

**Nya Volvo 360 GLE
går en match
mot 240-serien:**

En konst att välja rätt bland många prylpaket

**Volvo PV 444 var i begynnelsen en bil som likt T-For-
den kunde fås i vilken färg
som helst, bara man valde
den svart. Men i dag är det
ett konststycke att välja rätt
Volvo, eftersom det vimlar
av karosser, motorer, växel-
lådor och utrustningspaket.
Nu konkurrerar till och med
modellserierna inbördes.**

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

■■■ Volvo är sedan urminnes tider Sveriges mest sålda bilmärke. Och nu, i moderna tider, även det mest leasade märket – vilket är nästan lika viktigt.

En av flera orsaker till denna utveckling torde vara Volvos ständigt ökande modellflora, som nu börjar bli direkt svåröverskådlig.

Volvo tillverkar tre grundkarosser i sammanlagt sju versioner: med två eller fyra dörrar, som halvkombi och kombi. Till dessa finns elva olika motorer och sex växellådor. Alla finns visserligen inte till alla modeller, men tillsammans med olika utrustningsalter-





● Volvo 360 GLE (närmast) och tre Volvo 240-versioner framför Bengt Lindströms skulptur "Tors hammare" utanför Historiska Museet i Stockholm.



● Volvo 240 GL – den mest sålda modellen.

Lill-Volvon utmanar de större bröderna

► nativ blir det ändå en ansenlig mängd Volvo-modeller att välja mellan.

Det är inte lätt att välja rätt ens om man koncentrerar sig till de mest sålda 240- och 360-modellerna.

Speciellt inte sedan Volvo nu i höst lanserat en delvis ny 360-kaross med fyra dörrar och vanligt bagageutrymme. I detta nya sedanutförande blir Volvo 360 i än högre grad än tidigare en direkt konkurrent till de större 240-bilarna. Det gäller speciellt den mest påkostade 360 GLE, som både pris- och prestandamässigt hamnar mellan 240 GL och 240 GLT/GLE.

Det går inte att komma ifrån att Volvo 240 i dag känns gammalmodig i flera avseenden. Modellen har nu nio år på nacken, och grundkonstruktionen har den från Volvo 140, presenterad 1966. Volvo 240 ser tämligen klumpig ut, den känns hög och smal och i de enklaste utförandena är den också rätt klumpig att köra, åtminstone i tätortstrafik.

Slankare med koffert

Men 300-serien är inte heller någon ungdom. Grundmodellen Volvo 340, även känd som "Rem-Johan", kom hösten 1976 och är därmed bara två år yngre än 240-serien. Debuten var långt ifrån lysande, men genom åren har modellen förbättrats avsevärt. Större motor och manuell låda har betytt mycket, och den nya modellen med "ryggsäck" har ett modernare utseende. Bakpartiet ser inte lika högt ut som på halvkombi och bilen som helhet ger ett slankare intryck – även om hjulen fortfa-



● Volvo 360 GLE – en uppstickare på marknaden?

rande ser ut att vara ett nummer för små för karossen.

Men det är trots allt en betydligt mindre bil än 240 – och ändå är den minst lika dyr. Är den verkligen ett fullgott alternativ till den "riktiga" Volvon? Eller är den kanske till och med ett bättre val än en Volvo 240 GL, GLT eller GLE?

Basfakta om de fyra testbilarna:

Volvo 360 GLE: motor på 1 986 cm³, bränsleinsprutning, 116 hk. 5-växlad låda. De Dion-bakaxel i långsgående bladfjädrar.

Längd 441 cm, bredd 167 cm. Tjänstevikt 1 200 kg. Förmånsklass 3 (troligen). Pris 77 100 kronor (sollucka standard).

Volvo 240 GL: motor på 2 316 cm³, förgasare, 112 hk. 5-växlad låda (eller 3-stegs automat med överväxel). Stel bakaxel, spiral-fjädrar. Längd 479 cm, bredd 171 cm. Tjänstevikt 1 330 kg. Förmånsklass 3. Pris 72 900 kronor (med sollucka 76 100 kronor).

Volvo 240 GLT: motor på 2 316 cm³, bränsleinsprutning, 129 hk. 4-växlad plus överväxel (eller samma automat som GL).



● Volvo 240 GLT – rolig att sladda.



● Volvo 240 GLE – för lugn och värdig körning.

Tjänstevikt 1 350 kg. Förmånsklass 3. Pris 82 200 kronor (med sollucka 85 400 kronor).

Volvo 240 GLE: samma motor och växellådor som GLT (automatlåda på testbilen). Mjukare krängningshämmare och stötdämpare än på GLT, lyxigare utrustning inklusive sollucka. Tjänstevikt 1 360 kg. Förmånsklass 4. Pris med automatlåda 92 200 kronor (manuell låda 88 900 kronor).

Av detta framgår att det i princip handlar om tre olika modeller, skillnaderna mellan 240 GLT och GLE är ju inte stora.

I och för sig är inte heller skillnaderna mellan 240 GLT/GLE och GL betydande. I grunden är det samma bil som i GLT/GLE-utförande men är något uppstyvad, har starkare motor samt bredare däck. Men dessa

skillnader betyder mycket mer än man kan tro.

