

96



Ladegerät

Test Volvo 245 Turbo

Exklusiver Kombi mit 155 PS starkem Turbomotor.

Individualität ist eine feine Sache. Automobilhersteller nehmen sie oft dann für sich in Anspruch, wenn es einmal nicht primär darum geht, möglichst hohe Stückzahlen zu erreichen, sondern wenn sie glauben, eine Image-Politur nötig zu haben.

Diese Überlegung stellten wohl auch die Manager in der Marketing-Abteilung von Volvo an. Die Entwicklung ihres jüngsten Modells nämlich dürfte vor allem auf den Wunsch zurückzuführen sein, daß sie

stehen. Doch dann kam im Herbst 1980 der 244 Turbo und bewies, daß ein Volvo nicht nur eine gute passive Sicherheit besitzt, sondern zudem auch ganz schön sportlich sein kann (siehe auto motor und sport 26/1980).

Hundertprozentig zufrieden waren die Volvo-Männer allein mit der neuen Akzentuierung ihres Firmen-Images indessen noch nicht. Etwas, was bislang kein anderer Hersteller im Programm führte, sollte her — und dieses Vor-



Auch beim Turbo-Kombi: typische Volvo-Frontpartie

einmal etwas ganz Besonderes bauen wollten. Wer freilich in Deutschland einen Volvo einem BMW oder Mercedes vorzog, zeigte mit dieser Wahl immer schon individuellen Geschmack.

Daß die Autos aus dem hohen Norden lange Zeit mit einem sehr einseitigen Ruf leben mußten, ist allerdings auch kein Geheimnis. Bei dem Namen Volvo dachten die meisten Menschen hierzulande ausschließlich an Sicherheit aus Schwedenstahl — bestens dazu geeignet, einen Unfall mit heilen Knochen zu über-

haben zu verwirklichen, bot sich relativ leicht an.

Denn man hatte nun den Turbomotor, und man hatte natürlich neben den verschiedenen Limousinen der 244-Reihe auch eine Kombi-Version, die auf die Bezeichnung 245 hört. Was also lag näher, als den Kombi mit dem Turbo zu kombinieren. Und auf diese Weise entstand tatsächlich ein Auto, das in seiner Art einmalig ist: Der im letzten Jahr zur Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt präsentierte Volvo 245 Turbo ist der einzige in Serie gebaute Kombi mit einem aufgeladenen Ottomotor.

Nordische Kombination: der Volvo 245 Turbo als Transporter von Ski-Langläufern.

Ein besonders exklusives Fahrzeug, ganz ohne Zweifel,



Fotos: Seufert

Test Volvo 245 Turbo

und daß das kein Kombinationskraftwagen im traditionellen Sinn werden konnte, ist gewissermaßen eine Selbstverständlichkeit. Als biederes Transportmittel eines mittelständischen Handwerksmeisters mag man sich diesen Volvo-Kombi nur schwer vorstellen.

Entsprechend wurde auch der Laderaum gestaltet. Die Seitenwände einschließlich der Heckklappen-Verkleidung und der gesamte Boden sind ganz mit „Edelvelours“ (Volvo-Bezeichnung) ausgelegt, das be-

Vorzüge

- Geräumige Karosserie mit großem Ladevolumen
- Temperamentvoller Motor
- Sehr gute Sitze
- Leistungsstarke Heizung

Nachteile

- Unbefriedigender Federungskomfort bei kurzen Unebenheiten
- Schlechte Traktion
- Zu kleiner Tank

sonders edel aussieht, wenn es — passend zur silbergrauen Metallic-Lackierung des Testwagens — dunkelblau ist.

Platzprobleme kennt der Besitzer eines 245 Turbo nicht — falls ihm das Ladevolumen des Volvo nicht genügt, müßte er sich schon einen Kleinbus anschaffen. So ist der Kofferraum im Normalfall immerhin bereits 516 Liter (nach auto motor und sport-Norm) groß, und wenn die Rücksitzbank nach vorne geklappt wird, nimmt er stattliche 948 Liter auf (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Ein T-Modell von Mercedes muß sich hier etwa mit nahezu 150 Litern weniger bescheiden.

