

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Volvo 244 GL:

Bror Präktig!

Större och starkare motor, givetvis snabbare men också snålare – där har ni Volvo 244 GL årgång 1981. Lite kortare än förr och något lättare – men fortfarande hela svenska folkets Bror Präktig!

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



■■■ Större och starkare motor, bättre acceleration – och samtidigt lägre bränsleförbrukning.

En ovanlig men inte omöjlig ekvation. Volvo har bevisat det med den senaste upplagan av företagets volymmodell 244 GL.

Motorns slagvolym har ökat från 2 127 cm³ till 2 315 cm³, och effekten från 75 kW/102 hk till

82 kW/112 hk.

Accelerationen från 0 till 100 km/h tar nu 13,2 sekunder, vilket är en sekund bättre än 244 GL av årgång 1980.

Bränsleförbrukningen har sjunkit, mest i låga farter. I vårt simulerade programstyrda stadskörningsprov var minskningen nästan två deciliter per mil, och i

(Forts på nästa sida)

Nyheter på årsmodell 81



● Större, tydligare och snyggare instrumentering. Varvräknare kostar 217 kr extra. Varnings/indikeringslampor från vänster: choke, laddning, oljetryck, överväxel, helljus, handbroms, bromsfel och glödtrådsvakt.



● Att motorn blivit både större och starkare framgår inte av dess yttre. Motorrummet är sig likt: rymligt, välplanerat, lättjobbat.



● Stötfångarna är mindre på 1981 års modell (t h). De är också lite mindre tåliga mot småkrockar. De nya strålkastarna är, liksom även blinkers och varselljus, större än på 1980 års modell (t v).



● Mindre stötfångare och svartlackerade tröskellådor ger Volvo 244 ett mindre klumpigt utseende än tidigare.

Nya motorn snålare i låga farter

jämn fart 50 km/h på fyrans växel var skillnaden 0,13 l/mil. Sedan minskar gapet i takt med fartökningen. I 90 km/h drog årets modell 0,06 l/mil mindre på fyran och 0,08 l/mil mindre på överväxeln, men i 110 km/h var det praktiskt taget ingen skillnad alls jämfört med 1980 års modell.

(Till saken hör dock att motorn i testbilen var perfekt inställd – inom tillåtna toleranser – för bästa bränsleekonomi. Tändningen stod t ex så högt att motorn spikade vid belastning på låga varv.)

Den sänkta förbrukningen i lägre farter har uppnåtts genom två samverkande åtgärder: högre utväxling (3,54 mot tidigare 3,73 i slutväxeln) och högre kompression (från 8,5 till 10,5:1).

Högre utväxling sänker motorvarvet och då går det åt mindre bensin.

Högre kompression ger effektivare förbränning, och det medför att man får ut mer energi (högre effekt) ur en viss mängd bensin – eller samma energi ur en mindre mängd bensin. Bäst resultat av detta får man vid låga varvtal, när motorn går på sparlåga. På höga varv arbetar motorn effektivare och då spelar den höjda kompressionen mindre roll.

Dyrt luftmotstånd

Att dessa åtgärder inte sänker förbrukningen alls i farter från drygt 100 km/h och uppåt beror på att luftmotståndet då har en avgörande inverkan på bränsleförbrukningen. De små yttre förändringarna på karossen har inte medfört att Volvo 244 fått lägre luftmotstånd.

För den som kör långt och fort kan detta medföra att det till och med blir dyrare att byta till en ny 244 GL. Den högre kompressionen gör att motorn inte som tidigare nöjer sig med 93-oktanig bensin. Den kräver 97 oktan, som är ca 4 öre dyrare per liter.

Den nya GL-motorn – med beteckningen B23A – är en blandning av två redan befintliga motorer. Topplock med insug-

ningsrör kommer från B21A-motorn (i 244 GL), medan motorblocket härstammar från insprutningsmotorn B23E (i Volvo GLT 4).

Detta har resulterat i en motor som har ett maximalt vridmoment på 185 Nm/18,9 kpm vid 2 500 r/m. Det är 17 Nm/1,8 kpm bättre än vad förra årets B21A-motor presterade vid samma varvtal, och det borde alltså medföra bättre ork på låga varv.

