

FLER TESTER!

Här ser du en nyhet i Teknikens värld! Vi vill bjuda på fler tester. Försöka få med så många som möjligt – helst alla – av de modeller som når Sverige varje år. 26 nummer har inte räckt till för detta.

Därför bjuder vi nu också på komprimerade tester. Men det viktigaste finns med, som de unika testsiffrorna som du bara hittar i Teknikens värld.

TEST

Volvo 240 GL: Nygrillad



Kylargrillen är inte det enda som är nytt på Volvo 240 GL -85. Under huven sitter en B23A som är modifierad till "lågfriktionsmotor". Den drar snällare på låga varv och är på det hela taget trevligare. Men bilen är också 8 000 kronor dyrare.

Av BJÖRN SUNDFELDT
och Teknikens världs testlag

■■■ Aktiebolaget Volvo är i dag ett mycket lönsamt företag, till stor del beroende på tillverkningen av personbilar. Av dessa är det Volvo 240 som drar in mest pengar, den modellen är motorn i Volvos ekonomi.

Alla utvecklingskostnader för 240-serien är betalda för länge sedan, varje såld bil ger god förtjänst. Efterträdaren finns redan på plats i form av Volvo 740, men från Volvo hävdas att 240 ändå ska leva under hela 80-talet. Andra källor menar att modellen försvinner redan 1986 – sanningen är väl att Volvo 240 kommer att tillverkas så länge den säljer bra.

Av de olika 240-modellerna är det GL-versionen som säljs bäst. I 1985 års utförande är 240 GL "nygrillad", den har fått samma motorhuv och grill som 240 GLT (och gamla Volvo 264). Den andra nyheten sitter under den nya huven.

Liksom de flesta andra av Volvos 85:or har 240 GL fått en "lågfriktionsmotor". Den kallas B230A och är i praktiken den gamla B23A-motorn som modifierats inuti.

Nyheterna är bland annat en bättre balanserad vevaxel, lättare kolvar, längre vevstakar och mindre lagerytor. Enligt Volvo medför detta mindre vibrationer, mindre inre friktion, bättre vridmoment på låga varv och några procent lägre bränsleförbrukning.

■ Skillnaderna är inte stora men ändå klart märkbara. Efter bara några minuters körning känns det att motorn är annorlunda, och efter några hundra mil framstår den också som en klar förbättring.

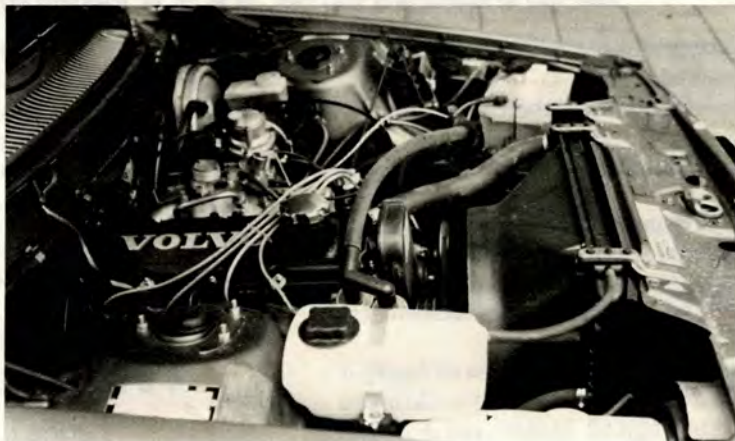
Mest märks det i stadskörning, då man slipper växla lika mycket som tidigare. Motorn drar bättre och framför allt "snällare" från låga varv, den rister inte lika mycket när man segdrar på trean och fyran. Den femväxlade lådan är som tidigare lättarbetad, utväxlingen är oförändrad.

Däremot är den nya motorn hårdare i tonen på högre varv, det hörs från ca 3 000 och uppåt. Följden är att 240 GL -85 från ungefär 90 km/h har en något högre ljudnivå än 84:an.

Motorns maxeffekt är, åtminstone på pappret, lägre än tidigare: 110 i stället för 112 hk vid 5 000 r/m. Men enligt Volvo beror skillnaden delvis på nya metoder att mäta effekten, i praktiken ska denna vara i stort sett oförändrad – men motorns råstyrka alltså lite bättre. Det maximala vridmomentet är 19,1 kpm vid 2 500 r/m mot tidigare 18,9 kpm vid samma varvtal.

