

Teknikens värld

ALLT OM
BILEN

NR **20** 26/9 1979 8:65 INKL MOMS
i Danmark 19:50 i Finland Fmk 10:40 i Norge 14:50 inkl moms

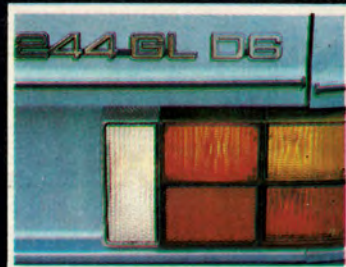
TEST: Volvo Diesel



Importera bilen privat
Sänk bilkostnaderna – skruva själv



Volvo 244 med dieselmotor: I skuggan av krisen



En helt vanlig Volvo, men unik i ett avseende: världens enda sexcylindriga personbilsdiesel. Den har köregenskaper som närmar sig bensinversionernas. Men man måste köra långt för att den ska betala sig.

Av DAG E HOGSTEN, Teknikens världs testlag – PeO ERIKSSON (foto)

■ ■ ■ En Volvo med dieselmotor Präktigare kan det väl knappast bli? Men det är en efterlängtat präktighet: Volvo 244 GL D6 väntas lägga under sig en stor bit av den marknad som länge dominerats av Mercedes-Benz.

Diesel-Volvon kommer som sedan och kombi, med manuell eller automatisk växellåda. Den manuella lädan är standardmässigt försedd med en elektrisk överväxel.

Vagnen har även servo-styrning som standardutrustning, i övrigt är detta en helt vanlig Volvo ur 240-serien.

Sånär som på motor och pris, förstås.

Motorn köper Volvo från Volkswagen-Audi: en modern sk virvelkammardiesel med överliggande kamaxel, sex cylindrar i rad och en sammanlagd cylindervoly m av 2 383 cm³.

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Användbar överväxel

Cylindermåtten är precis samma som i Volkswagen Golf och Audi 100, som ju dock har fyra respektive fem cylindrar och motsvarande mindre cylindervolymer.

Just den sexcylindriga versionen har tidigare funnits endast i Volkswagens transportbilar.

Eftersom sexan inte ryms i motorrummet på Audi 100 råkar Volvo vara världens enda sexcylindriga personvagnsdiesel – däremot finns ju både V8:or (Oldsmobile) och turbomatade fyr- och femcylindriga dieselmotorer (Peugeot respektive Mercedes-Benz) att välja på.

För att vara en diesel har motorn ett relativt högt varvtal, 4 800 varv per minut, och även en respektabel maxeffekt: 60 kilowatt (82 hästkrafter DIN).

Dieselmotorernas "effektliga" ser för övrigt ut så här just nu:

1) Oldsmobile V8 5,7 l 120 hk DIN, 2) Mercedes-Benz 5-cyl turbo 115 hk, 3) Mercedes-Benz 5-cyl utan turbo 90 hk, 4) Volvo 6-cyl 82 hk, 5) Peugeot 4-cyl turbo 80 hk, 6) Citroën 4-cyl 75 hk, 7) Mercedes-Benz 4-cyl och Fiat 4-cyl 72 hk, 9) Audi 5-cyl och Peugeot 4-cyl 70 hk.

Av dessa finns Mercedes turbomotor inte tillgänglig i Sverige och inte heller 90 hk-versionen från samma märke – den kommer först senare som ersättare för den nuvarande maskinen på 80 hk.

Volvo ligger alltså effektmässigt väl till bland dieselmotorerna och markerar ytterligare försprånget när man ser på förhållandet mellan vikt och effekt. 244:an är visserligen tung (1 450 kg tjänstevikt) men dock lättare än både Mercedes och stora Peugeot.

En jämförbar Volvo med bensinmotor har dock 100 hästkrafter och väger 100 kg mindre.

I mittfältet

Dessutom är den 12 000–13 000 kronor billigare.

På tal om pengar så ligger Volvo strategiskt i mittfältet med ett pris på 63 500 kronor för 1980 års modell: ungefär 20 000 kronor under den jämförbara Mercedes-Benz 300 D och i runt tal 10 000 kr under den billigaste Mercedesen, ungefär 15 000 kronor under Peugeot 604 Turbo.

