



TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Volvo 242 GT:

Trygghet med stinging



När Volvo 242 GT presenterades på hösten 1977 var den det första ledet i Volvos strävan att ge märket en mer "körglad" image. Nu har GT-modellen fått större och starkare motor – och den stora bilen är förvånansvärt smidig och rolig att köra.

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

■ ■ ■ Rykten: "Det skulle ha blivit en 242 Turbo. Bilen var i stort sett klar, men den sattes aldrig i produktion därför att man inte lyckades lösa problemen med för hög vär-

meutveckling från turbon."

– Fel, svarar man på Volvo. Vi har många bilar med turbomotorer som vi kör med och provar kontinuer-



I stället för turboladdning: Uppborrad motor med högre kompression

ligt. Några problem med värmetvecklingen har vi inte. En turbomotor i GT:n var aldrig aktuell, eftersom vi anser att det inte behövs. I alla fall inte för närvarande.

Nu blev det i stället 188 cm³ och 17 hk till. B23 E-motorn i Volvo 242 GT 1979 är en B21 E-motor som fått högre kompression och fyra millimeter större cylinderdiameter. Det gör 2 315 cm³, och ur den volymen får man 140 hk vid 5 750 r/m och ett maximalt vridmoment på 19,5 kpm vid 4 500 r/m.

– Det räcker, menar man på Volvo. Det här är ett billigare och enklare sätt att höja effekten än att gå via turbo-laddning. Vi får bättre drag på låga varv och vid gaspådrag slipper vi den fördröjning som uppstår innan turbon hinner bygga upp laddningstrycket.

Sant. Men Volvo får inte heller del i "trycket", i intresset kring ordet "turbo", som kommit Saab tillgodo. Det ger en viss exklusivitet åt Saab. Uppmärksamheten kring turbo-bilarna har medfört ett ökat intresse även för övriga Saab-modeller.

Några sådana bieffekter lär Volvo inte få från 242 GT, även om den kan hjälpa till med att sudda ut stämplén "trygg men tråkig". Efter många års satsning på säkerhet har Volvo börjat betona att deras produkter också är roliga att köra. En image typ "trygg och rolig" är ungefär vad man strävar efter.

Det stämmer på Volvo 242 GT. Trygg genom Volvos ovanligt säkra kaross, rolig tack vare avan-

cerade köregenskaper och goda prestanda.

Snabbare

Med den nya motorn kostar 242 GT 59 700 kr. Den klarar 0–100 km/h på 10,8 sekunder och har en toppfart runt 185 km/h. Men de siffrorna kan säkert förbättras med en helt inkörd bil som hunnit "lossna" ordentligt. Testvagnen hade gått knappt 400 mil. Den första 242 GT 1978 som vi testade hade gått ungefär lika långt, och var drygt en sekund långsammare till 100 km/h. När vi testade en annan 78:a – som gått drygt 1 000 mil – var den bara tre tiondels sekund långsammare än 79:an.

Den nya GT:n var bara obetydligt törstigare än förra årets väl inkörda modell. Som i sin tur var ganska snål med tanke på bilens storlek. Med hjälp av den elektriskt manövrerade överväxeln kan man även vid ganska snabb landsvägskörning klara sig på ca 1,1 l/mil. I stadstrafik blir det dyrare, där tar bilens tyngd ut sin rätt i form av nästan 1,7 l/mil.

Stor men smidig

Stor och tung – 4,9 meter lång och en tjänstevikt på 1 360 kg – men 242 GT är ändå en smidig och lättkörd bil.

Den snäva vändradien, servo-styrningen och den goda runtom-sikten gör att det trots längden är ganska lätt att tråckla in bilen i parkeringsfickor.

Segdragningen är inte dålig, men motorn verkar inte trivas när man lufsar omkring i stadstrafik på låga varvtal. Under 2 000 r/m

– 60 km/h på fyran – är motorns vibrationer så kraftiga att de fortplantas som störande resonansbrum inne i kupén. På tomgång framför rödljusen påminner den lite om en trimmad motor: vibrationer, något ojämn gång. Ivrig att rusa upp i varv och göra rätt för sig.

Det är också en "trimmad" motor, om än i den begränsade utsträckning att kompressionen har höjts från 9,3:1 (B21 E) till 10,0:1 i 2,3-litersmotorn. Detta har också medfört att 242 GT är den enda svensktillverkade Volvon som inte nöjer sig med 93 oktans bensin utan behöver 97 oktan.

