



■■■ Din första bil var kanske en "hottad" PV. Eller rentav en värsta sortens Amazon, en 123 GT.

Du bytte upp dig till en 142:a med många extraljus, hårda stötdämpare och vässad maskin.

Det har gått några år sedan dess. Du har stadgat dig, bildat familj och tjänar skapligt med pengar. Du är ditt gamla märke trogen, men åker nu en lite tamare vagn. Antagligen en vanlig Volvo 244, möjligen en GL.

Inget konstigt i det, du

gillar Volvo. Men du gillar också att köra bil.

Ibland drömer du om lite värre grejer. Sportigare fjädring, starkare maskin, tuffare utseende.

Ungefär så har man resonerat hos Volvo. Resultatet heter 242 GT och kostar 53 000 kronor.

För de pengarna får du den enda tvådörrars 240-Volvo som säljs i Sve-



rige. Den är lackerad i silvermetallic, har spoiler, dimljus och påklitrade "stripes" lite här och var.

Motorn är en B21E på 123 hk, dvs samma insprutningsmotor som i 244 GL. Från den modellen kommer också den fyrväxlade lådan med elektrisk överväxel, men den korta växelspaken är ny.

Hårdare stötdämpare,

styvare fjädring fram och kraftigare krängningshåm-mare bak hör också till GT-paketet. Liksom breda lågprofildäck, servostyrning och en del annat "godis".

En bil för dig? I så fall hoppas vi att du inte bara tycker om att köra bil, utan också att du gör det bra.

Volvo 242 GT har en hel del att ge för den som tycker om att köra bil. Men den kräver också mycket av sin förare. GT:n har bättre köregenskaper än

Nya Volvo 242 GT:

Gyllenhammars godispaket

Nya Volvo 242 GT: fullsmetad med kosmetika, mer spännande än trygga köregenskaper. Volvo gör bättre långfärdsvagnar än så här, andra märken bygger bättre familjesportbilar.

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

GT-modellen kräver mycket av föraren

en vanlig 244 DL eller GL, men bara under förutsättning att den rattas av en förare som kan utnyttja och behärska bilens ganska speciella egenskaper.

Du märker det vid ett simulerat väjningsprov. En 244 DL kränger kraftigt, den understyr och "plogar" alltså lite med framhjulen. Tar du i riktigt häftigt händer det att den viftar till med bakändan när du ratar upp bilen på den ursprungliga kursen.

242 GT kränger betydligt mindre men är markant överstyrd. Bakvagnen vrider lätt ut i en kraftig sladd och när du ratar upp bilen kommer det en minst lika kraftig retursläng.

En erfaren förare kan lätt parera sladdarna och utnyttja dem till sin fördel. Genom att köra med kontrollerad sladd klarar han en häftig väjningsmanöver i högre fart med GT:n än med en vanlig 244:a.

En mindre erfaren förare klarar det inte.

Svansviftning i gathörn

Men du behöver inte hålla på med avancerade väjningsprov för att märka skillnaderna. Redan när du rundar det första gathörnet och drar på lite extra med Volvo GT känner du tendenser till bakvagnskast.

I höga farter är den stabilare på vägen, men den känns ändå "nervigare" än den ganska sälliga 244 DL. Servostyrningen i 242 GT är mer direktverkande än i GL-modellen. Det känns ovan i början, men du vänjer dig snabbt. Styrningen gör det lättare att åka med kontrollerad sladd.

På grusvägar och i halka är det nästan nödvändigt att köra så. Om du inte kör mycket långsamt och försiktigt är det i princip omöjligt att undvika bakvagnskast.

På regnblöt asfalt är bilen inte lika konsekvent. I tvära kurvor understyr den nästan lika mycket som en vanlig 244:a, men trampar du ner gasen i utgången släpper den lättare med bakhjulen.

Liksom nästan alla andra bilar sladdar den naturligtvis varken på det ena eller andra sättet om du kör normalt på torra, belagda vägar. Men det behövs inte mycket pådrag för att den ska "vrida upp" genom en rondell eller tvär böj. Det är självklart inget lämpligt körsätt på allmänna vägar, men det är för många förare svårt att låta bli. Volvo 242 GT har köregenskaper som uppmuntrar sådana fasoner.