Aber auch für den Fall, daß bis zum Dach durchgeladen werden soll, steht der Volvo mit seinen Maßen gut da: Über 1,7 Kubikmeter sind dann maximal verfügbar. Und da sich der Raum im kasten-

förmigen Heck sehr effektiv nutzen läßt — Radkästen und Reserverad schränken die Breite der Ladefläche kaum ein —, finden selbst voluminöse Bauernschränke und Kühltruhen leicht Platz. Einzige Bedingung: sie dürfen nicht mehr als 1700 mm lang,

1060 mm breit und 740 mm hoch sein.

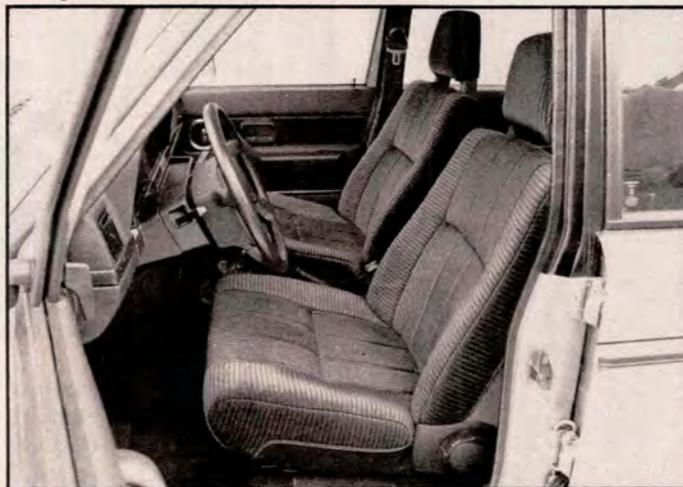
Doch nicht allein für große Lasten ist ausreichend vorgesorgt, auch für Kleinzeug ließen sich die schwedischen Raumgestalter eine intelligente Lösung einfallen. Unter der

eigentlichen Ladefläche nämlich bieten sich nach dem Öffnen von zwei Abdeckungen noch weitere Staufächer an.

Mindestens ebenso gut wie die Gepäckstücke haben es die Menschen im vornehmen Volvo-Kombi. Und dabei braucht



Komplett und übersichtlich: Armaturen



Sehr gute Polsterung: Vordersitze



Großes Platzangebot: Rücksitzraum

Ausstattung und Preise

Volvo 245 Turbo

Grundpreis:

Volvo 245 Turbo DM 33 450,—

Serienausstattung:

- Verbundglas-Frontscheibe
- Heizbare Heckscheibe
- Nebelschlußleuchte
- Leichtmetallfelgen mit Reifen 195/60 HR 15
- Heckscheiben-Wisch-/Waschanlage
- Höhenverstellbarer Fahrersitz
- Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten
- Metallic-Lackierung
- Servolenkung
- Zeituhr
- Drehzahlmesser
- Niveauregulierung

Zusatzausstattung:

	DM
• Elektrisch betätigte Fensterheber vorn/ hinten	810,—/1450,—
• Klimaanlage	3350,—
• Getönte Rundumverglasung	690,—
• Lederpolsterung	1300,—
• Scheinwerfer-Wisch-Waschanlage	530,—
• Zentralverriegelung	430,—

nicht einmal ein Unterschied gemacht zu werden zwischen denen, die vorne sitzen, und denjenigen, die im Fond mitreisen. Denn auch auf den Rücksitzen haben die 245-Insassen weder über ihren Köpfen noch bei dem Platz für ihre Beine irgendwelche Raumnot zu befürchten.

An das Wohlbefinden der Passagiere dachten die Techniker bei dem Entwurf des großen Volvo-Modells, der immerhin schon 15 Jahre zurückliegt, offensichtlich ganz besonders.

So zählen die Sitze mit zum Besten, was in diesem Bereich heute in Automobilen anzu-

Test Volvo 245 Turbo

treffen ist. Sie sind nicht nur von großzügigem Format, sondern vor allem sehr komfortabel gepolstert. Das bedeutet jedoch nicht, daß die mit anschmiegsamem Veloursstoff überzogenen Sessel weich wie in vielen französischen Autos sind, vielmehr zeichnen sie sich durch eine angenehme Straffheit aus. Und gerade deshalb und nicht zuletzt auch durch eine verstellbare Rückenstütze in der Sitzlehne geben sie ausgezeichneten Halt.