Det går åt en hel del av den varan när motorn får jobba hårt: fullgasaccelerationer, många snabba omkörningar, "sportig" körning på kurviga vägar. Det resulterar i en förbrukning på 1,5 l/mil och kanske mer ändå.

Hetsande

Det är lätt att halka in i den körstilen. "Hottade" standardbilar som 242 GT hetsar sina förare. Volvon kanske i mindre utsträckning än till exempel BMW 323i, Saab Turbo, Granada 2,8i GLS och VW Golf GTI – men suget finns där ändå. Inte om du inte tycker om att köra bil – men i så fall är du säkert inte heller intresserad av den här Volvo-modellen.

Om du däremot gillar att köra bil kommer du nog att finna att GT-Volvon är mer spännande än du väntat dig. Fast det räcker inte att du tycker om att köra, du måste göra det bra också. Volvo 242 GT är en bil som ställer krav

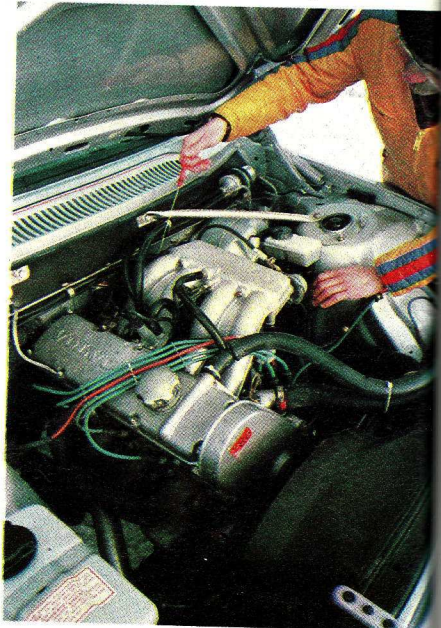
på sin förare.

I de flesta situationer är den överstyrd – sladdar lätt med bakvagnen – men den är det inte i lika hög grad som den tidigare årgången. Förutom den större motorn har bilen fått hårdare fjädring och krängningshämmare fram men mjukare krängningshämmare bak. Det har gett snällare – men knappast snälla – köregenskaper.

De är utmärkta på tävlingsbanor. 242 GT kan köras mycket fort och hårt. Lågprofil däck – 185/70 HR – greppar fint och bromsarna tål mycket stryk. Du kan vråka bilen genom böjarna med lagom uppställ och styra med gasen. Om du bara behärskar den tekniken är bilen faktiskt mycket lättkörd.

Kräver respekt

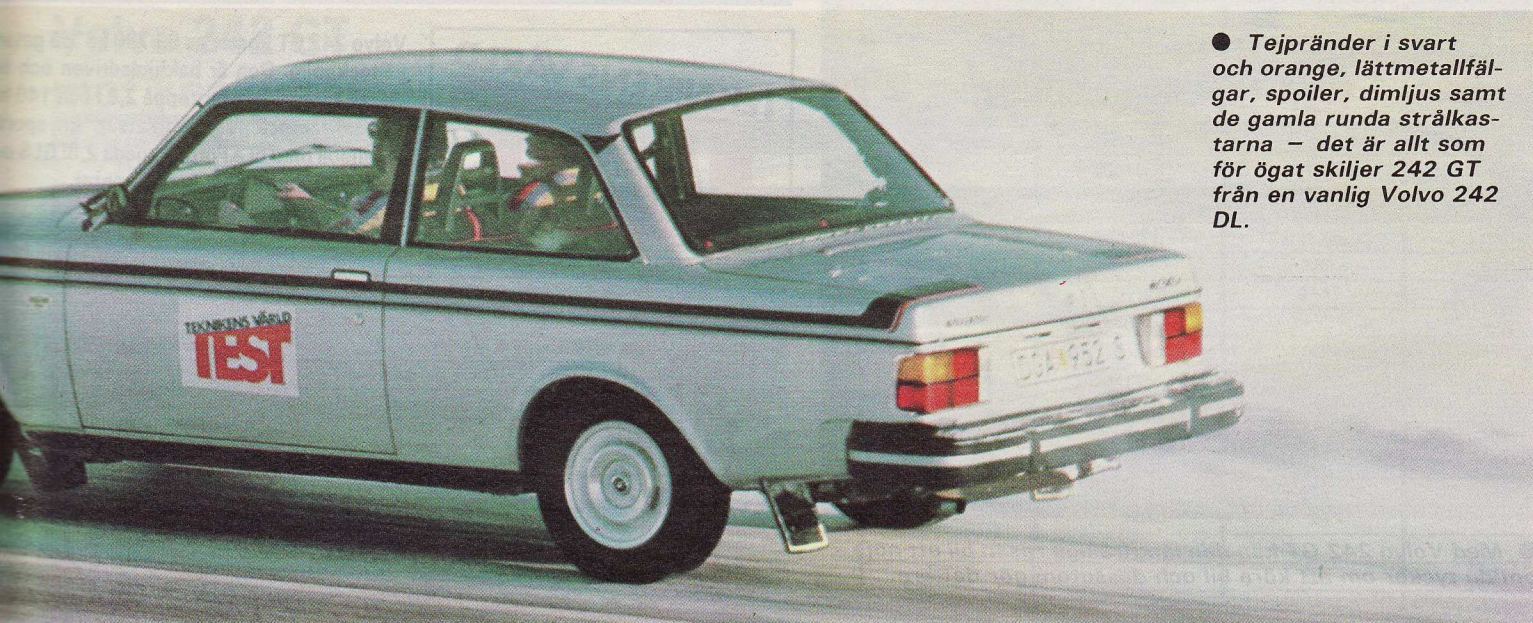
Också på små kurviga landsvägar är den smidig och rolig – även om du inte kör lika hårt som på en