Men detta motverkas av den högre utväxlingen. Den nya modellen har snarare fått sämre "bottendrag". Motorn verkar t ex inte alls trivas med tillvaron när man rullar i 50 km/h på fyran – knappt 1 500 r/m – och sedan trampar gasen i botten. Motorn drar utan att storkna, men den protesterar mot behandlingen genom att rista kraftigt medan farten ökar i maklig takt. Vibrationerna fortplantas i form av ett hårt ljud som inte är trevligt att höra. Först vid ca 70 km/h – drygt 2 000 r/m – börjar motorn må bra, vibrationerna försvinner och det blir fart på fartökningen.

Den gamla B21-motorn var bättre i det avseendet, och den hade också en mjukare gång på

tomgång – även om den inte var den mest vibrationsfria fyrcylindriga motorn vi provat. Att vibrationerna från B23 är kraftigare – på tomgång darrar växelspaken påtagligt – är dock inte förvånande: de ökar med den större rörliga massan i den större motorn.

Vid tätortskörning får man alltså växla ganska flitigt för att bilen ska ge sitt bästa, men annars är Volvo liksom tidigare förvånansvärt lättkörd med tanke på yttermått.

Årets modell har blivit nio centimeter kortare – och tolv kilo lättare – genom att stötfångarna är mindre. Av detta märks dock inte mycket från förarplatsen. Fast lite lättare att parkera i trånga fickor är det förstås.

Smidig i tät trafik är bilen främst tack vare god närsikt, bra ytterspeglar som är mekaniskt ställbara inifrån, lättskött växel-låda och snäll koppling samt bra styrning med en vändcirkel mellan trottoarkanter – 9,8 meter – som är snävare än hos någon annan bil i jämförbar storlek.

Trots att den är förhållandevis smidig går det dock inte att komma ifrån att Volvo 240 är en



● Förarmiljön i 1981 års modell (stora bilden) är ännu bättre och dessutom snyggare. 1980 års modell (ovan) har mindre instrumenttavlor och dåligt med plats för småprylar.



● Bra körställning och bra framstolar (fast klädseln hör inte till de mest eleganta). Överväxeln manövreras elektriskt via en knapp på växelspaken, en funktion som förenklats på årets modell.



● Baksätet är kanske lite för mjukt. Med tanke på bilens storlek är benutrymmet inte märkvärdigt. Två vuxna sitter skapligt – och det finns ett hål till bagageutrymmet så att skidor får plats i baksätet.



● Bagageutrymmet är rymligt men kan vara tunglastat på grund av en relativt hög lasttröskel. Nyheten i år är hålet in i kupéutrymmet, där man kan sticka in skidor eller andra upp till två meter långa men smala föremål.

stor bil, och det är ofta en nackdel i stadstrafik – men det må kompenseras av att det minst lika ofta är en fördel vid landsvägskörning.

En säker bil

I första hand gäller det förstås om olyckan skulle vara framme. Volvo är en säker bil: rejäla deformationszoner fram och bak, balkar i dörrarna ger ett visst skydd vid sidokrockar och bensintanken ligger väl skyddad precis bakom bakaxeln. Även interiören är väl utformad med tanke på de åkandes säkerhet.

Men även komforten ökar – i allmänhet – med bilens storlek. Volvos fjädring hör visserligen inte till den insmickrande typen: karaktären är fast på gränsen till hård och även på bra vägar känns det ibland att bakaxeln är stel och tung. Volvo är dock bekvämare än den nickiga och småstöta fjädring som utmärker många mindre bilar – men det finns flera bilar i Volvos egen storleksklass som har mjukare och behagligare fjädring.

Det finns också flera andra bilar med lika goda eller bättre innerutrymmen att breda ut sig i – men det finns inte många som har en så låg och behaglig ljud-

nivå som Volvo 244 GL. Det beror bl a på att motorvarvet sänks genom överväxel. Dess manövrering har för övrigt gjorts smidigare på 81:orna.

Och det finns ännu färre bilar som har lika bekväma framstolar – och de få som finns är i allmänhet betydligt dyrare än Volvo. Hur man sitter är visserligen mycket individuellt, men vi vill ändå hävda att det i Volvos prisklass bara är Saab 900 som möjligen har lika bra stolar.

I båda bilarna är förarstolen eluppvärmd, vilket i och för sig inte är ovanligt i dag. Men mer sällsynt är att stolarna dessutom är ställbara i höjdläget i fram- och bakkant, att ryggstödet lutning kan justeras steglöst och att kroppen får ordentligt stöd från låren upp till ryggen. Volvo får ett extra plus för det ställbara svankstödet, men det neutraliseras av det hårda obekväma nackskyddet. Föraren störs inte mycket av det – man kör ju inte med huvudet bakåtlutat – men passageraren i högerstolen ska vara bra trött för att kunna vila huvudet mot den konstruktionen.

