



Volvo 242 GT är aningen understyrd men med lite extra gas så får man bakändan att gå loss om det skulle knipa.

## **RALLYNYTT provkör:**

# Nu har det blivit drag i GT:n 2,3 liters motor — 140 hästkrafter

Äntligen presenterar Volvo en bil — fullt tänkbar för rally. Och så kommer den inte att kunna klassas!

— Inte ännu i alla fall. 1979 kommer vi visserligen att producera 5 000 Volvo 242 GT, men bara ca 1 200 kommer att ha den nya B23-motorn, säger Bosse Vikås på Volvobil AB i Göteborg.

B23 är alltså årets nyhet i den GT-version av Volvo 240 som kom redan för ett år sedan. Första året hade bilen den vanliga B21-motorn med mekanisk insprutning och 123 hästar. Nu har man ökat volymen till 2,3 liter och tar ut 17 extra hästar, dvs sammanlagt 140 DIN.

Rallynytt har provkört den nya GT:n på Knutstorps rallycrossbana på racingbanan och på vägar i nordvästskåne som utan tvekan skulle platsa i South Swedish Rally i vår och kan konstatera att medan förra årets GT var en halvmessyr så har den här GT-versionen blivit en verkligt skoj vagn som utan tvekan skulle platsa i ett rallystartfält.

### **Ej för standard A?**

Kilomässigt ligger GT:n aningen över 10 kilo — men eftersom GT:n i USA (den största marknaden med 4 000 beställda bilar för 1979) kommer att förses med B21-motor så faller tanken på bilen som en vettig bil i Standard A. Ätminstone för 1979.

Men — åter till bilen. Och den

nya motorn som kan beskrivas så här:

Motorn är baserad på den vanliga B21:an, men cylindervolymen har ökat till 2 315 cc. Högsta effekten är 140 DIN och den uppnås vid 5 750 varv (103 kW vid 96 rps).

Toppen är av cross-flow-typ och utförd i aluminium. Den har förstas överliggande kam och insprutning. Tändningen är elektronisk.

Kompressionen i B21:an är 9,3:1 — i B23:an har den ökat till 10:1. Insugningsportarna har förstörats och kamaxeln har modifierats.

Vridmomentet är utmärkt. Redan vid 2 000 varv börjar kurvan plana och mellan 2 300 och 4 800 är vridmomentet som störst (17,5—19,5 kmp).

Av  
Carleric



Johansson

I standardutförande har Volvo 242 GT en normalt stegad manuell låda med överväxel. I stort sett stämmer den fint — men med tätstegad låda blir motorn och bilen rena njutningen — då drar den i alla lägen!

Det fick Rallynytt erfara då vi fick tillfälle att testa en bil, i ordninggjord för experiment.

### **Högre krängningsstyvhet**

Men motorn är faktiskt inte allt. Personligen tycker jag att den största skillnaden mellan 78:an och 79:an finns i chassimodifieringarna. Årets GT har fått 35 proc högre krängningsstyvhet än det övriga programmet främst genom kraftigare krängningshämmare. Baktill har bilen som standard gastrycksdämpare och vanliga stötdämpare fram, kombinerat med kraftigare fjädrar. Castervinkeln har ökat från 2,5 till 3,5 grader



**Bilen hoppar fint — går verkligen bra på dåligt underlag.**

och detta bidrar också till att göra bilen mindre överstyrd.

Medan den förra årsmodellen hade väldigt lätt att släppa loss baken, så är årets version lätt understyrd. En understyrdhet som lätt motverkas i snabba lägen med lite hårdare tramp på gaspedalen.

Överhuvudtaget är bilen snäll, otroligt snäll. Man kan ställa upp för kung och fosterland — men inte ens de vildaste uppställ på den hösthalkiga rallycrossbanan på Ring Knutstorp var besvärliga eller ledde till snurrning.

### **Riklig utrustning!**

Utrustningsmässigt sett är bilen kul. Den har frontspolier, silver-metallic lack, integrerade dimljus i grillen, dekor i rött och svart och lite annat smått och gott.

Ute på "sträckorna" är bilen givetvis stor och tung — men väldigt följsam. Den går fint på besvärligt underlag och landar prydligt och exakt efter hopp. Den är lätt att ställa upp inför en böj och överhuvudtaget går det att åka fort

med bilen, inte minst tack vare att den är så snäll.

Bakaxeln är givetvis stel — stel bakaxel är alla 240-bilarna försedda med.

Rallynytt testade också en GT försedd med diffspärr. Den var ännu lättare att köra. När bilen understyrde gav man mera gas och ställde ut bakändan precis så mycket som behövdes.

Men — eftersom det behövs 5 000 identiska bilar för standardklassning så kommer Volvos roligaste bil inte att vara klar för standard A 1979 vilket är synd.

Men en sak är klar och det är att det händer saker på Hisingen i Göteborg. Nu handlar det inte bara om säkerhet och ekonomi. Nu handlar det om körglädje också!

Den som fortsättningsvis kallar Volvo för traktor bevisar att han inte hänger med i utvecklingen. Däremot är beteckningen gubbracer fortfarande relevant.

För mig — 33-årig "gubbe" — var det här verkligen en racer!

**Inredningen i nya Volvo 242 GT.**

