

# Lückenfüller



Ein neues Modell mit zwei Liter Hubraum ergänzt das Volvo-Programm.

**D**as Erbe der holländischen Firma DAF, das heute in Gestalt der Volvo-Modelle 66 und 343 weiterlebt, sorgte einerseits für eine breitere Fächerung des Volvo-Programms, andererseits aber auch für eine marktpolitisch ungünstige Lücke innerhalb des Angebots. Denn zwischen dem 343 DL und dem billigsten „richtigen“ Volvo, dem 244 DL, ergab sich ein Preisunterschied von fast 5000 Mark – für eventuelle Aufsteiger eine schwer zu überwindende Hürde.

Um diesem Mißstand abzuhelpfen, griffen die Schweden in den Baukasten und kombinierten die gegenüber der DL-Version etwas abgemagerte L-Ausstattung mit jenem knapp zwei Liter großen Vierzylinder, der schon seit zwei Jahren für Italien gebaut wird, wo Autos mit mehr als 2000 Kubikzentimetern besonders hoch besteuert werden.

Der Zweiliter-Motor, der gleichzeitig den uralten Stoßstangen-Vierzylinder früherer Volvo-Typen ablöste, trägt die Bezeichnung B 19 A und entspricht in seinen konstruktiven Merkmalen exakt dem 2,1 Liter (B 21 A) des 244 DL. Wie dieser besitzt er einen Querstrom-Zylinderkopf aus Aluminium und eine durch Zahnriemen angetriebene oberliegende Nockenwelle; die Verkleinerung des Hubraums wurde durch eine Reduzierung der Bohrung von 92 auf 88,9 mm erzielt.

Das kleinere Triebwerk leistet bei 5000/min 90 PS (66 kW) – zehn PS weniger als der 2,1 Liter-Motor. Angesichts der 1250 kg, die der 242 L auf die Waage bringt, darf also kein über-

## Mäßige Fahrleistungen

schäumendes Temperament erwartet werden. In der Praxis zeigt sich auch schnell, daß der Volvo mit zu den behäbigsten Vertretern der Zweiliter-Klasse gehört.

Das gleiche gilt allerdings auch für den stärkeren 244 DL und gemessen an diesem schneidet der Zweiliter nicht schlecht ab: Mit 13,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von rund 160 km/h

zeigte sich der Testwagen seinem teureren Bruder durchaus gewachsen.

Die gemessenen Fahrleistungen könnten zunächst den Eindruck erwecken, daß es vernünftiger sei, gleich zum versicherungsgünstigen 90 PS-Motor zu greifen, doch wird man beim Fahren schnell eines Besseren belehrt.

In der Elastizität nämlich machen sich der kleinere Hubraum und das geringere Drehmoment deutlich bemerkbar. Wer mit dem 242 L zügig vorankommen möchte, muß oft schalten und darf sich möglichst nicht im unteren Drehzahlbereich aufhalten. Viel Freude hat der Fahrer indessen nicht, denn der Volvo-Motor ist trotz seiner modernen Konstruktion ein zäher Geselle, der sich mehr als 5000/min nur unwillig abtrotzen läßt und sich dafür mit einem stark anschwellenden Brummtönen revanchiert.

Die mangelnde Durchzugskraft des Zweiliters bringt noch einen weiteren Nachteil mit sich. Weil der Vierzylinder, wenn man nicht einen ausgesprochen gemächlichen Fahrstil pflegt, sehr häufig im Vollastbereich arbeitet, kann es mit der Sparsamkeit nicht weit her sein. Der Testwagen benötigte im Durchschnitt 15,2 L/100 km und übertraf damit einen 244 DL, den auto motor und sport einem Dauertest über 80 000 km unterzog (siehe Heft 13/

## Vorzüge

- Geräumige Karosserie
- Großer Kofferraum
- Bequeme Sitze
- Wirksame, schnell ansprechende Heizung
- Unproblematische Fahreigenschaften

## Nachteile

- Nur zweitürig lieferbar
- Schwergängige Lenkung
- Lautes Motorgeräusch
- Unbefriedigende Beschleunigungselastizität
- Relativ hoher Verbrauch



Der 242 L wird in der Bundesrepublik nur mit zwei Türen angeboten

Fotos: Seufert

## Kurztest

### Volvo 242 L

1976), um fast einen Liter. Leider darf es noch nicht einmal Normalbenzin sein. Der Zweiliter ist mit 8,5:1 ebenso hoch verdichtet wie das größere Triebwerk und wie dieses neigt er bei der Verwendung des niederoktanigen Safts, der vom Werk zunächst eindeutig empfohlen wurde, zum Klingeln und Nachlaufen.

