

Teknikens värld

ALLT OM
BILEN

NR **23** 7/11 1979 8:65 INKL MOMS
i Danmark 19:50 i Finland Fmk 10:40 i Norge 14:50 inkl moms



från **343**
till **262**

Test alla



16 SIDOR
BILTORG
Över 1000 bilar, mc, mopeder

**JÄTTE
TEST**

Vilken Volvo? Välj och vraka!





Från "Rem-Johan" till den dyrbara Bertonekupén, från dieselvagnen till den nya sportiga GLT – testlaget har kört och granskat hela Volvoprogrammet.

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

■ Volvo finns med bara två grundkarosser, en från Holland och en från Göteborg, men tillverkningsprogrammet upptar inte mindre än 17 modeller och har variationer som tydligt visar vilka lösningar en liten biltillverkare måste tillgripa inför 1980-talet:

Motorer från Volvos egna fabriker men även från Renault och Volkswagen, växellådor från Köping men också från Eindhooven och engelska Borg-Warner, specialmodeller från Bertone i Italien, gamla stela bakaxlar och sådana av de Diontyp, två- och fyrdörrars sedankarosser, stora kombivagnar och små halvkombibilar, en lång lista över specialutrustning som går ut på att kunden ska kunna komplettera sin Volvo med sådant som andra bilar redan har.

Sådant som andra bilar har men inte Volvo... vad kan det vara? Kanske är det *karisma* – utstrålning. Det är i alla fall vad företagets egna marknadsförare tycks anse när de efter decennier av ansvarstygda utläggningar om krocksäkerhet och driftsäkerhet plötsligt börjar tala om hur spännande och roligt det är med Volvo.

Det talas nu om körglädje och kvick acceleration, man vill prägla ett begrepp som kallas "dynamisk säkerhet" och strävar efter att ge bilarna en ungdomlig framtoning.

Vi vill ta kål på dina fördomar om Volvo, heter det.

Det är väl också riktigt att



● Nytt i höst: Volvo 345 med fem dörrar men samma gamla trötta motor.

● Nytt i höst: GLT-serien med kraftiga fyr- och sexcylindriga motorer.

● Nytt i höst: äntligen blir det fart på tillverkningen av dieslbilarna.

Ett program med alltför stor tyngd!

Volvo inte längre är tråkiga bilar, körmässigt. Den holländska 340-serien kunde från början visa upp fina köregenskaper och även de större svenskbyggda bilarna har utvecklats med hjälp av förbättrad framvagn och modern däck- och chassiteknik.

Det problem som Volvo brottas med inför 1980-talet ligger i grunden på ett annat plan: ett modellprogram med alltför stor tyngd, bokstavligt talat.

Volvo, särskilt 240- och 260-modellerna, är stora och tunga bilar, minst av allt kompakta, och med högt luftmotstånd. Det rimmar illa med de energikrav som kommer att ställas.

Till detta kommer ett utseende som får bilen att verka mer gammalmodig än den egentligen är. Under skalet är nämligen Volvo likvärdig med de flesta andra bilar. När det gäller krocksäkerhet och servicevänlighet vill vi rentav påstå att den fortfarande har ett visst övertag. ■



Volvo 343/345:

Välbalanserad men trög

● Volvo 345 i GL-version med frontspoiler och kromade hjulringar. Endast med manuell låda.

■ Den holländska Volvon har med åren lyckats rentvå sig från det dåliga rykte den ådrog sig i början. Vagnen är i dag den mest sålda i sin klass – i Sverige alltså, internationellt är 343:an en typisk uddabil.

Nyheten inför 1980-talet är att

denna halvkombivagn numera även finns i 345-utförande – alltså med fem dörrar i stället för tre.

Om denna femdörrarsmodell (som endast finns med manuell växellåda och alltså inte med den ursprungliga, kontroversiella rem-

automatiken) är att konstatera att en normalvuxen person med lätthet stiger ut och in genom bakdörrarna, men att själva baksäteskomforten är lika tveklaktig som i 343:an.

Baksätet är ovanligt brett och benutrymmet är bra. Däremot är



● Proper, lättarbetad men något dyster förarplats helt i svart. Fyrekra­d ratt är standard på alla Volvomodeller.