Diskutabel körglädje?

Därför är det anmärkningsvärt att Volvo med sin väl inarbetade säkerhetsimage lanserar en bil av den här typen.

Fast i ärlighetens namn vore det naturligtvis precis lika diskutabelt om det gällde ett annat märke med mer sportig inriktning. Bara mindre förvånande. Och vi som tycker om att köra bil, som gillar när bilen ställer krav på föraren, vi tycker ju att det är roligt när även Volvo gör en bil med "inbyggd körglädje".

Med all säkerhet har Volvos produktutvecklare tänkt i liknande banor. Märkets satsning på säkerhet har gjort att många människor mer eller mindre omedvetet stämplat Volvo som "trygg men tråkig". Nu vill man försöka sudda bort en del av stämpelfärgen i det epitetet, samtidigt som man förstås räknar med en delvis ny kundkrets.

Frågan är bara om 242 GT är tillräckligt sportig och körglad för att gå hem hos den köparkategori som annars väljer t ex Alfa Romeo, BMW, Saab 99 EMS eller kanske t o m Turbo.

"Sportig" fjädring

Åkkomforten är i alla fall tillräckligt "sportig". Hårdare fjädring och stötdämpare förändrar inte bara köregenskaperna. Av naturliga skäl resulterar det också i sämre fjädringskomfort.

Skillnaden mellan en GT och en 244 DL eller GL är påtaglig redan på vanliga, belagda vägar. I mycket höga farter (på tyska autobahn) är det ingen nackdel, då upplever man GT:n som mer stabil än stötig. Även om vägskärvarna inte på något sätt är omärkliga.

Men i svenska farter märker du fler av vägbansens ojämnheter än i en vanlig 240:a. Speciellt om du åker i baksätet, där känns det småstötigt mest hela tiden. På gropiga grusvägar är GT:n rejält stötig.

Sittkomforten är däremot lika bra som i vilken annan 240:a som helst. Marknadens kanske bästa stolar med eluppvärmt förarsäte, ställbara svankstöd och justeringsmöjligheter i höjddel. Generös skjutmän men ändå plats över för baksätesspassagerarna. Deras sittkomfort skäms inte heller för sig.

Även i övrigt är inredningen densamma som i de andra bilarna i 240-serien. Enda skillnaden är att GT-modellens interiör är "färganpassad". Det innebär att

den går helt i svart med inslag av orangefärgade dekorränder.

Snyggt? Tja, det överlåter vi åt hugade spekulanter att själva avgöra. Men förutom eventuella estetiska synpunkter finns det inga skäl till anmärkningar. Volvon är välutrustad och välplanerad.

Liksom Volvos övriga 78:or har 242 GT förvaringsfickor i dörrarna. Där stuvor du handskar, kartor, snöskrapor, kassetter, snask och allt annat som brukar drälla i bilen. Fast ett litet fack på panelen eller mellan stolarna står fortfarande på önskelistan.

Önskelista för GT-folk

Volvo har med en lätt överdrift kallat modellen GT. Då kan man möjligen tänka sig att det på sportigt lagda förarens önskelista står saker som GT-stolar och en rikligare instrumentuppsättning. Det skulle göra bilen roligare. Men inte bättre.

De vanliga stolarna är som sagt mycket bra och det är förarmiljön också. Rejåla, välplacerade reglage. Enkel men tydlig instrumentering med en liten varvräknare i mitten.

Bortsett från färgläggningen är det små skillnader mellan förarmiljön i en 242 GT och 244 GL. En extra strömbrytare för dimljusen, GT-ratt och sportigare, dvs kortare, växelspak med läderdamask.

Något soltak som på 244 GL finns inte på GT-modellen, och inte heller någon annan lyxutrustning typ fjärrmanövrerade backspeglar, sidorutor eller dörrlås.

