

# Test Volvo 144 GL <sup>94</sup> Schneller Panzerschrank aus Schweden



**auto  
TEST**

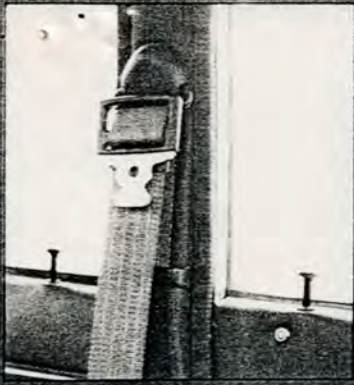
**Mit Einspritzmotor  
und 124 PS ist  
der 144 GL der  
stärkste Typ  
der Zweiliter-  
Wagen von Volvo**

Steigende Zulassungszahlen konnten in den vergangenen Monaten nahezu alle Automobilhersteller vermelden, aber ein Zulassungsplus von 64 Prozent in den ersten drei Monaten dieses Jahres gegenüber den ersten drei Monaten des vergangenen Jahres zeigte nur die deutsche Niederlassung der schwedischen Volvo-Werke an. Hinter diesem Erfolg steht eine zielstrebige Marktpolitik, die sich in Form von Werbekampagnen („Sicherheit aus Schwedenstahl“) und im Ausbau des Ser-

vicenetzes niederschlägt. Hinzu kommt ein beneidenswert guter Ruf, den schwedische Autos unter Autofahrern genießen.

Volvo treibt in seiner Karosserieauswahl eine Monokultur, wie sie ehemals nur bei VW üblich war: Die verschiedenen Typen der 140-Serie unterscheiden sich äußerlich so gut wie gar nicht, der 164 hebt sich nur durch eine etwas wuchtiger wirkende Frontpartie und modifizierte Heckleuchten hervor, und das Coupé läßt Volvo bei Jensen in England bauen.

Auch die Karosserie des 144 GL-Spitzenmodell der 140-Serie, macht hier keine Ausnahme. Ihr wurden als einzige Unterscheidungen zu den billigeren Varianten serienmäßig Nebelscheinwerfer und Metallic-Lackierung gegönnt. Die Ponton-Karosserie des 144 GL hat an Originalität gegenüber der kürzlich ausgelaufenen Amazone-Karosserie erheblich verloren, an Übersichtlichkeit jedoch genausoviel gewonnen. War für Besitzer von Wagen der 120-Serie das Heck ihres Fahrzeuges



**Unbeirrt von  
anderen Trends hält  
Autoproduzent Volvo  
an hoher  
Qualität fest und  
schafft sich damit  
stetig wachsende  
Absatzzahlen**



sichtbar, so können Fahrer des 144 GL dank übersichtlicher Karosserieenden millimetergenau einparken. Das Äußere des Wagens ist frei von modischen Trends gezeichnet und offensichtlich auf langfristige Modellkonstanz abgestimmt.

So wünschenswert Modelltreue generell auch ist, am Armaturenbrett sollte sich Volvo bald zu einer gründlichen Renovierung entschließen. Die Instrumente und Schalter entsprechen nicht dem Bedienungs- und Ablesekomfort

der in dieser Preisklasse selbstverständlich sein sollte. So sitzen beispielsweise links vom Breitbandtacho vier Zughebel und rechts davon noch einmal drei. Sie sind nicht beleuchtet und können nachts leicht verwechselt werden. Das ist um so unglücklicher, als zu ihnen auch der kombinierte Zugschalter für Scheibenwischer und -wascher gehört, der seinen Platz eigentlich als Stockhebel an der Lenksäule haben sollte. Antiquiert oder doch zumindest gewöhnungsbedürftig ist auch

die Stellung des Lenkrades, das nahezu senkrecht vor dem Fahrer steht und mit 42 cm Durchmesser im übrigen eines der größten in seiner Klasse ist. Dieses beachtliche Format ist allerdings auch dringend vonnöten, um die aufzuwendenden Lenkkräfte beim Rangieren auf engem Raum nicht vollends zu überfordern. Für abseits der Trimm-Dich-Aktion stehende Fahrer ist das Rangieren auch mit dem Monster-Kranz in der Hand schweißtreibend. Ein Lenk-Servo wäre wünschenswert

Wesentlich einfacher ist hingegen das Hantieren mit dem gut einen halben Meter langen Schalthebel mit dem der gewünschte Gang präzise zu finden ist. Lobenswert sind auch die Wirkung und Bedienung von Heizung und Lüftung, die über Rändelräder im Armaturenbrett und zusätzliche Luftklappen im vorderen Fußraum bedient werden und ausreichend dimensioniert sind.