Audi och Citroën ligger på un-

gefär samma nivå, medan Peugeot 504, Ford Taunus och Opel Rekord kan fås för billigare pris.

Det finns alltså åtskilligt att välja på, med tanke på att dieselmotorer inte håller mer än totalt omkring fem procent av personbilsmarknaden.

Volvo 244 GL D6 har tillverkats blott i några hundra exemplar som 1979 års modell. Den nya årsmodellen har samma förändringar som 240-serien i stort, eller med andra ord: spoiler fram samt "vidvinkelbackspeglar" som går att justera manuellt inifrån bilen.

Glödningsen sker som i de flesta moderna dieselmotorer automatiskt och tar då motorn är kall ca 20 sekunder (yttertemperatur plus 15–20 grader).

Sedan är det bara att vrida om nyckeln och låta den stora sexan knacka i gång.

Knackar gör det nämligen alldeles påtagligt medan motorn ännu är kall – både i bilen och utanför.

Efter några minuters körning sjunker bullernivån till behagligare värden. Faktum är att vi inte måtte upp högre värden i dieseln än vi tidigare gjort i bensindrivna Volvobilar som också varit försedda med överväxel (överväxels funktion är ju att sänka varvtalet och därmed såväl bullernivå som bränsleförbrukning).

En tystgående diesel, alltså – en egenskap som Volvo delar med flera av konkurrenterna.

När motorn varvas hårt kommer dieselnattret tillbaka på ett mer påträngande sätt än i Mercedes eller Peugeot 604. Visserligen tillåter motorns segdragningsfunktion ett körsätt som håller motorljudet nere. Men den som har (o-)vanan att ligga och varva på låga växlar får inte många chanser att



● Nytt på Volvo 1980: spoiler fram på GL-modellerna.



● Förarmiljön: funktionell men dystert svart.



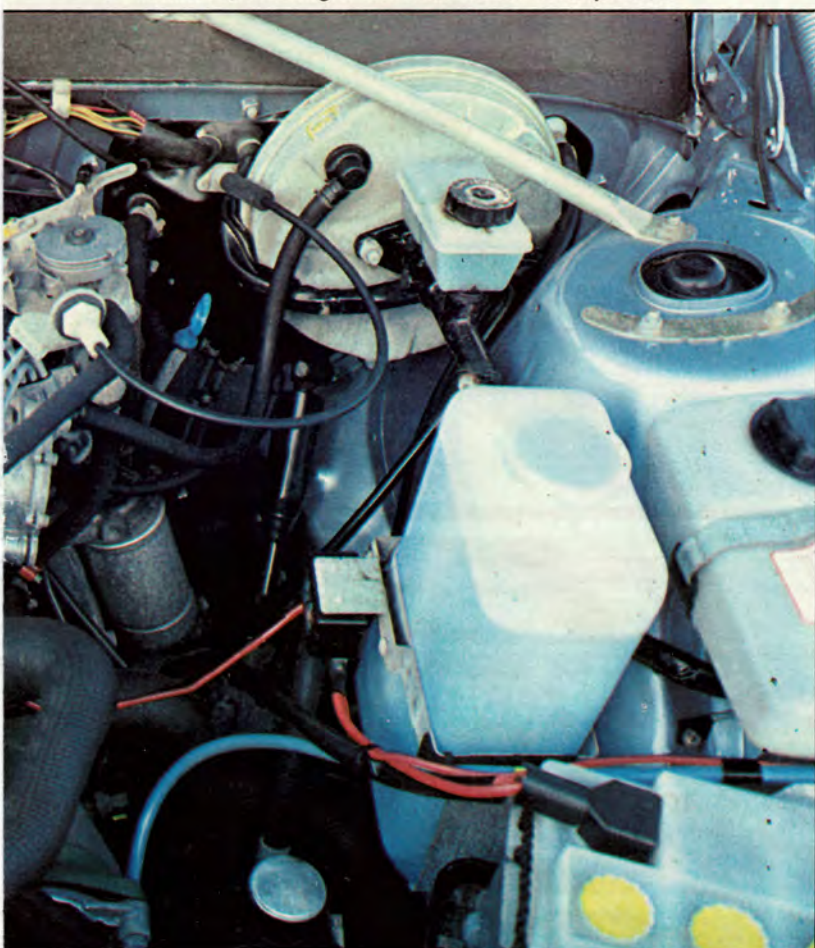
● Nytt 1980: vidvinkelbackspegel.