Däremot har den givetvis samma rejåla utrustning som de övriga 240-bilarna (riktiga stötfångare, glödtrådsvarnare, varsel-ljus etc). Det enda som egentligen saknas är halvljusautomatik.

Onödigt gimmick

Som en liten extra gimmick har det vanliga reservhjulet ersatts av ett uppblåsbart hjul med tillhörande elektrisk minikompressor. Det är en ganska opraktisk gimmick, eftersom det är besvärligare att montera än ett vanligt reservdäck.

När du skruvat fast det platta hjulet kopplar du kompressorns luftslang till hjulventilen och elsladdens stickpropp till cigarret-tändaruttaget. När däckat är pumpat kan du köra vidare, men bara i max 80 km/h. Och enligt lagen endast "till närmaste gummiwerkstad eller liknande". Dit kan det vara ganska långt om du

får punktering mitt i natten mitt i Norrland.

Bagageutrymmet har inte blivit större genom den mindre reserven, men gott om plats för bagage finns det ändå. Stort och djupt men tunglastat på grund av den höga tröskeln.

Vitsen med det lilla hjulet är att det är några kilo lättare och att man kunnat ta bort reservhjulsbalkarna under bakflyglarna. Detta ger GT-modellen ett något slankare utseende.

I övrigt skiljer den sig utseendemässigt från sina 240-syskon genom aluminiumfälgar, svarta prydnadslister och en del annan kosmetika. Plus dimljusen och frontspoilern.

Högre toppfart med spoiler

Grand Turismo-Volvon har samma motor, samma utväxling och väger ungefär lika mycket som Grand Luxe-Volvon. Accelerationen är likvärdig, men GT-modellens spoiler ger ca 7 km/h högre toppfart och något lägre bränsleförbrukning.

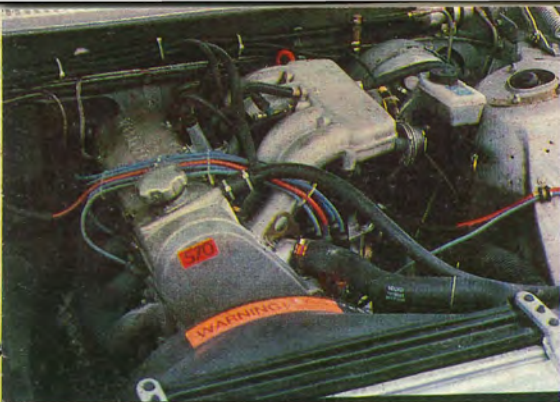
0-100 km/h går på 12 sekunder med full tank och två personer ombord. På västtyska autobahn nådde vi en toppfart runt 175 km/h, men då hörs det också att motorn ger allt vad den har. Vilket alltså är 123 hk, eller om man så vill 90 kW, vid 5 500 r/m.

B21E med mekanisk insprutning har 23 hk mer än en vanlig B21-motor, men däremot är vridmomentet 17,3 kpm i bägge maskinerna. Fast i B21E ligger maxmomentet 500 r/m högre, vilket tillsammans med GT-modellens högre vikt ger något sämre segdragning än i en vanlig 244 DL.

