

Biltest Volvo 240 4-d Sedan B 23 A



Folkbilen växlar om

□□ Kupp mot skattemyndigheterna, inverterad statusjakt eller bara ett led i en allmän förenkling?

Vilken än bakgrunden var till att Volvo slopade en massa dekaler på 240-serien, så kan man konstatera att aktionen misslyckats. Den bil som officiellt bara heter Volvo 240 och som kunderna enligt reklamen själva komponerar vad det gäller motoreffekt, växellåda och komfortutrustning, säljs i praktiken fortfarande som 242-244 DL, 244 GL osv.

Kunderna vill ha det så, annars vet de varken ut eller in...

Alldeles exakt som förr är

emellertid inte Sveriges just nu mest sålda bil, "Volvo 240 B 23 A med GL-utrustning", alias alltså 244 GL. Från 15 februari introduceras, lite grann i smyg, en konventionell, femväxlad låda i stället för som hittills fyrväxlad i kombination med elektriskt manövrerad överväxel.

Volvo ersätter nu alltså den lilla eltangenten på växelspaksknoppen med ett konventionellt femte växelspaksfäste till höger om trean. Backen blir kvar i sitt läge intill ettan.

Samtidigt återkommer för övrigt "på allmän begäran" den klädsel i trikåplysch,

som försvann i samband med årsmodellbytet hösten 1982. Kromade hjulringar och blank dropplist är andra synliga attribut, som nu återigen markerar att detta minsann inte är någon billighetsversion av 240:an, och därmed är ordningen återställd. Allt förblir vid det gamla – utom förstås priset!

■ Under 70 000 kr

67 600 kronor för en "folkbil" kan låta mycket, men efter devalvering och momshöjning ligger Volvo 244 GL fortfarande bra till i prislstan. Konkurrenterna ligger närmare och i vissa fall över 70 000-kronorsstreck med



B 23-motorn har utmärkt segdragning, vilket ger smidig lågfartskörning. Just i dagarna inför Volvo en femte växel, som ersätter den elektriska överväxeln.

sina jämförbara versioner, men det hör naturligtvis också till bilden att alla kör med prutmån, bjuder på momshöjningen ed för att hålla affärerna igång i väntan på vårsolen.

Vad får man för pengarna

om man väljer en Volvo 244 GL i stället för någon av dess medtävlare? Kanske helt enkelt en typisk svensk; lite dyster och tungsint men rejäl och pålitlig – och med ett fast grepp om plånboken, där andra går in för att char-

ma med andra medel. Vi har den bästsäljare vi förtjänar...

■ Inbyggd i trygghet

Förarmiljön befäster det lite truliga men präktiga intrycket. Panelen är alltid svart (där fick man tänka om för 760), men den är också välutrustad, logiskt upplagd och så säker som möjligt om...

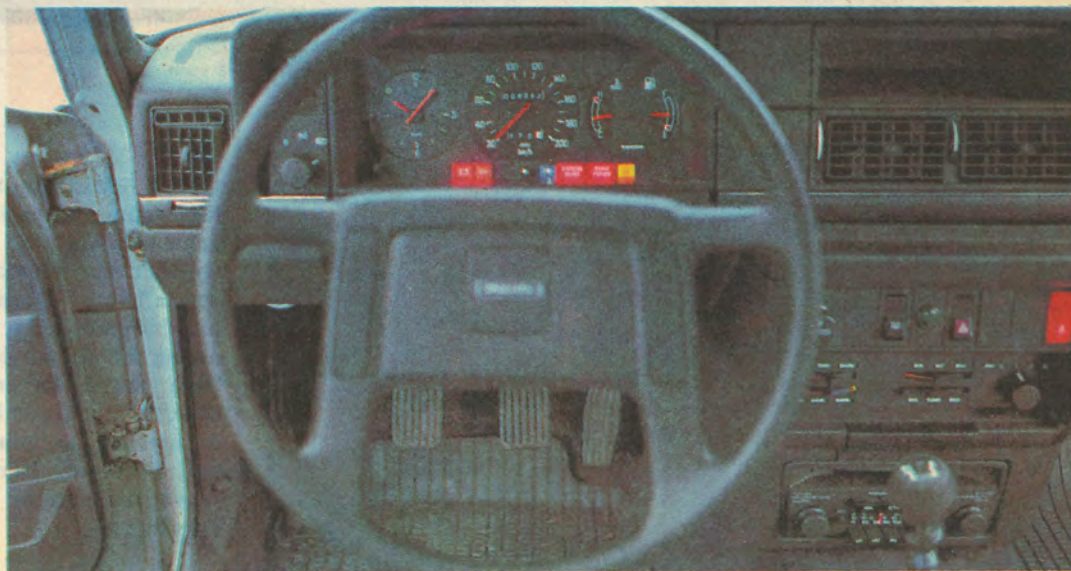
Från komfortsynpunkt är föraren till och med litet väl effektivt inbyggd. Mittkonsolen, som går ned till kardantunneln, är ovanligt bred och har genom sin form en skarp kant som skaver när föraren söker stöd med högerbenet.