Klumpeduns i stadstrafik

Volvo 240 GL är inte till sin fördel i stadstrafik. Styrningen är tungrodd, och även om motorn i och för sig har rätt bra ork på låga varv så är det inte särskilt trevligt att utnyttja segdragningen. Om man försöker dra på fyran från 50 km/h kan man både känna och höra hur motorn ovilligt rister på sig där framme under huven. Och även när man utnyttjar växellådan och låter motorn jobba på högre varv är den ganska råbarkad till sin karaktär.

Men om den inte är den smidigaste och mest kultiverade av motorer, så är den dock stark och tämligen varvvillig. Fartresurserna är inte dåliga 0–100 km/h går på 14 sekunder

och toppfarten ligger runt 170 km/h. Med tanke på den bil motorn har att driva fram är den inte heller avskräckande bränsletörstig. Åtminstone inte vid sansad landsvägskörning, då går den på under litern per mil.

Det klarar den bland annat genom tämligen hög utväxling, på femte växeln gör den 39,4 km/h när motorn snurrar med 1 000 r/m. Den femväxlade lådan är i princip samma som sitter i Volvo 360, men i 240 GL är den ny sedan våren 1983. Tidigare hade GL-modellen den fyrväxlade lådan med elektriskt manövrerad överväxel som fortfarande sitter i 240 GLT/GLE. Den femväxlade lådan är exakt och lättjobbad, men den elmanövrerade överväxeln är ännu smidigare – fast också större, tyngre och dyrare.

Volvo 240 GL gör sig bäst vid städad

Högt och hårt

Baksätet i Volvo 360 är högt för att växellådan ska få plats därunder. Den höga sittställningen bidrar dock till ett rätt bra benutrymme. Den nya karossen ger bättre takhöjd än i halvkombin. Sittdynan är ovanligt plan och har tunn stoppning, speciellt i mitten. Två vuxna åker tämligen bekvämt och bredden räcker för tre. Bakom armstödet finns en lucka till bagageutrymmet.



Bäst för korta

I Volvo 360 sitter man mer på än i de hårda och onödigt plana stolarna, som gärna kunde vinklats högre i framkant. Stolarna ger gott stöd åt kroppen, och båda har ställbart svankstöd. Stolens skjutman räcker även för rätt långa förare, men ratten sitter lågt och långt fram. Man sitter högt, och förarstolen kan inte justeras i höjddled. Korta förare hade lättast att hitta en bra körställning.

GLT-paket gör 240 till en annan bil

► körning på bra vägar. Den är – som alla 240-bilar – känslig för sidvind, men annars är det en bekväm vagn att färdas med. Fjädringen är tämligen komfortabel och ljudnivån är låg, i alla fall i de farter som lagen föreskriver. Dock börjar vindbruset runt den kantiga karossen bli märkbart redan runt 90–100 km/h. Här märks en klar skillnad mellan Volvo 240 och nyare, mer strömlinjeformade bilar som Ford Sierra, Mercedes 190 och Audi 100. I dessa är vindbruset avsevärt lägre och man kan faktiskt även känna att de är mer lätt drivna, att de klyver luften lättare än Volvo 240.

På torr asfalt kan kurvegenskaperna hos Volvo 240 GL närmast beskrivas som tröga men trygga – det är ingen bil som uppmanar till hårda satsningar i tvära kurvor. Men om man ändå försöker sig på detta händer inget oroväckande. Bilen är konsekvent understyrd, den "plogar" med framhjulen samtidigt som karossen kränger duktigt.

På grusvägar eller i halt underlag är det dock, som med alla bakhjulsdrivna bilar, lätt hänt att bakvagnen råkar i sladd. Men det blir sällan några våldsamma slängar, bilen är väl balanserad och lätt att "hämta hem". Styrningen är visserligen något vevig men tämligen exakt i sin funktion.

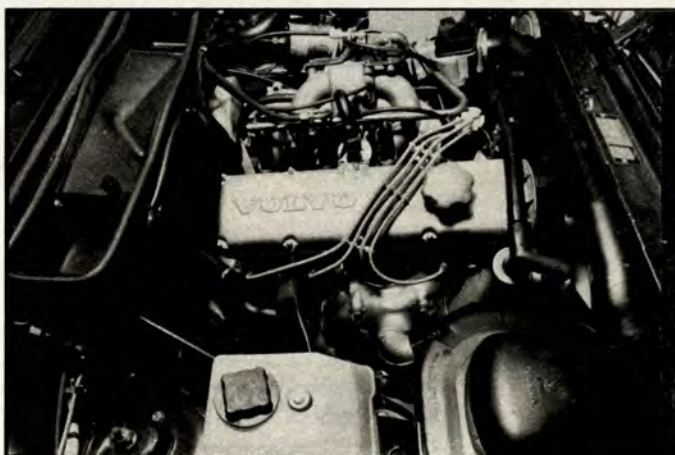
Med tung last förskjuts viktfördelningen långt bakåt, bilen blir av naturliga skäl överstyrd och risken för bakvagnskast ökar. Men för en någorlunda observant förare uppstår knappast några problem, bilens ändrade karaktär märks långt innan något dramatiskt händer.