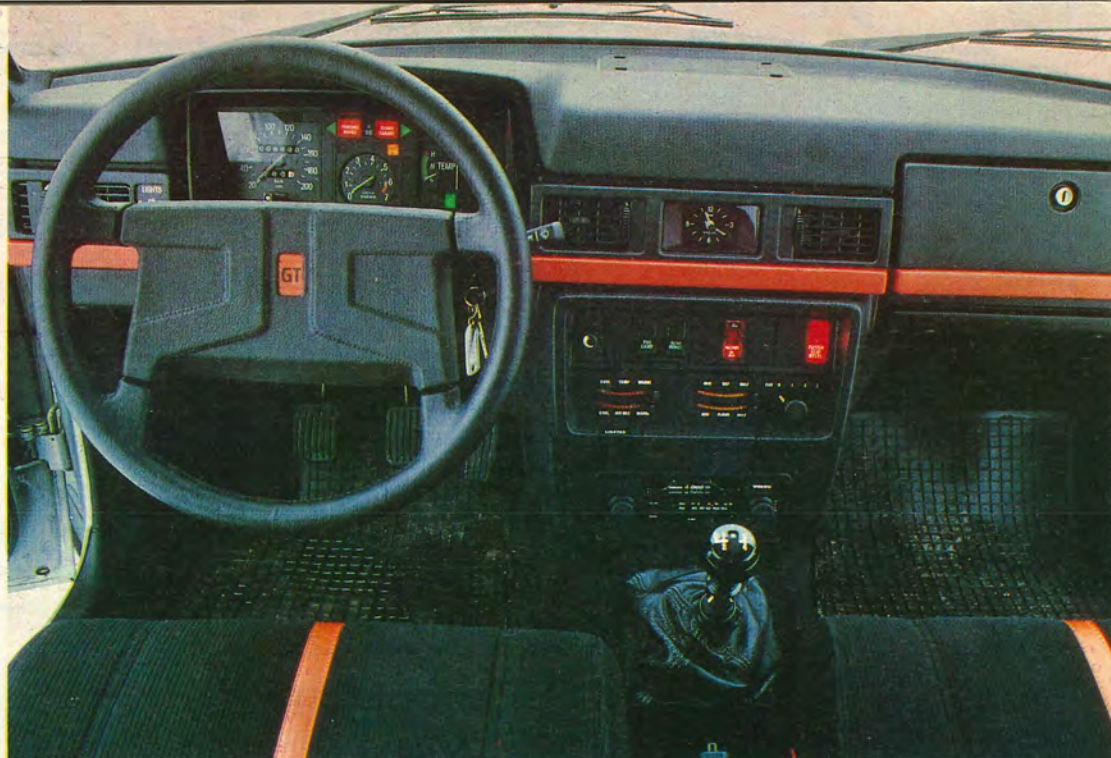
B21E är en stark och driftsäker motor, men inte riktigt lika smidig som Saabs EMS-motor. Jämfört med den och även med BMW:s tvålitersmaskin känns Volvomotorn en aning rå.

Den ger 242 GT något bättre acceleration än Saab 99 EMS och BMW 320, men Volvon drar mer bensin. Fast förbrukningen är inte avskräckande hög (under landsvägskörning), och liksom andra svenskbbyggda Volvovagnar nöjer den sig med billigaste bensinsorten.

Under ett hundratal mycket snabba mil på autobahn drog den ungefär 1,3 l/mil, men då gick det också undan. I svensk trafik kan man klara sig undan med dryga litern per mil om man utnyttjar överväxeln och inte kör mycket i stadstrafik.



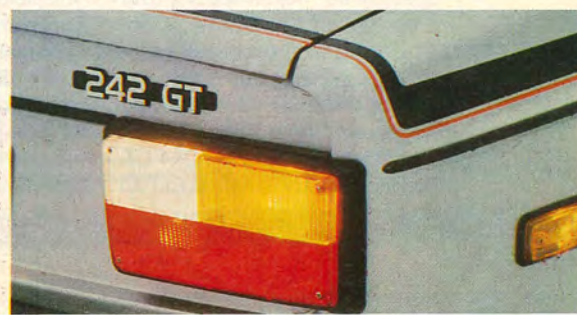
● Det finns ganska gott om plats runt B21E-motorn. Motorrummet är lätt-jobbat, de vanligaste kontrollpunkterna sitter lätt åtkomliga. Förarmiljön är mycket bra med rejäla välplacerade reglage och tydliga instrument och varningslampor. GT-ratten är liksom inredningen i övrigt "färganpassad" genom orange dekor i den totala svart-het som annars råder. Bredsladdar i halka är nästan omöjliga att undvika men också mycket lätta att kontrollera. Bilens karaktär uppmuntrar föraren att köra med breda "uppställ".



● 242 GT har utmärkt körställning och sittkomfort. Lagom avstånd mellan pedaler, ratt och växelspak. Stolar som ger bra stöd åt kroppen och generösa inställningsmöjligheter för föraren. Relativt smidigt insteg till baksätet.