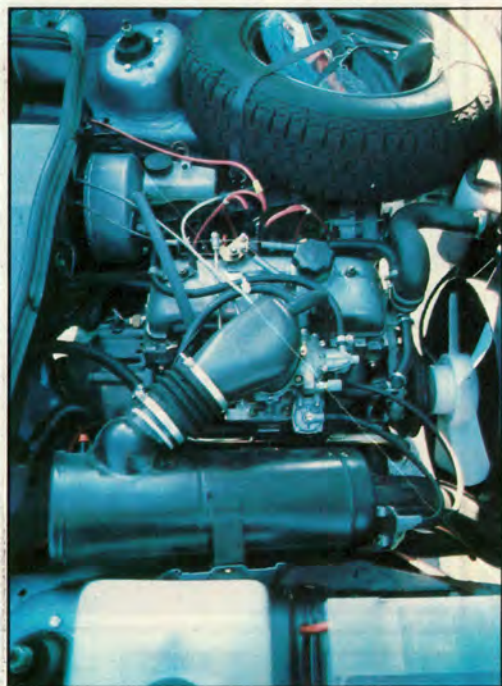
● Förgasarmotorn i 240-modellerna har över­liggande kamaxel och ger 75 kW (102 hk) DIN. Motorrummet är redigt och rymligt, väl lämpat för gör-det-själ­v-jobb – men när kommer Volvo med en gör-det-själ­v-handbok till 240-serien?



● Grill och strålkastar­ sarg lossas lätt utan hjälp av verktyg. GL/GLT (bil­ den) har bredare strål­ kastare än DL.



● Reservhjulet i dagens Volvobilar är viktbespa­ rande (minus sex kilo) men opraktiskt.



● Motorn i Volvos holländska bil: en fransk 1,4-liters Renault.



● Volvo 343 DL skiljer sig från GL-modellen genom att den saknar spoiler och snobbringar på hjulen. 343 kan fås som GL eller DL och med manuell eller automatisk transmission.



● Denna 343:a är avsedd för gasdrift med en extra tank längst bak i bagageutrymmet.



● Baksätet är brett med bra benutrymme men hög transmissionstunnel och dålig takhöjd.

transmissionstunneln synnerligen skrymmande och värst av allt: det är för lågt i tak för vuxna baksätespassagerare.

Lilla Volvons främsta nackdel jämfört med konkurrenterna är motorn, en 1,4-liters Renault på 70 hästkrafter. Den motorn förmår inte ge Volvo 343/345 speciellt bra accelerations- eller segdragningsresurser – tvärtom är

bilen långsammare än konkurrenterna trots att effekten på pappret verkar tillräcklig. En förklaring är att vagnen är ovanligt tung.

Inte heller i fråga om bensinförbrukning är 343:an speciellt konkurrenskraftig. Om man väljer manuell växellåda eller remautomatik har i det sammanhanget just ingen betydelse och samma

sak gäller fartresurserna. Vario-maticsystemet innebär obetydliga effektförluster.

På plussidan för Volvo 343 står i första hand säkra kurvegenskaper, utmärkt fjädringskomfort och bra framkomlighet i vintervägslag (här är automatversionen faktiskt ett strå vassare med sin mjukare kraftöverföring och något mera tyngd över bakhjulen).

Instrumentering, värme/ventilation, reparationsvänlighet, säkerhet och rostförebyggande åtgärder... allt är duktigt gjort på 343:an, dock utan att riktigt nå upp till de större svensksbyggda Volvobilarnas nivå.

I stadstrafik kan den vara tungstyrd och växlingsmekanismen i de manuella versionerna går trögt.



Volvo 242/244 DL: Riksbilen

■ Detta är Riksbilen: inkarnationen av svenskt välstånd, efterträdaren till PV 444, Sveriges mest sålda bil.

Egentligen härstammar den från 1967, men hösten 1974 fick vagnen en grundlig ansiktslyftning och kallas sedan dess Volvo 242, 244 eller 245, allt beroende på om karossen har två eller fyra dörrar eller är en femdörrars kombi.

Grundversionen har beteckningen DL och ratas naturligtvis av de flesta svenskar, som vill ha en "finare" modell. Ändå är Volvo

DL långt ifrån påvert utrustad: rejäla stötfångare, halogenljus, elvärmd förarstol som dessutom är höj- och sänkbar och har justerbart svankstöd, klocka, bältesvarnare, backspeglar som går att justera inifrån vagnen – egentligen har den det mesta i utrustningsväg.

För den bilförare som inte kör mycket på snabba landsvägar är basmodellen den absolut bästa. Åker du mest i tätorter eller på mindre vägar har du ingen nytta av överväxel, spoiler eller bredare däck. Att däckarna är smalare är för

den typen av körning närmast en fördel: styrningen går något lättare.