● Baksätet är bekvämt för två personer. Kardan-tunnel och mittarmstöd gör mittplatsen obekvämt.

● Förarstolens skjutman är något kort för personer över 180 cm – annars är körställningen utmärkt.

● Motorrummet är prydligt och alla väsentligheter sitter lätt åtkomliga.



● Tejränder i svart och orange, lättmetallfälgar, spoiler, dimljus samt de gamla runda strålkastarna – det är allt som för ögat skiljer 242 GT från en vanlig Volvo 242 DL.

banan. På grusunderlag är den också förvånansvärt lätthanterlig – men bli inte respektlös. Det är ett fascinerande nöje att "vrida upp" den nästan fem meter långa bilen i bredsaddad genom långa frisksikturkurvor – men tar du i för hårt kan det bli dyrbar lek.

Bilen har en gräns. Den ligger en bra bit ut men du märker den sent och passerar den lätt. Då kör bilen ifrån dig – med rumpan först.

Det här händer mycket lätt i vinterväglag: då är det inte alls långt till "ingenmansland". Innan gränsen är nådd är bilen fortfarande lätthanterlig – små bakvagnsslängor parerar du med ryggraden – men väl "över valen" är det bilens tyngd och stora överhäng som tar kommandot.

Den gör inte alltid helt om. Går du för fort in i en kurva med halt underlag – snö, is eller rullgrus – kan den också understyra rakt fram. Och det är ofta svårare att

reda upp än en bakvagnssladd.

Men med tanke på storlek och tyngd är GT:n ändå en förvånansvärt lättkörd och smidig bil. Fast i vinterhalka är den inte riktigt lika behändig som den första versionen. Skillnaden ligger i servo-styrningen, som på 79:an gjorts lite trögare. Det är inte riktigt lika lätt att parera sladdarna, du får inte samma kontakt med vägen och känner inte lika exakt hur framhjulen står.

Fördelen med den trögare styrningen är att den inte känns lika "nervig" vid normal landsvägskörning. Du sitter inte och småkorrigerar och sidvindar känns inte lika mycket i ratten.

Sportig komfort

"Sportigheten" i form av hårdare fjädring, krängningshämmare och stötdämpare ger med nödvändighet sämre åkkomfort. Bilen är stötig, åtminstone i de farter som är tillåtna i Sverige. Vid lands-

vägskörning är det inte direkt obekvämt, men det är först om du kommer ner till västtyska Autobahn som fjädringen känns lagom fast.

När du låter bilen sträcka ut i 140–150 km/h stämmer det fint, då är bilen bekväm att åka i. Kursstabiliteten är också bra, så länge det inte blåser hårt från sidan.

Men i de farterna är ljudnivån så hög att det blir tröttsamt i längden. Motorn hörs inte, den överröstas av vindbruset. I svenska maxfarter är bilen inte bullrig. Vindbruset stör inte och motorn – som morrar hårt vid acceleration – är tack vare överväxeln ganska diskret.

Överväxeln – som är standardutrustning även på GL- och GLE-modellerna – manövreras bekvämt med en liten knapp på den korta växelspaken. I GT:n är spaken klädd med en lädermask, men annars är det en vanlig

Volvospak till en vanlig Volvo-låda. Lättväxlad med korta slag och distinkta lägen.