● Motorrummet i Volvo 244 är egentligen inte avsett för en rak sexa; Volkswagen-motorn ryms dock, om än knappt. Stagen mellan motorrumsväggen och fjäderbensinfästningarna finns även på Volvo 264 och har en stabiliserande effekt.





● Reservhjulet duger bara för korta transporter.



glömma att det sitter en dieselmotor under huven.

Segdragningsförmågan är på papperet sämre än i Volvos fyrcylindriga bensinmotor (sämre även än Mercedes 300 och – framför allt – Peugeot 604 Turbo), men i praktiken är den alldeles utmärkt.

Motorn drar jämnt och stadigt även från mycket låga varv, ja, motorn är i själva verket så snäll att den som är "växlingslat" i stadstrafik reder sig utmärkt med tvåan och trean.

Dessutom går överväxeln utmärkt att använda redan i fartområdet 50–70 km/h.

Just det jämna, sugande draget från låga varv är det mest bestående intrycket.

För att vara en diesel är Volvon också tämligen snabb, även om den blir klart efter en turbo-Peugeot både från stillastående och vid omkörningar.

Vår testbil klarade accelerationen från stillastående till 100 km/h på 17,9 sekunder. Det innebär att den inte alls är så kvick som en jämförbar bensin-Volvo.

När det gäller att få upp farten för en omkörning i landsvägs-tempo är skillnaden mindre. Omkörningsaccelerationen är med andra ord fullt godtagbar i de flesta situationer. Smidigast brukar det vara att helt enkelt koppla ur överväxeln, att växla ner till trean är i regel meningslöst i farter över 80 km/h.

Toppfarten ligger väsentligt över den i Sverige tillåtna. Dieseln rullar i väg med ungefär 150 km/h när det gäller och marschar ledigt 120–130 utan att motorbullret blir störande.

Lättväxlad

Mercedes i 80 hk-utförande kan inte riktigt matcha Volvons fartresurser och detsamma gäller de

flesta konkurrenterna – med undantag av Peugeot 604.

Volvo är numera lättväxlad med korta, exakta växellägen och bra synkronisering. Men dieselversionen är inte lika smidig i kraftöverföringen som de bensindrivna Volvobilarna. Det krävs en speciell teknik för att göra riktigt smidiga växlingar – man måste "möta med gasen" och vara mera omsorgsfull.

Den elektriska överväxeln man överras med en liten strömbrytare i växelspaksknoppen, vilket är smidigare för föraren än att tvingas föra spaken till ett femte växelläge.

Överväxeln kan kopplas in utan kopplingsrörelse – det går utmärkt särskilt när bilen befinner sig i acceleration. När man ska växla ner blir det en mjukare övergång till direkta fyran om man använder kopplingspedalen.

Meningen med överväxeln är i första hand att den ska spara bränsle. Det gör den också: redan i 50 km/h spar den enligt våra mätningar drygt en halv deciliter per mil. I 90 km/h är besparingen en hel deciliter och i 110 nästan en-och-en-halv deciliter – eller i runt tal femton procent.

Snål landsvägsvagn

Volvon är över huvud taget ytterligt bränslesnål. Landsvägskörning i 90-fart klarade vi ledigt på 0,7 liter per mil.

Bland de större dieselvagnarna är det bara Peugeot 604 som är lika rädd om dieseldropparna – utom i stadstrafik, där turboaggregatet hjälper till att öka förbrukningen rätt väsentligt. Volvon klarar även stadskörning på mindre än en liter diesellolja.

Dieselskatten ligger i Volvos fall på 95 öre per mil, vilket är en femöring lägre än femcylindriga Mercedes.