● Det platta reservhjulet ger inte mer plats för bagage. Dekorränderna är påklitrade. Håller de bilen ut?





● Framifrån känner du igen en Volvo 242 GT på dimljusen, frontspoilern och den silverfärgade kylarmaskeringen.

Överväxeln spar en deciliter per mil

Spara med överväxel

Överväxeln sänker förbrukningen med ca 1 dl/mil. Den manövreras elektriskt med en liten knapp på toppen av växelspaken. Mycket enkelt, man behöver alltså inte använda kopplingen. Med lite träning går det nästan helt ryckfritt.

De vanliga växellarna vållar inte heller några problem. Korta exakta lägen, en aning trögt men rejält.

Koppling och bromsar är identiska med övriga 240-vagnars, och det innebär att de är bra. Bromsarna är visserligen inte riktigt i klass med Saabs, men de tar mjukt och sugande effektivt.

Med reservation för de speciella köregenskaperna håller GT:n även i övrigt samma höga säkerhetsstandard som resten av 240-serien. Den har också samma effektiva värme- och ventilations-system.

Strålkastarna är genom de extra dimljusen t o m bättre än vanligt. De relativt smala takstolparna och de stora backspeglarna ger god runtomskikt.

Räcker godispaketet?

Volvo 242 GT är i många avseenden en bra och rolig bil. Men gör motorn och resten av godispaketet den till en 9 100 kr bättre och roligare bil än en vanlig 244 DL?

Eller är det någon idé att byta ner sig från en 244 GL till en 242 GT? En GL med överväxel (eller automatlådor) är 1 900 kr dyrare än GT:n, men då får du också sollucka och fyra dörrar. Samt bättre åkkomfort som gör 244 GL till en bekvämare långfärdsbil än 242 GT.

Motsvarar du den inledande beskrivningen av potentiella kunder är GT:n kanske en bil för dig. Men särskilt mycket "GT-känsla" ger den ändå inte.

På den punkten är Saab Turbo överlägsen. Den är visserligen nästan 8 000 kr dyrare, men också avsevärt snabbare och ändå snålare. Den bjuder dessutom på halvkombimöjligheter och soltak.

Den mest givna konkurrenten är dock Saab 99 EMS. Inte riktigt lika rymlig och snabb, men snålare och hela 5 000 kr billigare. Saab har också bättre vägegenskaper än 242 GT.

BMW 320i hör också till de bilar som bör kunna intressera Volvo GT-spekulanter. BMW:n är snabbare och smidigare, men den kostar hela 57 900 kr och är därmed en mycket dyr bil i förhållande till de begränsade utrymmen den erbjuder. En vanlig BMW 320 är lika trång den, men i alla fall drygt 3 000 kr billigare än Volvo 242 GT. Och nästan lika snabb.

Den allvarligaste invändningen mot BMW-vagnarna är dock deras köregenskaper. Speciellt i halt väglag, då de kan vara ganska lömska.

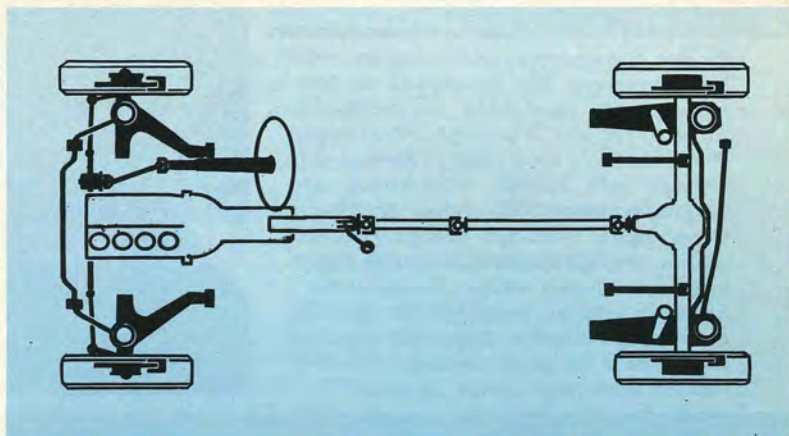
242 GT bör alltså trots allt kunna gå hem åtminstone hos sportigt lagda familjefäder som gillar Volvo. Men någon riktigt "dräparbil" i klass med Saab Turbo är den inte.