■ Vid våra testkörningar var 85:an aningen piggare än en tidigare testad 240 GL -84. 0–100 km/h gick 0,6 sekunder snabbare, och även vid acceleration på fyran och femman var den nya bilen några tiondelar kvickare – men å andra sidan drog den också aningen mer bensin. Både i jämna farter och vid programmerad stadskörning drog den en eller ett par centiliter mer per mil än 84:an.

Därmed inte sagt att alla Volvo 240 GL -85 drar mer bensin än förra årgången – ingen massproducerad bil är helt identisk med en annan, toleranserna vid tillverkningen är större än skillnaderna i våra



● Under den nya huven sitter en ny, eller åtminstone modifierad, motor på 110 hk. Yttre kännetecknen på den är svart ventilkäpa.



● **Samma motorhuv och grill som 240 GLT är de yttre kännetecknen på Volvo 240 GL -85.**

● **Inget nytt runt stolen. 240 GL har samma fina förarmiljö och i princip samma inredning som tidigare.**

testresultat. Vi har alltså ingen anledning att betvivla Volvos uppgifter att en Volvo 240 GL -85 generellt sett är aningen snålare än en 84:a.

■ Att den nya modellen är trevligare att köra är det ingen tvekan om, även om det rör sig om ganska små skillnader. Den stora skillnaden mellan de båda årgångarna är väl i själva verket priset. För ett år sedan kostade en Volvo 240 GL 72 900 kronor, i dag kostar den 81 000 kronor.

Ändå kvarstår det faktum att en 240 GL ger mycket bil för pengarna. En del andra bilar i den här storleksklassen är visserligen något billigare, men de brukar då också ge mindre pengar tillbaka i andra hand.

Volvon är inte bäst i allt, men den hör till de bästa i det mesta. Den har en säker kaross, goda utrymmen, stort om än inte särskilt lättlastat bagageutrymme, bra stolar och baksäte, fin förarmiljö, effektiv värme, trygga köregenskaper, hyfsad åk-komfort, bränsleekonomi och acceleration samt en tämligen komplett utrustning.

Vår testbil var extrautrustad med servo-styrning, som kostar 1 600 kronor och är väl värd pengarna. Utan servo är Volvo 240 rätt klumpig att hantera i stadstrafik, med servo är den betydligt smidigare än dess storlek ger anledning att förmoda.

Däremot är den inte ens med servo särskilt rolig att köra. Volvo 240 GL är ingen bil för dem som gillar att köra sportigt på krokiga vägar – men däremot för dem som köper bil för att ha ett säkert, pålitligt, bekvämt och – i alla fall relativt – ekonomiskt transportmedel.

Och för denna majoritet av bilköpare är Volvo 240 GL i sin storleksklass fortfarande ett av de bästa valen. ■

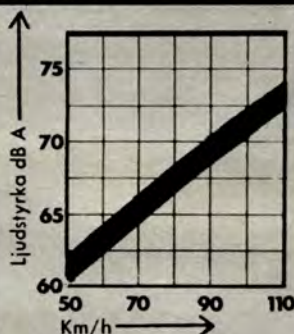
Yttermått och vikter

Tjänstevikt (kg)	1 330
Maxlast	450
Taklast	100
Släpvagnsvikt	1 500
Tanken rymmer (l)	60
1 Axelavstånd (cm)	264
2 Längd	479
3 Bredd	171
4 Höjd	143
5 Spårvidd fram/bak	143/136

Kupé- och lastutrymmen

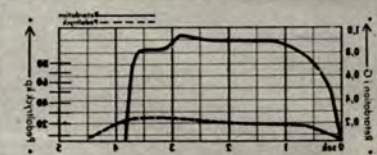
Total kupélängd (cm)	179
Kortaste – längsta benutrymme fram	90 – 113
Motsvarande benutrymme bak	89 – 70
Takhöjd i framsätet	98
Takhöjd i baksätet	95
Höjd i bakluckans öppning	52
Lastytans längd, uppfällt baksäte	115
Bredd i axelhöjd i framsätet	131
Bredd i axelhöjd i baksätet	137
Lastytans bredd mellan hjulhusen	107
Lastytans bredd bakom hjulhusen	135
Bagagevol i dm ³ mätt m hårt bagage	365

Kupébuller



Ljudnivån i Volvo 240 -85 har ökat med drygt en decibel A jämfört med förra årsmodellen. I farter från ca 90 km/h börjar liksom tidigare vindbruset runt den kantiga karossen bli märkbart. Nu tillkommer också den nya hårda tonen från den modifierade motorn.

