

Volvos statusmodell kallas 264 GL. Påkostad och dyr och försedd med den nya franska V6-motorn. Trots allt mera arbetshäst än lyxåk, mer pråktig än mondän. Den påminner om seriefiguren Bror Duktig: en helyllekille, men helt utan fläkt av Äventyret.

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

■■■ Motorn startar omedelbart och spinner redan från början mjukt och tyst fast den är kall. Du för växelväljaren till "D", och tack vare den lättgående servo-styrningen har du inga svårigheter att träckla dig ut ur parkeringsfickan.

Med lätta handrörelser lotsar du dig ut ur staden, automatlådan växlar då och då nästan omärkligt. Snart är du ute på motorvägen.

Du sitter bekvämt. Redan efter ett par minuter sprider sig en behaglig värme från förarstolens inbyggda värmeslingor.

Bilen gungar mjukt och farten ökar snabbt. Snart visar hastighetsmätarens nål på 110 km/h, men hade du inte haft den som bevis skulle du nog snarare ha tippat på ungefär 80 km/h.

Motorljudet är fortfarande inte mycket högre än en viskning. Väg- och vindbrus är så obetydliga att fartkänslan försvinner nästan helt.

Du känner dig nöjd och trygg, för du åker i en av världens säkraste serietillverkade bilar.

Du åker i Volvos lyxigaste och dyraste modell, statusvagnen 264 GL.

Med automatlåda kostar den nästan 50 000 kronor. På många sätt är det en väldigt bra bil, men det är också väldigt mycket pengar. Är den verkligen så bra?

Den nya fransktillverkade V6:an är en härlig motor och förarmiljön är utmärkt. Man sitter bra

PLUS

God passiv säkerhet
Välutrustad
Utmärkt motor
Bra automatlåda
Bra förarmiljö

MINUS

Högt pris
Rel hög bensinförbrukning
Gungig fjädring
"Degiga" bromsar

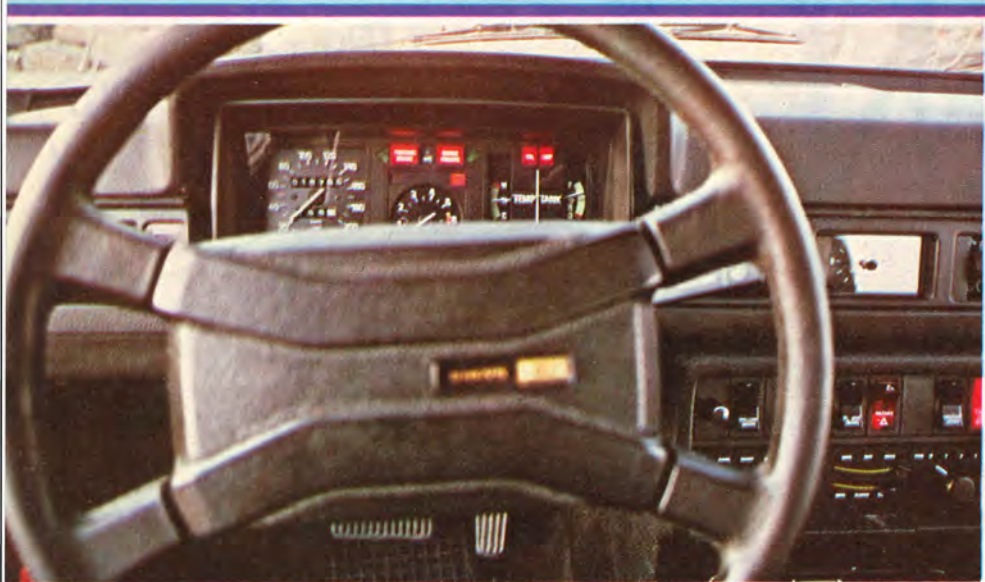


TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Volvo 264 GL:

**Bror Duktig
i lyxklass**





● *Stora rektangulära strålkastare och en prålig grill skiljer 264 från 244. Snyggt?*



● *Få men tydliga instrument, och i stället desto fler varningslampor. Praktiska detaljer: Ett litet urtag i luckan för tanklocket (t v). Specialgjord bensindunk som passar precis i reservhjulet (extrautrustning).*



Nya V6-motorn är stark, smidig – men inte snål

både i fram- och baksätena och bagageutrymmet är rejält tilltaget.

