

Alter Schwede

Test Volvo 264/264 GLE Volvo-Spitzenmodelle mit Sechszylindermotoren.

Was sind das für Leute, die einen Volvo fahren? Werber der schwedischen Firma meinen es zu wissen: In großen Anzeigen stellen sie ausgesprochen männlich wirkende Herren vor, die einen besonders verantwortungsvollen Beruf gewählt haben — Flugkapitän beispielsweise.

Leute also, die auf Sicherheit überdurchschnittlich großen Wert legen und die außerdem über ein strapazierfähiges Bankkonto verfügen.

Das freilich brauchen sie auch, denn speziell die mit Sechszylindermotoren ausgerüsteten Spitzenmodelle des in Göteborg ansässigen Konzerns sind nicht gerade billig: Schon der 264, dessen Triebwerk von einem Vergaser gefüttert wird, kostet knapp 26 000 Mark,

und für den 264 GLE mit Einspritzmotor müssen fast 35 000 Mark bezahlt werden.

Die großen Volvos konkurrieren also unmittelbar mit den Sechszylindern von BMW und Mercedes, die ihnen eine modernere und aufwendigere Technik voraushaben — hintere Einzelradaufhängung beispielsweise ist bei Volvo noch Zukunftsmusik.

Die Schweden verweisen deshalb auf andere Vorzüge: auf die sorgfältig gegen Rost geschützte Karosserie etwa, auf die passive Unfallsicherheit und die überdurchschnittlich gute Verarbeitung. „Wir sind keine Avantgardisten“, beteuert denn auch Siegfried Tausch, Mitglied der Geschäftsleitung der Volvo Deutschland GmbH in Diet-

zenbach bei Frankfurt, „aber wir bauen ehrliche, grundsolide Autos.“

Tatsächlich hat die formal ziemlich veraltete und optisch wenig attraktive Volvo-Karosserie nicht zu unterschätzende Qualitäten. Sie bietet ausreichend Platz, einen sehr großen Kofferraum und ist zudem recht übersichtlich.

Vorzüge

- Geräumige Karosserie
- Solide Verarbeitung
- Gute Handlichkeit

Nachteile

- Nur durchschnittliche Motor-Laufkultur
- Unbefriedigende Heizung
- Hoher Verbrauch
- Wenig Traktion
- Nur durchschnittlicher Federungskomfort

Daß sie mit ihren relativ kleinen Fensterflächen stilistisch nicht mehr up to date ist, macht sich im übrigen bei sommerlichen Temperaturen positiv bemerkbar: Der Innenraum heizt sich durch Sonneneinstrahlung niemals so stark auf, daß sich die Insassen wie in einer Sauna vorkommen.

Aber nicht allein deshalb fühlt man sich wohl im Volvo — dazu tragen auch die bequem geformten Sitze, die übersichtlichen Instrumente und die größtenteils praxisgerecht verteilten Bedienungshebel bei.

Verbesserungen allerdings sind dennoch denkbar. Die Griffe für die Sitzhöhenverstellung wurden so geschickt im Sitzunterbau versteckt, daß sie nur Eingeweihte auffinden können, und die Drucktasten-



Nobelklasse aus dem Norden: Volvo 264 GLE und 264

bedienung der Heizung beim 264 GLE ist gleichfalls keine lobenswerte Errungenschaft — mit den Rändelrädern des schlichter ausgestatteten 264 jedenfalls läßt sich die Luftverteilung besser steuern.

Wer von einem Auto aus Schweden grundsätzlich auch eine besonders wirksame Heizung erwartet, sieht sich im übrigen enttäuscht: Bei beiden Testwagen erwärmte sich die Passagierzelle nur zögernd, und bei hoher Luftfeuchtigkeit war es kaum möglich, die Seitenscheiben beschlagfrei zu halten.

Überdurchschnittliches haben die Volvos im Karosseriebereich also nicht zu bieten, und wenn man mit den Motoren erst einmal nähere Bekanntschaft geschlossen hat, wird ei-

nem klar, daß die Schweden auch auf diesem Gebiet keineswegs eine Spitzenstellung einnehmen.