Volvon är en stor och tung bil, men egentligen inte svårkörd. Styrningen är både exakt och ganska lättgående, vändradien förbluffande snäv. Det enda som brukar bereda besvär är fickparkeringarna. 488 centimeter mellan stötfångarspetsarna – ja, det är ju inte alla P-fickor som håller det måttet.

Volvo är varken snabb eller snål, men inte heller direkt slö eller slösaktig. Det går att hålla hyggliga marschfarter och det går också att köra bilen relativt ekonomiskt på ungefär en liter normalbensin (landsvägskörning).

Den automatväxlade versionen är markant törstigare och betydligt slöare i accelerationen.

240-Volvon är en rymlig och relativt bekväm bil, även om fjädringskomforten på dålig väg inte är den bästa som bjuds i dag. När det gäller stolar och säten är däremot Volvo inte bara fullt modern utan verkar till och med påkostad jämfört med många konkurrenter.

Prisskillnaden mellan två- och fyrdörrarsmodellerna är 1 100

kronor och vi ber att få rekommendera den med fyra dörrar. Inte med tanke på baksätespassagerarna, utan av hänsyn till föraren.

242:an har nämligen så breda dörrar att de knappt kan öppnas om bilen blivit inklämd på en P-plats. Dessutom brukar bilbältena i framsätet passa bättre med den mer naturliga fästpunkten i fyrdörrarsbilen.

Om modell 242 ska dock sägas att den inte kostar mer än den dyraste modellen i 340-serien. Frågan är om du har råd att inte köpa helsvenskt i den valsituationen? En 242:a drar inte påfallande mycket mer bensen, dess rejäla koffert tar nästan lika mycket bagage som den mindre halvkombivagnen och komforten är bättre.

En tveksam "förbättring" på de nya Volvobilarna är reservhjulet, som är en ren nödlösning. Detta reservhjul väger sex kilo mindre än ett vanligt hjul, men tar lika stor plats i bagageutrymmet och är bara avsett för transport i måttlig fart till närmaste verkstad. Alla modeller har tyvärr denna ryp av reservhjul, som verkligen förtjänar sitt namn.

Volvo 244/245 GL:

Överväxel standard

■ GL skulle kunna betyda Grand Luxe, men egentligen står bokstäverna bara för att utrustningen är mer fullständig än på DL, som inte betyder De Luxe.

GL, som endast säljs med fyra dörrar och som kombi, är den mest köpta modellen. Priset är 49 600 kronor – 2 800 kronor mer än vad en likadan bil med DL-utrustning kostar.

För dessa pengar får man tonat glas i rutorna, en spoiler framtill, större strålkastare och kromade snobbringar på hjulen. Fälgarna är en halv tum bredare än på DL.

Det är de synliga skillnaderna.

Den viktigaste förbättringen är dock den elektriska överväxeln, som manövreras med en liten strömbrytare i växelspaksknoppen.

Överväxeln fungerar endast på fyrans växel och kan engageras utan att kopplingen trampas ned (men det går mjukare om man gör en lätt kopplingsrörelse). Den fungerar precis som en femte växel i andra bilar. Motorvarvet sjunker och man får tre positiva effekter: lägre bullernivå, minskad bensinförbrukning och minskat slitage.

Det är bara den som kör mycket på landsväg som har någon riktig

nytta av överväxeln, som dock kan användas redan i ca 70 km/h.

Som vägvagn är GL över huvudet något bättre än DL. Bilen är välbalanserad med stabila köregenskaper: understyrd (framtung) med ganska liten risk för obehagliga bakvagnssladdar.

Men Volvon är sidvinds känslig, ett problem som man ännu inte fått bukt med. Spoilern tycks där inte göra någon större skillnad.

Stationsvagnen 245 är en av marknadens mest praktiska med ett lastutrymme som är både långt och har en vettig lådform utan alltför välvda karossidor. En nackdel har den gemensam med personbilarna: det stora överhänget bak gör att mycket bagage måste placeras bakom bakaxeln med en mindre gynnsam viktfordelning som resultat.



● Volvo GL: spoiler, bredare fälgar med kromringar, bredare strålkastare.

● GL har överväxel med strömbrytare i växelspaksknoppen.

● Stationsvagnen 245 har genom lådformen ett stort och lättutnyttjat lastutrymme.