Men Volvo 264 GL ger inte det där riktiga lyxintrycket som man väntar sig av en bil i 50 000-kronorsklassen.

Givna konkurrenter som tex BMW 525 och Ford Granada Ghia ger mer av den varan.

BMW har en utomordentligt bra och mycket snygg instrumentbräda med flera fack för småprylar.

Volvos instrumentbräda är också utmärkt, men den är inte alls lika estetiskt tilltalande som BMW:s. Och några fack för småsaker finns det inte.

Granadas instrumentpanel är inte riktigt lika funktionell, men den är i riktigt trä, har fler instrument, ett par förvaringsfack och radio som standard.

Träinläggningarna i Granada återkommer också i dörrsidorna, och tillsammans med de svällande sätena och de mjuka mattorna ger

det en lyxig och ombonad interiör. Som förstärks av soltaket, som är standard.

Skinnklädsel på gott och ont

Det är det också i Volvon, som dessutom har elmanövrerade främre sidorutor och skinnklädsel. Den är snygg att se på, men luktar inte läder som i engelska bilar. Och i varmt eller kallt väder är den nästan lika obehaglig som vinylklädsel.

Fast Volvo har förstas också en plyschliknande klädsel som är behagligare att sitta på.

Den svärdefinierbara "lyxkänsla" som testlaget saknade i Volvon, uppvägs dock lätt av en rad praktiska utrustningsdetaljer som konkurrenterna saknar.

Som tex de kraftiga, "stötsäkra" stötfångarna, varningslampa för trasiga glödlampor och det automatiska varseljuset (som dock borde vara större och ge gult

sken).

En lika vettig utrustning har förstas också en vanlig Volvo 244. Helt naturligt, eftersom det i grunden rör sig om samma bil.

Det som skiljer 264 GL och 244 GL åt är motorn, frontpartiet, de elektriska fönsterhissarna, inifrån ställbara yttre backspeglar samt några smådetaljer. Och så priset förstas: ca 10 000 kr.

Lika stor som 244

264:an känns större, men det är bara inbillning. Den är exakt lika lång som 244:an. V6:an är förstas bättre än den raka fyran, men den är inte mycket starkare och prestandasiffrorna skiljer sig därför inte så mycket (Se Tv nr 22/74 och 4/75). 264 är lite snabbare men drar också mer bensin.

Och 264:ans vägegenskaper är sämre än 244:ans. V6:an är inte mycket tyngre, men bilen är ändå märkbart kraftigare understyrd och p g a mjukare fjädring kränger den också mer.

Jämfört med BMW 525 och Granada Ghia kommer 264:an ändå mer till korta när det gäller vägegenskaper.

Volvo håller ju som bekant fast vid sin gamla vanliga stela bakax-

el. Den har utvecklats med åren och kan väl knappast bli bättre nu. Och eftersom Volvos 75:or fått en välbehövlig ny framhjulsupphängning är väghållningen nu riktigt hygglig.

Men den kan ändå inte konkurrera med BMW och Granada. Deras fyrdelade bakaxlar ger utslag framför allt på kurviga småvägar.

Bättre bakaxel behövs

Volvon är normalt relativt understyrd, men pressar du den hårt i kurvorna eller tvingas till en tvär undangir kan bakvagnen släppa plötsligt. Speciellt på ojämna vägar, där den stela bakaxeln studsar loss ganska lätt: men även på torr asfalt kan du råka ut för plötsliga bakvagnskast.

Skillnaderna i bakaxelkonstruktion märks också på jämna, fina vägar. Den stela bakaxeln sväljer smågupp sämre än de delade, och för att inte bilen ska bli stötig har Volvon ganska mjuk fjädring och mjuka stötdämpare. Den kränger häftigt och är ganska gungig. "En bil att bli bilsjuk i", som en ovanpassagerare uttryckte det.

Framst tack vare den nya framvagnen är vägegenskaperna bättre



● *Bakljustets bredd markerar tillsammans med emblemet att det inte är en 244.*

● *Volvo 264 GL kommer inte bara att köras på fina vägar. Håller den måttet på småvägar?*

● *Mittkonsolen rymmer bl a värmereglage, tändare och askkopp samt urtag för radio. De inifrån ställbara backspeglarna kunde utformats bättre.*



än gamla 164:ans, men servostyrningen skulle vinna på att inte vara så kraftig.