Praktig utrustning

Med ett par tillägg har GT:n även i övrigt samma praktiska och praktiska utrustning som andra 240-vagnar: oömma stötfångare, glödtrådsvarnare, höjbar och eluppvärmd förarstol. Blinkande och högt tickande bältesvarnare – även i baksätet fast den är kopplad till framstolarna. En irriterande summer som bräker om du öppnar dörren med nyckeln kvar i tändningslåset eller ljuset påslaget (halvljusautomatik hade onekligen varit behagligare).

Tillägg i utrustningen är en GT-ratt, varvräknare, frontspoiler, aluminiumfälgar, uppblåsbart reservhjul (opraktiskt) och ett par dimljus. Dessa sitter för högt för att fungera som dimljus, men tillsammans med helljuset ger de bra bredd på ljusbilden. De får



● Det stora djupa bagageutrymmet är tunglastat. Reservhjulet blåses upp med en kompressor – det tar tid.

● Förarmiljön är oklanderlig: tydliga instrument och välplacerade reglage. Men miljön är "läckerare" i BMW.





● Med Volvo 242 GT kan den långtråkiga resan bli ett nöje – om du tycker om att köra bil och dessutom gör det bra.

Utrustningen är varken lyxig eller sportig

och kan inte användas tillsammans med halvljuset – som dock klarar sig skapligt på egen hand. Men eftersom dimljuset är kopplade över tändningen är de ett utmärkt komplement till de alltför små varselljusen.

Lyxbetonad utrustning som sollucka, elmanövrerade fönsterhissar eller backspeglar lyser med sin frånvaro. Liksom sportig utrustning typ extra instrument och GT-stolar.

Just stolar med bättre stöd i sidled är väl det som saknas mest. Annars är de vanliga Volvostolarna mycket bra. Baksätet är också bekvämt, i alla fall för två personer. Det enda som skiljer inredningen från en vanlig Volvo 242 är dekorranderna i orange färg.

Förarens arbetsplats är välbekant. Något kort skjutmån på stolen, i alla fall om du är över 180 cm lång. Oklanderlig instrumentering och reglageuppsättning – fast en del förare tycker att miljön är lite tråkig.

Rena protokoll

Värme och ventilation är också av samma gamla goda märke. Det mesta är bra på den här bilen. Testprotokollen var ovanligt fria från anmärkningar, men en var dock genomgående: vindrutespolningen är sen i starten och har för dåligt tryck i höga farter.

Men testprotokollen var också ganska fria från entusiasm:

"Visst är den rolig för att vara en Volvo, men det är ju ingen BMW 323i."

"Har man stor familj så är den

väl ett skapligt alternativ om man också vill köra sportigt."

"Ganska lik Granada, men det är ju ingen sexa."

"Bra med det råmaterialet, men det ger inte samma känsla som Turbon. Och någon GT-vagn är det ju egentligen inte."

Ingen GT

GT betyder ursprungligen Gran Turismo, vilket närmast kan översättas med "snabb, bekväm långfärdsvagn". Och ur den synvinkeln är Saab 900 Turbo mer GT-vagn än Volvo 242 GT.

Saaben är snabbare och bekvämare, den är en halvkombi och den har säkrare köregenskaper. Men den är inte särskilt sportig och den är nästan 10 000 kr dyrare än Volvon.

BMW 323i är i basversion "bara" cirka 2 000 kr dyrare, och det är i många avseenden en härlig vagn. Men inte för familjebbruk, baksätet är mycket trångt.

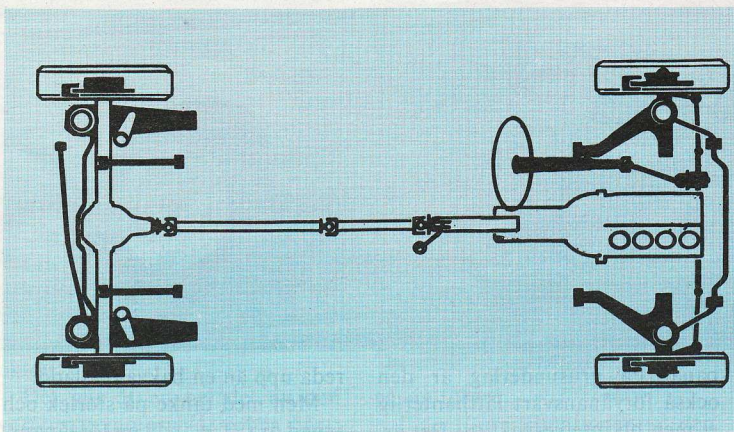
Ford Granada 2,8i GLS är på många sätt den närmaste konkurrenten till Volvo GT. Granadan är också lite "rå" till sin läggning. Ungefär lika snabb och den har likartade köregenskaper. Väl så rymlig – men ca 6 000 kr dyrare än Volvon.