Bromsprov från 100 km/h



Bromssträcka: 54 meter. Ett rätt dåligt resultat, beroende på att framhjulen läste vid högre pedaltryck än ca 20 kp. Dock märktes ingen sneddragnin, och bromsarna tål hårdkörning utan att mattas.

Hastighetsmätaren

52 72 92 112 km/h	visade
50 70 90 110 km/h	vid verklig fart

Tekniska data

MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kam-axel. 1 förgasare. 5-lagrad vevaxel. Borring/slag 96/80 mm, volym 2 316 cm³. Kompression 10,3:1. Max effekt 110 hk (81 kW) vid 5 000 r/m. Max vridmoment 19,1 kpm (187 Nm) vid 2 500 r/m. **KRAFTÖVERFÖRING:** Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-växlad låda med golvspak. Hastighet vid 1 000 r/m på 5:an: 39,4 km/h. (Alt 4-steps automat med 4:an som urkopplingsbar överväxel). **FJÄDRING/HJULSTÄLL:** Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben (McPherson) och undre triangellänkar. Bak stel axel i bakåtriktade bärramar och momentstag samt ett tvärstag. **STYRNING:** Kuggstång, 4,3 rattvarv, vändcirkel 9,8 meter. **ELSYSTEM:** Generator 770 W. Batteri 60 Ah. **BROMSAR:** Skivor fram och bak, servo. 3-hjulretsindelning, p-broms mekaniskt på bakhjulen. **HJUL/DÄCK:** Fälg 5,5 tum, däck 175 R 14 88 S.

Testfakta

Volvo 240
GL -85

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm	81 000: -
--------------------------------	-----------

... att äga?

Vagnskadegaranti samt självrisk	8 år/1 605: -
Rostskyddsgaranti/antal behandlingar	Finns ej
Rostskyddsgarantis totalkostnad	-

Årlig skatt	695: -
-------------	--------

Försäkringsexempel Folksam: Helår, halvårsförsäkring (hel-försäkring om vagnskadegaranti saknas)	Försäkringsklass Trafik - Vagnskada	5 - 10
	Zon 1, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år	1 463: -
	Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år	629: -
Serviceintervaller och -kostnader inkl material, oljor och moms	1:a service	200 mil/ 207: -
	2:a service	1 000 mil/ 448: -
	3:e service	2 000 mil/ 448: -

Reserv- delspriser och arbets- kostnader inklusive moms	Bromsklossar fram	180: -
	Byte bromsklossar fram	284: - ¹⁾
	Kopplingslamell	397: -
	Byte kopplingslamell	1 357: - ¹⁾
	Kompl avgassystem exkl grenrör	810: -
	Byte avgassystem	1 198: - ¹⁾
	Kompl strålkastarsats	531: -
	Komplett framskärm	895: -
	Komplett stötfångare fram	1 154: -
	1 par torkargummin/blad	48: -

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h	0,71	5:an
	70 km/h	0,80	0,73
	90 km/h	0,91	0,84
	110 km/h	1,03	0,96

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsv normal stadskörning. Medelfart 36 km/h	1,54
Lägsta oktantal	98

Hur snabb?

Accelerationstid från stillastående i sekunder	0 - 50 km/h	4,0	
	0 - 70 km/h	7,0	
	0 - 90 km/h	10,8	
	0 - 100 km/h	13,4	
	0 - 110 km/h	16,2	
	0 - 400 meter	18,70	
Accelerationstid på högsta växeln	50 - 70 km/h	6,0	5:an
	70 - 90 km/h	5,9	8,0
	90 - 110 km/h	6,3	9,0
Toppfart cirka (km/h)	170		

Hur välutrustad?

Bagagerumsbelysning	●
Bagageöppning inifrån	●
Bogserkrokar fram/bak	●/●
Bältesvarnare	●
Centrallås	●
Delat baksäte	●
Dimbakljus	●
Elstyrda fönsterhissar fram/bak	●
Fjärrstyrda backspeglar vä/hö, el/man	man/man
Höj/sänkbar förarstol	●
Ljusaautomatik	●
Metalliclackering	●
Mittarmstöd bak	●
Motorrumsbelysning	●
Ömställbara strålkastare	●
Ömma stötfångare	●
"Riktigt" reservhjul	●
Servostyrning	●
Ställbar ratt	●
Sollucka	●
Tonade rutor	●
Varningslampan, handbroms	●
Varvräknare	●
Värmeanalyser till baksätet	●
Värmesitsar fram/vä/hö	●/