● 244 GL/245 GL finns endast med fyra respektive fem dörrar. Dessa är de vanligaste modellerna i Volvoprogrammet.



● Extrautrustad med lågprofildäck har GLT ett ypperligt grepp på slät, torr väg.



● Standard på GLT: lättmetallfälgar med radialdäck.



● Extrautrustning: femkrade lättmetallfälgar med Pirelli P6-däck.

Volvo 244/245 GLT: För fartfebriga

■ GLT står för det nya sportiga och ungdomliga hos Volvo. Lättmetallhjul, varvräknare, kraftigare krängningshämmare, svart dekor i stället för krom och med två mycket kraftiga motoralternativ.

Det skiljer bara en enda hästkraft mellan Volvos egen fyrcylindriga insprutningsmotor på 2 315 cm³ och den 349 cm³ större fransktillverkade V6-motorn: effekten är 140 respektive 141 hästkrafter.

Prisskillnaden är desto mer påtaglig: den fyrcylindriga bilen kostar 56 200 kronor, den sexcylindriga 62 600 kronor. Då ingår dock servostyrning på sexan.

Även den fyrcylindriga GLT kan fås med servostyrning om man samtidigt beordrar en speciell typ av lättmetallfälgar och Pirelli P6 lågprofildäck. Det paketet kostar 2 100 kr. Samma däck/fälg-kombination till sexcylindriga GLT går på 550 kronor.

Merkostnaden för de två cylindrarna och den enda hästkraften skulle därmed bli 4 850 kronor.

Enda skillnaden utvändigt är att den sexcylindriga bilen (den enda som kan fås med automatlåda) har ett guldfärgat emblem i stället för ett silverfärgat.

Chassimässigt har den också något mjukare fjädring.

Gemensamt för de två versionerna är annars utrustning som varvräknare, spoiler och samma vidvinkelbackspegel som finns på alla svensksbyggda Volvobilar utom DL.

Den fyrcylindriga B23-motorn har en förvånansvärt extrem karaktär för att sitta i en Volvobil. Bilen är accelerationssnabb men draget på låga varv är dåligt. Det maximala vridmomentet ligger först vid 4 500 r/m medan en vanlig B21-motor ger bästa segdragningen redan vid 2 500 r/m.

Här gäller det alltså att växla och varva.

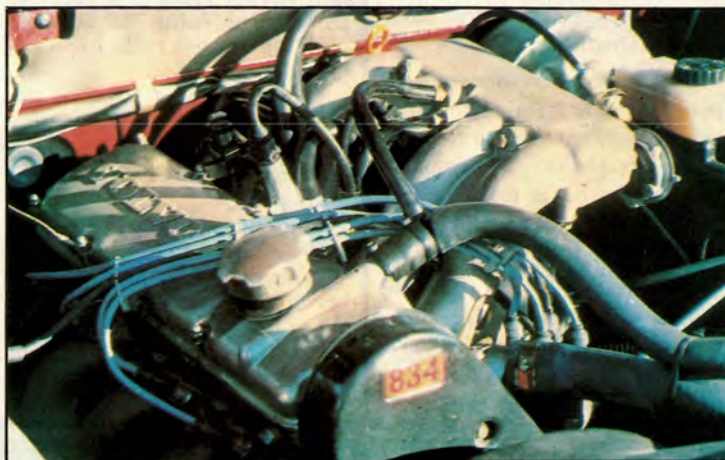
Den sexcylindriga motorn däremot har utmärkta lågvarvsegenskaper och kräver inte alls lika mycket växlingsarbete. Klart bättre som husvagnsdragare och på det hela taget mer "civiliserad" med något av V8-känsla – men till priset av betydligt högre bränsleförbrukning.

Testlaget har provat Volvo GLT uteslutande med de breda lågprofildäcken. Dessa har åtminstone på jämnt, torrt underlag ett imponerande väggrepp: det visade sig exempelvis nästan omöjligt att provocera fram hjul-låsning vid panikbromsning.

Dessa däck ger också bra komfort och utmärkt stabilitet vid snabba girar.

På löst underlag, grus eller snö, är lågprofildäckens överlägsenhet inte lika odiskutabel. Där verkar den gamla regeln gälla att ett smalare däck lättare "hittar ner" till vägbanan.

GLT-modellerna är mest lämpade som långfärdsbilar. På grund av hög utväxling kan man köra ganska fort med måttliga motorvarv. Sidvinds känsligheten finns med i bilden även här och



● Den fyrcylindriga B23-motorn i GLT har Bosch K-Jetronic bränsleinsprutning och hög effekt: 103 kW (140 hk) DIN.