Jämfört med en fyrcylindrig bensin-Volvo (244 GL) har dieselversionen en bränsleförbrukning som genomsnittligt är två deciliter lägre. Det betyder en bränslekostnad (inklusive kilometerskatt) som är 40 öre lägre.

Vi får det följaktligen till att dieselföraren i sin slöare och bullrigare bil måste köra 30 000 mil för att spara in merkostnaden på 12 000 kronor.

Då har vi inte tagit med i beräkningen att den vanliga fordonsskatten är 75 kronor högre för dieseln (högre tjänstevikt) och att den ligger i en dyrare försäkringsklass.

Men vi kan inte heller väga in det höga andrahandsvärde som dieselbilen sannolikt får.



● Dieselversionen är mera framtung än en vanlig Volvo och kränger därför mera när den pressas genom en kurva.

En bil för yrkesbilister

Slutsatsen måste i alla fall bli att dieslbilar är ointressanta för en normalbilist som enligt vårt räkneexempel skulle tvingas köra i 20 år för att kompensera det högre inköpspriset!

För yrkesbilisten ställer det sig naturligtvis annorlunda.

Energi- och miljöfaktorer är svåra att väga in för den enskilde bilköparen. Dieseloljan är billigare att utvinna än bensin och avgaserna mindre giftiga när det gäller utsläpp av ämnen som man känner till, kan mäta och vet effekterna av.

Dock *misstänks* dieselavgaserna innehålla föreningar som kan vara cancerframkallande.

Buller är också en miljöfråga. Var och en som hört en dieseltaxi stå och dunka utanför sovrumsfönstret vet ju att den hörs mer än en bensinbil.

Med bensin- eller dieselmotor är Volvo 244 en normalt rymlig mellanklassbil med ovanligt bra stolar. Ljud- och fjädringskomfort är av normal klass, bagageutrymme ovanligt stort.

Förarplatsen är redig om än dystert svart. Men man kan knappast påstå att Volvo längre har något försprång när det gäller förarmiljön – andra tillverkare har kommit med lika bra lösningar eller bättre.

Detsamma kan i någon mån sägas om utrustningen, även om Volvo jämte Saab står med marknadens kraftigaste stötfångare.

are.

Automatiska varselljus är numera vardagsmat i Volvos storleksklass och de flesta har dessutom bättre varselljus än 244:ans små lyktor.

Elvärmd förarstol – en annan f.d. svensk specialitet som numera finns på många vagnar.

Värme och ventilation är bra. Men inte heller här har Volvo något försprång – åtminstone när det gäller friskluftsventilationen finns det andra bilar som i dag har en bättre och jämnare lufttillförsel.

Ifråga om vägegenskaper är det snarast så att Volvo, vartefter 240-modellen förfinats, har tagit sig i kapp konkurrenterna. Volvo är i dag trots sin storlek en lättkörd vagn med säkra köregenskaper.

Servicevänlig

Dieselmotorns extra tyngd är dock tydligt märkbar. Bilen har mera vikt över framaxeln och blir därför mera understyrd. Bilen är också relativt känslig för sidvindar.

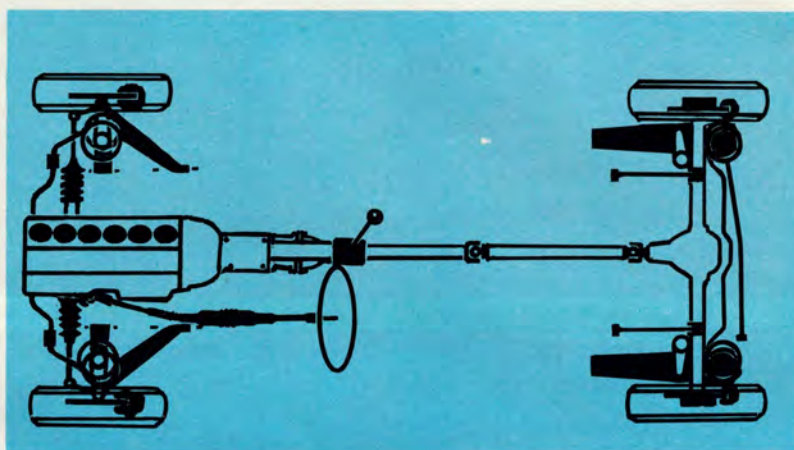
Volvo är en servicevänlig bil. Nu är en dieselmotor knappast något lämpligt objekt för gör-det-självare, men bilen i övrigt är enkel att meka med. Rostskyddet är effektivt med åtskilliga detaljer i karossen galvaniserade och – numera – innerskärmar fram. Glödlampor både fram och bak byts enkelt utan verktyg.