Att köra Volvo 240 GLT är nästan som att köra en annan bil. Den uppmanar verkligen till "sportig" körning. Gasstötdämpare runt om och grövre krängningsdämpare fram resulterar tillsammans med bredare däck i helt andra och betydligt spänstigare kurvegenskaper. GLT kränger mindre och blir ganska snabbt överstyrd, det är bakvagnen som släp-



Bra reglage, sämre instrument

Volvo 360 GLE har en del otydliga och även onödiga instrument. Ekonometern och varvräknaren saknar färgmarkering, yttertermometern är opålitlig och klockan i mittkonsolen är svåravläst för föraren. Förarmiljön som helhet är ändå bra men kan bli bättre.



Insprutning eller förgasare

Volvo 360 har en motor på 1 986 cm³. GLE (bilden) och GLT har bränsleinsprutning och 116 hk, GLS med förgasare har 93 hk. Den senare är en bra motor, och med insprutning är den mycket trevlig. Motorn ger då både fin segdragning och ett riktigt rivigt temperament.



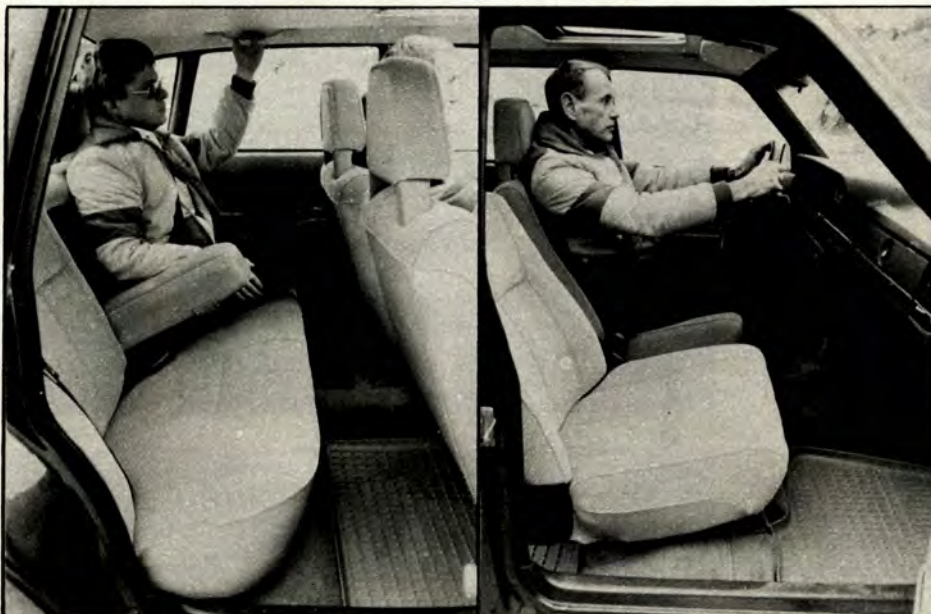
315 dm³

Väskorna som ryms i Volvo 360 GLE har en volym på 315 dm³. Lasthöjden är 78 cm. Luckans gångjärn skadas lätt. Reserven under durken.

Lågt och mjukt

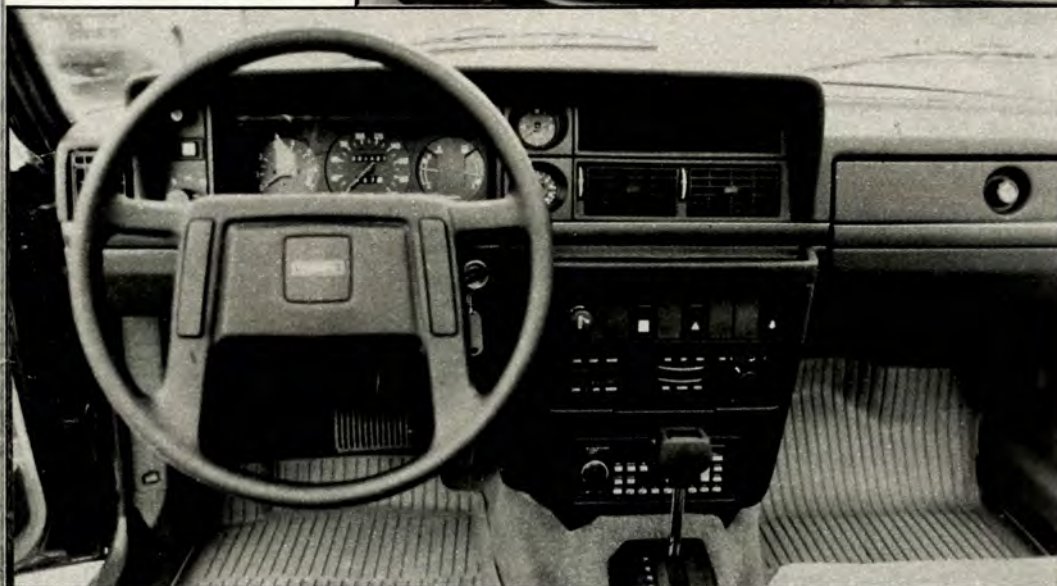
I Volvo 240 (här GLE) är baksätet mjukt och mer vinklat, man sitter djupare än i 360 men har ändå bättre uppsikt framåt. Benutrymmet i 240 är ca fem centimeter bättre och takhöjden räcker. Två vuxna åker komfortabelt, medan en tredje som vanligt får sitta emellan. Även

240-serien har en lucka till bagageutrymmet. Nackskydd bak är standard i 240 GLE liksom även i 360 GLE.