Man sitter ganska högt – även med stolen i dess lägsta läge – och där ligger förklaringen till att man trots ett ganska väl tilltaget "växt-hus" ovanför midjelinjen har begränsad sikt mot trafikljus och dylikt, när man kommer nära. Runtomsikten är däremot långt ifrån dålig, och inifrån justerbara backspeglar är naturligtvis standard. (Men när lanseras en bekväm, mekanisk fjärrdirigering av högerspeglarna från förarplatsen?) Ett tveksamt



Bagageutrymmet är rejält tilltaget och räcker för flera resande än bilen rymmer.

Instrumentpanelen är välutrustad och logiskt upplagd, dessutom säker om det smäller. Volvo har blivit något av världsmästare på passiv säkerhet.



Ekonomi

På-gatan-pris: 67 600 kr (Bilia, Stockholm) (Ford Granada 2,0 GL 4-vxl 69 960 kr, Opel Rekord 2,0 GLE 5-vxl 68 300 kr).

Årlig skatt: 695 kr (Ford 695 kr, Opel 620 kr).

Försäkring: 5-10 (Ford 5-14, Opel 6-13).

Bränsledeklaration:

Blandad körning: 0,91 l/mil - 96 oktan. (Ford

0,99 l/mil - 96 oktan, Opel 1,02 l/mil - 96 oktan).

Stadskörning: 1,10 l/mil (Ford 1,18 l/mil, Opel

1,26 l/mil).

Landsvägskörning: 0,68 l/mil (Ford 0,76 l/mil,

Opel 0,73 l/mil).

PRiset har åkt upp ca 4 000 kr genom devalvering och momshöjning, men Volvo har ändå höjts ganska blygsamt, och är fortfarande billigast av de stora europeerna.

SKATT OCH FÖRSÄKRING blir totalt något men inte mycket billigare än för konkurrenterna (ca 150 kr

billigare försäkring än Ford-Opel i tex Örebro, bonusklass 7) Delkasko i Volvia gör ca 100 kr besparing per år.

BRÄNSLEFÖRBRUKNINGEN är ett starkt kort med tanke på storleken, men tex Mazda 929 med jämförbara prestanda går betydligt billigare.

SERVICE krävs var 1 000:e mil och kostar 630 kr per gång. Rätt billigt, men endast om bilägaren avstår från koll av lampor o d å 84 kr blir de första 4 000 milen lika billiga som för Ford Granada.

REPARATIONER

förbilligas av att reservdelarna generellt är lågt prissatta. Även här är emellertid konkurrenterna på bettet, så Volvo är inte billigast vad som än händer...

VÄRDEMINSKNINGEN står i omvänd relation till populariteten, men räknas ändå med stora pengar i början. Alla stora, dyra bilar faller kraftigt i värde, även om Volvo faller minst. □

Teknik

MOTOR: 4-cylindrig rak, vätskekyld med överliggande kamaxel. 1 förgasare. Volym 2 316 cm³ (96×80 mm), max effekt 112 hk DIN (82 kW) vid 5 000 rpm. Max vridmoment 18,9 kpm DIN (185 Nm) vid 2 500 rpm. Kompression 10,3:a.

TRANSMISSION: Bakhjulsdrift. 5-växlad växellåda med golvspak (tidigare elstyrd överväxel). Slutväxel 3,54:1. Totalutväxling på högsta växeln 2,94:1 (2,80:1).

CHASSI: Hjulupphängning av typ McPherson fram, dvs med kombinerade stötdämpare-fjäderben samt nedre tvärlänkar. Bak stel axel hållen i längslänkar och reaktionsstag. Spiralfjädrar fram o bak. Kuggstångsstyrning, minsta vänd-diameter 9,8 m, 4,4 rattvarv. Skivbromsar fram, trumbromsar bak. 3-kretsindelning. Däck 185/70 SR 14.