Entusiasterna väntar fortfarande på Volvo 363 GT – alltså en 343 med Volvos V6:a. Men den lär de nog vänta förgäves på.

Fast en 343 GT med 90-hästars B19-motor och manuell låda kan vi kanske hoppas på?

TEKNIKENS VÄRLD TEST

Volvo 242 GT kommer att kosta ca 53 000 kr "på gatan" i Stockholm. Den är bakhjulsdriven och har en rak fyrcylindrig motor på 2,1 l och 123 hk DIN. Två dörrar och fem sittplatser. En sportig familjebil med bl a BMW 320, Saab 99 EMS och i viss mån Saab Turbo som konkurrenter.

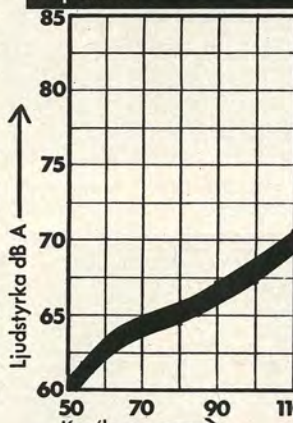


Tekniska data

MOTOR: 4-cyl vättskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Mekanisk bränsleinsprutning. 5-lagrad vevaxel. Boring/slag 92/80 mm, volym 2 127. Kompression 9,3:1. Max effekt 123 hk (90 kW) DIN vid 5 500 r/m. Max vridmoment 17,3 kpm (170 Nm) DIN vid 3 500 r/m.
KRAFTÖVERFÖRING: Motor fram, bakhjulsdrift. 4-växlad låda + överväxel, golvspak.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädrar och krängningsdämpare fram och bak. Fram McPhersonben med enkla tvärlänkar, bak stel axel i bakåtriktade bärramar samt momentstag och ett panhardstag.

STYRNING: Kuggstang, servo, 3,5 rattvarv.
ELSYSTEM: 12 V, växelströmsgenerator 770 W. Batteri 60 Ah.
BROMSAR: Skivor runt om, servo. 3-hjuls kretsindelnings, 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 cm. Tjänstevikt 1 360 kg, maxlast 420 kg varav max 100 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Kupébuller



Volvo 242 GT har ingen "sportig" ljudnivå. Den bullrar mindre än en 244 DL och är lika tyst som en 244 GL. Överväxeln gör ingen direkt nytta i lagliga farter. I klart olagliga farter märks skillnaden när överväxeln sänker motorvarvet med 800 r/m.

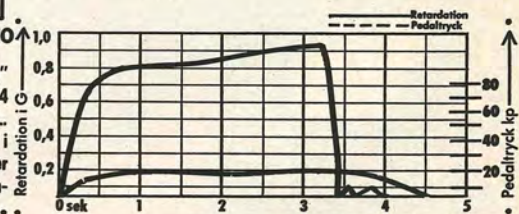
Hastighetsmätaren

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

Bromsprov från 100 km/h



Stoppstrecka 52 meter. Volvon är en tung bil, men bromssträcken är i längsta laget. Bromsarna är dock lättdoserade, de suger tag mjukt och effektivt. Ingen sneddragnings, lätt hjullåsning i inbromsningens slutskede.



Plus

Bra förarmiljö
Goda utrymmen
Bekväma säten
Bra fartresurser
Stort bagageutrymme
Praktisk utrustning

Minus

Högt pris
Relativt stötig
Krävande köregenskaper

Volvo 242 GT mot konkurrenterna



Volvo
242 GT



BMW
320



Saab 99
EMS



Saab
Turbo

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

ca 53 000:-¹

49 900:-

48 000:-

60 800:-

... att äga?

