

Nya Volvo 244 DL
mot Volvo 144 1974:

Nu är Volvo uppe i lyxklassen



■■■ Volvo 1975 är en betydligt bättre bil än Volvo 1974, den saken är klar.

Frågan är bara om den är bra för 32 000 kronor. Så mycket kostar det nämligen att skaffa sig en Volvo 244 DL med den ombyggda motorn på 97 hästkrafter.

Motsvarande modell kostade för ett år sedan 26 500 kronor. Alltså en prishöjning med 5 500 kronor på ett år. Men andra bilar har också stigit kraftigt i pris.

Du som redan har en Volvo behöver inte köra många meter i

årets modell för att förstå att här har det hänt saker. Det är sannligen inte bara den typiska långa nosen som är ny på Volvo 244 — jämfört med den gamla vagnen känns den som helt annan bil att köra.

Framvagnen har bytts ut helt och här finns nu en modern McPhersonfjädring och styrning av typ kuggstång.

Du märker det först på att styrningen går lättare.

Sedan på att bilen inte spårar så kraftigt — den har blivit mera

okänslig för ojämnheter i vägbanan.

Och slutligen på ett betydligt förbättrat kurv beteende.

Säkrare, roligare

Från att ha varit degig och okänslig har Volvos styrning blivit ex-

akt och lättgående. Det betyder oerhört mycket för trivseln och körglädjen. Och främst för säkerheten, naturligtvis.

Vi körde den nya Volvon parallellt med en 74:a och skillnaden var påfallande. Trots att 244:an är en bra bit längre (med den nya

PLUS

Utmärkt förarmiljö
Hög passiv säkerhet
Varselljus
Förbättrade köregenskaper
Riklig utrustning

MINUS

Stora ytterdimensioner
Relativt hög bränsleförbrukning
Trög växellåda
Högt inköpspris



Volvo 1975. En bra bil. Framför allt en bättre bil än Volvo 1974. Ännu säkrare. Nu med bra vägegenskaper. Vålustrad. Med en ny motor som visserligen drar fint på låga varv men som drar mera bensin än den gamla. Trots allt är det fortfarande god bilekonomi att köpa Volvo, även om den nu ligger i en prisklass där man måste jämföra med ganska påkostade och sofistikerade bilar.

Av DAG E HOGSTEN, Teknikens världs testlag —
ULF HOLMSTEDT, MICHAEL BRANNÄS (foto)



● Årets nya Volvo är drygt en decimeter längre än 74:an och känns lättast igen på nosen. Den extra längden är för krocksäkerhets skull och är tagen från säkerhetsbilen VESC. Samtidigt har bilen blivit klumpigare och mera svårparkerad.

nosen mäter den hela 490 cm) känns den mycket smidigare att hantera.

Vi fick visserligen inte fram några större skillnader när vi mätte den kraft som går åt för att vrida framhjulen, men rent subjektivt upplever man den nya kuggstängsstyrningen som mera lättgående.

Det kan också ha att göra med att rattens lutning har ändrats. Den sitter högre nu — en förbättring enligt alla som provkörde bilen.

Smidigare i stadstrafik — men också säkrare och vilsammare ute på landsvägen. Sidvinds känsligheten har minskat och man behöver

inte ständigt sitta och korrigera kursen.

Bättre kurvegenskaper

Bakhjulsupphängningen har också fräschats upp, även om Volvo har valt att behålla det traditionella systemet med stel bakaxel.

Nya Volvo går att pressa hårdare i kurvorna än sin föregångare. Den håller spår mycket bättre och bakvagnen håller sig i styr även på grusvägar.

Tro det eller ej, men 244:an är faktiskt riktigt rolig att köra.

Numera håller den hygglig europeisk standard vad vägegenskaperna beträffar. Jag skulle vilja sätta den i ungefär samma klass som Opel Rekord, som ju är en av de vägsäkraste bakhjulsdrivna bilarna med stel bakaxel.