Från baksätet kom däremot kritik mot sittkomforten. Soffan är i

mjukaste laget. Det finns relativt god plats för två vuxna, men är man tre känns det trångt i sidled. Ryggstödet är dessutom skålat för två personer, och en mittpassagerare får det utfällbara mittarmstödet i ryggen.

Finess för skidåkare

Bakom armstödet finns en av årets nyheter: en liten lucka som ger passage in i bagageutrymmet. Denna medger transport av två meter långa men smala föremål, som alltså lastas in genom bagageluckan och sticks vidare in i kupén. Denna lilla finess lär väl i första hand uppskattas av skidåkare, som nu slipper använda takstall – under förutsättning att de inte behöver transportera mer än två par skidor.

För mer än två par skidor får inte plats i hålet. Men för en familj om två vuxna med långa skidor och två barn med korta skidor – som går in på tvärs i bagageutrymmet – bör det lilla hålet vara en välkommen nyhet.

För föraren är den nya instrumentpanelen en välkommen nyhet. Volvos förarmiljö var bra redan tidigare. Men de nya instru-

menten är större och mer lättavlästa, det har tillkommit en liten hylla och ett fack för småprylar i den nya panelen och den är dessutom trevligare för ögat än den gamla. Reglagen är i stort sett desamma som förut och lika välplacerade.

Det enda instrument som föraren inte kan avläsa med ett snabbt ögonkast är klockan, som skymms av rattkransen. Detta gäller dock bara bilar extrautrustade med varvräknare för 217 kr. Och att klockan skymms är lätt att överse med.

Svårt att överse med är den skärande summerton och det enerverande tickande som påminner om tända strålkastare och/eller nyckel i tändningslåset respektive ej fastspänt säkerhetsbälte.

Att det bör finnas en bältesvarnare är givet, men nog räcker det med en röd varningslampa som i Saab. Bra är det också med varning för glömd tändningsnyckel – speciellt som det är mycket lätt att av misstag slå förardörren i lås – och för tänt ljus – om man nu föredrar att inte förse bilen med halvljusautomatik. Men det kan då med fördel ske på samma sätt



● Volvo 244 är en lättkörd bil både på torrt och halt underlag. Det är lätt att förutse om och hur den kommer att sladda, och det gör det lätt att parera sladden – eller att köra bilen med kontrollerad sladd.

Sladdar är lätta att häva

som i Mazda 626: med spröd bjällerklång.

Komplett utrustning

Annars är Volvos utrustning både komplett och förnuftigt utformad. De automatiska varseljusen – som i år blivit något större – är fortfarande i minsta laget, men de stora rektangulära strålkastarna är effektiva.

Det är också värmeanläggningen. Värmen kommer snabbt även efter kallstart i 25 minusgrader, reglagen är lättskötta, rutor kan hållas imfria och det finns kanaler för varmluft även till baksätet.

Detta gör Volvon till en behaglig vinterbil, och till det bidrar även de okomplicerade köregenskaperna. Som med alla bakhjulsdrivna bilar är det i halka lätt att få bakvagnskast, men de kommer sällan överraskande. Det är lätt att förutse hur bilen kommer att reagera i olika situationer, man känner om en sladd är på väg och då är det också enkelt att parera den.

På torr väg ska det ganska mycket till innan hjulen förlorar väggreppet, men när man pressar den över gränsen känner man även då i god tid att sladden är på väg. Vid en häftig undanmanöver i en trängd situation kan dock Volvon, mest på grund av sin storlek, vara ganska svår att tygla.

Bilen är i första skedet understyrd och reagerar en aning sent på rattutslag, för att sedan med ett snabbt bakvagnskast växla till överstyrning. Om bilen är tungt lastad kan en sådan bakhjulssladd bli så yvig att den är svår att hämta hem, i alla fall om föraren inte är väl inkörd på bilen och vet hur den kan komma att bete sig.

Vid vanlig vardagskörning är dock Volvo 244 GL en snäll och lättkörd bil. Kursstabiliteten i sidvind är visserligen något sämre än hos flera av konkurrenterna, men Volvo är ändå en rejäl och trygg bil att färdas i. En av testförarna upplevde detta så påtagligt att han döpte bilen till "Bror Pråktig". Volvo är också en trygg bil att äga. Konstruktionen är gammal och beprövad, det finns gott om verkstäder som kan ta sig an bilen och priserna på service och reservdelar är måttliga.