Vor allem die Laufkultur des V6, der auch von Peugeot und Renault verwendet wird, im Volvo aber neuerdings über 2,8 statt 2,7 Liter Hubraum verfügt, ist keine Offenbarung. Er läuft im unteren Drehzahlbereich zwar weich und leise, wird aber schon zwischen 4000 und 5000/min ziemlich laut und läßt bei vollem Ausnutzen der Leistung erkennen, daß ihm hohe Drehzahlen keineswegs leicht von der Hand gehen.

Am Kaltlauf des Einspritzers gab es nichts auszusetzen — dafür aber am Verhalten der Vergaserversion kurz nach dem Kaltstart: Sie nimmt zu-

nächst nur unwillig Gas an — außerdem ist nicht einzusehen, daß man sich in einer Limousine dieser Preisklasse noch mit der Dosierung eines Chokes abmühen soll.

Immerhin aber zeigte gerade der Vergasermotor, der im Testwagen mit einem mechanischen Vierganggetriebe mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive gekoppelt war, daß er ein kräftiger Bursche ist. Obwohl er erheblich weniger Pferdestärken aufzuweisen hat als der Einspritzer, beschleunigte er den fast 1400 kg schweren Volvo in nur 9,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und sorgte für eine Höchstgeschwindigkeit von 178,2 km/h.

Der 264 GLE besaß eine Dreigangautomatik mit Drehmomentwandler, die Volvo von

der amerikanischen Firma Borg Warner bezieht und die sich offensichtlich hauptsächlich dadurch auszeichnet, daß ihre hydraulischen Bestandteile mit erstaunlicher Gier Leistung in sich hineinfressen.

Verglichen mit der Vergaserausführung nämlich setzte sich der Einspritz-Volvo gemächlich in Bewegung: Schon bis 100 km/h ließ er sich 11,0 Sekunden Zeit, und als schließlich 160 km/h erreicht waren, registrierte das Meßgerät einen Wert von 33,7 Sekunden (Volvo 264: 30,8 Sekunden).

Auch in der Höchstgeschwindigkeit war der GLE nur unwesentlich überlegen: Trotz deutlich höherer Leistung kam er gerade auf 180,9 km/h — Beweis dafür, daß der Luftwiderstandsbeiwert der Volvo-



Übersichtlich: Volvo-Armaturen

Ausstattung und Preise

Volvo 264 und 264 GLE

Grundpreis:

Volvo 264 DM 25 950,—
Volvo 264 GLE DM 34 750,—

Serienausstattung 264:

- Servolenkung
- Höhenverstellbarer Fahrersitz
- Automatikgurte

Zusatzausstattung 264:

- Automatik-Getriebe DM 1 150,—

Serienausstattung

264 GLE:

- Heizbare Sitze vorn
- Kopfstützen vorn

und hinten

- Veloursausstattung
- Zentralverriegelung
- Elektr. Fensterheber
- Stahlkurbeldach
- Scheinwerfer-Wisch-/Wasch-Anlage
- Metallic-Lackierung
- Elektr. verstellbare Außenspiegel
- Getönte Scheiben rundum
- Klimaanlage
- Servolenkung

Zusatzausstattung

264 GLE:

- Automatik-Getriebe DM 1 150,—
- Lederpolster DM 1 215,—
- Leichtmetall-räder DM 1 000,—



Bequem: Volvo-Vordersitze



Genügend Knieraum: Volvo-Fond

Test Volvo 264/ 264 GLE

Karosserie kaum besser sein kann als der einer mittelalterlichen Burg.

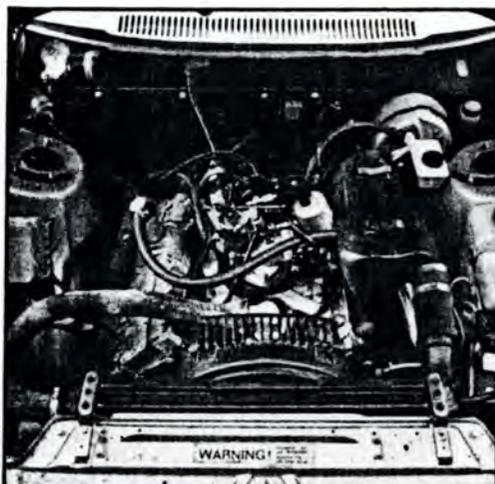
Daß die Volvos eine Menge Luft vor sich herschieben, zeigt auch der Durst der Sechszylindermotoren. Der handgeschaltete 264 kam auf einen durchschnittlichen Verbrauch von 15,1 L/100 km, der automatische 264 GLE schlürfte auf 100 km sogar 18,5 Liter der teuren Essenz in sich hinein.

