



# Volvo 245 Transfer: Suggan går igen

**Volvo PV 831-832, den klassiska "Suggan", är kanske Sveriges genom tidernas mest älskade bil. Modellen är nedlagd sedan 20 år, men idén bakom den går igen i Volvo 245 Transfer, en jättekombi byggd för taxifolk och andra med extrema krav på utrymmen. En imponerande lastkapacitet, men var hitta en tillräckligt stor P-ficka?**

Av BJÖRN SUNDFELDT, Teknikens världs testlag – PeO ERIKSSON (foto)

■■■ – Vad har du bogserat med den där?

Servicemannen tittade förundrat längs bilen när vi stannade för att tanka.

Den tyske besättningsmannen som dirigerade ombordkörningen på färjan Trelleborg – Travemünde började skratta så att den stora magen hoppade när han fick syn på bilen. "Ahh, ein schönes Auto", ropade han medan magen fortsatte att guppa.

Föraren av en tyskregistrerad Volvo 245 höll på att orsaka en riktig Autobahnsmäll i sin förvåning. När vi körde om honom tittade han till, tittade en gång till och körde sedan upp jämsides i innerfilen.

Han himlade med ögonen, släppte ratten, höll upp båda händerna och drog skrattande isär dem. I sista sekunden upptäckte han att han med 120 km/h var på väg in under en långtradare.

Frågan är om någon annan testbil – inklusive Rolls-Royce och andra exklusiva vagnar – väckt lika stor uppmärksamhet som Volvo 245 Transfer. Den utdragna profilen är än så länge ett mycket ovanligt inslag i gatubilden, och många trodde att den förlängda bilen var ett hembygge.

En och annan taxichaufför visste dock bättre, och de granskade intresserat "den nya Sug-

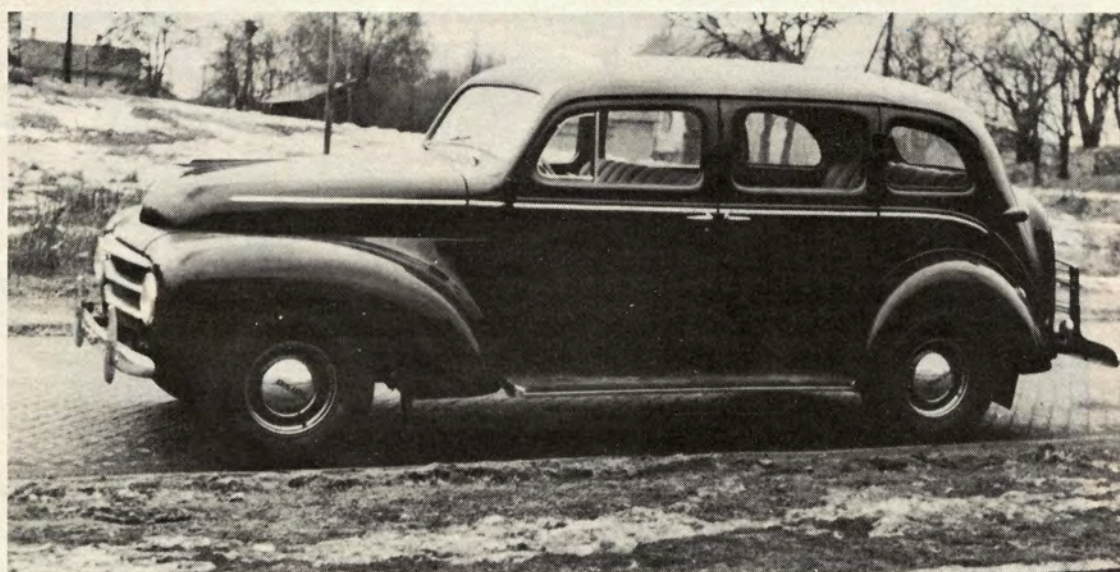
gan".

Det är en lång bil. 5,61 meter mellan de grova stötfångarna och 3,37 meter mellan hjulaxlarna. Karossen kommer från 245 L, men bakom frändörrarna har den förlängts med 73 cm. Bakdörrarna är extra breda, och innanför dem finns två fällbara extrasäten.