Mindre rostkänslig

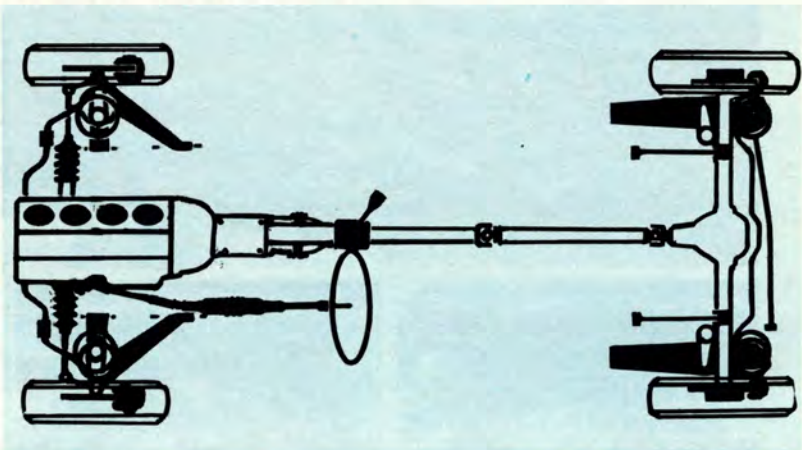
För den som kan och vill sköta bilen själv är det en lättjobbade konstruktion, och sedan man för några år sedan började montera innerskärmar av plast i framflyglarna klarar Volvo sig relativt bra mot rostangrepp.

54 600 kronor är mycket pengar, men vi anser ändå inte att Volvo 244 GL är avskräckande dyr i förhållande till andra bilar. Konkurrenter som Opel Rekord 2.0 E och Ford Granada 2.0 L är visserligen några tusenlappar billigare, men de är heller inte lika välutrustade. Och Saab 900 GLs med fyra dörrar kostar 55 200 kronor.

Om du har råd med och behov av en bil i den här pris- och storleksklassen är Volvo 244 GL enligt testlagets mening ett av de bästa alternativen. ■

TEKNIKENS VÄRLD TEST

Volvo 244 GL kostar ca 54 600 kr "på gatan" i Stockholm. Den är bakhjulsdriven och har en fyrcylindrig radmotor på 2,3 l, 112 hk. Fyra dörrar och fem sittplatser. Bland konkurrenterna hittar vi bl a Opel Rekord E och Saab 900 GLs.

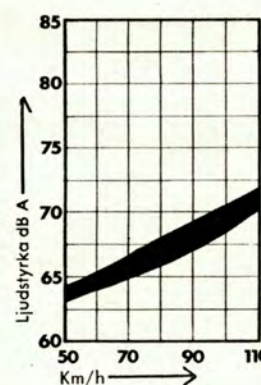


Tekniska data

MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. 1 förgasare. 5-lagrad vevaxel. Boring/slag 96/80 mm, volym 2 315 cm³. Kompression 10,5:1. Max effekt 82 kW (112 hk) DIN vid 5 000 r/m. Max vridmoment 185 Nm (18,9 kpm) DIN vid 2 500 r/m. KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad låda + överväxel, golvspak. FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben och undre triangelankar (McPherson), bak stel axel i bakåtriktade bärarmar, momentsteg samt ett tvärsteg.

STYRNING: Kuggstång, 4,4 rattvarv. ELSYSTEM: 12 V växelströmsgenerator 770 W. Batteri 60 Ah. BROMSAR: Skivor fram, trummor bak, servo. Trehjuls kretsindelning, p-broms mekaniskt på bakhjulen. HJUL/DÄCK: Fälg 5 tum, däck 175 SR 14. MÅTT/VIKT: Längd 479 cm, bredd 171 cm, höjd 146 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 142/135 cm. Tjänstevikt 1 340 kg, maxlast 440 kg varav max 100 kg på taket. Släpvningsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Kupébuller



Ljudnivån i Volvo 244 GL är behagligt låg även i motorvägsfart. Motorljudet är diskret tack vare att överväxeln sänker varvtalet, och vind- och vägbrus är också väl dämpat.

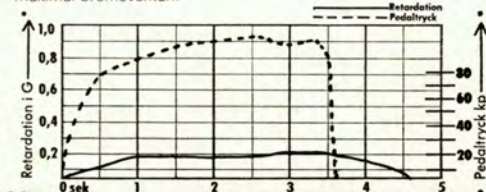
Hastighetsmätaren

visade	52	73	94	115 km/h
vid en verklig fart av	50	70	90	110 km/h

Bromsprov från 100 km/h



Bromssträcka: 52 meter. Ett inte alltför imponerande resultat, och det beror främst på att det är mycket svårt att undvika framhjulslåsning mot slutet av inbromsningen. Men bromsarna drar inte snett och det räcker med måttlig pedalkraft för att få maximal bromsverkan.