Bäst för långa

I Volvo 240 kan förarsäten höjas – sänkas i både fram- och bakkant. Det är rätt besvärligt att göra, men ger goda möjligheter att anpassa körställningen för olika kroppsformat. Med högt läge fram och lågt bak får man t ex mycket bra benutrymme. Stolarna ger bättre stöd åt kroppen, man sitter djupare och mjukare än i 360. Båda stolarna har ställbart svankstöd. Långa förare trivdes bäst i 240.



per när den pressas hårt. Det är lätt och roligt att köra GLT med kontrollerad sladd, till detta bidrar också den snabba och exakta servostyrningen (som vår testbil var extrautrustad med men som borde vara standard). Möjligen kräver denna styrning en viss tillvänjning, men sedan känns den utmärkt.

Insprutning ger injektion

Volvo 240 GLT har bättre vägegenskaper än GL, men för att dessa ska kunna utnyttjas rätt krävs också en bättre förare.

Det styvare chassiet har inte försämrat komforten i någon nämnvärd utsträckning. Visst märks en viss småstötighet i låga farter, men på dåliga vägar är det den stela bakaxeln som har störst betydelse – och den känns lika mycket i alla 240-bilar.

Men det är inte bara vägegenskaper som gör GLT till en helt annan bil. I minst lika stor utsträckning är det motorns förtjänst. B23 E-motorn drar bättre från låga varv och har ett helt annat "bett" i de högre registren. Det gör att GLT är smidigare i stadstrafik samtidigt som den har mycket bättre acceleration (0–100 km/h på 11,4 sekunder) och högre toppfart (180 km/h) – och ändå är bränsleförbrukningen bara obetydligt högre än för 240 GL.

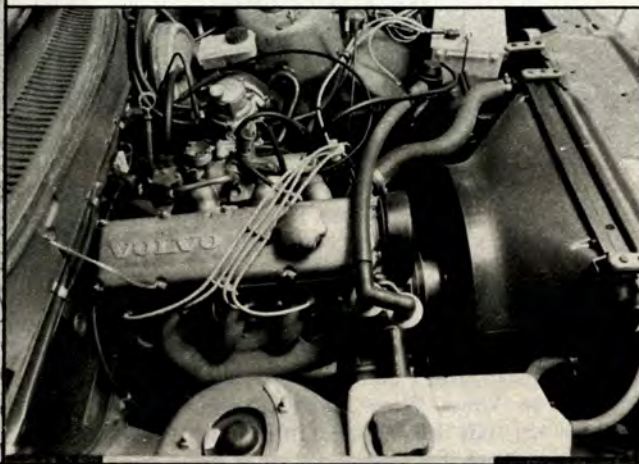
När samma motor kopplas med automatlåda, som i den 240 GLE vi har kört, ökar dock bränsleförbrukningen med cirka sju procent. Detta trots att Volvos automatlåda har en överväxel som ger högre utväxling än GLT:s elektriska överväxel.

Bortsett från den högre förbrukningen är den här automatlådan och motorn en mycket lyckad kombination. GLE-versionen accelererade lika snabbt som GLT-n, lådan växlar mjukt och snabbt och i stadstrafik känns bilen – med servostyrning – mycket smidig och betydligt mindre än den egentligen är.

Däremot har 240 GLE inte lika roliga köregenskaper som GLT. Tunnare krängningshämmare och vanliga stötdämpare fram gör att GLE kränger lika mycket som GL. Den är dock inte lika understyrd (bredare däck) som GL, men inte heller lika överstyrd som GLT. För "normala" bilförare utan sportiga ambitioner är det nog GLE som har

Bra reglage och instrument

Volvo 240 GLE (bilden) och GLT har samma instrument, 240 GL har en stor klocka i stället för varvräknare. Det mesta är bra, men den lilla klockan och yttertermometern (ej standard) skymms av högerhanden och lamporna för helljus och överväxel är för starka.



365 dm³

Volvo 240 rymmer väskor om sammanlagt 365 dm³. Lasthöjd 81 cm. Även här blir gångjärnen lätt skeva. Reservhjulet i vänster flygel.

Förgasare eller insprutning

Volvo 240 GL har en förgasarmotor (bilden) på 2 316 cm³ och 112 hk. 240 GLT och GLE har samma motor med bränsleinsprutning. B23-motorn är ganska rå i tonen och ger en hel del vibrationer vid segdragning. Med insprutning är den både råstark och temperamentsfull.



Lillebror har den bästa fjädringen

bäst vägegenskaper av de här tre 240-vagnarna, men när det gäller fjädringskomforten är den knappast bättre än GLT — i det avseendet håller vi 240 GL som den främsta, om än med liten marginal.

Bättre ändå är dock 360 GLE, både när det gäller fjädringskomfort och vägegenskaper, och det är den tack vare en annan grundkonstruktion. Volvo 360 skiljer sig från 240 på två avgörande punkter.