● På instrumentpanelen i GLT tillkommer varvräknare (liten) och generöst graderad hastighetsmätare.

servostyrningen är i vår smak för lättgående.

Som stationsvagn finns GLT endast med den sexcylindriga motorn.

GLT är något av Volvos svar på Saab 900 Turbo. I hästkrafter räknat skiljer inte mycket, men Saaben har ett bättre "go" som för all del gör sig mest gällande i det olagliga fartregistret. För den som brukar trafikera Autobahn kan det vara av intresse att Saab 900 Turbo har en toppfart över 200 km/h medan Volvo GLT nöjer sig

med 180. Sannolikt mest en fråga om aerodynamik.

En femdörrars, femväxlad Saab Turbo är dock 15 000–20 000 kronor dyrare än en Volvo GLT och kan därmed sägas höra hemma i en annan klass.

Apropå klasser: 1980 års modeller har ännu inte blivit inplacerade i sina förmånsklasser som leasingbilar. Det blir intressant att se var GLT hamnar. En förmånlig klassning har stor betydelse i spelet om leasingkunderna.

Volvo 244/245 GL D6:

Spolad spoiler

■ Dieselversionen av Volvo 244 är identisk med 244 GL så när som på: 1) den sexcylindriga VW-dieseln på 82 hk DIN, 2) något förstärkt framvagn, 3) servostyrning och 4) spoiler saknas.

Spoilern var standardutrustning på det fåtal 79:or som tillverkades men nu har alltså Volvo beslutat sig för att den inte behövs på dieslbilar.

Prisskillnaden mellan en 244 GL och dieseln är 13 900 kr. Det innebär att den ekonomiskt sett är totalt ointressant för alla normalbilar, men för yrkesförare och andra extrema långdistansbilar är 244/245 GL D6 ett av de bästa dieselalternativen.

Frånsett ett beskedligare temperament och mera motorbuller vid acceleration fungerar bilen precis lika bra som en bensindrivna och den håller ledigt samma marschfart på landsvägen utan att vara irriterande bullrig eller slö.

Överväxel finns även på dieseln och är här ännu mera användbar: motorns mycket effektiva segdragning gör att överväxeln kan användas även i tätortstrafik. ■



● Dieseln har sex cylindrar och kommer från VW:s lilla lastbil.



● Dieselvagnen motsvarar utrustningsmässigt 244 GL men saknar på 1980 års modell frontspoiler.

Volvo 245T: Långeman

■ T står för Transfer och betyder en förlängd Volvo 245 DL med plats för sju vuxna eller en vuxen plus elva barn.

Naturligtvis är detta en ren proffsbil för taxikörning eller skolskjutsar. Även för storfamiljer kan den kanske vara av visst intresse.

Märkligt nog finns den inte med dieselmotor.

"Långeman" är inte fullt så besvärlig att köra som man skulle kunna tro. Med lite övning går det bra att få med sig bakvagnen runt kurvorna. Men bilen är tung och accelerationen givetvis dämpad. ■



● För storfamiljer – Långeman rymmer i värsta fall inte mindre än elva ungar!

● Utöver det ordinarie baksätet finns fällbara stolar, som du ger som sittplats på korta resor.



● Bertone bygger kupén, men har inte formgivit den.

● Den billigaste svenska Volvobilen, modell 242, förvandlad till den dyraste – 262 Bertone Coupé. Takhöjden är kapad. I övrigt bidrar V6-motor, luftkonditionering, servostyrning och mängder med lullull till att priset mer än fördubblats.

Volvo 264 GLE/262 Coupé:

Lyxlirare

■ Den som har råd att skatta för förmånen av en leasad lyxbil eller gärna vill bli av med sina pengar kan välja på två lyxmodeller: Volvo 264 GLE och 262 Coupé Bertone.

264:an är helt enkelt en sexylindrig GLT försedd med elektriska fönsterhissar, sollucka,

elektriskt ställbara backspeglar, automatlåda, luftkonditionering etc.

Den kostar 77 000 kronor.