Wer auf der Autobahn schnell unterwegs ist, muß sich überdies damit abfinden, daß der Tankinhalt noch bedeutend schneller in Abgas verwandelt wird: Beide Testwagen kamen unter diesen Bedingungen auf über 20 L/100 km, und da der Benzinbehälter nur bescheidene 60 Liter faßt, muß man sich schon nach knapp 300 km nach einer Zapfsäule umsehen.

Die Automatik läuft also ins Geld, und auch sonst hat man nicht allzu viel Freude daran. Sie reagiert träge auf die Kick-down-Befehle und läßt besonders bei Vollast unangenehme Schaltrücke spüren.

Das mechanische Getriebe erscheint deshalb als die insgesamt bessere Wahl. Die Schaltung ist zwar nicht ausgesprochen leichtgängig, operiert aber exakt und mit kurzen Schaltwegen — lobenswert ist überdies, daß der mit einem Druckknopf auf dem Schalthebel betätigte Overdrive sich ausschaltet, wenn die dritte Fahrstufe eingelegt wird.

Der Schnellgang ist überhaupt eine gute Sache: Er reduziert die Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit auf beruhigende Werte, während der 264 GLE mit Automatik den Fahrer zur Zurückhaltung mahnt, weil die Nadel des Drehzahlmessers schon auf leichten Autobahngefällen in den Warnbereich wandert. Insgesamt etwas leiser war der GLE aber trotz-



Kräftig: Volvo-Vergasermotor



Durstig: Volvo-Einspritzmotor

Zum Vergleich: Volvo-Modelle

Fahrzeugtyp	Volvo 264	Volvo 264 GLE	Volvo 244 GL Fuel Injection ¹⁾	Volvo 244 Turbo
Hubraum	cm ³ 2847	2847	2127	2127
Bohrung x Hub	mm 91,0 x 73,0	91,0 x 73,0	92,0 x 80,0	92,0 x 80,0
Leistung	kW (PS) bei 1/min 95 (129) bei 5250	114 (155) bei 5500	90 (123) bei 5500	114 (155) bei 5500
Verdichtungsverhältnis	8,8 : 1	9,5 : 1	9,3 : 1	7,5 : 1
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min 216 bei 3000	234 bei 3000	170 bei 3500	245 bei 3750
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc	ohc	ohc
Gemischauferbereitung	Horizontal-Gleichdruckvergasers	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung	Schaltgetriebe	Automatik	Schaltgetriebe	Schaltgetriebe
I. Gang	3,71	2,45	3,71	3,71
II. Gang	2,16	1,45	2,16	2,16
III. Gang	1,37	1,00	1,37	1,37
IV. Gang	1,00	—	1,00	1,00
Overdrive	0,80	—	—	0,80
Rückwärtsgang	3,68	2,21	3,68	3,68
Achsantrieb	3,73	3,54	3,73	3,73
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und Querlenker, Stabilisator			
Hinterradaufhängung	Starrachse mit Längslenkern und Panhardstab, Schraubenfedern, Stabilisator			
Felgenreife	5 J x 14	5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14	6 J x 15
Reifenweite	185/70 HR 14	185/70 HR 14	185/70 SR 14	195/60 HR 15
Leergewicht	kg 1387	1410	1320	1311
Zulässiges Gesamtgewicht	kg 1900	1900	1780	1780
Radstand	mm 2640			
Außenmaße (Länge x Breite x Höhe)	mm 4785 x 1707 x 1427			
Beschleunigung	in s			
0—60 km/h	4,4	4,8	4,4	3,5
0—80 km/h	6,6	7,5	7,0	5,5
0—100 km/h	9,9	11,0	10,9	8,2
0—120 km/h	13,9	15,7	15,9	11,7
0—140 km/h	20,6	22,7	23,9	17,0
0—160 km/h	30,8	33,7	41,9	23,9
1 km mit stehendem Start	31,4	32,5	32,7	29,7
Elastizität	in s			
40—100 km/h	(IV. Gang) 15,4	8,7 ³⁾	(III. Gang) 12,2	(IV. Gang) 14,4
60—120 km/h	(Overdrive) 21,5	10,9 ³⁾	(IV. Gang) 19,2	(Overdrive) 19,6
Normverbrauch nach DIN 70030	in L/100 km			
Bei 90 km/h	Super 8,5	Super 8,0	Super 8,4	Super 8,5
Bei 120 km/h	11,2	10,2	10,7	11,7
Stadtverkehr	17,4	17,4	16,4	14,5
Testverbrauch	L/100 km 15,1	18,5	13,5	16,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h 178,2	180,9	172,6	195,6
Innengeräusch	in dB(A)			
Bei 50 km/h	64	62	59	63
Bei 100 km/h	70	69	70	69
Bei 130 km/h	75	73	75	74
Bei 160 km/h	79	77	79	77
Bei 180 km/h	—	—	—	80
Preis	DM 25 950,—	34 750,—	23 350,—	28 500,—