360 är välbalanserad

Växellådan sitter under baksätet, i direkt anslutning till bakaxeln. Motor och växellåda är fast förbundna via ett centrallör (transaxel) och i detta löper kardanaxeln. Orsaken till denna konstruktion är att bilen en gång konstruerades för den utrymmeskrävande remautomatiken, som då låg under baksätet. När automatiken övergavs blev det plats över under baksätet, och där finns nu även bensintanken på ömse sidor om växellådan. Sammantaget ger detta en god viktfordelning, vilket gör Volvo 340/360 till en mycket välbalanserad bil.

Den andra avgörande skillnaden är bakaxeln, som i 300-serien är av De Dion-typ. Detta innebär att slutväxeln sitter fast i bottenplattan och hjulen drivs via dubbelledade drivaxlar. Hjulen är dock upphängda i en lätt stel axel bakom slutväxeln. Denna förhindrar spårviddsförändringar men ger ändå låg ofjädrad vikt.

Bakaxeln studsar inte lika mycket som en vanlig tung stel axel.

Följden är att 360 GLE har bekvämare fjädring än 240-bilarna. Den har också mer välbalanserade och neutrala kurvegenskaper. Bäst i det avseendet är dock halvkombin 360 GLT, som har gasstötdämpare bak och bredare däck. 360 GLE har "mjukats upp" för att ge bättre åkkomfort, men skillnaden är liten. Däremot märks det i tvära kurvor, då GLE har alltför lätt att lyfta på det inre drivhjulet. När detta börjar spinna försvinner all drivkraft och bilen tappar plötsligt farten.

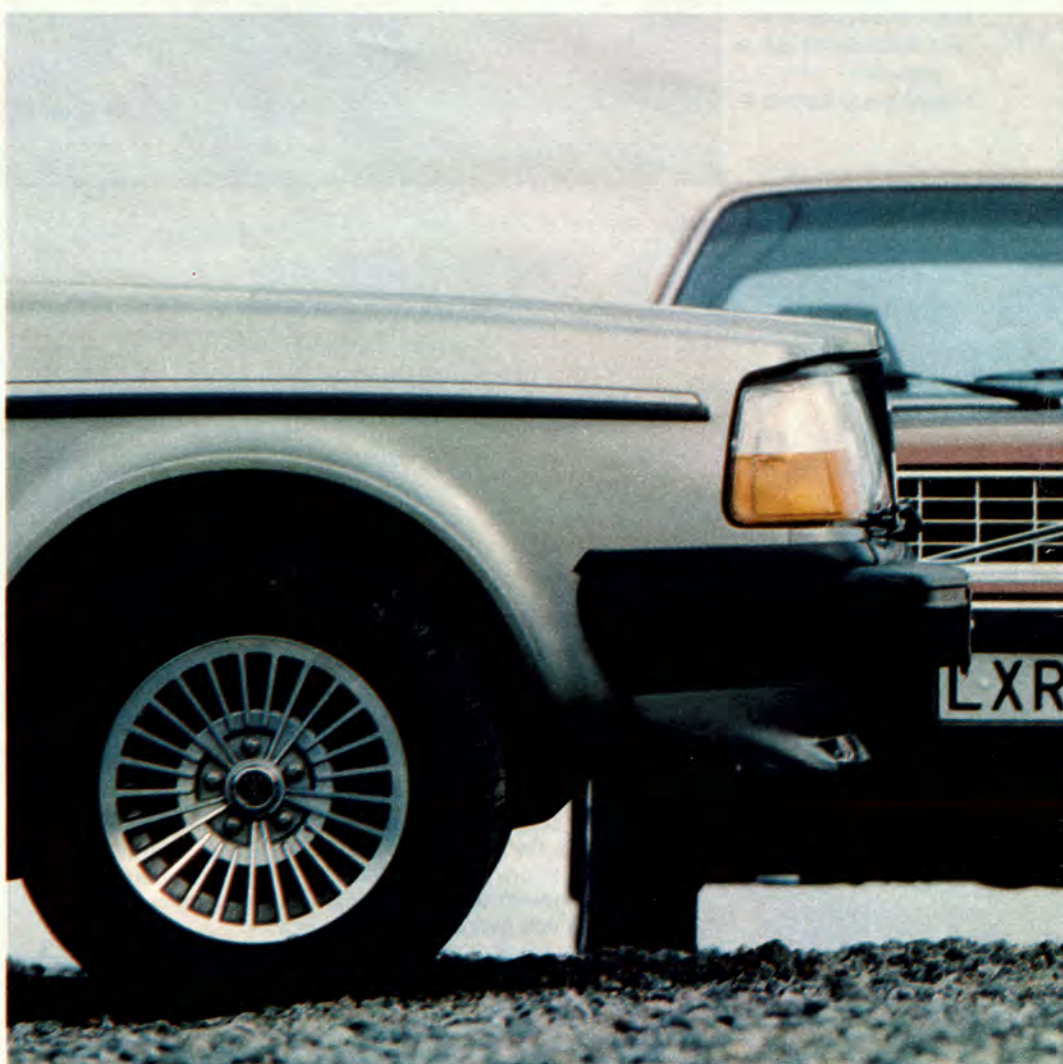
Bortsett från detta är GLE mycket trevlig att köra. Den är mindre vindkänslig än sina större släktingar, den har en lätt och exakt styrning och är överhuvud taget stabil och trygg.