Kupémodellen är en Volvo 242 med den sexcylindriga motorn och kapat tak. Därtill all lyx som finns i 264:an och lite till – plisserad

forts sid 34

Nyckelfakta om alla Volvo



	343/345	242/244/245	245 T	244 GLT4	244 GLT 6/ 245 GLT	244 GL D6	244 GLF	262 C
Antal cyl	4	4	4	4	6	6	6	6
Cyl vol cm ³	1 397	2 127	2 127	2 315	2 664	2 383	2 664	2 664
Max effekt kW/hk	52/70	75/102	75/102	103/140	104/141	60/82	104/141	104/141
vid varvtal r/m	5 500	5 250	5 250	5 750	5 700	4 800	5 700	5 700
Max vridm Nm/kp	108/11,0	168/17,1	168/17,1	191/19,5	216/22,0	140/14,3	216/22,0	216/22,0
vid varvtal r/m	3 500	2 500	2 500	4 500	3 000	2 800	3 000	3 000
Kompression	9,5	8,5	8,5	10,0	9,5	23,5	9,5	9,5
Oktanbehov	97	93	93	97	97	diesel	97	97
Förgasare/inspr	förg	förg	förg	inspr	inspr	inspr	inspr	inspr
Framvagn	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson
Bakaxel	de Dion	stel	stel	stel	stel	stel	stel	stel
Bromsar fram/bak	skiv/trum	skivor	skivor	skivor	skivor	skivor	skivor	skivor
Styrning	kuggstång	kuggstång	kuggstång	kuggstång	kuggstång/ servo	kuggstång/ servo	kuggstång/ servo	kuggstång/ servo
Fälg bredd/höjd tum 5,5/14	5/13	5 el 5,5/14	5,5/14	5,5/14	5,5/14	5,5/14	5,5/14	5,5/14
Däck	155 SR el 175/70 SR	175 SR el 185 SR	185 SR	185/70 HR	185/70 HR	175 SR	185/70 HR	185/70 HR
Karosstyp	halvkombi	sedan/kombi	kombi	sedan	sedan/kombi	sedan/kombi	sedan	kupé
Antal dörrar	3/5	4/5	5	4	4/5	4/5	4	2
Antal sittplatser	5	5	7	5	5	5	5	4
Längd cm	420	488	561	488	488	488	488	488
Höjd cm	144	146	148	146	146	146	146	137
Bredd cm	166	172	172	172	172	172	172	172
Axelavstånd cm	239	264	337	264	264	264	264	264
Spårvidd fram/bak	137/140	142/135 143/136	143/136	143/136	143/136	143/136	143/136	143/136
Tjänstevikt kg	ca 1 100	1 310/1 390	1 530	1 380	1 410/1 470	1 420/1 480	1 460	1 480
Maxlast kg	350	430-470	650	400	370/430	430/520	440	420
Släpvagnsvikt	500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Bränsletank	45	60	60	60	60	60	60	60
Antal växlar	4/aut	4/4 + 1/aut	4	4 + 1	4 + 1/aut	4 + 1	aut	aut

Vilken leasingklass?

Modell	Leasingklass	Förmånsvärde (1 500 mil/år)
343	2	9 200
242/244/245 DL/GL	3	10 700
244/245 GLT	ej klassad	
264 GLF	5	20 100
262 C	6	25 600

OBS! Klassningen gäller 1979 års modeller. Modell 80 är ännu inte klassade.

Vad kostar utrustningen?

Till Volvo 343/345:		"Hundnät" (245)	346 kr
Sollucka	2 200 kr	Automatlåda DL	2 300 kr
Metalliclack	1 800 kr	Automatlåda GL	4 400 kr
4 plåtfälgar	444 kr		
4 lättmetallf	2 177 kr	Till Volvo 244/245 GLT:	
Automatlåda	1 000 kr	Automatlåda (6-cyl)	1 400 kr
		Luftkonditionering	3 800 kr
Till Volvo 242/244/245:		Automatisk farthållare ca	2 100 kr
Sollucka (ej 245)	2 200 kr	Elektriska fönsterhissar	1 700 kr
Styrervo (ej DL)	1 700 kr	Centrallås	700 kr
Varvräknare (ej DL)	418 kr	Elspeglar yttre	900 kr
Metalliclack (ej DL)	1 800 kr	Plyschklädsel	2 100 kr
4 plåtfälgar	652 kr	Vacuometer	271 kr
4 lättmetallfälgar	2 461 kr	5-ekrade fälgar +	
Differentialbroms	3 654 kr	lågprofildäck (6-cyl)	550 kr
Dragkrok, infällbar	1 251 kr	5-ekrade fälgar +	
Dragkrok, avtagbar	1 095 kr	lågprofildäck + styrervo	
Nivåreglering (245)	1 537 kr	(4-cyl)	2 100 kr
Nackskydd bak	453 kr	6-cyl motor + styrervo	6 400 kr

Vilken Volvo har vad?