Ausgedehnte Langstrecken lassen sich so ohne Beschwerden absolvieren, und hat sich der Fahrer erst mal an die aufrechte Sitzposition gewöhnt, fühlt er sich geborgen wie in Abrahams Schoß.

Ob man sich in einem Auto wohl fühlt, ist aber auch noch von anderen Faktoren abhängig. Der Volvo kann auch hier überzeugen: Die Instrumente

sind klar ablesbar, und die griffgünstig angeordneten Schalter und Hebel sind leicht zu bedienen. Als besondere Information ist im Armaturenbrett sogar eine Anzeige für die Außentemperatur installiert, die ihre Werte über einen Meßfühler unterhalb der vorderen Stoßstange bezieht — im Winter eine nicht ganz unwichtige Angabe auch dar-

über, ob der Fahrer mit glatten Straßen rechnen muß.

Daß die Heimat des Volvo in der Nähe des Polarkreises liegt, macht ebenfalls die Heizungsanlage deutlich. Auch bei grimmiger Kälte vermag sie sehr große Warmluftmengen in den Innenraum zu fördern. Bei langsamer Fahrt wird dazu die Unterstützung des Ge-

bläses benötigt, das in allen Stufen relativ leise arbeitet.

Schnell auf Betriebstemperatur kommt auch der Motor, der während des Testbetriebs nach langen Winternächten mit Kältegraden von bisweilen unter minus 20 Grad immer spontan ansprang. Und auch in der darauffolgenden kurzen Warmlaufphase gefiel die Maschine durch kultivierten Rundlauf und gute Gasannahme.

Das Turbotriebwerk ist ohnehin eine der im wahrsten Sinn des Wortes starken Seiten der schwedischen Kombination. Denn die Leistung von 155 PS (114 kW), die der 2127 cm³ große Vierzylinder mit Hilfe eines Abgas-Turboladers der amerikanischen Firma Garrett AiResearch zur Verfügung stellt, sorgt für imposante Fahrleistungen.

Zwar erreichte der Kombi nicht ganz die Beschleunigungswerte der Turbo-Limousine, die allerdings auch 76



Für große Lasten: Laderaum

Sportlichkeit ab Werk.

Sportlichkeit ab Werk, das heißt auch ein ausgewählt sportliches Zubehörprogramm. Mit der Opel Sportförderung gibt es für Sie einen Partner, der Ihnen mit seiner langjährigen Erfahrung im Motorsport und seinem erprobten Know-how beim Einstieg in die sportliche Klasse zur Seite steht. Mit technischem Zubehör wie z. B. Umrüstsätze für Motor, Getriebe, Fahrwerk und Karosserie oder mit sportlichen Accessoires – vom T-Shirt bis zur modisch eleganten Rallye-Jacke.



Sprechen Sie jetzt mit Ihrem Opel-Händler. Bei ihm erhalten Sie die Broschüre „Sportliches Zubehör von Opel“ und alle Informationen, die für Ihre sportlichen Neigungen unerlässlich sind.

OPEL
Die sportliche Klasse von Opel.



Kilogramm leichter ist, doch einer der schnellsten Lieferwagen ist der aufgeladene Volvo 245 allemal. So brachte er den Sprint von Null auf 100 km/h in 9,4 Sekunden hinter sich, und mit 193,5 km/h blieb der Turbo-Kombi nur unwesentlich unter der 200 km/h-Grenze.

Bei allem Temperament besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß die Kraftentfaltung für einen Turbomotor relativ kontinuierlich erfolgt.

Unter Vollast beginnt der Verdichter bereits bei 1400/min zu arbeiten, um dann bei 2600/min den vollen Ladedruck aufzubauen. In der Praxis heißt das, daß auch bei niedrigen Drehzahlen schon befriedigendes Durchzugsvermögen vorhanden ist. Das sonst bei aufgeladenen Benzinmotoren zu beobachtende träge Ansprechen auf Gaspedal-Bewegungen in diesem Bereich wurde dem Volvo fast vollkommen abgewöhnt.