Och bromsarna förvånade oss.

De är konstigt degiga vid lätta inbromsningar, pedalvägen är ganska lång utan att det händer så mycket. Men när man väl ska tvärnita kräver de ändå ett ganska högt pedaltryck, utan att vara särskilt effektiva. Stoppsträcken 55 meter är ganska lång, retardationen var inte särskilt bra.

Bra kallstartsegenskaper

Den nya V6:an, med en överliggande kamaxel per cylinder och det nya mekaniska insprutnings-systemet, är en överraskande angenäm bekantskap. Den startar alltid direkt, hur kallt och fuktigt det än är, och drar redan från början jämnt och fint även på låga varv. Ljudnivån är låg och den har ett fint vridmoment som ger bra drag genom hela registret.

Effekturtaget är förhållandevis lågt, 140 hk DIN ur 2 660 cm³ och ett par testförare tyckte nog att det inte skulle skada med några hästkrafter till.

Men så småningom märker man att den låga ljudnivån och den mjukt växlande automatlådan förleder en att tro att bilen är långsammare än den i verkligheten är.

Och för den som kräver extra goda prestanda finns ju den nya femväxlade lådan som alternativ till automatlådan, eller den billigare fyrväxlade standardlådan.

Det gäller för också dem som är extra angelägna om låg bensinförbrukning. Automatiken kräver sin tribut.

Uppåt två liter i stadstrafik

Vid lugn landsvägskörning ligger förbrukningen runt 1,3 l/mil, medan en marschfart runt 140 km/h på tyska autobahn höjde siffran till 1,5 l/mil. Och i riktigt hetsig stadstrafik kan det röra sig om uppåt 2 l/mil.

BMW 525 och Granada är något måttligare, och dessutom lite snabbare.

Från prestanda- och ekonomisynpunkt är den nya Volvomo-

torn alltså inte riktigt lika bra, men vi anser den ändå som likvärdig just på grund av dess allmänna mjukhet, dess startvillighet och jämna gång även riktigt råkalla och fuktiga morgnar.

Volvo har alltid haft gott rykte för kvalitet, trygghet och säkerhet.

Men få eller ingen har beskyllt en Volvo för att vara sportig eller för att ge riktig körglädje. Som BMW.

Eller för att vara lite extra lyxig och ombonad. Som Granada.

Volvo är bara präktig. Det är svårt att bli riktigt entusiastisk över en Volvo, och 264 GL är inget undantag.

Vilket inte är så konstigt, eftersom det alltså rör sig om en uppiffad 244 med större motor.

Samma stabila kaross med tanken säkert placerad mellan bak-hjulen. Ett par extra kromlister och en pråligare grill höjer statusvärdet, liksom de stora rektangulära strålkastarna.

Halogenlampor

De har halogenlampor som ger hyggligt ljusutbyte, och ljusstör-

karna fungerar tillfredsställande även i riktigt dåligt väglag. Men ett par extra fjärrstrålkastare skulle inte ha skadat på en så snabb och dyr bil.

Runtomsikten är bra, men Volvo har blivit en stor bil genom de kraftiga stötfångarna. Det gäller att lära sig var de slutar innan man ger sig in på avancerad fickparkering.

De inifrån ställbara backspeglarna är en välkommen finess. Men de är svåra att ställa in och kräver ganska rejäla handgrepp. I 130–140 km/h ändrar de långsamt inställning på a fartvinden. Mercedes har en bättre konstruktion.

Utmärkt värme

Till sikhjälpmedlen hör också värme/ventilation, dvs defrosterkapaciteten. Den är utmärkt. Reglagen är ganska många, men de är belysta och har man väl lärt sig dem fungerar det utmärkt.

Tillsammans med elbakrutan är det aldrig några problem att hålla rutorna imfria oavsett väderlek och hur många man är i bilen.

Bagageutrymmet är stort, stör-



● Halogenstrålkastarna ger hyggligt ljusflöde, men borde kompletteras med fjärrljus. Varselljuset är för litet och vore bättre med gult sken.

Statusvärdet är 10 000 kr

re än både BMW:s och Granadas. Men tröskeln är hög, och åtminstone BMW har en mer påkostad inredning av bagageutrymmet.

Interiören i 264 GL skiljer sig inte heller mycket från 244. Mer påkostad klädsel, mittarmstöd bak, en liten varvräknare och några extra knappar på panelen. Det är i stort sett allt.