Motorn är också ny — eller i alla fall delvis ny. Man har konstruerat en ny aluminiumtopp med överliggande kamaxel till det gamla B20-blocket och samtidigt ökat cylindervolymen från 1 986



● Nya stolar, ändrad rattvinkel (ratten sitter högre) och nya nackskydd som inte fördärvar bakåtsikten så mycket.



● Volvo 244 är i förhållande till 140-modellerna riktigt rolig att köra och har bra vägegenskaper.

● Varselljus för dagsljuskörning, en finess som Volvo är ensam om. Tänds automatiskt när startnyckeln vrids om.



Nya motorn drar mer bensin

till 2 127 cm³.

Effekten med en förgasare blir 97 hk DIN, bara tre hästar mindre än i fjolårets B20-version med dubbla förgasare.

Ny motor – men bättre?

B21-motorn segdrar bättre på låga varv, det är den skillnad man märker direkt. Det är naturligtvis en tillgång inte minst för den som kör mycket i stadstrafik.

Annars är åtminstone inte jag så imponerad av den nya motorn. Den ger inte märkbart bättre acceleration än den gamla tvåförgasarmotorn, snarare tvärtom, och den är nästan lika rå i gången, lika ovillig att arbeta på höga varv.

Men det värsta är att den enligt våra mätningar drar mera bensin än de gamla motorerna. I stadstrafik kan man komma upp i nästan en och en halv liter.

Ekonomi med att köra Volvo ligger avgjort inte på bränslekonto. Högst andrahandsvärde, relativt låga servicekostnader, dokumenterat lång livslängd och fem-årig vagnskadegaranti är däremot argument som talar för Volvo.

Ny panel

Instrumentpanelen är delvis ny för året, bl a för att ge plats åt flera luftintag.

Visst ser det lite tråkigt och dystert ut när man sitter på förarplatsen. Men alltsammans är genomtänkt, allt fungerar precis som det ska.

Inte många bilar kan erbjuda en så bra förarmiljö som Volvo. Det enda som irriterar är spaken för vindrutetorkare/spolare och strålkastarregörare. Den har av någon dunkel orsak gjorts vass och trekantig.

I övrigt är utformningen mycket säkerhetsmedveten. Man har t o m byggt in cigarrettändaren så att den inte sticker ut utanför panelen.

Bältena har fått nya fästansordningar som gör det mycket lätt att ta på bältet.

Volvos stolar har fått beröm många gånger. I den nya modellen har de gjorts om igen och man tackar speciellt för den nya möjligheten att justera stolen även i höjdled.

Hög framsätteskomfort

Man sitter ovanligt bra i den här bilen – möjligen skulle man vilja ha ryggstöden något bättre skålad. Klädseln är snygg men formligen suger åt sig damm.

Volvo har gått in för "ihåliga" nackskydd – finessen är förstas bättre bakåtsikt.

I baksätet hittar man också en liten nyhet: askkoppen är belyst.

Man sitter någorlunda hyggligt i baksätet, åtminstone så länge man inte är fler än två. I jämförelse med moderna framhjulsdrivna mellanklassbilar som Citroën CX och Lancia Beta har Volvo ett trångt baksäte.

Vår svenska biljätte har ju valt att satsa på säkerhet. Främst s k passiv säkerhet, eller krockskydd. Den kraftiga karossen, deformationszonerna, den skadeförebyggande utformningen av inredningen.

Däremot kan man säga att Volvo tidigare har eftersatt den aktiva säkerheten, den som syftar till att hindra olyckor. Här handlar det t ex om bra köregenskaper.

Varselljus – en bra nyhet

I och med de förbättrade hjulupphängningarna har Volvo gjort ett viktigt framsteg även här. Ett annat exempel är varselljusen, som tänds automatiskt så fort man slår på tändningen. De är

avsedda att ersätta halvljuset vid dagsljuskörning.

