
Test: Volvo 244 DLI

Wikinger kommt in Fahrt

Aus dem behäbigen Schweden wurde ein recht agiles Automobil

Looks like a tank, build like a tank, drives like a tank" – „sieht aus wie ein Panzer, gebaut wie ein Panzer, fährt wie ein Panzer“. Ein neues Quiz? Nein. Mit diesen knappen Sätzen charakterisierte vor einiger Zeit eine englische Fachzeitschrift die

TEST & TECHNIK

Produkte des Automobilherstellers Volvo. Sind diese drei Volvo-Merkmale wirklich immer noch gültig? AUTO ZEITUNG orderte den 244 mit dem neuen Einspritzaggregat zu einem ersten Test.

Der 244 DLI präsentiert sich äußerlich nahezu unverändert. Nur ein geringfügig variiertes Kühlergrill und die neuen Scheinwerfereinfassungen kennzeichnen die 240er-Serie des Jahrgangs 1978. Und ein kleines Schild „fuel injection“ über dem Typenschild kündigt davon, daß unter der



Auch auf kurvenreichen Landstraßen fühlt sich der Volvo jetzt ausgesprochen wohl. Ein geänderter Kühlergrill, neue Lampen-Einfassungen und das Typenschild kennzeichnen den 244 DLI. Die neu ausgebildeten Sitze sind komfortabel und bieten genügend Seitenhalt. Der Fahrersitz ist elektrisch beheizt. Die Instrumente sind übersichtlich angeordnet. Lediglich der Drehzahlmesser geriet zu klein



Motorhaube des DLI eine Benzineinspritzung für die Gemischaufbereitung sorgt. Die Jetronic entlockt dem Reihen-Vierzylinder die ansehnliche Leistung von 91 kW (123 PS). Damit beschleunigt der 1,3-Tonnen-„Panzer“ in nur 10,6 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Der Fahrer spürt diese Kraftentfaltung kaum, denn der Motor entwickelt seine Leistung sanft und gleichmäßig.

Man fühlt sich wohl im Volvo 244. Die vollkommen neu gestalteten Sitze sind hervorragend ausgeformt und geben ausreichenden Seitenhalt. Sitzposition – wenn auch etwas steil – und die Anordnung der Bedienungselemente sind nahezu optimal.

Ob außen oder innen, überall sieht der Volvo-Käufer passive Sicherheit verwirklicht. Das beginnt bei den wuchtigen Stoßstangen und den riesigen Knautschzonen, setzt sich bei den seitlichen Ramm-schutzleisten und dem integrierten Überrollbügel fort und endet bei der beispielhaften Serienausstattung.

Die wichtigsten Details: Vordersitze mit Nacken- und verstellbarer Rückenstütze, beheizter und in der Höhe verstellbarer Fahrersitz, Automatikgurte auch im Fond, eine Verbundglas-Frontscheibe, Wischerintervallschalter und Wisch-Wasch-Automatik, die mit der Scheinwerfer-Reinigung gekoppelt ist. Fast schon selbstverständlich: das Halogen-Fernlicht.

Soviel Sicherheit hatte zumindest bis 1976 ihren stolzen Preis. Seitdem sich aber die schwedische Währung kontinuierlich talwärts bewegt, konnte Volvo-Deutschland alle Preise einfrieren oder sogar senken (obwohl die in Deutschland verkauften Volvo in Belgien gebaut werden). So ist der 244 DLI mit 20700 Mark deutlich preiswerter als etwa ein BMW 525 oder Mercedes 250.

Beide kosten in der Grundausstattung fast 2300 Mark mehr. Bei der Anschaffung der wichtigsten Ausrüstungsdetails (entsprechend Volvo) kommen nochmals über 1000 Mark hinzu.

Aber der Volvo trumpft nicht nur beim Preis auf. Er bringt erstaunlicherweise weniger

„Lebendgewicht“ als seine beiden deutschen Konkurrenten auf die Waage. Er hat gegenüber BMW und Mercedes einen Gewichtsvorteil von 70 bzw. 80 Kilogramm.

Volvo konzentriert sich seit Jahren auf die passive Sicherheit. Dabei vernachlässigten die Konstrukteure ein wenig die aktive Sicherheit. Noch in Heft 26/76 wurde das Fahrverhalten des 244 DL bemängelt: „...leidet die aktive Fahr-sicherheit deutlich. Flüssiger Fahrstil ist im Volvo kaum möglich, geschweige denn sportliche Gangart.“

Wer nun den 244 DLI gefahren hat, kann durchaus die Verwandtschaft der beiden Fahrzeuge anzweifeln. Die Volvo-Techniker überarbeiteten die starre Hinterachse und verbesserten die Lagerung der Längslenker sowie die Anlenkung des Panhardstabs. Die Karosserie stützt sich hinten jetzt zusätzlich über einen Stabilisator ab. Das Ergebnis verblüfft: Keine Rede mehr vom „Panzer-Fahren“.

Der 244 DLI umrundet die Kurven immer noch untersteuernd, wobei sich die Seitenneigung der Karosserie in Grenzen hält. Zu schnell ange-fahrene Kurven verzeiht dieses Auto, denn es bremst sich, über die Vorderräder schiebend, ab. Geht der Fahrer in einer Kurve vom Gas, bricht das Heck nicht brutal aus, sondern schwenkt nur leicht zum Kurvenaußenrand. Dank der leichtgängigen und exakten Zahnstangenlenkung stellt der Volvo den Fahrer nie vor ernste Probleme. Aus einem schwerfälligen Koloß ist ein handlicher Schwerathlet geworden.

