

ALLT OM BILEN

Volvo 245 GL:

Turbo med knuff

Av Björn Sundfeldt
(text och foto)

Nästan alla Volvo-modeller får fler hästkrafter. Vi har provkört de tre mest intressanta motornyheterna i Volvo 244 Turbo, 345 GLS och 245 GL.



TEKNIKENS VÄRLD
**PROV
KÖRNING**

■ ■ ■ Nålen i laddningsmätaren börjar krypa in på det gula fältet redan när varvräknaren pekar på 2 000, men det är först när nålen är halvvägs in på det gula och varvräknaren nosar på 3 000 som det verkliga händer något.

Då kommer turboknuffen och sedan gäller det att snabbt kasta i tvåan för att inte bränsletillförseln ska strypas när varvräknaren efter bara några sekunder passerar 6 000.

Motorn hinner inte sacka utan drar direkt på tvåan, som räcker nästan till 100 km/h innan det är dags för trean. Fortfarande lika bra tryck och det är först när jag drar i fyran i 140 km/h som bilens framstormning mattas något. Men den har långtifrån tappat flåset och hastighetsmätaren klättrar raskt vidare. När den visar drygt 190 klickar jag i överväxeln och nålen hinner vandra upp till 197 km/h innan rakan tar slut och det är hög tid att bromsa.

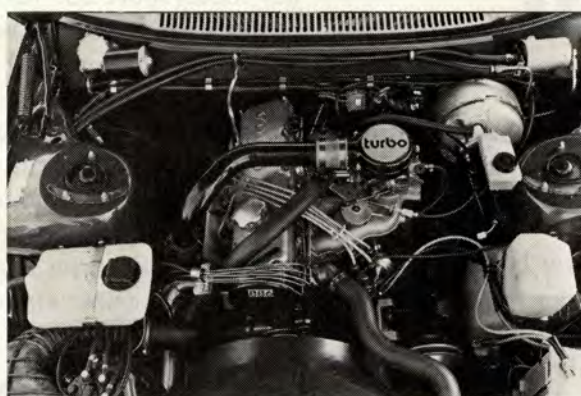
Volvos länge väntade turbomotor lämnar 114

kw/155 hk vid 5 500 r/m, och det verkar räcka för att den ska kunna matcha Saab Turbo. Både Volvo och Saab uppger att deras respektive bilar ska klara 0–100 km/h på nio sekunder, och det gör de förmodligen – i alla fall om tanken är nästan tom och föraren är ensam ombord.

Däremot lär Volvo 244 Turbo inte riktigt hänga med upp till de 200 km/h som en Saab Turbo klarar under gynnsamma omständigheter. Men den lilla nackdelen kan man nog leva med.

■ Precis som i Saab Turbo regleras laddningstrycket i Volvos Turbo av en "wastegate" som släpper förbi en del av avgaserna när trycktrycket när det inställda maxvärdet. Volvo nöjer sig med 0,6 bar medan Saab laddar upp till 0,7.

Volvo använder ett turboaggregat – från Garrett A i Research – med integrerad wastegate (vilket även Saab infört på modell -81 se sid 18). Det är en liten och högvarvig turbo, som reagerar snabbt på ga-



● **Turboaggregatet är monterat bredvid och under den lutande motorn (t v på bilden). Därifrån trycks den komprimerade luften genom laddlufttröret och vidare in i cylindrarna. Installationen tar inte större plats än att de vanligaste servicepunkterna fortfarande sitter lätt åtkomliga.**

spådrag. Som alltid finns dock en viss fördröjning innan turbon hunnit bygga upp trycket och kraften kommer.

När jag ligger i 100 km/h på fyran och trampar till tar det ett par sekunder innan man känner draget och hör vinandet från turbon, men sedan sticker bilen i väg.

Det gör den inte om man kör på överväxel i den far-

ten. Då reagerar den mycket sävligt. En snabb omkörning kräver att man går ner på fyran eller direkt till trean. Men då blir det också resultat.

Jämfört med Saab Turbo verkar dock Volvos turbomotor ladda något mjukare, det speciella "turbo-suget" är inte lika påtagligt.

■ 244 Turbo har grövre främre kräningshämmare

än 244 GLT, men i övrigt är chassit det samma. Kör-egenskaperna har alltså inte förändrats nämnvärt: bilen är understyrd och plogar med framhjulen när jag drar hårt genom tvåra kurvor, men när jag laddar fullt växlar den till överstyrning. Det sker dock inte överraskande, jag känner i god tid när bakhjulen börjar släppa ut.

Alla 244 Turbo har klädsel i "silverplysch" och framstolar med djupare skålning. Jag märkte dock ingen större skillnad, vid från kurvtagning måste man spjärna emot men vid normal körning sitter man mycket bra.

Servostyrning, lättmetallfälgar och överväxel är standard, men så är det också en dyr bil. Volvo 244 Turbo kostar 76 100 kronor och är därmed bara ett par tusenlappar billigare än den dyraste versionen av Saab 900 Turbo.

Och en Volvo GLT med V6-motor på 2,8 l och 155 hk kostar "bara" 69 400 kronor. ■

■ En upphöjning på motorhuven är den enda yttre skillnaden mellan Volvo 345 GL och GLS.

Väl på plats bakom raten noterar jag att S-versionen har en ny uppsättning runda instrument – varvräknare, klocka och hastighetsmätare – med fyrkantig inramning.

■ Jag vrider i gång den stora nyheten och redan ljudet avslöjar att det sitter en helt annan motor under huven. Den låter dovre på tomgång och den svarar på gaspådrag med ett morrande i stället för den gamla Renaultmotorns surrande.

Ettan glider i utan motstånd och kopplingen greppar mjukt. Vi rullar sakta ut på banan och utan vidare spisning trampar jag gasen i botten.