### Nur zwei Türen

Um dem Zweiliter-Volvo seine Rolle als Lückenfüller zu erleichtern, bietet ihn der deutsche Importeur nur in der billigeren, zweitürigen Ausführung an. Diese Entscheidung freilich ist mehr als fragwürdig: Zwei Türen sind für eine Familienlimousine dieser Größen- und Preisklasse eigentlich kaum noch zumutbar – zumal der Durchstieg zum Fond überdurchschnittlich viel Mühe bereitet. Der beim Vorklappen der Vordersitzlehnen entstehende Zu-



Bequeme, stoffbezogene Sitze

gang fiel ziemlich eng aus, und außerdem verhardt die Lehne nicht in vorgeklappter Stellung, sondern muß beim Einstieg mit der Hand festgehalten werden.

Die übrigen Einsparungen an der Ausstattung fallen weniger ins Gewicht. So fehlt beispielsweise die hintere Mittelarmlehne, und die Höhenverstel-

lung des Fahrersitzes erfolgt nicht mit zwei Hebeln, sondern kann nur mit Hilfe von Werkzeug vorgenommen werden. Fragen muß man sich allerdings, warum es Volvo nicht möglich ist, ein immerhin fast 17 000 Mark teures Auto nicht wenigstens mit einer Zeituhr und Bodenteppichen statt der unfreundlichen Gummimatten auszurüsten.

Angesichts der mäßigen Motorqualitäten und der zwei Türen erscheint dieser Preis auf dem deutschen Markt ohnehin nicht gerade konkurrenzfähig – er ist es allenfalls im Vergleich mit den übrigen Modellen des Volvo-Programms. Wer ihn in Kauf nimmt, beweist damit eine besondere Einstellung zum Auto, ohne die Volvo-Fahren eigentlich nicht denkbar ist. Wie der bescheidene Marktanteil der schwedischen Firma beweist, ist sie nicht bei allzu vielen deutschen Käufern zu finden. G. L.

## Dethleffs '77



das große Verhältnis von

**Leistung und Preis!**

Drei Baureihen stellen sich vor:  
**Nomad - Globetrotter - Exclusiv!**

Absoluter Höhepunkt der Entwicklung beim ersten Wohnwagenhersteller Deutschlands – in Technik, Ausstattung und Preis. In Aufteilung und Aufbau-längen: von 4,25 bis 7,60 m. Dazu noch mehr Luxus als bisher – und neue Technik: mit sensationeller Schräglenkerachse unterm durchgehenden Fahrgestell!

**Nomad - Globetrotter - Exclusiv:**

**Drei Baureihen von großem Format!**

**Schicken Sie mir gleich den Farbkatalog '77**

**Dethleffs  
Wohnwagen KG  
Postfach 1180 B  
7972 Isny/Allg.**

Wo treffen sich die Geschäftsmänner  
23. April - 3. Mai?

In der Internationalen  
Automobil ausstellung  
in Barcelona (Spanien)



Die Automobil-Industrie ist in all ihren Facetten und Tätigkeiten vertreten.

- Konstrukteure aller Art von Fahrzeugen.
- Hersteller von Teilen und Bestandteilen, Zubehör, Garagen-Ausrüstungen, etc.
- Zulieferfirmen des Automobil-Sektors.
- Export- und Importunternehmen.

## Technische Daten und Meßwerte

### MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 88,9 x 80 mm, Hubraum 1986 cm<sup>3</sup>, Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1, Leistung 66 kW (90 PS) bei 5000/min, maximales Drehmoment 152 Nm (15,5 mkg) bei 2500/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Flachstromvergaser Cenith-Stromberg 175 CD-2 SE, 60 Liter-Tank im Heck, elektrische Anlage 12 Volt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,71, II. 2,16, III. 1,37, IV. 1,0, R. 3,68, Achsantrieb 3,91 : 1.

### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Außenmaße 4898 x 1707 x 1435 mm, Kof-

ferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 456 L; Leergewicht (vollgetankt) 1280 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1780 kg, Zuladung 500 kg, Leistungsgewicht 51,8 kW/t (14,2 kg/PS).

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 160,7 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0- 40 km/h . . . . .	3,0 s
0- 60 km/h . . . . .	5,5 s
0- 80 km/h . . . . .	8,8 s
0-100 km/h . . . . .	13,5 s
0-120 km/h . . . . .	20,2 s
0-140 km/h . . . . .	34,8 s
1 km mit stehendem Start . . . . .	35,3 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40- 60 km/h . . . . .	6,2 s
40- 80 km/h . . . . .	12,8 s

40-100 km/h . . . . .	20,3 s
40-120 km/h . . . . .	29,1 s
40-140 km/h . . . . .	41,7 s
1 km ab 40 km/h . . . . .	38,3 s

### INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . . .	49 Phon (dBA)
Bei 50 km/h . . . . .	65 Phon (dBA)
Bei 80 km/h . . . . .	70 Phon (dBA)
Bei 100 km/h . . . . .	73 Phon (dBA)
Bei 120 km/h . . . . .	76 Phon (dBA)
Bei 130 km/h . . . . .	76 Phon (dBA)
Bei 140 km/h . . . . .	79 Phon (dBA)
Bei 160 km/h . . . . .	82 Phon (dBA)

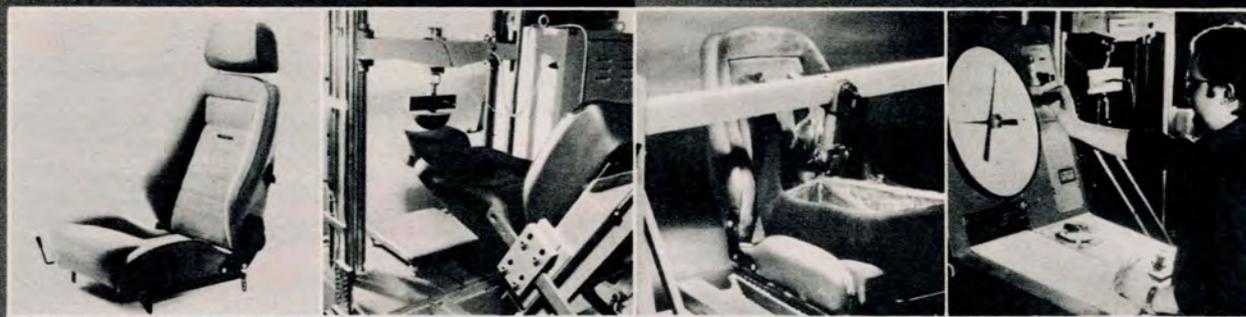
### VERBRAUCH

Superbenzin . . . . .	15,2 L/100 km
-----------------------	---------------

### RICHTPREIS

Limousine zweitürig . . . . .	DM 16 950,-
-------------------------------	-------------

# Testsicher



RECARO idealsitz – der Sichere. Seine Stabilität wurde in härtesten Dauertests auf speziellen Prüfanlagen unter Beweis gestellt. Dabei war nicht das »wieviel hält der Sitz aus« das Hauptkriterium, sondern wie können im Ernstfalle Verletzungen ausgeschaltet werden. Durch eingebaute Verzögerungswerte, durch energieabsorbierende Konstruktion.

Dazu kommt die orthopädisch richtige Form von Sitz, Lehnschale und Polsterung. Zu-

sammen mit den vielen Einstellmöglichkeiten entscheidend für die richtige, gesunde Sitzposition. Von Hunderttausenden RECARO-Besitzern in der ganzen Welt getestet.

Wenn Sie sicher gehen wollen, gesund im Auto zu sitzen – RECARO idealsitz. Leichter Einbau – TÜV-frei. Fordern Sie Prospekte an bei RECARO GmbH + Co., Fahrzeugsitze, Abt. S4 Stuttgarter Str. 73, 7312 Kirchheim/Teck, Telefon (0 70 21) 4 40 81

**Medizinisch getestet-RECARO**