

Die Einsteiger

Ein Automobil", vermerken Volvos Prospekt-Texter nicht ohne Stolz, „sagt viel über seinen Besitzer aus.“ Und im Volvo-Fahrer vermuten sie einen, der „das höchstmögliche Maß an aktiver und passiver Sicherheit“ verlangt.

In der Tat gelten Volvo-Freunde als besonders sicherheitsbewußt – und sie müssen es wohl auch sein, entscheiden sie sich doch für ein Automobil, dessen Äußeres gängigen Schönheits-Idealen grundlegend widerspricht, dafür jedoch den vor einigen Jahren allenthalben präsentierten „Safety Vehicles“ (SV) wie aus den Kühlermasken geschnitten ist.

Für soviel zur Schau getragene Überlebens-Philosophie mußten Volvo-Fahrer allerdings stets mehr bezahlen als für weniger massiv daherrollende Klassen-Kameraden – „Sicherheit aus Schwedenstahl“ kostete Aufpreise.

Um so bemerkenswerter erscheint deshalb der seit 1977 verkaufte Volvo-Typ 244 L, dessen Preis sich mit 17 990 Mark durchaus im Rahmen seiner direkten Konkurrenten bewegt, und der dennoch genauso trutzig dreinschaut wie seine teureren Artgenossen.

Denn die Volvo-Kaufleute im schwedischen Göteborg gaben ihrem Einsteiger-Modell löblicherweise nicht den äußeren Anschein einer kargen Sparversion, sondern sparten einzig an einigen Ausstattungs-Details und am Hubraum.

So wird der 244 L von einem nur 90 PS (66 kW) starken Zweiliter-Vierzylinder angetrieben, der technisch dem 2,1 Liter-Aggregat des 17 PS

Die Trutzburg: Volvo 244 L

Hubraum 1986 cm³; Leistung 90 PS (66 kW);
Höchstgeschwindigkeit 160,7 km/h;
Preis 17 990 Mark.

(13 kW) stärkeren 244 GL struktiv durchaus auf der Höhe der Zeit ist. Im übrigen müssen preisbewußte Volvo-Fahrer im 244 L



Volvo 244 L: massive Karosserieform ...



... und Solidität ausstrahlendes Interieur.

beispielsweise auf eine mittlere Armlehne im Fond, eine Intervallstufe für die Scheibenwischer oder auf wohnlichen Velour-Teppichboden verzichten, nicht jedoch auf Halogen-Scheinwerfer, eine Zeituhr oder Sicherheitsgurte auch im Fond.

Die für den großen Volvo notwendige Servolenkung, das Automatik-Getriebe, ein Stahlkurbeldach oder gar getönte Scheiben sind hingegen Luxus-Extras, auf die man im 244 L zu verzichten hat – sie gibt es auch gegen Aufpreise nicht.

Die Bereifung des L-Fahrerkes fällt mit 165 SR 14 gegenüber der GL-Version geringfügig schmaler aus, eine Einsparung, die sich auf das Fahrverhalten des Volvo allerdings nicht negativ auswirkt. Deshalb haben auch 244 L-Piloten Anlaß, sich in Kurven an denkbar gutwilligen, verhalten untersteuernden Eigenschaften zu erfreuen. Allenfalls bei forcierter Fahrweise auf nasser Straße oder mit voller Belastung ändert sich das Eigenlenkverhalten des Volvo – dann wischt die ausladende Limousine nämlich sanft und kontrollierbar zuerst mit dem Heck zum Kurvenrand.

In Komfort-Belangen läßt Volvos Einstiegsmodell eine ähnliche Ausgewogenheit vermissen, tut es damit aber seinen teureren Artgenossen weitgehend gleich. Vor allem von der schraubengefederten hinteren Starrachse sind gelegentlich ruppige Stöße zu erwarten, die indes von vorbildlichen, den übergeordneten Volvo-Varianten entsprechenden Sitzen so gefiltert werden, daß kein Unbehagen entsteht.

Daß die aufwendig konstruierten und mit großzügigen Maßen versehenen Volvo-

Frontsessel nur wenig Seitenhalt bieten, läßt sich angesichts des eher zurückhaltenden Temperaments der L-Version verkräften. Tatsächlich setzt das hohe Gewicht dem Beschleunigungs-Vermögen, die kantige, aerodynamisch offensichtlich nicht sehr vorteilhafte Karosserieform der Höchstgeschwindigkeit vergleichsweise enge Grenzen.

Wer deshalb zügig vorankommen will, der muß eifrigen Gebrauch von der knochig-exakten Viergangschaltung machen und die damit verbundene energische Geräuschentwicklung des nordischen Vierzylinders bei höheren Drehzahlen in Kauf nehmen.

Dennoch: Viel schlechter als die immerhin 1510 Mark teurere GL-Version geht auch der Basis-Volvo nicht zur Sache – hier wie da hat man sich mit dem in der gehobenen Mittelklasse unbefriedigenden Fahrleistungs-Niveau eines nur 75 PS (55 kW) starken VW Passat abzufinden.