Eine Klasse für sich sind die Sitze des Volvos. Sie kamen in der



Nebelscheinwerfer,  
Kopfstützen  
und Overdrive  
gehören  
beim 144 GL zur  
Serienausstattung



## Pluspunkte

- überdurchschnittliche Karosserie- und Fahrsicherheit
- solide Material-Qualität mit umfangreichen Rostschutzmaßnahmen
- komplette Ausstattung

## Minuspunkte

- Motorgeräusche im oberen Drehzahlbereich für diese Preisklasse zu laut
- Bedienungselemente zum Teil unübersichtlich angeordnet
- Kraftaufwand für die Lenkung beim Rangieren zu hoch
- Spitzengeschwindigkeit unter Klassenniveau

und zurückgeschoben und in der Lehnenneigung verstellbar werden, sondern sie verfügen auch noch über eine in der Härte verstellbare Kreuzstütze. Außerdem sind sie in der Höhe sowie in der Neigung der Sitzfläche verstellbar. Diese Verstellungen sind allerdings nicht während der Fahrt möglich. Kritikwürdig an den Sitzen ist lediglich die beim 144 GL serienmäßige Lederpolsterung, auf der man bei schneller Kurvenfahrt heftig rutscht. Ein Lob verdienen dann wieder die Sicherheitsgurte,

die sich nicht nur automatisch aufrollen, sondern außerdem am Türpfosten in einem Futteral verschwinden und damit nie stören.

Volvo-Wagen geht der Ruf voraus, die schnellsten Traktoren der Welt zu sein, und der Vergleich mit einem Traktor ist aufgrund der Solidität und Schwere des Wagens nicht abwegig. Mit der Schnelligkeit allerdings haperte es in den vergangenen Jahren. Als die 140-Serie im Sommer 1966 ihr Debüt feierte, mußte sie noch brav und bieder mit dem betagten B-18-

Motor mit 68 oder 86 PS im Verkehr mitschwimmen. Im August 1968 erhielt sie dann den B-20-Zweiliter-Motor, der mit einem Vergaser 82 und mit zwei Vergasern 100 PS leistete. Diese Frischkur reichte aus, um die Wagen wenigstens im Mittelfeld ihrer Klasse mitraben zu lassen.

Für den 144 GL allerdings war Volvo auch mit dieser Leistungsausbeute noch nicht zufrieden, sondern übernahm aus dem Coupé den Zweiliter-Einspritzmotor mit 124 PS. Dieses Triebwerk nun

endlich ermöglicht der leer bereits über 25 Zentner schweren Limousine Fahrleistungen, die ihr einen Platz im Vorderfeld der Vergleichsklasse sichern. Der Einspritzmotor reagiert spontan auf Befehle vom Gaspedal, beschleunigt den schweren Wagen in respektablen 11,8 Sekunden auf 100 km/h und ist zudem mit Verbräuchen zwischen 11 und 14 Litern auch noch relativ sparsam. Ausgesprochen schwer tut sich das Triebwerk hingegen bei hohen Drehzahlen. Im oberen Drehzahl-

## Volvo 144 GL in Zahlen

### MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs eingebaut. Bohrung x Hub: 88,9x80mm, Hubraum 1990ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Nennleistung 124 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 62,3 PS/Liter, maximales Drehmoment 17 mkg bei 3500 U/min

Motorblock aus Gußeisen, fünffach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, thermostatisch geregelter Kühlwasserkreislauf, elektronische Benzineinspritzung

Kraftstoffbedarf: Superbenzin Lichtmaschine Drehstromgenerator 490 W, Batterie 12 V/60 Ah Füllmengen: Tank 58 Liter, Motor 3,75 Liter, Getriebe 0,75 Liter, mit Overdrive 1,60 Liter, Differential 1,3 Liter, Kühlsystem 10 Liter, Scheibenwaschbehälter 1,5 Liter

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive Mittelschaltung, Overdrive-Betätigung an der Lenksäule, Antrieb auf die Hinterräder Übersetzungen