## Likbilschassi

Tvårs över taket går en förstärkningsprofil som också fungerar som störtbåge. Bottenplattan är förstärkt med ett par långsgående balkar. Fjädring och hjulställ är också förstärkta, kardanaxeln är längre och kraftigare och de främre skivbromsarna ventilerade. På samma chassi byggs





● Att träckla in 561 cm bil i en ordinär parkeringsficka är ibland en omöjlig uppgift. Volvo 245 Transfer är smidigare och mer lättkörd än den vid första anblicken ser ut att vara, men någon stadsbil är den inte. Den legendariska Suggan, död sedan 20 år, var dock betydligt klumpigare att köra. Den var kortare än Transfern men oerhört tungstyrd.

också ambulanser och lyxlimousinen 264 TE med V6-motorer. Samt likbilar med fyrcylindriga motorer.

Transfern har den vanliga B21-motorn på 100 hk, kopplad till en automatlåda eller – som i testbilen – den fyrväxlade stan-

dardlådan.

I stadstrafik märks det att tjänstevikten är drygt 100 kg högre än hos en vanlig 245 DL. Transfern är trög i starten, den kräver mer gas och mjukare behandling av kopplingen. Segdragningen är inte lika bra, man

måste växla oftare för att hänga med mellan rödjlusen.

Väl ute på landsvägen har Transfern inga svårigheter att hänga med. Omkörningstemperamentet är förstås inte blixtrande, men den är i alla fall inte mycket långsammare än en van-

lig 245:a. Och när Transfern väl fått upp farten upplever man lite av samma känsla som i gamla Citroën ID/DS. Bilen verkar hålla farten och rulla lättare än andra bilar, det känns som om motorn knappt behövs längre.

På västtyska Autobahn blev vi



# Häpnadsväckande snabb och snål

riktigt imponerade. När bilen fått gå en stund på full gas toppade den drygt 170 km/h, och även när vi lättade något på gasen stormade den vidare med oförminskad hastighet.

Vi blev inte mindre imponerade de gånger vi stannade för att tanka. Under 200 mils Autobahnkörning, med drygt 500 kilos last och 120 km/h i snitt-fart drog bilen 1,18 l/mil.

Dessa siffror övertygade oss om att den förlängda karossen resulterat i bättre aerodynamiska egenskaper, men på Volvo förnekar man detta. En vanlig 245:a har något bättre luftsläpp än en 244:a, och det gäller också Transfern. Men bättre än en 245 DL ska den inte gå.

Enligt Volvos talesmän finns det två skäl till testbilens snålhet och snabbhet. Dels var den försedd med spoiler, dels var motorn troligen ovanligt väl inkörd. Spoilern ökar toppfarten med 5-6 km/h och i höga farter sjunker bränsleförbrukningen med ca 5 procent. En rätt inkörd motor, som gått 1 000 - 1 500 mil och hunnit "lossna", förbättrar också resultaten med några procent.

## Bättre köregenskaper

Men även om förlängningen inte resulterat i bättre aerodynamik, så har den i alla fall medfört bättre köregenskaper. Transfern är mindre känslig för sidvind än en 245 DL, och den tål tung last bättre.

En vanlig 245:a blir ganska svajig med 500 kg i bagaget. Vid en häftig undanmanöver blir den kraftigt överstyrd. Det blir Transfern också, men inte alls i samma utsträckning.

Det är en helt logisk följd av den förlängda hjulbasen. Överhängen är procentuellt mindre. En större del av bilens massa ligger mellan hjulen, och då är det svårare att förflytta den i sidled.

Vilket dock inte innebär att den är svår att svänga. I alla fall inte vid landsvägskörning. Visserligen ger den långa karossen ett intryck av att bilen gärna vill plöja rakt fram i böjarna, men kurvegenskaperna är i själva verket minst lika bra som hos standardmodellen.

Transfern understyr något om

man kör för fort in i en kurva, men skiftar till överstyrning om man lättar på gasen och sedan pressar den genom och ut ur kurvan. På asfalt ska det mycket till om bakvagnen ska tappa väggreppet, men på grusväg går det däremot utmärkt att köra med kontrollerad sladd.