Den tuffaste konkurrenten blir ändå Saab. Inte 900 Turbo, utan den 99 Turbo som kommer inom kort. I princip gamla 99 EMS med turbomotor – till ett pris som lär ligga något lägre än GT-Volvons.

Det blir svårt för Volvo. Om det nu inte trots allt dyker upp en 242 Grand Turbo...

TEKNIKENS VÄRLD TEST

Volvo 242 GT kostar ca 59 700 kr "på gata" i Stockholm. Den är bakhjulsdriven och har en rak fyrcylindrig motor på 2,3 l och 140 hk. Två dörrar och fem sittplatser. En sportig familjebil med bl a Ford Granada 2,8i GLS och Saab 900 Turbo som konkurrenter.



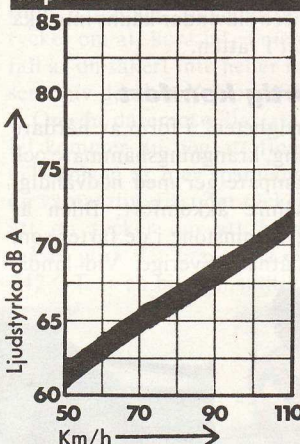
Tekniska data

MOTOR: 4-cyl vätskekyld radmotor med enkel överliggande kamaxel. Bränsleinsprutning. 5-lagrad vevaxel. Borrning/slag 96/80 mm, volym 2 315 cm³. Kompression 10,0:1. Maxeffekt 140 hk (103 kW) DIN vid 5 750 r/m. Max vridmoment 19,5 kpm (191 Nm) DIN vid 4 500 r/m.
KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-växlad låda + överväxel, golvspak.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak. Fram McPhersonben med enkla triangellänkar, bak stel axel i bakåtriktade bärramar samt momentsteg och ett Panhardsteg.

STYRNING: Kuggstäng, servo, 3,5 rattvarv. ELSYSTEM: 12 V, växelströmgenerator 770 W. Batteri 60 Ah.

BROMSAR: Skivor fram och bak, servo. 3-hjuls kretsindelning, P-broms mekaniskt på bakhjulen. HJUL/DÄCK: Fälg 5,5 tum, däck 185/70 HR 13. MÅTT/VIKT: Längd 490 cm, bredd 171 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 265 cm, spårvidd fram/bak 143/136 cm. Tjänstevikt 1 360 kg, maxlast 400 kg av vilka max 100 kg på taket. Släpavgift 1 500 kg. Bränsletanken rymmer 60 liter.

Kupébuller



Den nya 2,3-litersmotorn är mer högljudd – räre i tonen – än den gamla B21 E-motorn. I jämna farter är skillnaderna små, 242 GT -79 är också en ganska tystlåten bil. Men segdragning i varvtal under 2 000 varv resulterar i kraftigt resonansbrum – och växlar man ner och varvar högt blir motorljudet riktigt "sportigt".

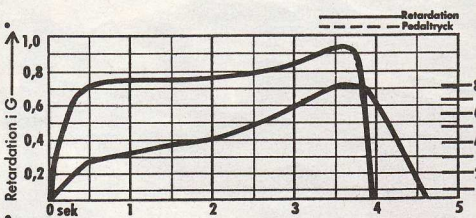
Hastighetsmätaren

visade	52	72	93	113 km/h
vid en verklig fart av	50	70	90	110 km/h

Bromsprov från 100 km/h



Bromssträcka: 54 meter. Ett ganska dåligt värde, men bromsar tål ovanligt mycket stryk. Pedalen känns "degig", och trots mycket högt pedaltryck – ingen hjullåsning – gick det inte att få kortare bromssträcka. De två Volvo 242 GT -78 – med samma vikt och bromsar som 79:an – som vi tidigare testat stannade efter 52 meter.



Plus

Förarmiljö
Sittkomfort
Utrustning
Bagageutrymme

Minus

Fjädringskomfort
Sidvinds känslig

Volvo 242 GT mot konkurrenterna

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

... att äga?