1 Gang	3,13:1
2 Gang	1,99:1
3 Gang	1,36:1
4 Gang	1,00:1
Overdrive	0,797:1
Achsantrieb	4,30:1

### FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, Panhardstab, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Schneckenrollenlenkung, Lenkungsübersetzung 17,5:1, 4,15 Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag, Lenkraddurchmesser 420 mm, Bremssystem: hydraulische Zweikreisbremsanlage mit Servo, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn 272,2 mm Ø, hinten 294,6 mm Ø, Bremskraftregler für die Hinterachse, Handbremse mechanisch auf separate Trommelbremsen an den Hinterrädern wirkend, Felgenreife 5 J x 15, Bereifung: 165 SR 15, im Test Gürtelreifen Michelin XAS 165 HR 15, Abrollumfang 1980 mm

### GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1267 kg, davon Vorderachse 642 kg, Hinterachse 625 kg, Achslastverteilung v/h 50,7/49,3%, zulässiges Gesamtgewicht 1700 kg, Nutzlast 433 kg, Testgewicht 1469 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 10,2 kg/PS, Leistungsgewicht vollbeladen 13,7 kg/PS, zulässige Anhängelast ungebremst 600 kg, gebremst 1200 kg

### ABMESSUNGEN

Länge 4640 mm, Breite 1735 mm, Höhe 1440 mm, Radstand 2620 mm, Spur vorne/hinten 1350 mm, Bodenhöhe belastet 170 mm, Wendekreis links 9,70 m rechts 10,70 m

### INNENMASSE

Innenbreite vorne 1420 mm, hinten 1410 mm, Innenhöhe vorne 960 mm, hinten 900 mm, Sitztiefe vorne 530 mm, hinten 470 mm, Sitzbreite vorne 570 mm, hinten 1385 mm, Lehnenhöhe vorne 540 mm, hinten 580 mm, Pedalabstand zur Sitzlehne von 910 mm bis 1030 mm, Knieraum hinten von 225 mm bis 360 mm, Lenkradhöhe über Sitzvorderkante 110 mm

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 173,9 km/h, dabei Tachoanzeige 177,5 km/h, Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit 6400 U/min, Beschleunigung aus dem Stand auf effektive Geschwindigkeiten, Testgewicht 1469 kg

0-40 km/h	3,0 sec
0-60 km/h	5,2 sec
0-80 km/h	8,0 sec
0-100 km/h	11,8 sec
0-120 km/h	16,8 sec
0-140 km/h	25,3 sec
0-400 m	17,6 sec
0-1000 m	32,7 sec
Elastizität aus 40 km/h im 4. Gang, Testgewicht 1469 kg	

40-60 km/h	5,9 sec
40-80 km/h	11,7 sec
40-100 km/h	17,2 sec
40-120 km/h	23,6 sec
40-140 km/h	33,1 sec
400 m aus 40 km/h	18,1 sec
1000 m aus 40 km/h	35,9 sec
Gangbereiche	
1 Gang	bis 57 km/h
2 Gang	16 bis 89 km/h
3 Gang	26 bis 132 km/h
4 Gang	ab 35 km/h
Overdrive	ab 52 km/h

### VERBRAUCH

Autobahn	
Schnitt 130	12,8 l/100 km
Schnitt 100	10,7 l/100 km
Landstraße	11,6 l/100 km
Landstraße, zug	13,1 l/100 km
Kurzstrecke Stadt	11,9-14,2 l/100 km
Testverbrauch	13,45 l/100 km

### PREIS

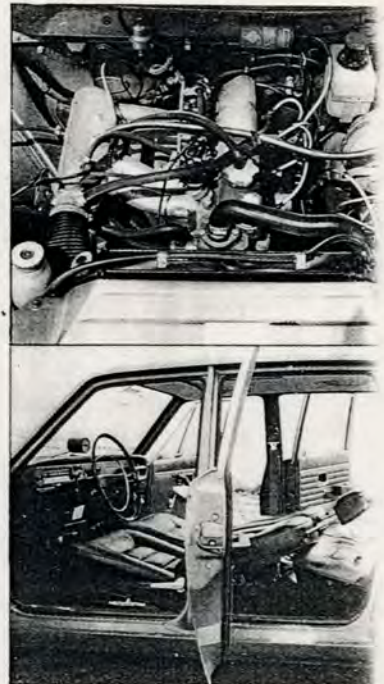
Volvo 144 Grand Luxe 16900 DM

### HERSTELLER

AB Volvo, Göteborg, Schweden

### IMPORTEUR

Volvo GmbH, 6051 Dietzenbach-Steinberg, Assar-Gabrielsson-Str.