Fast om man dras med sådana böjelser bör man se till att övningarna förläggs till grusstråk med större bredd än normalt. Det behövs när den här bilen går på tvären genom kurvorna.

## Ingen stadsbil

I stadstrafik är Transfern mer tungstyrd än en 245 DL. Det krävs mer och tyngre rattande för att lotsa den runt gathörnen. Framför allt innan man vant sig vid bilens längd. Då kör man långsammare och tar ut svängarna mer än nödvändigt.

Men även när man vant sig vid längden kvarstår faktum: på trånga ytor är den klumpigare än



● I raden av knappar finns en extra vippströmbrytare längst till vänster. Med den tänds innerbelysningen. Förvaringshyllan är inte standard men borde vara det.

● Med nedfällt baksäte är lastutrymmet 188 cm långt. Då rygger bilen fyra vuxna, men de två i mellansätet sitter trångt. Säkerhetsbälten saknas i reservsätet.







● Med hopfällt reservsäte är benutrymmet i baksätet mycket generöst, och det är bra även med uppfällt säte. Sittkomforten är dålig, baksätet bjuder ingen långfärdskomfort.



en vanlig 245:a. Att hitta parkeringsfickor som passar är ofta omöjligt, och vid stadskörning tar den högre vikten också ut sin rätt i form av en bränsleförbrukning på 1,65 l/mil.

Volvo Transfer är ingen bil för stadstrafik. Den är gjord för att tjänstgöra som taxi och skolskjuts på landsorten och kanske också i storstädernas förorter. Förutom föraren får det plats sju vuxna eller elva skolbarn. I alla fall enligt besiktningsspapperen.

Det går att klämma in så många, men den som sitter i mitten mellan de båda reservsätena får det inte roligt. Och skolbarnen som ska sitta fem i bredd (årskurs 1 – 3) både i mellan- och baksätena får inte mycket svängrum över.

I framstolarna är sittkomforten däremot utmärkt. Stolarna har "taxiförstärkning", men vi upplevde dem ändå inte som speciellt mycket hårdare än i standardutförande.

Förarmiljön är densamma som i övriga 240-bilar. Tydliga instrument och rejäla, välplacerade reglage. Enda nyheten är en extra vippströmbrytare kopplad till den kraftigare innerbelysningen.



● Framstolarna är mycket bekväma trots taxiförstärkning och körställningen är utmärkt. För förare längre än 180 cm kan dock skjutmännen vara väl snålt tilltagen. Förarstolen är som i alla 240-bilar eluppvärmd och ställbar i höjdlöd.

● Som skolskjuts kan Volvo Transfer transportera 11 skolbarn. Barnet i framstolen måste dock vara stort nog att använda bälte (10 år). De tio som sitter fem i bredd i de båda bakre sätena ska gå i årskurs 1 – 3 och deras stjärtbredd får inte överstiga 28 cm. Måttband borde alltså ingå i standardutrustningen.

I den kompletterade utrustningen ingår också en extravärmare med tidur placerat till vänster om förarstolen. I fördjupningen under bagageutrymmet ligger ett cykelställ och hål för detsamma finns borrade i den bakre stötfångaren.

Det är bara skyddskåpan bakom förarstolen, taxametern och taxiskylten som fattas.

## Storfamiljens dröm?

Men en så rymlig bil som Volvo Transfer borde väl också vara idealet för en riktigt stor familj? Eller för en storfamilj?

Det var vår tanke när vi stuvade in fem vuxna och två barn för att ge oss ut på en fingerad bilsemester. Vi behövde bara åka 50 mil för att inse hur fel vi hade.

Volvo Transfer erbjuder visserligen plats för många passagerare och rejält med bagage. Men den bjuder inte mycket till långfärdskomfort för passagerarna i de bakre regionerna.

De båda baksätena är av taxiskäl vinyllädda. Det är praktiskt och hållbart men kladdigt att sitta på. Mellansätet är litet, trångt och obekvämt. Den enda av testbesättningen som ansåg sig sitta bra var en fyraåring.

Baksätet är avsevärt bättre, men det är hårdare stoppat och annorlunda vinklat än normalt. På långresor är också det obekvämt.