Modell	Automatväxling	Överväxel	Styrervo	Luftkond	Lättmetallhjul	Ehissar	Vidvinkelspeglar	Elspeglar	Spoiler	Taklucka
343 L	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
343 DL	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
343 GL	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
345 GL	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
242 DL	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
244 DL	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
245 DL	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
245 T	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
244 GL	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
245 GL	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
244 GL D6	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
245 GL D6	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
244 GLT/4	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
244 GLT/6	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
245 GLT	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○
264 GLE	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○
262 Coupé	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○

● = standardutrustning
○ = ej standardutrustning

Från 343 L till 264 GLE i testfakta

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

Volvo 343 L	Volvo 343 DL	Volvo 343/345 GL
39 300: -	42 100: - aut 43 100: -	43 700 ¹⁾

... att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)	3 år (1 206: -)	3 år (1 206: -)	3 år (1 206: -)
Ärlig skatt	449: -	449: -	449: -
Försäkringsexempel Folksam: Helår	Försäkringsklass. Trafik - Vagnskada	3 - 12	3 - 12
Helförsäkring om vagnskadegaranti saknas,	Zon 1, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år	1 357: -	1 357: -
annars halvförsäkring	Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år	656: -	656: -
Kostn f rek service under första 2 000 milen inkl oljebytt o moms	411: -	411: - (470: -)	411: - (aut 470: -)
Reserv-	Komplett avgassystem exklusive grenrör	542: -	542: -
dels-	Bromsbelägg runt om	237: -	237: -
priser	Kopplingslamell	136: -	136
inkl	Komplett strålkastarsats	297: -	297: -
moms	En sats torkgummin/blad	29: -	29: -
	Brytarspetsar	18: -	18: -
	Komplett framskärm	530: -	530: -



OBS! Från och med nummer 7 används nya mätmetoder. Endast när det gäller takhöjd och bagageutrymme kan de jämföras med tidigare måttangivelser. Alla innermått är baserade på "Plåt-Oskars" positioner i fram och baksätet.

... att köra?

Bränsleförbrukning i	50 km/h	0,67	0,67 0,66	0,67 0,66
liter per mil vid	70 km/h	0,70	0,70 0,72	0,70 0,72
konstant fart.	90 km/h	0,82	0,82 0,82	0,82 0,82
	110 km/h	0,90	0,90 0,96	0,90 0,96
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h.		1,28	1,28 1,26	1,28 1,26
Lägst oktantal		97	97	97

Hur snabb?

Accelerera-	0 - 50 km/h	4,1	4,1 5,6	4,1 5,6
tionstid	0 - 70 km/h	8,2	8,2 9,0	8,2 9,0
från stil-	0 - 90 km/h	14,1	14,1 14,1	14,1 14,1
lastående	0 - 100 km/h	18,3	18,3 17,7	18,3 17,7
i sekunder	0 - 110 km/h	23,7	23,7 22,3	23,7 22,3
	0 - 400 meter	20,35	20,35 20,76	20,35 20,76
Accelerationstid	50 - 70 km/h	7,7	7,7 -	7,7 -
på högsta	70 - 90 km/h	8,0	8,0 -	8,0 -
växeln	90 - 110 km/h	10,0	10,0 -	10,0 -
Toppfart cirka (km/h)		145	145	145

Hur rymlig?

Total kupélängd i cm	177,5	177,5	345 177,5
Maximalt benutrymme fram	104	104	104
Återstående benutrymme bak	70,5	70,5	70,5
Bredd axelhöjd fram	138,5	138,5	138,5
Bredd axelhöjd bak	135	135	137,5
Takhöjd fram	96	96	96
Takhöjd bak	90,5	90,5	90,5
Bagageutrymme, volymen i dm ³ mätt med hårda paket.	250	250	250

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer	9,2	9,2	9,2
Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag	4,1	4,1	4,1
Nödvändig rattkraft, stillastående framhjul på torr asfalt (kp)	12	12	12
Pedaltryck koppling (kp)	13	13	13

Hur välutrustad?