Varselljusen är starkare än parkeringsljus och har tio gånger så lång bränntid som en halvljuslampa. Bakljusen tänds samtidigt som varselljusen.

En bra detalj som har med både säkerhet och ekonomi att göra.

Men du som tänker köpa en ny Volvo, kom i håg att varselljusen är avsedda enbart för dagsljuskörning och att halvljusen behövs i dimma och dis.

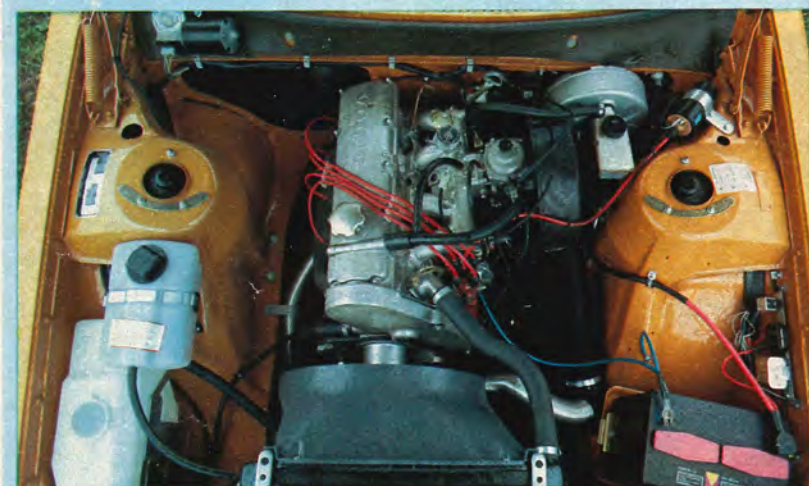
Bromsarna har förbättrats och tar mycket jämnt och effektivt. Växellådan är densamma som tidigare med distinkta lägen och bra synkronisering. Men den går trögt och det är svårt att växla snabbt.

Kompromiss

Volvo är ju en familjebil och en sådan har vida användningsområden. Därför måste den bli en kompromiss och kompromisser



● Instrumentpanelen är omgjord. Tråkig och murrig, visst, men den fungerar utmärkt. Värmereglagen är belysta.



● Nygammalt under huven: den gamla motorn har fått ny aluminiumtopp med överliggande kamaxel och större volym.

blir sällan spännande.

Detta är en bil som med undantag av säkerheten inte överträffar konkurrenterna på någon enda punkt.

På stadsgator är den i största laget, lite klumpig och för lång för många av de parkeringsfickor man råkar träffa på.

Ute på landsvägen rullar den hyggligt, men den går inte särskilt tyst och åkkomforten överträffas av många andra bilar i samma klass.

Volvo är inte på något vis sportig och den har inte utrymmen som direkt är något att skryta med.

Den drar mera bensin än många av konkurrenterna. Den är inte snabb. Den har ingen charm. Är den vacker?

Inget för entusiaster

Entusiaster köper inte Volvo.

Däremot kan inte ens den värste Volvohatare komma ifrån att kompromissen fungerar. Volvobilar brukar starta om morgnarna, de har utmärkt värme och man får med sig bagaget.

Det är inte så dåligt.

Inte så billigt heller.

Opel Rekord, en modell som är i stort sett oförändrad i 1975 års utförande, har sedan september i fjol ökat med ungefär 3 000 kronor i pris.

Volvo har som sagt gått upp med 5 500.

Då får man många förbättringar på köpet. Den ökade krocksäkerheten och de smidigare och säkrare köregenskaperna är i mitt tycke argument som kan motivera byte från en 1974 års modell. Men knappast den nya motorn.

Volvo har gått upp i en prisklass där man får jämföra med ganska sofistikerade bilar som BMW och Citroën. I det sällskapet känns den i vissa avseenden enkel.

Dyrare än Saab

Och Saab 99 kostar en tusenlapp mindre (dock med endast treårig vagnskadegaranti mot Volvos femåriga). Det är heller ingen dålig bil och för den intresserade föraren trivsammare än Volvo.