Fjädringskomforten är helt beroende av lasten. Med tom bil går bilen småstötigt i alla farter. Med halv last, dvs drygt 300 kg, är åkkomforten fullt acceptabel i alla farter. Med maxlasten 660 kg är den bekväm i låg fart och fortfarande stabil i 90 km/h. Men passerar man en svacka i vägen i mycket hög fart kan bakfjädringen böttna, för att sedan sprätta upp igen med ett häftigt knäck.

## Lastkänslig ventilation

Ventilationen kan faktiskt också vara beroende av lasten. Med full besättning fungerar genomluftningen dåligt. Är det varmt ute blir det kvavt i baksätet. Regnar det blir det imma på sidorutorna. Men ännu värre blir det om man råkar lasta så att det ensamma luftutsläppet i höger bakflygel täcks för.

Det är möjligt att Volvo Transfer kan vara rätt bil för enstaka "specialfamiljer". För t ex en familj med två små barn och extrema behov av lastutrymmen. Med barnen placerade i mellan-





● GT-fälgar är dyra och nog verkar de lite malplacerade på Transfern. Frontspoileren är däremot värd att satsa på.

## Minibuss bättre för storfamilj

► sätet kan baksätet fällas ihop så att man kan utnyttja hela det 188 cm långa kombiutrymmet.

Men det finns andra alternativ som bör passa de flesta stora familjer bättre. Som t.ex. en VW-buss, Ford Transit eller liknande fordon för jättefamiljer. Och för något mindre familjer finns Peugeot 504 Familjesedan, som är den bil på marknaden som har mest gemensamt med Volvon.

Peugeot 504 kombi har 16 cm längre axelavstånd än en 504 sedan. Familjesedan är en kombiversion med dubbla baksäten, varav det bakre i utfällt skick inkräktar på bagageutrymmet. Den har plats för 6 vuxna passagerare och sittkomforten är något bättre än i Volvo. Utrymmena i Peugeotkombin är klart sämre, men priset också betydligt lägre.

Peugeot 504 Familjesedan kostar 48 000 kr. VW-buss och Ford Transit går båda på drygt 50 000 kr. Volvo Transfer kostar 70 000 kr.

### 250 kronor per centimeter

Det är ett påslag på 21 500 kr jämfört med en Volvo 245 DL. Nästan 250 kronor per extra centimeter på Volvo Transfer. Det är en dyr förlängning, men orsaken är naturligtvis att bilen

bara görs i en liten serie.

Transfern har en egen "line" vid Volvo-Kalmarverken, där det hittills har producerats ungefär 200agnar. Efter omläggningen till 1979 års modell räknar man med att fortsätta tillverka minst lika många per år.

Den legendariska Volvodroskan PV 821 – 822 och 831 – 832, som Suggan egentligen hette men aldrig kallades, tillverkades under åren 1947 – 1958 i 4 535 exemplar. Det blir en genomsnittlig årsproduktion på 380agnar.

Liksom sin moderna efterföljare hade Suggan två fällbara extrasäten mellan fram- och baksätet. Bagageutrymmet var avsevärt mindre men kupéutrymmet generösare. Framför allt på höjden. Man steg upp i vagnen och gentlemännen kunde utan olägenhet behålla den höga hatten på.

För föraren var den inte lika bekväm. Suggan var en koloss på ungefär två ton och fruktansvärt tungstyrd.

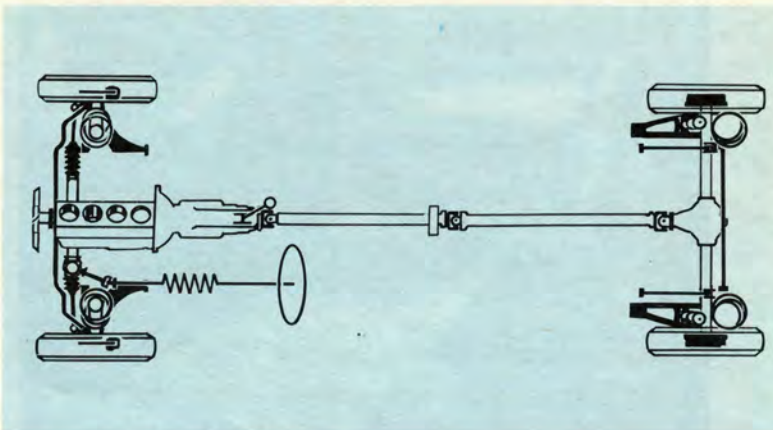
Den raka sidventilssexan var på 3 670 cm<sup>3</sup> och 90 hk. Accelerationen var i det närmaste obefintlig men segdragningen fantastisk. 15 km/h på högsta växeln – trean – bekom inte motorn ett dugg.