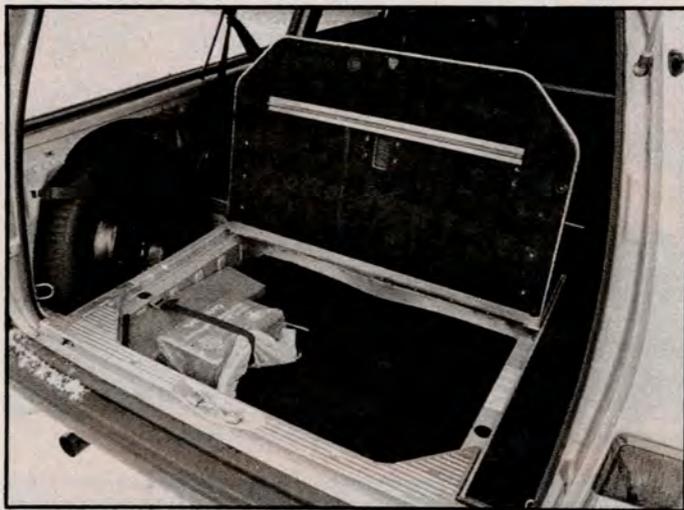
Doch dies darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß es natürlich erst richtig zur Sache geht, wenn die Nadel des Ladedruckanzeigers nach oben schnell. Der dann einsetzende Schub läßt den Kombi in einer Art und Weise nach vorne stürmen, die man ihm auf Grund seiner eher behäbigen Statur gar nicht zutrauen würde.

Das Turbo-Aggregat ist indes nicht nur leistungsstark, es zeichnet sich auch durch eine insgesamt hohe Laufkultur aus — erst im oberen Drehzahlbereich (ab 5000 Touren) wird der Vierzylinder hörbar brummig. So hoch dreht der Motor jedoch selten: Kraft gibt es auch vorher schon jede Menge, so daß frühzeitig hochgeschaltet werden kann,

und bei schneller Fahrt sorgt ein dem leicht zu bedienenden Vierganggetriebe zuschaltbarer, lang übersetzter Overdrive dafür, daß das Innengeräusch auf erfreulich niedrigem Niveau bleibt.

Im akzeptablen Rahmen hält sich auch der Benzinkonsum.

Mit durchschnittlich 14,4 l/100 km verbrauchte der Kombi über zwei Liter weniger, als bei der Limousine noch als Testmittel errechnet worden war. Bei Volvo Deutschland in Dietzenbach bei Frankfurt erklärt man die beträchtliche Differenz mit dem geringfügig besseren c_w -Wert des Kombis (0,45 statt 0,46 bei der Limousine) sowie Fertigungstoleranzen von Turbolader und Motor. Als störend erweist sich in diesem Zusammenhang jedoch der für ein Auto jener Größenordnung zu kleine Tank — das 60 Liter-Reservoir erlaubt gerade eine Fahrstrecke von etwa 400 Kilometern, ohne auffüllen zu müssen. ▷



Für kleine Utensilien: Ablage unter der Ladefläche

Atemberaubende Flug-Akrobatik

Neu
auf Video-Cassette

Das kleine, kanadische Städtchen Abbotsford, 80 km östlich von Vancouver, ist einmal im Jahr Schauplatz einer grandiosen Air-Show. Vor der eindrucksvollen Kulisse des 3600 m hohen Mount Baker finden sich Piloten und Passagiere von 2000 Zivilflugzeugen aller Art ein, um Zeugen eindrucksvoller Flugdemonstrationen zu sein. Von den alten T 6, Mustangs, ME 108, Stearman, Tiger Moth, liebevoll restauriert und gepflegt, über skurrile Eigenbauten bis hin zum größten Flugzeug

der Welt, der Galaxy, und berühmten Kunstflugstaffeln, wie den Snowbirds aus Kanada und den Blue Angels der US Navy, ist alles aufgeboten, was Rang und Namen hat. Die 30-Minuten-Cassette zeigt akrobatische Flugvorführungen und Kunstflug in bestechender und vollendeter Form. Ein Leckerbissen für jeden Freund der Fliegerei. Eine VIDEO-Produktion der MOTOR-PRESSE STUTTGART. 7000 Stuttgart 1, Postfach 10 42

Ich bestelle die Video-Kassette
Faszination Fliegen - Vancouver Air Show
für VHS Beta 2000
zum Preis von DM 85,- incl. MWSt. zuzügl. DM 4,-
Ein Verrechnungsscheck über DM 89,- liegt bei.