Yrkesförare bör ha anledning att glädja sig över att Sveriges största biltillverkare nu erbjuder ett dieselalternativ till ett pris som måste vara intressant för dem.

För övriga bilister är det som vanligt med dieslbilar: notan blir alldeles för dyr. ■

TEKNIKENS VÄRLD TEST

Volvo 244 GL D6 kostar ca 63 500 kr "på gatan" i Stockholm. Den är bakhjulsdriven och har en rak sexcylindrig dieselmotor på 2,4 l och 82 hk. Fyra dörrar och fem sittplatser. En nykomling på dieselmarknaden som konkurrerar med bl a Mercedes och Peugeot 604 Diesel Turbo.



Tekniska data

MOTOR: 6-cyl vätsekylad radmotor med enkel överliggande kamaxel. Bränsleinsprutning. 7-lagrad vevaxel. Boring/slag 76,5/86,4 mm, volym 2 383 cm³. Kompression 23,5:1. Max effekt 82 hk (60 kW) DIN vid 4 800 r/m. Max vridmoment 14,3 kpm (140 Nm) DIN vid 2 800 r/m.
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad låda plus överväxel. Golvspak.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben och enkla triangellänkar (McPherson), bak stel axel i två bakåtriktade bärarmar samt ett tvärgående Pan-

hardstag.

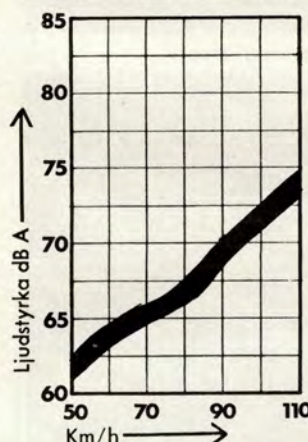
STYRNING: Kuggstäng, servo 3,5 rattvarv.

ELSYSTEM: 12 V, växelströmsgenerator 790 W. Batteri 88 Ah.

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

HJUL/DÄCK: Fälg 5 tum, däck 175 SR 14.
MÅTT/VIKT: Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 143 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 143/136 cm. Tjänstevikt 1 450 kg, maxlast 400 kg varav max 100 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Kupébuller



Volvos diesel är tystlåten – i de lägre farterna nästan som bensinversionen. Den elektriska överväxeln bidrar till att sänka ljudnivån. När bilen varvas ordentligt så kommer dock det typiska dieselknattet.

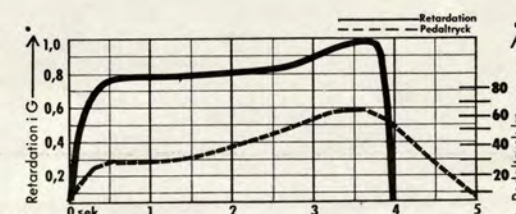
Hastighetsmätaren

visade	50	70	91	111 km/h
vid en verklig fart av	50	70	90	110 km/h

Bromsprov från 100 km/h



Bromssträcka: 54 meter. Ett ganska dåligt resultat. Bromsarna är tungtrampade och inte särskilt effektiva. Vid håftigare inbromsningar låste också framhjulen. Redan efter tre inbromsningar började bromsarna mattas.



Plus

Minus

Bränsleförbrukning
Motor
Sittkomfort
Bra stötfångare

Sidvindskänslig

Volvo 244 GL D6 mot konkurrenterna



Volvo 244
GL D6



Volvo 244
GL



Mercedes
300 D Aut



Peugeot 604
Diesel Turbo

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

63 500:-

49 600:-

86 805:-

76 200:-

... att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)

3 år (1 206:-)

3 år (1 206:-)

3 år (1 809:-)

3 år (2 413:-)

Arlig skatt

746:-

671:-

824:-

824:-

Försäkringsexempel Folksam: Helår.