MÅTT OCH VIKT:

Tjänstevikt	1 340 kg
Maxlast	440 kg
Max släpvagnsvikt	1 500 kg
Tankvolym	60 l
Längd, bredd	480×171 cm
Höjd	146 cm
Axelavstånd	264 cm
Spårvidd fram/bak	142/135 cm
Toppfart	ca 160 km/h
0-100 km/h	ca 14 sek □

Konkurrenterna

Volvo 240 har gott om bakhjulsdrivna konkurrenter, av vilka ett par faktiskt just genom svenskens popularitet fått en extra "tyngd" på den svenska bilmärknaden. Samtliga är något dyrare än en jämförbar Volvo men också modernare än den svenska veteranen.



Opel Rekord har just genomgått en förnyelseoperation, som gjort bilen både fräschare (mera kilform, mera Ascona-look), bekvämare och snålare. Med ett pris på 68 300 kr för den femväxlade GLE-versionen (hos Biva, Stockholm) ligger Rekord också farligt nära volvo 244 GL i pris. Billigaste Rekord (DL 2,0 S 2-dörrars, 4-växlad) kostar 59 100 kr.



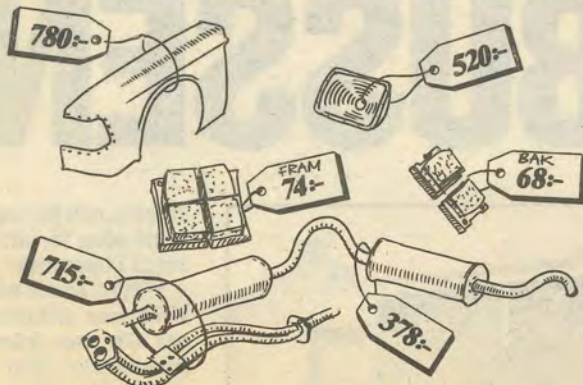
Ford Granada har ingen modell som motormässigt direkt kan jämföras med 244 GL (men räknas med att en 2,3-liters sexa åter blir aktuell för Sveri-

ge inom något år. Pris från 64 587 (Granada 2,0 L).

Liksom Opel Rekord är Ford Granada framför allt bredare invändigt, den har modernare linjer och större satsning på komfort, även körmässigt, än den svenska konkurrenten. Motorn är dock både svagare och törstigare än hos Volvo.



Peugeot 505 har halkat efter de övriga i Volvo-klassen men har fått en ny chans med den sk ST-motorn på 117 hk. Den versionen kostar dock, inklusive tex soltak hela 80 300 kr, medan en 505 SR 96 hk, också med soltak, står i 72 100 kr, och den billigaste 505:an, GL, 61 700 kr. □



tummen ned för vidvinkel-spegeln på förarsidan; den tar in mycket men ger dåligt besked om var tex en upphinnande bil befinner sig. Saab har en bättre variation på samma tema, nämligen en inre, plan spegel och en yttre vidvinkelsektion, tydligt avgränsad med en rits.

bränsletanken (spillskydd om bilen skulle välta) kapar av hörnen mot hjulhusen, inklädnaden över påfyllningsröret tar ytterligare en del osv. Hål i ryggsätet ger chans att sticka in ett par skidor - knappast mer - för

att slippa ha dem på taket.

På vägen är 244 GL också mer pålitlig än charmig. B 23-motorns utmärkta segdragning räcker för att ge smidig lågfartskörning även med dubbade vinterdäck, och att sedan köregenskaperna i öv-

rigt blir lidande får man ta som en prövning.

Trygg på vägen

Vi körde bilen med dubbade friktionsdäck, som gjorde styrningen sladdrig, gav mycket kuriös spårhåll-

ning över vägskarvar o d och framkallade tendens till bak-axelstuds vid varje någorlunda snabb start på asfalt. Hundra mil på snabba svenska landsvägar och på kontinentens motorvägar har givit oss tillräckliga bevis på 244:ans trygga väghållning och komfort med rätt utrustning "på fötterna".

Dyrare så det märks?

Bränsleekonomin är den här 240-versionens starkaste kort i kampen mot modernare konkurrenter, och den nya växellådan kan inte ändra särskilt mycket på den här punkten. Motorvarvet på högsta växeln höjs visserligen med ca fem procent vid jämförbar hastighet, men även om vi räknar med motsvarande ökning på en landsvägsförbrukning av 0,80 l/mil, vilket är väl tilltaget, så gör det inte mer än max 0,04 l/mil - på en del av körningen!

Funktionsmässigt har en del Volvo-kunder redan börjat prova den nya lådan - i Volvo 360! Där debuterade nämligen den M 47-låda, som nu alltså är mogen för större uppgifter. En typisk Volvo-

låda, exakt, lättgående och med väl avgränsade lägen, även för 5:an. Om den sedan innebär ett plus eller ett minus från komfortsynpunkt jämfört med fyrväxlad låda plus överväxel, är en smaksak. Från tillförlitlighetssynpunkt är förenklingen välkommen, och dessutom lär någon enstaka dikeskörning i halka ha berott på oavsiktlig nedväxling genom att föraren snuddat vid elkontakten. Den risken är alltså nu definitivt eliminerad.