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Name, Vorname

Datum Unterschrift

ams 3/82

**Faszination
Fliegen**

Faszination Fliegen zeigt
fantastische Ausschnitte aus den
Kunstflug-Programmen und
den Flugdemonstrationen der
Vancouver Air-Show.

Test Volvo 245 Turbo

Dabei prädestiniert den Turbo-Kombi nicht zuletzt sein Fahrverhalten zu einem idealen Reisewagen. Die Domäne des Volvo ist diesbezüglich zweifellos auf der Autobahn zu suchen, denn dort macht der einwandfreie Geradeauslauf auch bei hohen Geschwindigkeiten ein müheloses Dahingleiten möglich.

Mehr Aufmerksamkeit verlangt es, das mit einer hinteren Starrachse ausgerüstete Schweden-Mobil auf kurvenreichen Landstraßen und schlechter Fahrbahn zügig zu bewegen. Vor allem bei Nässe und Schnee ist hier Vorsicht beim Umgang mit dem Gaspedal geboten — nur zu schnell verlieren dann die Hinterräder beim Beschleunigen die nötige Haftung.

Zudem veranlaßt der Turbolader, sofern er gerade in einer Biegung zu pusten beginnt, das Heck des normalerweise untersteuernden Volvo zu einer nachdrücklichen Hinwendung zum äußeren Kurvenrand. Das Ausschwenken des Hecks setzt aber relativ weich ein und läßt sich dank

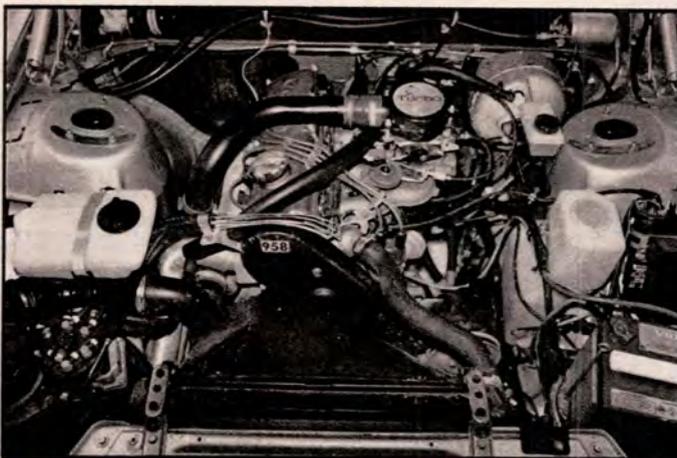
der exakten Servolenkung leicht korrigieren, so daß von gutmütigen Fahreigenschaften gesprochen werden kann.

Schwerwiegender ist da schon der überaus mäßige Komfort bei kurzen Bodenebenenheiten, wie beispielsweise bei Schlaglöchern und Querfugen.

Hier zeigt sich die straffe Abstimmung von Federung und Dämpfung schlicht überfordert — kräftiges Stuckern und harte Stöße sind für die Insassen die Folge. Lange Wellen hingegen meistert der Sport-Kombi mit ausgesprochener Gelassenheit.

Mit Sicherheit komfortabler werden die neuen großen Volvo-Modelle sein, welche die Schweden schon in wenigen Wochen auf dem Genfer Automobilsalon vorstellen. Doch wer meint, das Leben des 245 Turbo sei damit, kaum daß es begonnen hat, bereits wieder zu Ende, den kann Siegfried Tausch, Vorstandsmitglied der deutschen Volvo-Niederlassung, beruhigen: „Der Turbo-Kombi in seiner derzeitigen Form wird noch auf lange Sicht Bestandteil des Volvo-Programms sein.“