Kupéutrymmen, segdragning och – vågar vi påstå – kvalitet är sämre på Volvo Transfer. På alla andra punkter är den bättre än sin föregångare. Och skam vore det väl annars efter 20 års utveckling.

Frågan är bara om vi om så där 20 – 30 år minns Volvo Transfer på samma sätt som vi i dag minns Suggan? ■

## TEKNIKENS VÄRLD TEST

Volvo 245 Transfer kostar ca 70 000 kr "på gatan" i Stockholm. Den är bakhjulsdriven och har en fyrcylindrig motor på 2,1 l och 100 hk. Fyra dörrar och åtta sittplatser. Ett mellanting mellan buss och bil, med Peugeot 504 Familjesedan som närmast jämförbara konkurrent. Andraagnar som i viss mån kan konkurrera är t.ex. Volvo 245 DL och Citroën CX 2000 Break.



### Tekniska data

MOTOR: 4-cyl vättskyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. 1 förgasare. 5-lagrad vevaxel. Borring/slag 92/80 mm, volym 2 127 cm<sup>3</sup>. Kompression 8,5:1. Max effekt 100 hk (74 kW) DIN vid 5 250 r/m. Max vridmoment 17,3 kpm (170 Nm) DIN vid 3 000 r/m.  
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad låda med golvspak.  
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring fram och bak. Fram McPherson-ben med undre triangellänkar plus krängningshämmare. Bak stel axel i bakåtriktade bärarmar och momentsteg samt ett Panhardsteg.  
STYRNING: Kuggstäng, 4,4 rattvarv.

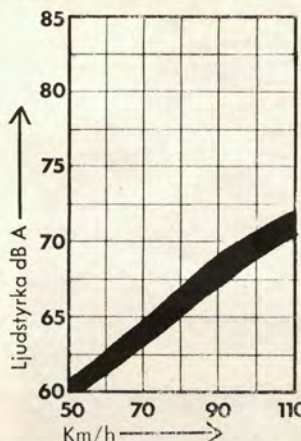
ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 60 Ah.

BROMSAR: Skivor fram och bak, servo. 3-hjuls kretsindeling, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 185 SR 14.

MÄTT/VIKT: Längd 561 cm, bredd 173 cm, höjd 146 cm, axelavstånd 337 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Tjänstevikt 1 520 kg, maxlast 660 kg varav max 100 kg på taket. Släpavagnsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

### Kupébuller



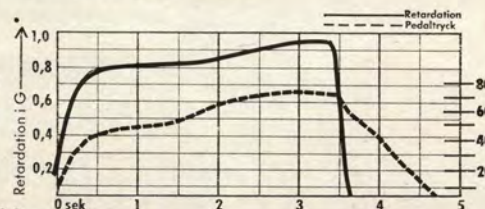
Trots sina stora kupéutrymmen, som borde ge goda resonansmöjligheter, är Volvo Transfer inte bullrigare än en vanlig 245 DL. I högre farter är ljudnivån t o m något lägre.

### Hastighetsmätaren

|                        |    |    |    |          |
|------------------------|----|----|----|----------|
| visade                 | 50 | 70 | 90 | 111 km/h |
| vid en verklig fart av | 50 | 70 | 90 | 110 km/h |

### Bromsprov från 100 km/h

Bromssträcka: 51 meter. Ett bra värde, men för att uppnå det krävdes ett mycket högt pedaltryck. 70 kp är ett av de högsta värden vi uppmätt, men det är möjligt att bromsservon inte fungerade som den skulle. Vid normal bromsning märktes inga olägenheter alls.