Ev vagnskadegaranti (samt självrisk)

5 år (1 086:-)

3 år (1 206:-)

5 år (1 448:-)

5 år (1 448:-)

Årlig skatt kr

671:-

521:-

596:-

596:-

Försäkringsexempel helår, Folksam. Halvförsäkring.

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

5-14²

5-20

4-12

5-14

Helförsäkring om bilen saknar vagnskadegaranti.

Zon 1, 50 proc bonus, max 1500 mil/år

1 683:-

2 104:-

1 450:-

1 683:-

annars halvförsäkring

Zon 4, 75 proc bonus, max 2000 mil/år

804:-

998:-

697:-

804:-

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

545:-

1 023:-³

665:-

683:-

Reservdels-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

483:-

585:-

458:-

?⁴

priser

Bromsbelägg runt om

112:-

160:-

139:-

?

inkl

Kopplingslamell

139:-

207:-

119:-

119:-

moms

Komplett strålkastarsats

64:-

112:-

133:-

133:-

En sats torkarblad

25:-

13:-

37:-

37:-

Brytarspetsar

elekt

16:-

18:-

elekt

Komplett framskärm

505:-

379:-

440:-

440:-

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter
per mil vid konstant fart

50 km/h

0,82 ö-vxl

0,69

0,66

0,61

70 km/h

0,86 0,76

0,73

0,66

0,66

90 km/h

1,00 0,85

0,83

0,77

0,80

110 km/h

1,19 1,05

0,99

0,95

0,99

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

1,50

1,31

1,27

1,23

Lägsta oktantal

93

93

97

97

Hur snabb?

Accelerationstid från
stillastående i sekunder

0-50 km/h

3,5

3,6

3,6

3,4

0-70 km/h

6,3

6,8

6,2

5,8

0-90 km/h

10,0

9,8

10,0

8,2

0-100 km/h

12,0

12,3

11,8

10,2

0-110 km/h

14,2

15,7

15,4

12,5

0-400 m

17,92

18,32

18,05

17,25

Accelerationstid
på högsta växeln

50-70 km/h

6,2 ö-vxl

6,0

5,8

5,8

70-90 km/h

5,7 9,1

6,3

6,0

4,6

90-110 km/h

5,9 9,1

6,8

6,9

4,8

Toppfart cirka (km/h)

175

170

170

198

Hur rymlig?

A Total kupélängd i cm gaspedal-bakre rygg-
stöd (minus främre ryggstöds tjocklek)

177

167

170

170

B Max benutrymme fram

106

106

106

106

C Återstående benutrymme bak

71

61

64

64

D Bredd armbågshöjd fram

141

133

140

140

E Bredd armbågshöjd bak

147

139

154

154

F Takhöjd fram

96

94

97

95

G Takhöjd bak

94

93

97

95

Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårda paket

395

320

320

360

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

9,8

10,3

10,5

10,5

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

3,5

4,0

3,4

4,1

Rattkraft, stillastående torr asfalt (kp)

3

11

16

ej uppmätt

Pedaltryck koppling (kp)

12

10

12

14

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna tyder på att Volvon inte blir dyrare utan förmodligen något billigare att äga än Saab 99 EMS. Försäkringen är visserligen dyrare, men det kompenseras av Volvos omfattande garantier med relativt låga självrisker. BMW:n blir dyrare. Förmodligen också Saab Turbo, trots att den har låg försäkringsklass i förhållande till motoreffekten. Volvon drar mest bensin, men bara Turbon är snabbare. Volvon är störst och rymligast men ändå smidig. Och dessutom välutrustad.

Hur välutrustad?

Klocka

•

•

•

•

Varvräknare

•

•

•

•

Bältesvarnare

•

•

•

•

Intervalltorkare

•

•

•

•

Nackskydd fram

•

•

•

•

Värmesits för förare

•

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

•

Halvljusautomatik

•

•

•

•

Varselljus

•

•

•

•

Mittarmstöd bak

•

•

•

•

Soltak

•

•

•

•

Ödömma stö