Men utrustningen är ju redan i basmodellen ganska komplett. Några små förvaringsfack och ett pausrelä för vindrutetorkarna är ungefär vad som saknas.

Förarstolen är ställbar även i höjdded, baksätesspassagerarna har tillgång till en belyst askkopp och ett par fickor på framstolarnas ryggstöd. Benutrymmet är bättre än i både BMW och Granada, även om Granadan är bredare.

En bil att bli bortskämd i

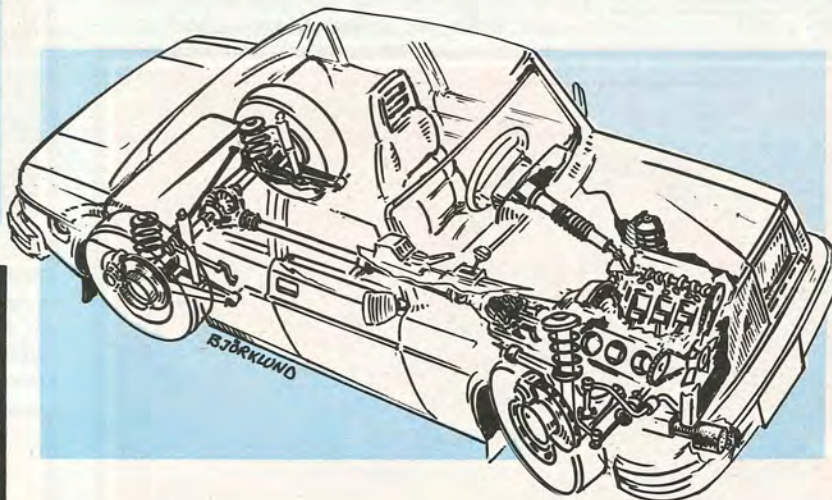
Volvo 264 GL är en bekväm bil, en bil man blir bortskämd i. Den lätta servostyrningen och automatlådan gör att föraren mera får en känsla av att han åker än kör bilen.

Men kan du pruta ner dina krav en smula på bekvämlighet, prestanda och kanske framför allt status? I så fall kan du nog nöja dig med en 244 GL. Eller kanske rent av en vanlig 244.

Och samtidigt spara in 10 000–15 000 kronor. ■

TEKNIKENS VÄRLD TEST

VOLVO 264 GL kostar ca 47 900 kr "på gatan" i Stockholm. Automatlåda/femväxlad manuell låda går på 2 000 kr extra. Den är bakhjulsdriven och har en nykonstruerad V6-motor på 140 hk DIN. I den nya Lyx-Volvons prisklass blir ex BMW 525 och Ford Granada Ghia naturliga konkurrenter.



Tekniska data:

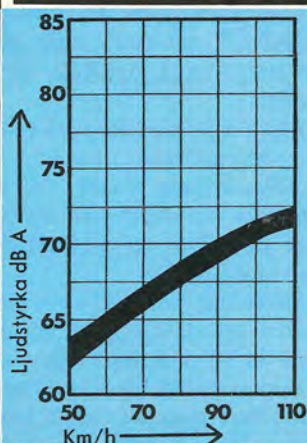
Motor: 6-cyl vättskyld V-motor med enkla överliggande kamaxlar och mekanisk bränsleinsprutning. 4-lagrad vevaxel. Borrning/slag 88/73 mm, volym 2 660 cm³. Kompr 8,7:1. Max effekt 140 hk (103 kW) DIN vid 6 000 r/m. Max vridmoment 20,8 kpm (204 Nm) DIN vid 3 000 r/m.
Kraftöverföring: Bakhjulsdrift. 4- eller 5-växlad manuell alt 3-växlad automatlåda med golvspak.
Fjädring/hjulställ: Spiralfjädrar och krängningshämmare fram och bak. Fram McPherson-typ, bak

stel axel i långsgående bärramar.
Styrning: Kuggstäng, servo, 3,5 rattvarv.
Elsystem: 12 V, växelströmgenerator. Batterikapacitet 70 Ah.
Bromsar: Skivor runt om, servo. 3-hjuls kretsindeling. P-broms mekaniskt på bakhjulen.
Hjul/däck: Fälg 5,5 tum, däck 185/70 HR 14.
Mått/vikt: Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 142/135. Tjänstevikt 1460 kg, maxlast 380 kg varav max 100 kg på taket. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Bromsprov från 100 km/h



Stoppstrecka 55 meter. Jämn men ganska låg retardationskurva. Vid högre pedaltryck lästes hjulen.