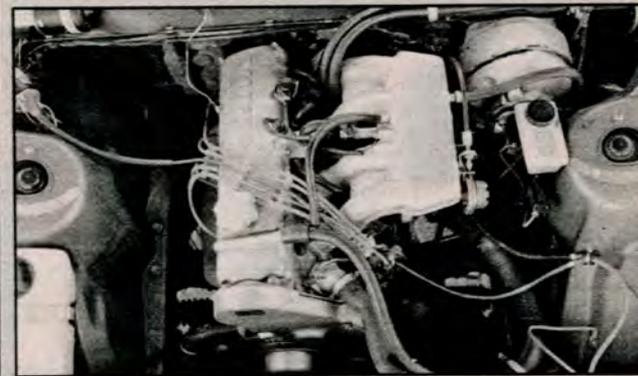
Doch eine Unart bewahrte er. Wie alle bisher getesteten Fahrzeuge der 240er-Serie frißt auch er auf 1000 Kilometer fast einen Liter Öl. Nicht zu durstig zeigt sich der Einspritzmotor beim Kraftstoffverbrauch. Trotz der wuchtigen Erscheinung begnügte er sich mit 15 Liter/100 km. Gibt man ihm die Sporen, verlangt er von der K-Jetronic jedoch bis zu 18 Liter/100 km.

Ob Volvo seinen Marktanteil von über einem Prozent vergrößern kann, hängt vor allem von der künftigen Modell- und Preispolitik ab. Der 244 DLI weist da einen Weg.

Wolfgang Siebert

Die Technik des Volvo 244 DLI

MOTOR



Wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs. Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, hängende Ventile, Druckumlaufschmierung, mechanische Benzineinspritzung mit Luftmengenmessung (K-Jetronic), Transistorzündung.

Bohrung x Hub	92 x 80 mm
Hubraum, Steuer/effektiv	2112/2127 ccm
Verdichtung/Kraftstoffbedarf	9,3:1/Superbenzin
Leistung	91 kW (123 PS) bei 5500/min
Literleistung	42,8 kW (57,8 PS)/Liter
Drehmoment	170 Nm (17,3 mkg) bei 3500/min
Ölwechsel/Wartung	alle 10 000 km

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, Mittelschaltung, Hinterradantrieb. Getriebeübersetzungen:

1. Gang	3,71:1	4. Gang	1,00:1
2. Gang	2,16:1	R.-Gang	3,68:1
3. Gang	1,37:1	Achsantrieb	3,73:1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, hinten Starrachse geführt an zwei Längslenkern und Panhardstab. Teleskopstoßdämpfern, Schraubenfedern, v.u.h. Stabilisator. Zahnstangenlenkung mit 4,5 Umdrehungen. Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, v.u.h. Scheibenbremsen. Handbremse mechanisch auf separate Trommeln an den Hinterrädern wirkend. Rad-/Reifengröße 5 J x 14/175 SR 14

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit vier Türen, fünfsitzige Stufenheck-Limousine. Außenabmessungen in mm: Länge 4898, Breite 1707, Höhe 1435, Radstand 2640, Spurweite vorn/hinten 1430/1360, Wendekreis 10,8 m, Innenmaße in mm: Innenbreite vorn/hinten 1450/1450, Innenhöhe vorn/hinten 940/925, Sitzbreite vorn/hinten 520/1380, Sitztiefe vorn/hinten 490/520, Lehnenhöhe vorn/hinten 560/560, Pedalabstand min/max 890/1060, Knieaum min/max 130/350, Lenkradabstand 140, Lenkraddurchmesser 400.

Leergewicht/Zuladung nach Fz-Schein	1315/465 kg
Leergewicht/Zuladung effektiv	1282/498 kg
Vorder-/Hinterachslast	660/622 kg
Achslastverteilung vorn/hinten	51/49%
Leistungsgewicht, leer	14,1 (10,4) kg/kW(PS)
Zul. Anhängelast gebremst/ungebremst	1500/695 kg

MESSWERTE

Beschleunigung aus dem Stand		
0 – 60 km/h	4,4 sec	60 – 100 km/h 11,2 sec
0 – 80 km/h	6,8 sec	60 – 120 km/h 17,6 sec
Innengeräusche nach dB(A)		
0 – 100 km/h	10,6 sec	bei 50 km/h 65 dB(A)
0 – 120 km/h	15,2 sec	bei 100 km/h 71 dB(A)
0 – 1000 m	32,1 sec	bei 130 km/h 73 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	bei 160 km/h 78 dB(A)
Beschleunigung im 4. Gang		
60 – 80 km/h	5,2 sec	bei Höchstgeschwindigkeit 83 dB(A)
Testverbrauch		15,0 l/100 km
Tankinhalt/Reichweite		60 l/ca. 400 km

PREIS/VERTRIEB

Preis: Volvo 244 DLI	20 700,- DM
Vertrieb: Volvo Deutschland GmbH, Postfach 2006, 6051 Dietzenbach	