Plus

Förarmiljö
Utrustning
Värmeanläggning
Framstolar

Segdragning

Volvo 244 GL mot konkurrenterna

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

... att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)

Årlig skatt

Försäkringsexempel

Folksam: Helår. Helförsäkr om vagnskadegar saknas, annars halvförsäkring

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

Reservdels-

priser

inkl

moms

Komplett avgassystem exklusive grenrör
Bromsbelägg runt om
Kopplingslamell
Komplett strålkastarinsats
En sats torkargummin/blad
Brytarspetsar
Komplett framskärm

Volvo 244
GL -81

Volvo 244
GL -80

Opel Rekord
L 2.0 E 4-d

Saab 900
GLs 4-d

54 600:-

52 400:-¹

51 350:-

55 200:-

3 år
1 235:-

3 år
1 235:-

3 år
1 235:-

3 år
1 482:-

678:-

678:-

603:-

603:-

4-10

4-10

6-13

3-11

1 310:-

1 310:-

1 605:-

1 288:-

632:-

632:-

812:-

623:-

612:-

590:-

785:-

653:-

965:-

631:-

760:-

600:-

114:-

114:-

241:-

94:-

136:-

136:-

265:-

141:-

422:25

422:25

481:-

261:-

27:-

27:-

61:-

59:-

15:-

15:-

22:-

22:-

710:-

710:-

605:-

555:-

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter
per mil vid konstant fart

50 km/h	0,67 övxl
70 km/h	0,72 0,64
90 km/h	0,84 0,75
110 km/h	1,04 0,94

0,67 övxl

0,80 övxl

0,84

0,70

0,72 0,64

0,82 0,75

0,88

0,74

0,84 0,75

0,90 0,83

1,00

0,84

1,04 0,94

1,03 0,95

1,16

0,99

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

1,42

1,60

1,44

1,42

Lägst oktantal

97

93

97

93

Hur snabb?

Accelerationstid från
stillstående i sekunder

0-50 km/h	3,6
0-70 km/h	6,8
0-90 km/h	10,3
0-100 km/h	13,2
0-110 km/h	16,2
0-400 m	18,73

3,6

4,0

3,6

4,5

6,8

7,2

6,3

7,7

10,3

11,0

9,3

11,5

13,2

14,2

11,9

14,5

16,2

17,4

14,0

17,5

18,73

19,13

17,87

19,17

Accelerationstid
på högsta
växeln

50-70 km/h	5,3 övxl
70-90 km/h	6,0 9,5
90-110 km/h	6,9 10,5
Toppfart cirka (km/h)	165

5,3 övxl

5,6 övxl

6,7

8,2

6,0 9,5

6,0 9,2

6,1

8,7

6,9 10,5

6,7 9,6

6,7

10,6

165

160

170

170

Hur rymlig?

Total kupélängd i cm

185

185

186

176,5

Max benutrymme fram

99,5

99,5

103

98

Återstående benutrymme bak

84

84

81,5

81,5

Bredd axelhöjd fram

138

138

144,5

133,5

Bredd axelhöjd bak

135,5

135,5

142,5

134,5

Takhöjd fram

97

97

95,5

96,5

Takhöjd bak

96

96

94

100

Bagageutrymme, volymen i dm³ mätt med hårda paket

355

355

315

370

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

9,8

9,8

10,1

10,3

Antal rattvarv mellan
fulla hjulutslag

4,4

4,4

4,2

4,2

Nödvändig rattkraft, stillastående
framhjul på torr asfalt (kp)

12

12

12

13

Pedaltryck koppling (kp)

11

13

12

11

Hur välutrustad?

Klocka

•

•

•

•

Varvräknare

•

•

•

•

Bältesvarnare

•

•

•

•

Intervalltorkare

•

•

•

•

Värmesits för förare

•

•

•

•

Höj/sänkbar förarstol

•

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

•

Halvljusautomatik

•

•

•

•

Varselljus

•

•

•

•

Glödtrådsvakt

•

•

•

•

Mittarmstöd bak

•

•

•

•

Oömma stötfångare

•

•

•

•

Bagagerumsbelysning

•

•

•

•

Mek fjärrstyrda backspeglar v/h

••

••

•

••