Kupébuller

V6:an är tystlåten av sig, och inte heller störs man av väg- eller vindbrus. BMW har ungefär lika låg ljudnivå, men Ford Granada Ghia är ännu tystare.

Hastighetsmätaren

visade rätt i alla hastigheter.

Vad säger Bilprovningen?

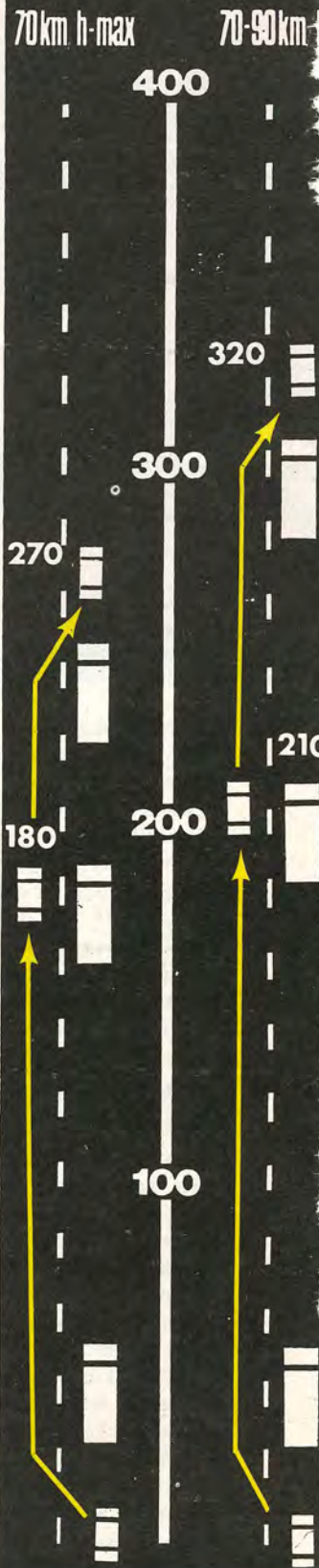
Volvos 240/260-serie är ännu för ny för att komma med i AB Svensk Bilprovning årsredovisningar. Den likartade 140/160-serien levde dock inte riktigt upp till Volvos kvalitetsrykte. De råkade oftare än "medelbilen" ut för glapp i yttre styrleder och spindelleder, obalans och missljud i framhjulslager samt dålig parkeringsbroms. Även färdbrons, sik- och signalutrustning och avgassystem fick många anmärkningar. Den feldrabbade framvagnen är dock omkonstruerad på den nya Volvo-serien.

Hur blir andrahandsvärdet?

Volvo har alltid haft högt andrahandsvärde. 264 lär knappast bli något undantag. Men det är en dyr bil, och dyra bilar brukar sjunka kraftigt i pris det första året. En Volvo 164 EA -73 sjönk enligt Eurotaxprislistan på ett år 14 000 kr jämfört med nypriset. En Volvo 144 GL enligt samma lista bara 9 400 kr. Nyprisskillnaden var 8 600, efter ett år bara 4 000 kr. Sedan stabiliseras värdeminskningen och prisskillnaden håller sig runt 3–4 000 kr.

Hur säker är omkörningen?

Vid fullgasacceleration från 70 km/h behöver Volvo 264 GL 270 meter för att köra om en 15 meter lång lastbil. Om man accelererar upp till 90 km/h, och sedan håller den farten, krävs 320 meter för omkörningen.



Volvo 264 GL mot konkurrenterna



Volvo 264 GL Automat



Volvo 164, EA 1974



BMW 525 (manuell)



Ford Granada Ghia (automat)

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

Årlig skatt kr

Försäkringsexempel, helår, Folksam.

Helförsäkring om bilen saknar vagnskadegaranti, annars halvförsäkring

Kostnad för rekommenderad service under de första 2000 milen inkl oljebytten och moms

Reservdels-

priser

inkl

montering

och moms

Komplett avgassystem exklusive grenrör

Byte bromsbelägg runt om

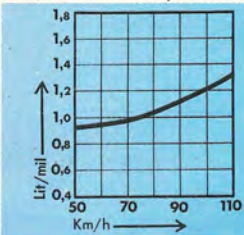
Kopplingslamell

Komplett strålkastarinsats

Byte en sats torkarblad

Byte bränslefilter

Komplett framskärm inkl lack



... att köra?

Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart

50 km/h	0,95	0,97	0,85	0,90
70 km/h	0,97	0,98	0,88	0,94
90 km/h	1,12	1,06	0,95	1,05
110 km/h	1,33	1,26	1,06	1,22

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

Längsta oktantal	93	99	99	97
------------------	----	----	----	----

Hur snabb?

Accelerationstid från stillastående i sekunder

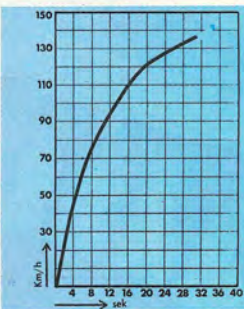
0- 50 km/h	4,4	4,1	3,0	4,4
0- 70 km/h	6,9	6,3	5,6	6,9
0- 90 km/h	10,9	9,3	8,5	10,2
0-110 km/h	16,0	13,0	13,3	14,8
0-400 meter	18,68	-	-	18,38
50- 70 km/h	-	-	6,6	-

Accelerationstid

på högsta växeln

Toppfart cirka (km/h)

70- 90 km/h	-	-	6,8	-
90-110 km/h	-	-	6,8	-
	175 ²	185	190	175



Hur rymlig?

A. Total kupélängd gaspedal-bakre ryggstöd (minus främre ryggstöds tjocklek)

A. Total kupélängd gaspedal-bakre ryggstöd (minus främre ryggstöds tjocklek)	177 cm	180 cm	170 cm	174 cm
B. Max benutrymme fram	106 cm	109 cm	105 cm	104 cm
C. Återstående benutrymme bak	71 cm	71 cm	65 cm	70 cm
D. Bredd armbågshöjd fram	141 cm	141 cm	139 cm	149 cm
E. Bredd armbågshöjd bak	140 cm	140 cm	138 cm	148 cm
F. Takhöjd fram	96 cm	97 cm	92 cm	97 cm
G. Takhöjd bak	94 cm	93 cm	90 cm	94 cm
Bagageutrymme. Volymen mätt med hårda paket	395 liter	395 liter	370 liter	355 liter

Hur smidig?

Minsta vändcirkel (i meter) mellan trottoarer

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

Nödvändig rattkraft, stillastående framhjul

på torr asfalt

Pedaltryck koppling

Minsta vändcirkel (i meter) mellan trottoarer	9,8	10,0	10,4	11,2
Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag	3,5	3,7	5,0	3,5
Nödvändig rattkraft, stillastående framhjul	-	-	-	-
på torr asfalt	2-3 kp	2-3 kp	ca 15 kp	4 kp
Pedaltryck koppling	-	-	10 kp	-

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna tyder på att alla bilarna bör bli ungefär lika dyra att äga. BMW och Ford har något högre försäkringskostnader, men Volvo har å andra sidan högre servicekostnader. Även Volvos reservdelar är på ett par punkter dyrare. Ryktet att BMW skulle ha dyra reservdelar verkar alltså överdrivet, även om dess självrisk på vagnskadegaranti är dubbelt så hög. Ford Granada Ghia har automatlåda som standard, men är ändå klart billigast i inköp. BMW 525 med manuell låda är lika dyr som Volvo 264 GL automat. En automatlåda till BMW:n kostar 3 000 kr, och då bör också bränsleförbrukningen stiga till de övrigas nivå.

Hur välutrustad?

Klocka	•	•	•	•
Varvräknare	•	•	•	•
Bältesvarnare	•	•	○	○
Intervalltorkare	○	○	•	○
Nackskydd fram	•	•	•	•
Värmesits för förare	•	•	○	○
Halogenljus	•	•	•	•
Halvljusautomatik/ljusvarnare	○	•	•	•
Varselljus	•	○	○	○
Säkerhetsstötffångare	•	•	○	○
Radio	○	○	○	•
Servostyrning	•	•	○	•
Soltak	•	•	○	•

Fotnot: 1) Pris varen 1974. 2) Ett lägre paketpris kommer så småningom. 3) Vagnskadegarantis självrisk.