Med den här tvålitersmotorn på 116 hk är den dessutom nästan lika pigg som 240 GLT/GLE, men betydligt snålare med bensinen.

Växellådan har exakta lägen, men det känns att där finns ett långt länksystem. Det är lätt att växla, men det går inte riktigt lika snabbt som i 240-bilarna.

Transaxel-transmissionen märks också på ett annat sätt. Hela drivpaketet är relativt mjukt upphängt för att minska vibrationerna i karossen, men detta medför också en nackdel. Om man använder gas eller koppling slarvigt kan man få drivpaketet i "gungning", så att det rycker i hela bilen.

Den ursprungliga konstruktionen av Volvo 340, med variomatic-transmissionen under



● Volvo 240, tung och massiv. Är den smidigare 360 ett bättre alternativ?

baksätet, medförde att sätet fick en ovanligt hög placering. Så är fallet även i Volvo 360 GLE, däremot är baksätet inte längre fällbart.

Bättre baksäte i 240

Andra biltillverkare, som också byggt på sina halvkombi-modeller med längre bakparti och vanlig baklucka, har i detta avseende varit smartare än Volvo. Flera nygamla sedan-modeller har fått behålla de fällbara och ibland även delade baksätena, och på så sätt har man även i dessa ett flexibelt bagageutrymme med plats för långa prylar.

Men Volvo 360 GLE har alltså ett fast monterat baksäte. I stället finns — liksom i 240-bilarna — en liten lucka i baksätets ryggstöd. Den sitter dold bakom mittarmstö-

det, och genom det kan man sticka in långsmal last. Hålet är dock litet, det rymmer två par slalomskidor men inte mer.

Mätt med våra testväskor är bagageutrymmet i 360 GLE 45 dm³ större än i halvkombi-versionen, men det är ändå 50 dm³ mindre än 240-seriens bagageutrymme.

Innerutrymmena är också bättre i de nästan 40 centimeter längre 240-vagnarna, men skillnaden är inte särskilt stor och märks egentligen bara i baksätet. Där erbjuder Volvo 240 fem centimeter bättre benutrymme. Men förarens benutrymme, takhöjden fram och bak samt den inre bredden är i stort sett lika bra i 360 GLE.

Den nya taklinjen på 360 GLE har för baksätesspassagerarna medfört ett par centi-

Lättmetallfälgar

Volvo 360 GLE och 240 GLT/GLE har 5,5 tum breda lättmetallfälgar som standard. Bilden längst till vänster visar en 240 GLE-fälg. GLT har samma fälg men utan navkapsel (se stora bilden nedan). 240-fälgen är 14 tum hög medan 360 GLE-fälgen mäter 13 tum. Lättmetallfälgar ger lägre ofjädrad vikt, vilket bidrar till bättre väghållning och fjädringskomfort. Men de är känsliga för korrosion och kan vara svåra att hålla rena.



● Volvo 240 GLT (bilden) och GLE har fått ärva grillen från gamla 264. Meningen är väl att ge intryck av kraft och elegans, men frågan är om inte fronten bidrar till ett än mer nostungt utseende. GLT har mattsvart grill, GLE har krominläggningar. Fronten på Volvo 240 GL (till höger) har en något mjukare framtoning.



● GLT innebär mer sport än komfort.

● GLE innebär mer komfort än sport.

meter bättre takhöjd än i halvkombiutförandet, där höjden fortfarande är i snälaste laget.

I övrigt har 360 GLE samma utrymmen och inredning som halvkombin 360 GLT. Bilen har en förhållandevis låg midjelinje men stora fönsterytor, man får ett intryck av att sitta högt och det medför god närsikt även för korta personer. Som förare sitter man högt även i förhållande till ratt och instrumentbräda, för långa personer (uppåt 180 cm) till och med lite för högt. I övrigt är förarens arbetsplats ganska väl utformad.

I 240-bilarna är det i mångt och mycket tvärtom. Relativt hög midjelinje och små rutor tillsammans med mjukare säten gör att man sitter lägre.

Volvo 240 har alltid haft och har fortfa-

rande en saklig och korrekt utformning av instrument och reglage. Men utvecklingen har inte stått stilla, många andra bilar har kört ikapp.

Volvo har också (liksom Saab) varit en föregångare när det gäller vettig och praktisk utrustning, men även här har många andra bilar (ofta av japanskt ursprung) kört ikapp och förbi.

Vi har nämnt fällbara och delade baksäten. Eluppvärmning av *båda* framstolarna är en annan finess, som finns på många bilar. Men inte i Volvo. Fjärröppning av bakluckan är ännu en vanlig och praktisk utrustningsdetalj som Volvo inte anammat.