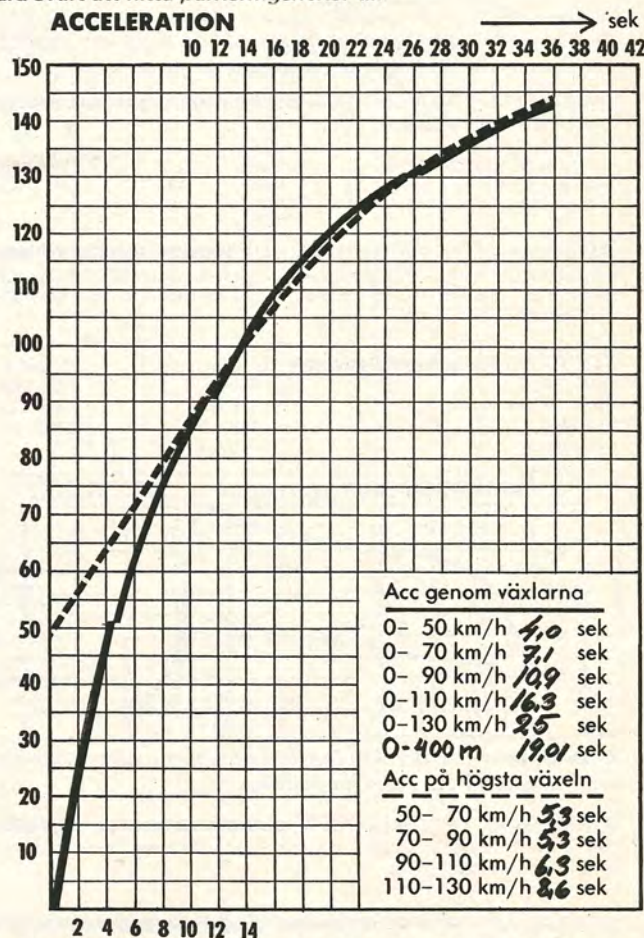
Den har blivit dyr. Men kan man bara punga ut med kapitalet är det förmodligen god ekonomi att köpa Volvo även i fortsättningen.



Volvo 244 DL

Avsevärt förändrad och förbättrad upplaga av Sveriges populäraste bil. Mer lättkörd och piggare än tidigare och med betydligt förbättrade vägegenskaper. När det gäller krocksäkerhet och utrustningen är Volvo en av de bästa bilarna på marknaden, där emot är den alltså lite trög och sävlig. En stor bil som det kan vara svårt att hitta parkeringsfickor till.

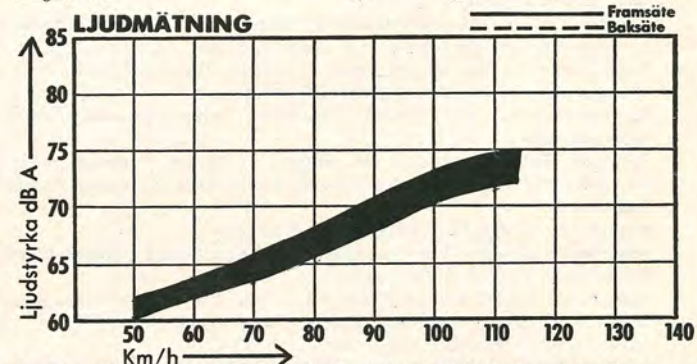
ACCELERATION



● Nya Volvon är ganska kvick, något snabbare i accelerationen än t ex 1975 års modell av Saab 99.