Wer im Volvo gut motorisiert reisen will, der muß für einen 244 GLI mit 123 PS (90 kW) oder einen 264 GL mit 148 PS (109 kW) immerhin 4510 Mark oder gar 9700 Mark mehr anlegen, ohne sich dafür jedoch ein Mehr an volvotypischem Charakter einzuhandeln.

So darf der Volvo 244 L als gelungenes Einsteiger-Modell gelten. Bietet er doch einzig weniger von dem, was für Volvo-Fahrer ohnehin nicht kaufentscheidend ist – Motorleistung und Laufkultur nämlich. Dafür hat der 244 L in unvermindertem Maße, was Volvo-Freunde an ihrer Marke schätzen: den rauhen Charme des „schnellsten Traktors der Welt“. cdt

Wie sie laufen, was sie leisten

Fahrzeugtyp	BMW 518	Citroen CX 2000 Confort	Mercedes-Benz 200	Volvo 244 L	
Beschleunigung in s					
0- 60 km/h	5,2	5,4	5,6	5,5	
0- 80 km/h	8,5	8,6	9,2	8,8	
0-100 km/h	13,2	12,9	14,3	13,5	
0-120 km/h	19,8	18,9	21,4	20,2	
0-140 km/h	31,9	27,3	35,1	34,8	
1 km mit stehendem Start	35,0	34,4	36,0	35,3	
Elastizität (im IV. Gang) in s					
40- 60 km/h	6,8	8,2	6,6	6,2	
40- 80 km/h	13,7	16,7	13,7	12,8	
40-100 km/h	20,8	24,6	20,8	20,3	
40-120 km/h	28,9	33,5	29,4	29,1	
40-140 km/h	42,2	46,3	42,0	41,7	
1 km ab 40 km/h	38,6	41,1	38,8	38,3	
Höchstgeschwindigkeit	169,0	178,0	163,6	160,7	
Innengeräusch					
Leerlauf im Stand	45	47	50	49	
Bei 50 km/h	62	62	64	65	
Bei 80 km/h	69	66	67	70	
Bei 100 km/h	72	71	70	73	
Bei 120 km/h	75	76	72	76	
Bei 130 km/h	76	75	73	76	
Bei 140 km/h	77	76	76	79	
Verbrauch	L/100 km	Normal	Super	Super	Normal
Autobahn ca. 125 km/h	13,9	11,6	13,9	14,1	
Landstraße ca. 75 km/h	13,1	12,9	13,6	14,0	
Durchschnittsverbrauch	13,2	12,5	13,6	14,0	
Tankvolumen	L	70	68	65	60
Preis	DM	18 780,-	18 190,-*	19 858,-	17 990,-

* inklusive serienmäßiger Servolenkung

Technische Daten

Fahrzeugtyp	BMW 518	Citroen CX 2000 Confort	Mercedes-Benz 200	Volvo 244 L
Zylinderzahl/Bauart	4 R ¹⁾	4 R	4 R	4 R
Bohrung x Hub	mm 89,0 x 71,0	86,0 x 85,5	87,0 x 83,6	88,9 x 80,0
Hubraum	cm ³ 1766	1972	1988	1986
Verdichtungsverhältnis	8,3 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1	8,5 : 1
Leistung	kW (PS) bei 1/min 66 (90) bei 5500	75 (102) bei 6000	69 (94) bei 4800	66 (90) bei 5000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min 142 bei 3500	158 bei 3000	158 bei 3000	152 bei 2500
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc	ohc	ohc
Gemischaubereitung	Fallstromvergaser Solex DIDTA	Fallstromvergaser Weber 34 DMTR 25	Flachstromvergaser Stromberg 175 CD	Flachstromvergaser Stromberg 175 CD
Kraftübertragung	Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung			
Radaufhängung vorn	Federbeine, Querlenker	Doppelquerlenker	Doppelquerlenker	Federbeine
Radaufhängung hinten	Schräglenker	Längslenker	Schräglenker	Starrachse
Lenkung	Schnecke/Rolle	Zahnstange	Kugelumlauf	Zahnstange
Bremse	Scheiben/Trommeln	4 Scheiben	4 Scheiben	4 Scheiben
Felgenreife	5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14	5 J x 14
Reifenweite	175 SR 14	185 SR 14	175 SR 14	165 SR 14
Radstand	mm 2636	2845	2795	2640
Außenmaße (Länge x Breite x Höhe)	mm 4620x1690x1425	4630x1730x1360	4725x1786x1438	4890x1710x1430
Leergewicht	kg 1240	1300	1390	1280
Zul. Gesamtgewicht	kg 1700	1760	1860	1780

¹⁾ Reihenmotor, ²⁾ over head camshaft = obenliegende Nockenwelle