Men även om Volvo-bilarnas utrustning inte längre står i särklass, så är det ändå

tämligen väl försedda med praktiska ting

Alla fyra testbilarna har bagagerumsbelysning, bältesvarnare, barnsäkra lås bak, bogserkrokar, dimbakljus, inifrån ställbara backspeglar (manuellt), intervalltorkare, klocka, mittarmstöd bak, oömma stötfångare, automatiskt varselljus (små på 240) och mycket annat av livets nödtorft.

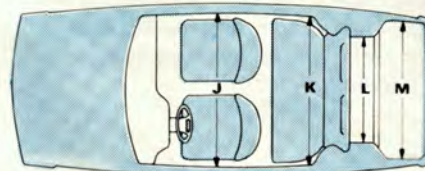
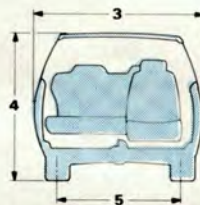
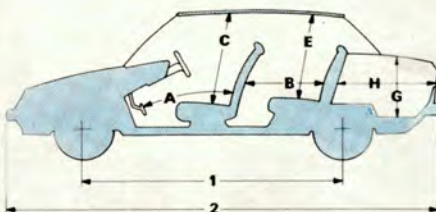
I 240-modellerna ljuder dessutom en sum-merton om man glömmer att släcka ljuset eller ta nyckeln ut tändningslåset.

Alla bilarna har värmekanaler till baksätet och ett även i övrigt väl dimensionerat och fungerande värme- och ventilationssystem (inget nytt på 240-serien, men de första årgångarna av 340 var dåliga på den punkten).

Teknikens värld's testlag mäter bilarnas prestanda med hjälp av en elektronisk utrustning som räknar i milliliter och hundradels sekunder. Bilarna körs alltid full-tankade och med två personer ombord. Därför är våra accelerationstider sällan lika bra som tillverkarens. Observera också att våra bränslemätningar görs under verklig körning, inte på en rullande landsväg i ett laboratorium. Därför när vi nästan aldrig ned till samma optimistiska värden som tillverkarna uppger i bränsledeklarationen. Alla uppgifter om priser, utrustning och tekniska data kommer från tillverkaren.

Yttermått och vikter

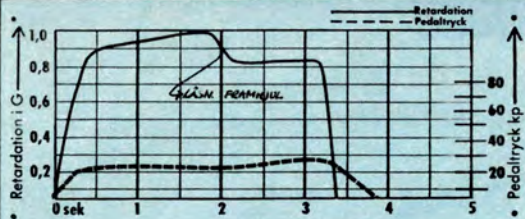
	Volvo 360 GLE	Volvo 240 GL	Volvo 240 GLT	Volvo 240 GLE Automat		Volvo 360 GLE	Volvo 240 GL	Volvo 240 GLT	Volvo 240 GLE Automat
Tjänstevikt (kg)	1 200	1 330	1 350	1 360	1 Axelavstånd (cm)	240	264	264	264
Maxlast	330	450	430	420	2 Längd	441	479	479	479
Taklast	50	100	100	100	3 Bredd	167	171	172	172
Släpvagnsvikt	1 200	1 500	1 500	1 500	4 Höjd	138	143	143	143
Tanken rymmer (l)	57	60	60	60	5 Spårvidd fram/bak	137/140	142/135	143/136	143/136



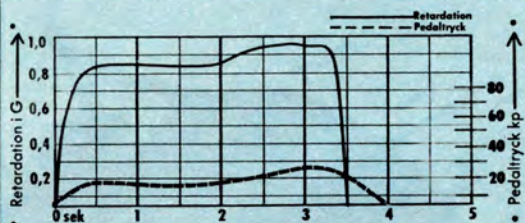
Kupé- och lastutrymmen

A + B Total kupélängd (cm)	175	179	179	179	H Lastytans längd	98	115	115	115
A Kortaste - längsta benutrymme fram	86 - 110	90 - 113	90 - 113	90 - 113	J Bredd i axelhöjd i framsätet	135	131	131	131
B Motsvarande benutrymme bak	89 - 65	89 - 70	89 - 70	89 - 70	K Bredd i axelhöjd i baksätet	134	137	137	137
C Takhöjd i framsätet	95	98	98	96	L Lastytans bredd mellan hjulhusen	86	107	107	107
E Takhöjd i baksätet	95	95	95	95	M Lastytans bredd bakom hjulhusen	135	135	135	135
G Höjd i bakluckans öppning	45	52	52	52	Bagagevol i dm ³ mätt m hårt bagage	315	365	365	365

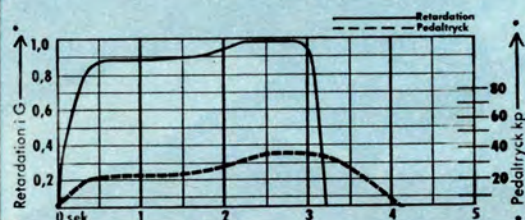
Bromsprov från 100 km/h



Bromssträcka: 50 meter. Ett bra resultat som skulle blivit ännu bättre om inte framhjul-läst sig så lätt. Lågt pedaltryck, ingen sneddragnig.