Michael Koenig



Kraftvoll und kultiviert: Vierzylinder-Turbomotor

Technische Daten und Meßwerte

Volvo 245 Turbo

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel betätigt, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), Abgas-Turbolader (Garrett AiResearch), elektrische Kraftstoffpumpe, kontaktlos gesteuerte Transistor-Zündanlage.
Leistung 114 kW (155 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 53,6 kW/L (72,9 PS/L), Hubraum 2127 cm³, Bohrung x Hub 92,0 x 80,0 mm, Verdichtungsverhältnis 7,5 : 1, maximales Drehmoment 245 Nm bei 3750/min, mittl. Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,7 m/s, Ölinhalt Motor 3,85 L, Kühlsystem-Inhalt 9,5 L, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

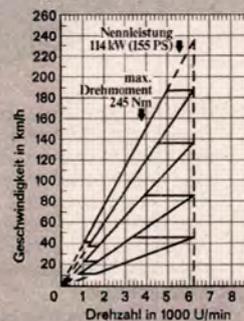
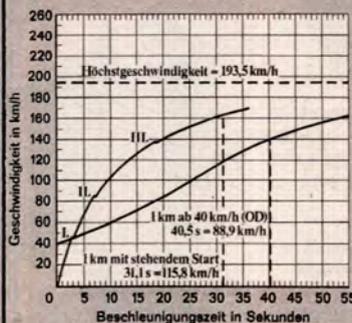
Hinterradtrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Overdrive, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung. Übersetzungen: I, 4,03, II, 2,16, III, 1,37, IV, 1,0, OD 0,8, R, 3,68, Achsantrieb 3,73 : 1. Geschwindigkeit bei 1000/min im Overdrive 37,7 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Fünfsitzige Kombilimousine, selbsttragende Karosserie mit vier Türen und Heckklappe.

Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen und Stabilisator, hinten Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern und Stabilisator, vorn und hinten Gasdruck-Stoßdämpfer, ser-vounterstützte Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 21,4 : 1, hydraulisches Zweikreis-Brems-system, vorn und hinten Schei-

hinten 510/440 mm, Kniearm 170—290 mm, Normkniearm 170 mm, Komfortmaß 1880 mm, Wendekreis rechts/links 10,5/10,9 m, Lenkraddurchmesser 345 mm, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 516 L, mit umgeklappter Rücksitzlehne 948 L, nach VDA-Norm 1200 L, mit umgeklappter Rücksitzlehne



benbremsen, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreöße 6 J x 15, Reifengröße 195/60 HR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2640 mm, Spur vorn/hinten 1430/1360 mm, Außenmaße 4890 x 1710 x 1460 mm, Innenbreite vorn/hinten 1410/1410 mm, Innenhöhe vorn/hinten 940/920 mm, Sitztiefe vorn/

hinten 510/440 mm, Tankinhalt 60 L, Leergewicht 1387 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 50,2 : 49,8 %, zulässiges Gesamtgewicht 1850 kg, Zuladung 463 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1500 kg, ungebremst 670 kg, Dachlast 100 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5200/min) 193,5 km/h
Beschleunigung
0—60 km/h 4,1 s

0—80 km/h	6,2 s
0—100 km/h	9,4 s
0—120 km/h	13,5 s
0—140 km/h	19,5 s
0—160 km/h	29,3 s
400 m mit steh. Start	16,6 s
1 km mit steh. Start	31,1 s

Elastizität	
40—100 km/h (IV. Gang)	15,8 s
60—120 km/h (Overdrive)	21,9 s

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
50 km/h	48 km/h
100 km/h	98 km/h
130 km/h	127 km/h
180 km/h	176 km/h

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h	65 dB(A)
Bei 100 km/h	70 dB(A)
Bei 130 km/h	75 dB(A)
Bei 140 km/h	76 dB(A)
Bei 160 km/h	78 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)	
Bei 90 km/h im Overdrive	7,9
Bei 120 km/h im Overdrive	10,9
Stadtverkehr	14,3

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)	
Minimalverbrauch	12,1
Maximalverbrauch	17,0
Landstraße	
ca. 75 km/h ϕ	13,7
Autobahn	
ca. 140 km/h ϕ	16,9
Testverbrauch	14,4
Kraftstoffart	Super