En bil för vem? Tja, tydligen idealbilen för en mycket stor skara trygghetssökande svenskar, trots att det onekligen finns massor av modernare konkurrenter att välja på. Lite billigare både i inköp och drift än andra med ungefär samma prestanda, utrymmen och utrustning, mera etablerad och därmed också mera eftersökt i andra och tredje hand, förmodligen en långkörare på marknaden även sedan efterträdaren kommit... Om det stämmer att kunden alltid har rätt, så är det här Sveriges bästa bil just nu. Att sedan till och med Volvos konstruktörer bevisat att man kan komma betydligt längre är, som man säger, en annan historia. □

Baksäte för två...

Baksäteskomforten är ärlig och passar många, dvs man sitter ganska högt och relativt hårt och med generöst benutrymme (till en del tack vare att föraren kanske inte kan skjuta tillbaka stolen långt nog). Inträngande hjulhus gör att man inte kommer närmare dörren än ca 20 cm, dvs sätet är bekvämt för två, men tre personer får tränga ihop sig. Konkurrenterna bjuder på mera armbågsutrymme, och skillnaden är så pass stor att den faktiskt märks.

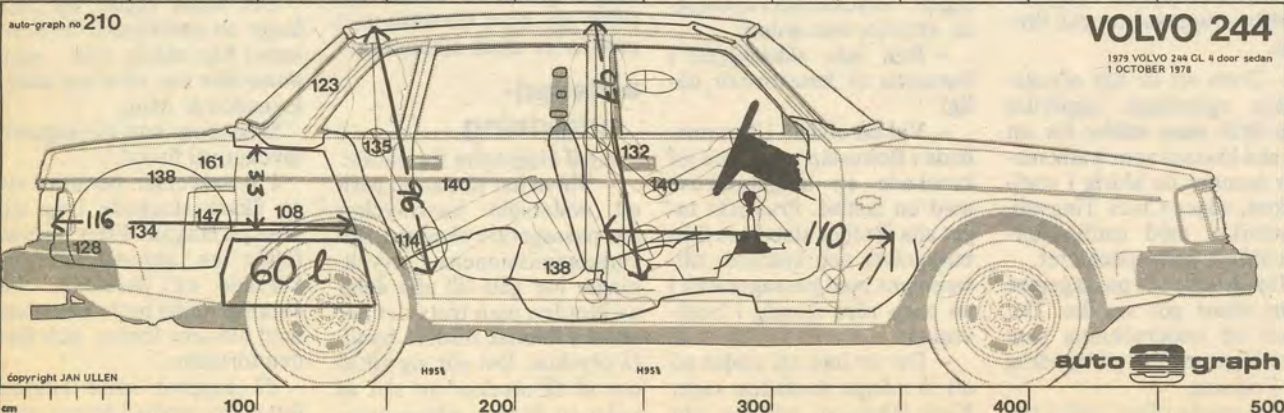


Baksätesutrymmena är tillräckliga för två personer, men för tre blir det trångt på bredden. Man sitter högt och bra på relativt hårt stoppade säten.

...bagagerum för flera

Bagageutrymmet räcker säkert för de flesta, men riktigt i klass med yttermåtten är det faktiskt inte. Upphöjningen över bakaxeln tar bort en del, slangarna från

auto-graph no 210



VOLVO 244

1979 VOLVO 244 GL 4 door sedan
1 OCTOBER 1978

auto graph

Slutomdöme

FÖRARPLATS ★★★★★
Maffig, välutrustad med sittkomfort som står sig.

SIKT ★★★
Bra runt om, lite begränsad snett uppåt...

I BAKSÄTET ★★★★★
Jo tack, bra för två, men lite knappt om svängtrum för tre.

BAGAGERUM ★★★★★
Många "prång" men kapaciteten är det inget fel på...

PÅ VÄGEN ★★★
Så trygg en bakhjulsdriven bil kan bli, men kanske inte lika bekväm.

PRESTANDA ★★★
Normalbra för klassen, eftersom hög effekt motsvaras av dito vikt. Segdragning i toppklass.

Utrymmen

Volvo 140 tillhör den stora klassen, men även den har fått allt bättre innerutrymmen med åren, vilket betyder att tex både Ford Granada, Opel Rekord och Peugeot 505 erbjuder bättre armbågsutrymme, de två förstnämnda även bättre benutrymme bak. För två personer bak är den Volvo mycket rymlig.

V.B 383