Vagnskadegaranti (samt självrisk)

Årlig skatt

Försäkringsexempel Folksam: Helår.

Försäkringsklass Trafik-Vagnskada

Helförsäkring om vagnskadegaranti saknas,

Zon 1, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år

annars halförsäkring

Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år

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

Reserv-

Komplett avgassystem exklusive grenrör

dels-

Bromsbelägg runt om

priser

Kopplingslamell

inkl

Komplett strålkastarinsats

moms

En sats torkgummin/blad

Brytarspetsar

Komplett framskärm



Volvo
242 GT



Volvo
242 GT -78



Ford Granada
2.8i GLS



Saab 900
Turbo 4-d

59 700:-

53 900:-

65 860:-

68 900:-

3 år (1 086:-)

5 år (1 086:-)

3 år (1 206:-)

5 år (1 810:-)

671:-

671:-

746:-

671:-

7-14

7-14

8-17

5-14

1 868:-

1 868:-

2 170:-

1 683:-

887:-

887:-

1 025:-

804:-

475:-

475:-

1 072:-

518:-

575:-

575:-

698:-

926:-

101:-

101:-

362:-

197:-

118:-

118:-

211:-

142:-

92:-

92:-

232:-

234:-

28:-

28:-

40:-

34:-

elektroniskt ändsystem

605:-

605:-

452:-

471:-

... att köra?

Bränsleförbrukning i liter
per mil vid konstant fart

50 km/h

0,80 ö-vx

0,76 ö-vx

0,84

0,76

70 km/h

0,86 0,74

0,80 0,74

0,85

0,81

90 km/h

0,96 0,85

0,93 0,84

0,94

0,92

110 km/h

1,12 1,02

1,10 0,99

1,07

1,07

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

1,68

1,49

1,62

1,48

Lägsta oktantal

97

93

97

97

Hur snabb?

Accelerationstid från
stillastående i sekunder

0 - 50 km/h

3,0

3,2

3,3

3,5

0 - 70 km/h

5,4

5,8

5,8

5,9

0 - 90 km/h

8,8

8,7

8,8

8,3

0 - 100 km/h

10,8

11,1

10,3

10,7

0 - 110 km/h

12,8

13,3

12,9

12,8

0 - 400 m

17,25

17,52

17,45

17,42

Accelerationstid
på högsta växeln

50 - 70 km/h

5,7 ö-vx

5,3 ö-vx

6,3

6,8

70 - 90 km/h

5,0 8,0

5,2 9,4

6,4

5,6

90 - 110 km/h

5,3 8,7

5,9 8,4

6,4

5,4

Toppfart cirka (km/h)

185

180

190

200

Hur rymlig?

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

172

172

176

171

B Max benutrymme fram

100

100

107

103

C Återstående benutrymme bak

72

72

69

68

D Bredd armbågshöjd fram

140

140

148

137

E Bredd armbågshöjd bak

147

147

148

139

F Takhöjd fram

97

97

97

97

G Takhöjd bak

96

96

95

97

Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårda paket

355

395

335

355

Hur smidig?

Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer

9,8

9,8

11,5

10,3

Antal rattvarv mellan fulla hjulutslag

3,5

3,5

3,5

3,6

Nödv rattkraft, stillast framhjul på torr asfalt (kp)

4

2

3

2

Pedaltryck koppling (kp)

11

14

13

12

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna visar att Volvo är billigare att köpa än konkurrenterna. Volvon bör inte heller bli avskräckande dyr att äga, även om försäkringskostnaderna är något högre än för Saab. Volvo och Granada drar ungefär lika mycket bensen och har likvärdig acceleration. Saab Turbo är senare i starten, men har högre toppfart och drar något mindre bensen. Alla bilarna är rymliga, men Saab har ett övertag genom sina halvkombimöjligheter. Volvo är den längsta av bilarna, men ändå den smidigaste. Saab Turbo är mest välutrustad, följd av Volvo med Granada ytterligare ett halvt steg efter.

Hur välutrustad?

Varvräknare

•

•

•

•

Bältesvarnare

•

•

•

•

Intervalltorkare

•

•

•

•

Elmanövrerade backspeglar

•

•

•

•

Värmesits förare (passagerare)

•

•

•

•

Halogenljus

•

•

•

•

Halvljusautomatik

•

•

•

•

Varselljus

•

•

•

•

Dimljus

•

•

•

•

Mittarmstöd bak

•

•

•

•

Oömma stötfångare

•

•

•

•

Softak