### Plus

Goda utrymmen  
Bra förarmiljö  
Välutrustad  
Stort bagageutrymme

### Minus

Dålig baksäteskomfort  
Tung styrning  
Dålig genomventilation



# Volvo 245 Transfer mot konkurrenterna



Volvo 245  
Transfer



Volvo  
245 DL



Citroën  
CX2000 Break



Peugeot 504  
Familjesedan

## Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

## ... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

Årlig skatt kr

Försäkringsexempel Folksam. Helår.

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

Helförsäkring om vagnskadegaranti saknas,

Zon 1, 50 proc bonus, max 1500 mil/år

annars halvförsäkring

Zon 4, 75 proc bonus, max 2000 mil/år

Kostnad för rek service under de första 2 000 milen inkl oljebyten och moms

Reserv-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

dels-

Bromsbelägg runt om

priser

Kopplingslamell

inkl

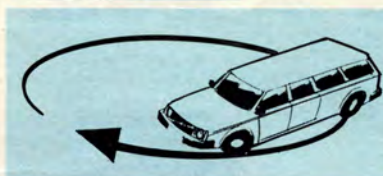
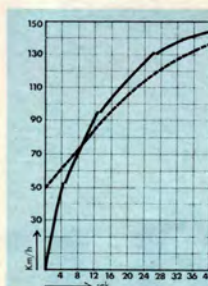
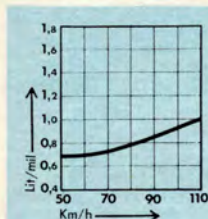
Komplett strålkastarinsats

moms

En sats torkargummin/blad

Brytarspetsar

Komplett framskärm



Fotnot: 1) Avgassystemet till 245 DL kostar 643 kr, men kostnaden täcks under 3 år / 6 000 mil av VSG, Volvos ServicekostnadsGaranti. Självriskens är inkl moms 483 kr. Volvo Transfer har inte VSG. 2) Från 1979 års modell ändrar Citroën serviceintervallerna till 1 500 mil, vilket sänker kostnaden under de första 2 000 milen till 659 kr. 3) 245 Transfer utrustad med frontspoiler. 4) Motorn i 245 Transfer var uppenbarligen betydligt fräschare än i den testade 245 DL. 5) Den användbara bredden i Volvo är 141 cm och i Peugeot bara 106 cm.

## Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna visar att 245 Transfer är klart dyrast att köpa. Den saknar VSG och kan bli något dyrare att äga än 245 DL, men bör bli billigare än Citroën och Peugeot. Den testade Transfern var både snål och snabb, men det är mer realistiskt att räkna med något sämre värden än 245 DL, men bör bli billigare än Citroën och Peugeot. Den testade Transfern var både snål och snabb, men det är mer realistiskt att räkna med något sämre värden än för 245 DL. Transfern är den klart rymligaste av bilarna, men också den minst smidiga.

## ... att köra?

Bränsleförbrukning i liter

50 km/h

per mil vid konstant fart

70 km/h

90 km/h

110 km/h

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h

Lägsta oktantal

## Hur snabb?

Accelerationstid från

stillastående i sekunder

Accelerationstid

på högsta växeln

0 - 50 km/h

0 - 70 km/h

0 - 90 km/h

0 - 100 km/h

0 - 110 km/h

0 - 400 m

50 - 70 km/h

70 - 90 km/h

90 - 110 km/h

Toppfart cirka (km/h)

## Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

Nödv rattkraft, stillast framhj på torr asfalt (kp)

Pedaltryck koppling (kp)

## Hur rymlig?

Total kupé längd i cm gaspedal - bakre ryggstöd

Max benutrymme fram

Benutrymme mellansäte

Benutrymme bak

Bredd armbågshöjd fram

Bredd armbågshöjd mellansäte

Bredd armbågshöjd bak

Takhöjd fram

Takhöjd mellansäte

Takhöjd bak

## Hur välutrustad?

Varvräknare

Bältesvarnare

Intervalltorkare

Nackskydd fram

Värmesits för förare

Halogenljus

Halvljusautomatik

Varselljus

Säkerhetsstötfångare

Bogserkrokar

Bakrutetorkare

Kupévärmare