Att säga att bilen kastar sig framåt vore en överdrift, men motorn svarar utan den korta tvekan jag är van vid från tidigare 340-vagnar. Bilens acceleration har blivit avsevärt bättre och den nya motorn låter inte alls lika ansträngd som den gamla.

Men accelerationen är inte så mycket bättre som man kanske väntar sig av en effektökning med 36 procent – från 51 kW/70 hk till 70 kW/95 hk. Men så har också tjänstevikten ökat med 100 kg och utväxlingen är högre.

Volvo uppger att bilen klarar 0–100 km/h på ca 12,5 sekunder mot ca 16 sekunder för 345 GL med Renaultmotorn på 1,4 l. Exakt besked får vi först när vi testat bilen med vår elektroniska mätutrustning. Men helt klart är i



Volvo 345 GLS: Rätt motor i rätt bil

alla fall att omkörningarna nu går betydligt kvickare och säkrare.

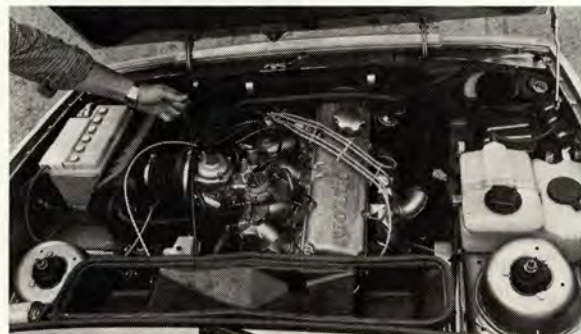
■ Toppfarten uppger Volvo till 165 km/h – jag lyckas klämma upp bilen i 170 km/h på mätaren. I den farten känns fjädningen lite för mjuk och kursstabiliteten är inte perfekt.

I mer normala farter går bilen utmärkt. Fjädningen är bekväm och bilens tidigare goda köregenskaper verkar inte ha förändrats. Den ligger stabilt på vägen och har neutrala kurvegenskaper. Vid mycket från kurvtagning – vi kör på avlyst bana – beter den sig precis som gamla 340-bilar: det inre bakhjulet bör-

jar spinna och bakvagnen flyter ut i en lättkontrollerad sladd.

S-versionen känns inte mer nostung än de-svagare bilarna, och skillnaden i viktfordelning är också li-

ten. Reservhjulet har flyttats från motorrummet – där det inte fick plats – och ligger nu under bagageutrymmet. Där låg tidigare bensintanken, som nu är större och har en säkrare



● Den nya B19-motorn tar större plats än B14. Reservhjulet får inte längre plats i motorrummet.

placering under baksätet, där den gränslar växellådan. Dessa förändringar gäller dock bara S-modellerna med den nya stora B19-motorn.

■ Denna har en slagvolym på 1 986 cm³ och är en förminska version av B21. Den har alltså överliggande kamaxel och topplock i aluminium. Maxeffekten 95 hk kommer vid 5 400 r/m och det maximala vridmomentet – 150 Nm/15,3 kpm – vid 3 600 r/m.

Det är 4,3 kpm bättre vridmoment än tidigare, och det ger utslag i form av betydligt bättre segdragnings. Bilen behöver inte växlas lika ofta, motorn orkar betydligt bättre på låga varv.

Men när man växlar går det lättare och smidigare, genom att växelföraren gjorts om. Motor och växellåda är fast förbundna via ett rör – ”torque tube” – och på det röret sitter spaken monterad. I röret löper kardanaxeln.

Genom denna konstruktion har man kunnat använda ganska mjuka motorfästen, och det märks inte heller några störande vibrationer. Däremot hörs motorn ganska påtagligt redan i farter runt 100 km/h, även om den inte är störande högljud.

Volvo 345 GLS är en avgjort trevligare bil än 345 GL, och prisskillnaden är inte avskräckande. Den billigaste versionen 343 DLS kostar 46 300 kr (343 DL 43 800 kr), 345 DLS kostar 48 000 och 345 GLS går på 49 700 kronor. ■

Volvo 244 Turbo: Starkare – och snålare



● Hela 240/260-serien har fått mindre stötfångare, och kombimodellerna har större bakljus.

■ Volvos mest sålda modell är 244/245 GL. Skillnaderna mellan dessa och DL-versionerna låg tidigare enbart på utrustningsplanet, men nu har GL fått större och starkare motor samt överväxel som standard.

Motorn är en förgasarsversion av GLT-bilarnas 2 383 cm³ stora insprutningsmotor (som i år ger 136 hk). Motorn har beteckningen B23A, och den har enligt Volvo ”optimerats” för svenska förhållanden.

Maxeffekten är 82 kW/112 hk vid 5 250 r/m, vil-

ket är 10 hk mer än den gamla B21A-motorn (som dock ger 106 hk i 1981 års version).

Skillnaden mellan den gamla och den nya GL-motorn är överraskande stor: bilen är snabbare än jag väntat, både från stillastående och vid acceleration för omkörning.

Det känns att vridmomentet är bättre. Med 185 Nm/18,9 kpm har detta ökat med 10 procent, och motorn är nu betydligt mer råstark på låga varv.

Samtidigt har motorn enligt Volvo mycket gynn-sam bränsleförbrukning,

och detta ska också gälla den nya versionen av B21A. Detta har bl a uppnåtts genom höjd kompression, och trots att motorerna därför kräver 97 i stället för 93 oktan ska de vara billigare i drift.

Liksom när det gäller övriga modeller är prisökningen på GL-modellerna måttlig. 244 GL kostar 53 300 kronor och har därmed gått upp 900 kronor jämfört med gamla GL med överväxel. Den höjningen får anses överkomlig med tanke på motorns påtagligt bättre prestanda. ■