ACCELERATION

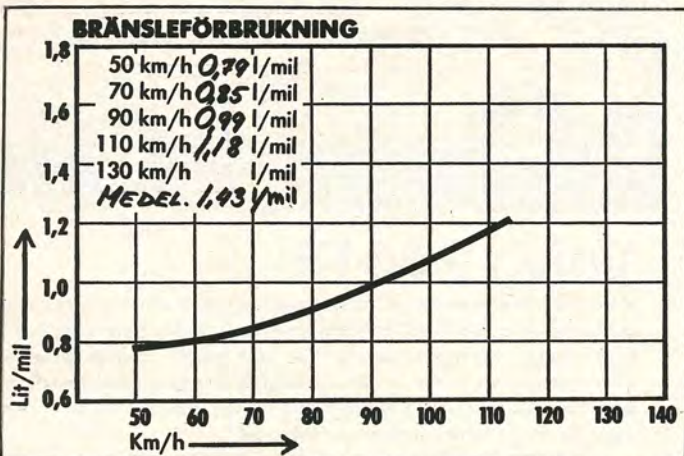
	0-50	0-70	0-90	0-110 km/h
Volvo 244 DL	4,0	7,1	10,9	16,3 sek
Volvo 144 82 hk 1974	4,3	8,3	13,9	21,2 sek
Saab 99 L	4,0	7,0	11,3	17,0 sek
Peugeot 504	3,8	6,9	11,4	17,4 sek



● Hyggligt låg ljudnivå, dock ingen förbättring jämfört med fjolårsmodellen.

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	51	71	92	113 km/h
vid verklig fart	50	70	90	110 km/h



● **Bensinförbrukningen är högre än för 1974 års modell. Man kan inte påstå att Volvo är en bränsleekonomisk bil.**

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

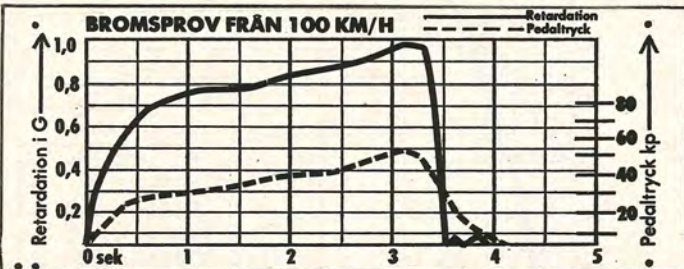
Liter per mil vid konstant fart	50	70	90	110
Volvo 244 DL	0,79	0,85	0,99	1,18
Volvo 142 82 hk 1974	0,69	0,78	0,92	1,17
Saab 99 L	0,64	0,70	0,85	1,06
Peugeot 504	0,65	0,74	0,85	1,06

GENOMSNITTSFÖRBRUKNING

vid programstyrd start- och stoppkörning motsvarande normal stadskörning 1,43 l/mil. Medelfart 36 km/h. Motsvarande för Volvo 142 82 hk 1974 1,30 l/mil, Saab 99 L 1,28 l/mil, Peugeot 504 1,53 l/mil.

TOPPFART

	Toppfart c:a	0-400 m
Volvo 244 DL	160 km/h	19,01 sek
Volvo 142 82 hk 1974	145 km/h	20,16 sek
Saab 99 L	165 km/h	18,95 sek
Peugeot 504	160 km/h	



● **Bromsarna tar mycket bra och det finns reserveffekt även när man trycker till lite extra på pedalen.**

BROMSAR – PEDALTRYCK

Från 100 km/h verklig fart till stopp med två personer 52 meter. Nödvändigt pedaltryck 45 kp. Pedaltryck koppling 5 kp.

STYRKRAFT

Nödvändig kraft för vridning av stillastående framhjul på torr asfalt 15 kp. Dito vid kryp-körning 2 kp.

TEKNISKA DATA

Pris: 32 0000 kronor "på gatan" i Stockholm. I standardutrustningen ingår nackskydd, bromsservo, klocka, genomventilation, separata frisk-luftsintag, textilklädsel, varselljus, radialdäck, höjbar förarstol, värmesits för föraren, bältesvarnare, cigarrettändare, backljus. Ett års fabriks-garanti, fem års vagnskadegaranti.