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

6-13

4-10

8-20

7-22

Helförsäkring om vagnskadegaranti saknas,

Zon 1, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år

1 706:-

1 310:-

2 381:-

2 429:-

annars halförsäkring

Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år

812:-

632:-

1 122:-

1 146:-

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

ej fastställt

513:-

1 047:-

908:-

Reserv-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

866:-

581:-

628:-

1 467:-

dels-

Bromsbelägg runt om

119:-

119:-

180:-

303:-

priser

Kopplingslamell

265:-

118:-

327:-

604:-

inkl

Komplett strålkastarsats

383:-

383:-

802:-

325:-

moms

En sats torkgummin/blad

25:-

25:-

18:-

40:-

Brytarspsar

finns ej

15:-

finns ej

finns ej

Komplett framskärm

645:-

645:-

703:-

533:-

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter

50 km/h

0,55 0-vxl

0,70 0-vxl

0,64

0,53 5:an

per mil vid konstant fart

70 km/h

0,63 0,56

0,76 0,67

0,75

0,62 0,58

90 km/h

0,75 0,65

0,89 0,78

0,93

0,73 0,65

110 km/h

0,94 0,80

1,09 0,97

1,14

0,87 0,79

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

0,98

1,47

1,38

1,32

Kilometerskatt (öre/mil) (oktantal)

95

93

100,5

100,5

Hur snabb?

Accelerationstid från

0-50 km/h

5,1

3,6

5,8

4,7

stillastående i sekunder

0-70 km/h

8,3

7,3

9,8

8,1

0-90 km/h

14,5

11,5

15,5

11,6

0-100 km/h

17,9

14,4

19,7

16,7

0-110 km/h

22,0

17,6

25,0

20,6

0-400 m

20,41

19,05

21,26

20,00

Accelerationstid

50-70 km/h

7,3 0-vxl

6,5 0-vxl

automat

5,2 5:an

på högsta växeln

70-90 km/h

8,1 10,9

7,0 11,0

5,0 6,5

90-110 km/h

8,4 12,0

7,7 11,4

6,6 7,2

Toppfart cirka (km/h)

150

160

150

155

Hur rymlig?

Total kupélängd i cm

185

185

187,5

185,5

Max benutrymme fram

99,5

99,5

107,5

104

Återstående benutrymme bak

84,0

84,0

79

82,5

Bredd axelhöjd fram

138,0

138,0

142,5

146

Bredd axelhöjd bak

135,5

135,5

141,5

144

Takhöjd fram

97,0

97,0

98

97

Takhöjd bak

96,0

96,0

94,5

93

Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårda paket

355

355

370

370

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

9,8

9,8

10,5

11,5

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

3,5

4,4

3,2

3,4

Nödv rattkraft, stillast framhj på torr asfalt (kp)

2

12

3

4

Pedaltryck koppling (kp)

11

13

automat

15

Testlagets kommentar

Volvo 244 GL D6 är hela 14 000 kronor dyrare än bensinversionen. Den är dock betydligt billigare än både Mercedes och Peugeot. Volvon bör också bli billigare att äga än konkurrenterna, även om Peugeot-dieseln är något snålare i drift. Något som dock uppvägs av Volvos lägre kilometerskatt. Volvon är piggare än Mercedes, men inte fullt lika snabb som Peugeot, speciellt inte i omkörningsregistret. Volvon har något mindre utrymmen än konkurrenterna, men är mer välutrustad än Peugeot.

Hur välutrustad?

Bältesvarnare

•

•

Intervalltorkare

•

•

Fjärrmanövrerade backspeglar

•

•

Nackskydd fram

•

•

•

Värmesits för förare

•

•

•

Höj/sänkbar förarstol

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

•

Halvljusautomatik

•

Varselljus

•

•

Mittarmstöd bak

•

•

•

•

Oömma stötfångare

•

•

Centrallås

•

•

Elektriska fönsterhissar

•

•