

Volvo 242 GT: Långdistansaren blev en sprinter

■ ■ ■ En Volvo med Turbo:
Det var ryktet som florerade för ett par månader sedan inför introduktionen av 1979 års modell av Volvo 242 GT. Hos Volvo bekräftade man samtidigt att GT:n skulle få en starkare motor.

Ryktet talade sant. Men det handlade om en turbo monterad i en Volvo 343 Diesel med plastkaross avsedd för rekordförsök . . .

242 GT fick nöja sig med en uppborrad version av B21E-motorn. Och det är inte så dåligt heller.

Effekten har höjts 17 hk till 140 hk vid 5 750 r/m genom att cylindervolymen ökats med 200 cm³. Den "nya" motorn heter nu följaktligen B23 E och är på 2 315 cm³. Den har samma cross-flow-topp-lock och överliggande kamaxel som tidigare.

När man sätter sig i bilen, lägger i ettan, släpper upp kopplingen och ger gas, får man en känsla av att bilen blivit lättare än normalversionen.

Den stora kolossen, rör sig mer graciöst, flåsar inte av ansträngningen att accelerera ut på Knutstorbans raka och upp i fart.

Av en seg långdistanslöpare har det blivit en sprinter. ■ Jag tittar på nålen på hastighetsmätaren, den visar 100 km/h. Får man tro Volvo så har det bara tagit 10 sekunder hit, knappt en sekund sämre än Saab Turbo.

Accelerationen är riktigt bra även högre upp i registret. För en omkörning i 100 km/h räcker fyra växlar i normala fall. Då ligger varvet på omkring 4 000 r/m. Lägger man sedan i femman, dvs överväxeln, med en knapp på växelspaken – så sjunker motorvarvet 1 000 r/m.

Men den ökade volymen innebär också att segdragningen blivit bättre.

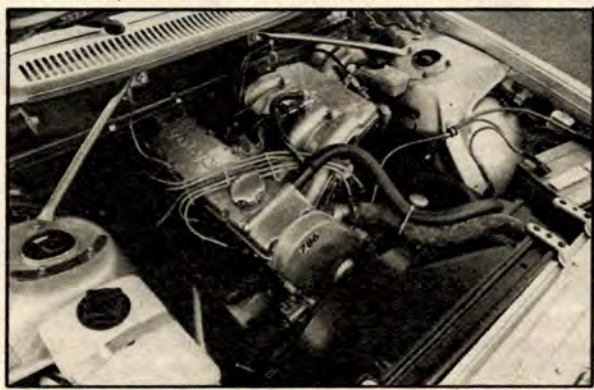
Vid 4 500 r/m når vridmomentet sin högsta punkt, 19,5 kpm. Men redan från 2 000 r/m arbetar motorn kraftfullt och utan gny.

242 GT är viril, så pass viril att den kan tilltala den stora kategori som önskar sig något "värre". Topphastigheten är ca 185 km/h.

Förra årets GT var rolig att köra för en avancerad förare. Den hade en framträdande



● Kraftigare krängningshämmare och gasstötdämpare bak och styvare fjädrar runt om ger bättre väghållning.



● B23E-motorn på 2 315 cm³ och 140 hk är den stora förändringen på GT:n. 0 – 100 går på ca 10 sek.

egenhet, att lätt slänga ut med bakvagnen i kurvor och vid håda gaspådrag.

När jag pressar vagnen runt Knutstorps kurviga bana känner jag att den är förändrad. Fortfarande ett nöje att köra, men med ett annat uppträdande.

Jag kan dra den hårt genom kurvorna, balansera på gränsen till vad naturkrafterna tillåter, utan att den kastar och slänger med bakvagnen.

Den lägger sig inte med hela karossens tyngd över framhjulen, den går på gränsen till neutralstyr, även om den ibland strävar rakt fram, som en understyrd framhjulsdriven bil. Snällt och väluppfostat.

■ Skillnaderna mellan gamla och nya GT:n ligger i att Volvo modifierat hjulupphängningarna.

En två mm tjockare krängningshämmare och gastryckstötdämpare har monterats bak. Runt om sitter styvare fjädrar. Dessutom har caster-vinkeln, hjulets lodräta lutning, ökats från 2,5 till 3,5 grader.

Den känns stabil, den nya GT:n. Bör tilltala även den som bara vill känna den sportiga atmosfären men vill ha Volvo-tryggheten kvar.

Volvo 242 GT är en bättre kompromiss än förra årets

modell.

En rolig kompromiss i den aspekten att det är en körglad bil för den som vill och kan utnyttja den. Vid riktigt avancerad körning saknar man för all del en diffspärr men det finns som extrautrustning.

Priset för en roligare Volvo är ca 58 000 kr.

I Sverige blir det till att börja med bara 200 som får nöjet att köpa den. Totalt ska bara 1 200 vagnar levereras med B23-motor 1979. Till USA går 5 000 GT-bilar utrustade med B21-motor.

Frågan man självklart ställer sig. Är den ett hot mot Saab 99 Turbo? den givna konkurrenten i klassen. Visst kan den vara det. Segdragning, väghållning och prestanda är riktigt bra. Framförallt ligger priset ca 10 000 kr lägre!

Men . . . Den är ingen tekniskt nyskapande bil utan byggd efter gammalt beprövat bondrecept. Saaben är roligare. Därmed inget ont sagt om bra bondrecept. ■

Lars-Ola Nordqvist

Tekniska data:	
Motor:	4-cyl, 2 315 cm ³ , borring/slag 96/80, kompression 10:1, max effekt 140 hk vid 5 750 r/m, vridmoment 19,5 kpm vid 4 500 r/m.