Motor: 4-cyl 4-takts vätskekyld radmotor med en överliggande kamax-el. Borring/slag 92/80 mm. Cyl vol 2 127 cm³. Max effekt 97 hk DIN vid 5 000 r/m. Max vridmoment 17,3 kpm DIN vid 2 500 r/m. Kom-pression 8,5:1. Femlagrad vevaxel. En förgasare.

Kraftöverföring: Bakhjulsdrift. Fyrväxlad, helsynkroniserad växellåda med golvspak.

Bromsar: Skivbromsar runt om. Servo. Två ketsar. P-broms på bakhju-len. Styrning: Kuggstång. 4,3 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Vändcirkel 9,8 m.

Elsystem: 12 V 60 Ah. Växelströmshgenerator.

Fjädring/hjulställ: McPhersonben fram, stel bakaxel med spiralfjädrar.

Hjul/däck: 175 SR 14 radialdäck.

Mått/vikt: Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 144 cm. Axelavstånd 264 cm. Spårvidd fram/bak 135/135 cm. Tjänstevikt 1 360 kg, max last ca 420 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

5500 kr dyrare på ett år

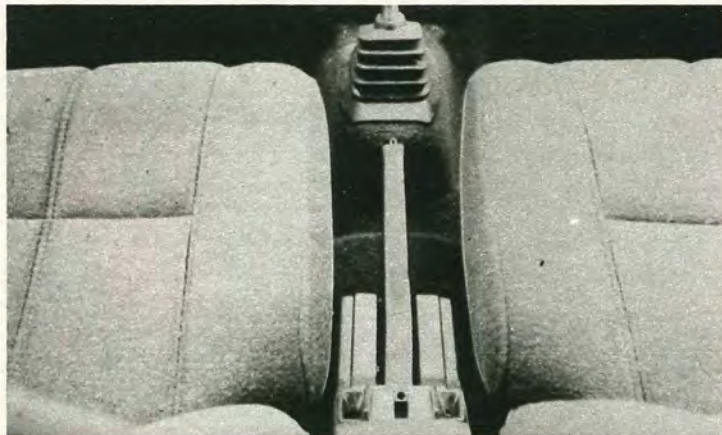
Biltestare kan aldrig vara hund-raprocentigt objektiva. Vi är ock-så människor med personliga uppfattningar och fördomar.

Till oss ringer det ganska ofta personer som står i valet mellan att byta den gamla Volvon mot en ny och att köpa något femväxlat

med dubbla överliggande kamax-lar och lättmetallfälgar.

Vi underblåser då alltid det senare alternativet.

Men vi har aldrig med riktigt gott samvete kunnat avråda nå-gon från att välja Volvo. ■



● **Handbromsen i Volvo har äntligen hamnat på sin rätta plats. Nu sitter den på kardantunneln mellan stolarna.**



● **Fronten är av plast och kan enkelt lossas. Praktiskt och billigt om fronten skadas vid en mindre kollision.**

Hur blir andrahandsvärdet?

Volvo har traditionellt haft ett av de högsta andrahandsvärdena på svensk bilmarknad. Den se-naste tiden har dock and-rahandsvärdet sjunkit ganska kraftigt — delvis beroende på att det länge varit känt att 1975 års modell skulle komma med stora förändringar. Det är därför troligt att andrahandsvärdet kommer att stiga på nytt. Volvo 242 och 244 torde vara ett säkert kort när det gäller värdet som begagnad bil.

Vad säger bilprovningen?

Volvos 140-serie har drabbats av ganska många anmärkningar hos Svensk Bilprovning. Delvis kan detta hänga samman med att Volvobilarna ofta körts långt. Bilprovningen brukar anmärka på glapp i yttre styrlederna, ut-slitna skivbromsbelägg, dålig handbroms, glapp i framvag-nens spindelleder, läckande avgassystem. Samtliga Volvo-modeller har drabbats av flera anmärkningar, alltså varit be-häftade med flera fel, än den s k medelbilen.