Intervalltorkare		•	•
Bältesvarnare	•	•	•
Varvräknare			
Glödtrådsvakt			
Höj- och sänkbar förarstol			
Mittarmstöd bak			
Centrallås			
Varselljus	•	•	•
Oömma stötfångare			
Tonade rutor			•
Motorrumsbelysning			
Bagagerumsbelysning			

Kommentar

Fotnot:

1) Volvo 343 GL kostar 46 900: - (soltak ingår, Volvo 345 GL man) kostar 45 300: -

2) 242 DL automat kostar 48 000: -
244 DL automat kostar 49 100: -

3) 244 GL D6 kommer med automat och kostar 64 900: -

4) 245 GL D6 kommer med automat.
Pris: 67 600: -

5) 264 GLE finns med 4-växlad låda och överväxel. Pris: 75 600: -

6) Siffrorna gäller personbilar och kan vara något högre.

7) Teknikens världs accelerations- och bränsleförbrukningsprov med automatväxlade Volvo 242/244 och med sexy-lindriga Volvo GLT (såväl med manuell som automatisk växellåda) utfördes under otillfredsställande väderleksförhållanden och vi reserverar oss för exaktheten i mätningarna. Proven kommer att göras om och redovisas i ett kommande nummer av Teknikens värld. För 245 GLT 6-cyl har vi för jämförelsens skull valt att återge testsiffror för 1979 års 265 GLE - samma bil fast något tyngre. Automatväxlade 244 GLT 6-cyl kan närmast jämföras med 264 GLE.

Bertonekupén — en smaksak

forts från sid 30

läderklädsel till exempel.

För 114 000 kronor är den din.

Bertone-emblemet betyder inte att det är den berömda italienske formgivaren som har "hittat på" utseendet. Däremot sätts bilen samman i Bertones fabrik i Turin.

Volvo 264 är i förhållande till den gedigna utrustningen inte dyr. Konkurrenterna — Mercedes 280, BMW 733, Opel Senator och Jaguar — ligger alla i ett prisläge kring hundra tusen kronor.

Så ger de också mer när det gäller prestanda, fjädringskomfort och köregenskaper.

GLT-Volvon med sexcylindrig motor bör rimligen vara ett bättre alternativ. Bilen är ju exakt densamma och kan byggas på med extrautrustning efter behag och behov.

Marknaden för Bertonekupén är självfallet liten här i Sverige. Få av oss har råd med så dyra bilar. Därtill kommer att takhöjden är dålig för att inte säga otillräcklig i framsätet och att baksätet är trångt.

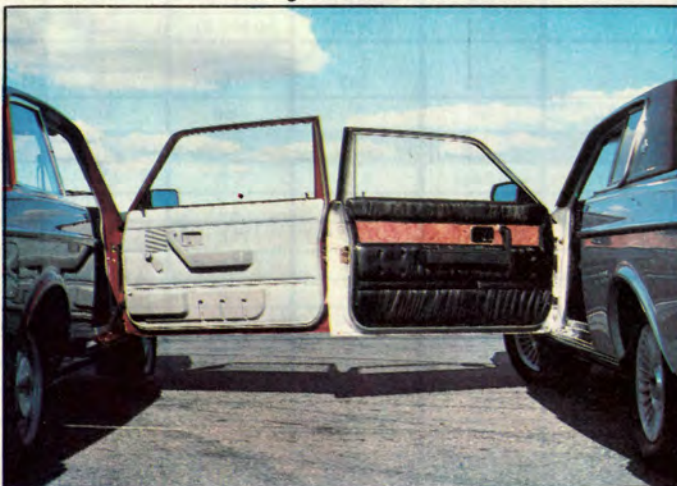
Utseende och inredning är väl mest en smaksak. Eller är det inte? Diskret är väl i alla händelser inte det adjektiv man greppar efter för att beskriva grannlåten.

264 GLE kan på begäran också levereras i en förlängd "statsmannaversion". Man ser den så gott som aldrig på gatorna.

Kan det ha att göra med tillgången på statsmän här i Sverige?



● Kromglänsande grill (som ökar luftmotståndet) och speciella lättmetallhjul skiljer lyxmodellen 264 GLE från de billigare bröderna. Grundkarossen är dock densamma.



● En hederlig svensk Volvodrörr (t v) och insida å la Bertone. Frågan är vilken som är snyggast...



● Kunglig krona pryder Bertonekupéns vinylklädda topp.



● V6-motorn är gemensam för 262/264 och vissa GLT-modeller.



● 264 GLE: tryckknappspanel i dörrsidan för fönsterhissarna.



● Bertonemodellen har svart, plisserad skinnklädsel och liksom 264 GLE kromade galler för luftintagen. Elegant eller bara vräkigt? Dyrbart är det i alla fall.