

Volvo 244 Turbo

# Tuff rival till Saab

U-B (8-80)

□□ Volvo Turbo, hur står den sig mot Saabs olika turbovarianter, mot nya Audi 200 Turbo osv?

En närmare analys kommer naturligtvis senare, men här är några i dubbel bemärkelse hastiga provkörningsintryck som kanske retar aptiten på en del.

Det mest karakteristiska är nog att Volvos turboversion inte känns som en sportig dito. Turboeffekten kommer visserligen märkbart från ca 2 500 varv per minut, men det blir ingen kick utan en förstärkning av det skjut och det vinande som ligger med redan från ganska låga varv.

Ligger man kvar med trean till 3 000-3 500 varv har man en enorm kraft för snabba omkörningar - då ger motorn sitt bästa vridmoment och turboeffekten är på topp - men det går också att hämta upp från t ex 3 000 varv = 110 km/h på fyran och fortfarande ha ett härligt drag. I med överväxel, och turbovisa-

rens nål ligger kvar vid kanten till det röda fältet och farten bara stiger och stiger. Vid 180 km/h på mätaren på provbanans raka ligger vi fortfarande 1 000 varv under varningsmarkeringen som börjar vid 5 500, och ljudnivån är inte obehagligt hög . . .

I normal körning blir det naturligtvis mera B 21-motorns lågvarvsegenskaper som kommer fram, och här har Volvokonstruktörerna jobbat för att få fram en komfortturbo. Fetare kamaxel ger en i högsta grad civiliserad bruksmotor för avspänd körning mellan omkörningarna. Och när man sedan vill iväg snabbt har man nytta av bl a att Garrets nya, kompakta turboaggregat har extra god respons.

Saab har för sina -81:or gått över till samma aggregat och förresten också samma effektreglering via trycket i insugnings- eller kanske rättare sagt inblåsningröret, så kampen dem



emellan bör bli jämn. 145 hk har "råkat" bli toppeffekten i båda och 0-100 km/h på ca 9 sekunder är också en siffra som är gemensam för de nya rivalerna.

Saab får emellertid ensam ta hand om de riktigt sportintresserade turboentusiasterna med sin 3-dörrarsvariant. Volvo tar upp kampen med 900 5 d, alltså komfortturbon från Trollhättan (och inte minst med Audi 200 T, som är ca 25 000 kronor dyrare än båda svenskarna).

Volvo känns t ex ganska mjuk i stolarna, även om sidostödet ska vara bättre än i andra modeller, den finns enbart med fyra dörrar, den har ingen direkt påträngande sportig dekor, men

visst räcker det bra långt med den sportiga ratten, den direkta servostyrningen och - det viktigaste av allt för den här bilens kunder - temperamentet.

Priset är satt efter Saabs, 76 000 kr på gatan i Stockholm eller nästan 15 000 kr dyrare än GLT B 23 E. Siktet är så här i början inställt på en ganska blygsam turboandel, kanske 500 vagnar i år, och det lär inte saknas spekulanter. □

## Tekniska data

**Motor:** 4-cyl turboladdad på 2 127 cc och 155 hk DIN-114 kW vid 5 500 rpm. Kompression 7,5:1.

**Transmission:** 4-växlad manuell

växellåda med överväxel. Bakhjulsdraft.

**Hjulupphängning:** Spiralfjädrar fram och bak. Stel bakaxel i länslänkar och reaktionsstag.

**Bromsar:** Skivor fram och bak, servo.

**Styrning:** Kuggstångsstyrning med servo.

**Däck:** 195/60 HR 15 högfartsdäck, stålradial på aluminiumfälgar.

**Mått:** Längd 479 cm, bredd 171 cm, höjd 143 cm, hjulbas 265 cm, spårvidd fram/bak 143/136 cm.

**Vikt:** Tjänstevikt 1 410 kg, maxlast 400 kg, max släpvagnsvikt 1 500 kg.

**Prestanda:** Toppfart ca 190 km/h, acc 0-100 h ca 9 sek.