 kg på taket. Max tillåten släpvagnsvikt 1 200 kg.

PRISER

Körklar på gatan kostar Volvo 244 DL 2,1 ca 32 000:—. I priset ingår accis, moms, rostskyddsbehandling. Fordonsskatten 375 kr/år ingår ej.

GARANTI

12 månader utan milbegränsning. 5-årig vagnskadeförsäkring ingår.

TILLVERKARE

AB Volvo, Göteborg.

GENERALAGENT

AB Volvo, Göteborg.