¹⁾ ab 1981 mit Overdrive, ²⁾ over head camshaft = obenliegende Nockenwelle, ³⁾ Automatikgetriebe: Beschleunigung mit Kickdown

Test Volvo 264/ 264 GLE

dem — offensichtlich spendieren ihm seine Erbauer eine aufwendigere Geräuschkämmung als dem viel billigeren 264.

Besser ausgestattet ist er natürlich auch, aber schon im 264 fehlt nichts wirklich Wichtiges (siehe Tabelle „Ausstattung und Preise“). Immerhin ist auch bei ihm eine Servo-



34 750 Mark: Volvo 264 GLE

lenkung im Grundpreis enthalten, die extrem leichtgängig arbeitet und den optisch so schwerfällig wirkenden Volvo zu einem überraschend handlichen Auto macht.

Zudem kaschiert sie teilweise das im Grenzbereich deutlich untersteuernde Kurvenverhalten, das dem Fahrer keinerlei Probleme aufgibt. Dies gilt freilich nur, solange es nicht naß ist: Auf schlüpfriger Fahrbahn nämlich kommt es bisweilen zu einem plötzlichen

Die neue Blitz-Wasch Der erste Schritt zur erhaltung Ihres Auto



Ausbrechen des Hecks, außerdem zeigt sich dann, daß es den Volvos ganz erheblich an Traktion mangelt.

Selbst wer nicht extrem schnell fährt, hat in engen Kurven mit einem haltlos durchdrehenden inneren Hinterrad zu rechnen, Vollgas auf gerader Fahrbahn führt bei geringen Reibwerten ebenfalls nicht zu kräftiger Beschleunigung, sondern zum Durchdrehen. Den Ruf überdurchschnittlicher Wintertauglichkeit jedenfalls,



25 950 Mark: Volvo 264

der den Schweden-Produkten anhaftet, vermochten die beiden Testwagen nicht zu bestätigen: Auf Schnee waren sie ohne Winterreifen erstaunlich hilflos.

So spricht insgesamt nicht sehr viel dafür, sich in der Sechszylinderklasse gerade für einen Volvo zu entscheiden — es sei denn, man legt auf Individualität so großen Wert, daß es einem nichts ausmacht, dafür gravierende Nachteile in Kauf zu nehmen. *Götz Leyrer*

h-Pille von Polifac: zeitgemäßen Wert- OS.

Wer mit nüchternem Blick die steigenden Kosten beim Auto verfolgt, wird es heute ganz besonders als Investition betrachten. Und auch so behandeln. Pflegen Sie Ihr Auto daher systematisch! Spätestens beim Wiederverkauf werden Sie feststellen, was Sie damit gewinnen.

**Neu und nur von Polifac:
Die Polifac Blitz-Wasch-Pille.
Fortschrittlicher, leichter und
schonender können Sie heute
Ihr Auto nicht waschen.**

Ganz einfach eine Pille ins Waschwasser werfen und kurz auflösen lassen.

Beim Waschen löst milder Schaum den Schmutz und spült ihn weg. Für werterhaltenden Lackschutz nach der Wäsche sorgt die Polifac Glanz-Schutz-Pille und für allzeit klare Sicht die Polifac Klar-Sicht-Pille.

Machen Sie Polifac zu Ihrem Partner — und mit System mehr aus Ihrem Auto: bei Pflege, Werterhaltung, Komfort und Sicherheit.

Polifac bietet Ihnen dafür aufeinander abgestimmte fortschrittliche Hilfsmittel rund ums Auto.



Thompson

Polifac
Mehr vom Auto mit System.