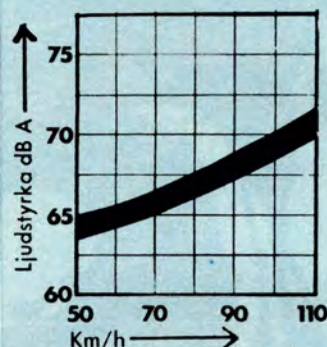


Bromssträcka: 52 meter. Volvo 240 GL läste ännu lättare på framhjul än 360. Högre pedalkraft än 20 kp gick ej att använda vid bromsningens inledning. Ingen sneddragnig.

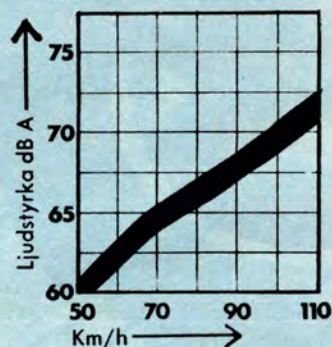


Bromssträcka: 49 meter. Volvo 240 GLT/GLE har samma bromsar som GL, men bredare däck. Dessa ger bättre fäste, man kan alltså trampa hårdare på bromsen utan att få hjullåsning.

Kupébuller



Volvo 360 GLE har en förhållandevis hög ljudnivå i låga farter, men då är ljudet ändå så lågt att man knappast tänker på det. Ökningen i högre farter är sedan liten, eftersom vindbruset – som då spelar allt större roll – är lågt.



Volvos 240-bilar har låg ljudnivå i låga farter, men sedan går kurvan ganska brant uppåt. Det beror bland annat på att den kantiga karossen alstrar mer vindbrus än i 360. Kurvan visar mätresultaten i 240 GLE, men de andra två var praktiskt taget identiska. Dock låg GLT drygt en decibel högre i 50–60 km/h.

Hastighetsmätaren

360 GLE					240 GL			
52	74	96	118		53	73	93	113
50	70	90	110	visade	50	70	90	110
				vid verklig fart				
240 GLT					240 GLE			
54	75	95	115		52	73	93	113
50	70	90	110	visade	50	70	90	110
				vid verklig fart				

Plus

360 GLE Åtkomfort
Körögenskaper
Bensinförbrukning

Minus

Utrymmen
Högt pris

240 GL

Sittkomfort
Utrymmen
Växellåda
Prisvärd

Tung styrning
Segdragnig
Vindkänslig

240 GLT

Sittkomfort
Utrymmen
Kurvegenskaper
Växellåda
Fartresurser

Tung styrning
Vindkänslig

240 GLE

Sittkomfort
Utrymmen
Växellåda
Fartresurser

Pris, förmånsklass
Tung styrning
Vindkänslig

Volvo 360 GLE mot Volvo 240 GL, GLT och GLE

Volvo
360 GLE

Volvo
240 GL

Volvo
240 GLT

Volvo
240 GLE
Automat

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm	77 100:-	72 900:-	82 200:-	92 200:-
--------------------------------	----------	----------	----------	----------

... att äga?

Vagnskadegaranti samt självrisk	3 år/1 605:-	3 år/1 605:-	3 år/1 605:-	3 år/1 605:-
Rostskyddsgaranti/antal behandlingar	Finns ej	Finns ej	Finns ej	Finns ej
Rostskyddsgarantis totalkostnad	-	-	-	-
Årlig skatt	545:-	695:-	695:-	695:-
Försäkringsexempel				
Folksam: Helår, halvårsförsäkring (helförsäkring om vagnskadegaranti saknas)				
Försäkringsklass	5-10	5-10	7-16	7-16
Zon 1, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år	1 463:-	1 463:-	2 177:-	2 177:-
Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år	629:-	629:-	897:-	897:-
Serviceintervaller och -kostnader inkl material, oljor och moms				
1:a service	100 mil/215:-	100 mil/161:-	100 mil/193:-	100 mil/144:-
2:a service	1 500 mil/398:-	1 500 mil/398:-	1 500 mil/398:-	1 500 mil/398:-
3:e service	2 500 mil/584:-	2 500 mil/445:-	2 500 mil/398:-	2 500 mil/398:-
Reservdelarpriser och arbets-kostnader inklusive moms				
Bromsklossar fram	259:-	84:-	84:-	84:-
Byte bromsklossar fram	401:-	270:-	270:-	270:-
Kopplingslamell	388:-	396:-	396:-	auto
Byte kopplingslamell	1 787:-	1 395:-	1 395:-	-
Kompl avgassystem exkl grenrör	1 009:-	880:-	880:-	880:-
Byte avgassystem	1 239:-	1 111:-	1 111:-	1 111:-
Komplett strålkastarsats	596:-	591:-	591:-	591:-
Komplett framskärm	610:-	905:-	905:-	905:-
Komplett stötfångare fram	876:-	1 065:-	1 065:-	1 065:-
1 par torkargummi/blad	53:-	45:-	45:-	45:-

... att köra?

Bränsleförbrukning	50 km/h	0.67	0.72	0.78	0.82
1 liter per mil	70 km/h	0.70	0.77	0.83	0.87
vid konstant	90 km/h	0.80	0.86	0.93	1.00
fart	110 km/h	0.96	1.03	1.09	1.16
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsv normal stadskörning, Medelfart 36 km/h.		1.13	1.52	1.42	1.55
Lägst oktantal		98	98	96	96