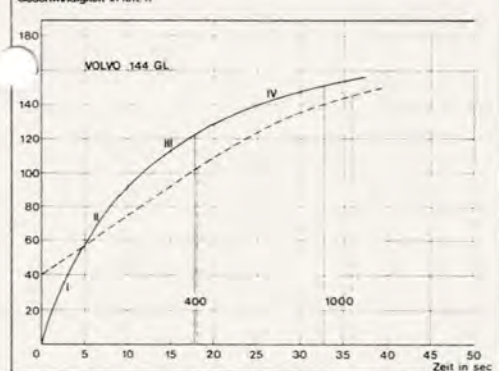
Mit 62 PS pro Liter bietet der Einspritzer ordentliche Leistung. Der Innenraum stellt sich in vornehmer Sachlichkeit dar

unter anderem in der exakt geführten Hinterachse zu sehen, die von Längslenkern, Momentstäben und einem Panhardstab fixiert wird und damit keinen Spielraum mehr für ein Eigenleben findet. Das zeigt sich unter anderem auf schlechten Straßen, auf denen diese Achse keine Neigung zum Trampeln oder Versetzen spüren läßt. Durch Kurven will der Volvo als dezenter Untersteuerer mit etwas Nachdruck gelenkt werden. Bei Kurven mit engen Radien läßt sich das Heck mit einem Gasstoß nach außen bringen. Federung und Dämpfung des Volvo sind – im Gegensatz zu seinem Ruf als Traktor – auf Komfort ausgelegt: Kurze Pflasterstöße und lange Bodenwellen verdauen sie in ordentlicher Weise. Der Geradeauslauf ist gut, Seitenwindempfindlichkeit kaum vorhanden und der Wendekreis mit unter zehn Metern vorbildlich.

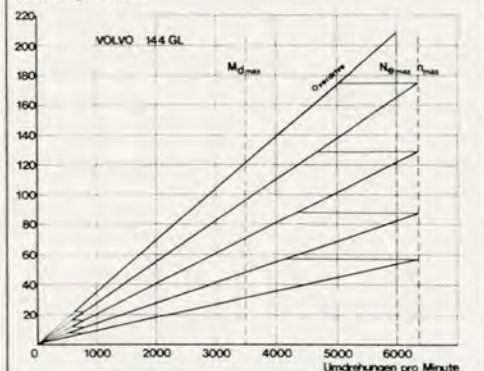
Das gute Gesamtbild des 144 GL wird getrübt durch den lauten Motorlauf im oberen Drehzahlbereich, durch das antiquierte Bedienungsschema und durch die teilweise zu schwergängigen Bedienungselemente. Diesen Nachteilen stehen als Pluspunkte die komplette Ausstattung, die solide Qualität und die umfangreiche passive Sicherheit des Wagens gegenüber. Der 144 GL wird seine Freunde unter betuchten Autofahrern finden, die Freude an einem individuellen Wagen haben.

Gerhard Roth

Geschwindigkeit in km/h



Geschwindigkeit in km/h



bereich brummt die Maschine so energisch, bearbeitet die Insassen des Wagens mit so heftigen Geräuschen, daß sensible Fahrer lieber vorher zum Schaltstock greifen und freiwillig auf die möglichen Fahrleistungen verzichten. Hier liegt eine Schwäche des Wagens, der mit einem Preis von fast 17000 DM schließlich gegen leisere Sechszylinder antreten muß. Hinzu kommt, daß der Wagen seine vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h mit gemessenen 173,9 km/h

nicht ganz und auch nur im vierten Gang erreicht. Mit dem motorschonenden serienmäßigen Overdrive, der die Motordrehzahl im Spitzenbereich um etwa 1200 U/min absinken läßt, sinkt auch die Spitzengeschwindigkeit unter 170 km/h.

Die wahre Stärke des B-20-E-Motors, so die offizielle Werksbezeichnung, liegt in seiner Elastizität. Bereits ab 26 km/h im dritten und ab 35 km/h im vierten Gang nimmt der Motor nicht nur sauber Gas an, sondern zieht auch

kräftig durch. Diese Eigenschaft der Einspritzmaschine kommt vor allem schaltfaulen Fahrern zugute und prädestiniert den Wagen darüber hinaus für den Anhängerbetrieb.

Mit vorn eingebautem Motor und Antrieb über eine starre Hinterachse huldigt Volvo konventionellem Fahrwerksbau. Der Erfolg gibt den Schweden völlig recht: Der 144 GL zeigt in allen Lebenslagen ein gutmütiges Fahrverhalten, das dem Fahrer keine Probleme bereitet. Der Grund dafür ist