

# Frischer Nordwind

**Der sportlich angehauchte Volvo 244 DLI wurde für den deutschen Markt maßgeschneidert. Er soll Erinnerungen an den Volvo 123 GT der 60er Jahre wecken und der gesamten 240-Modellreihe den festgefressenen Ruf viel zu behäbiger Autos nehmen.**

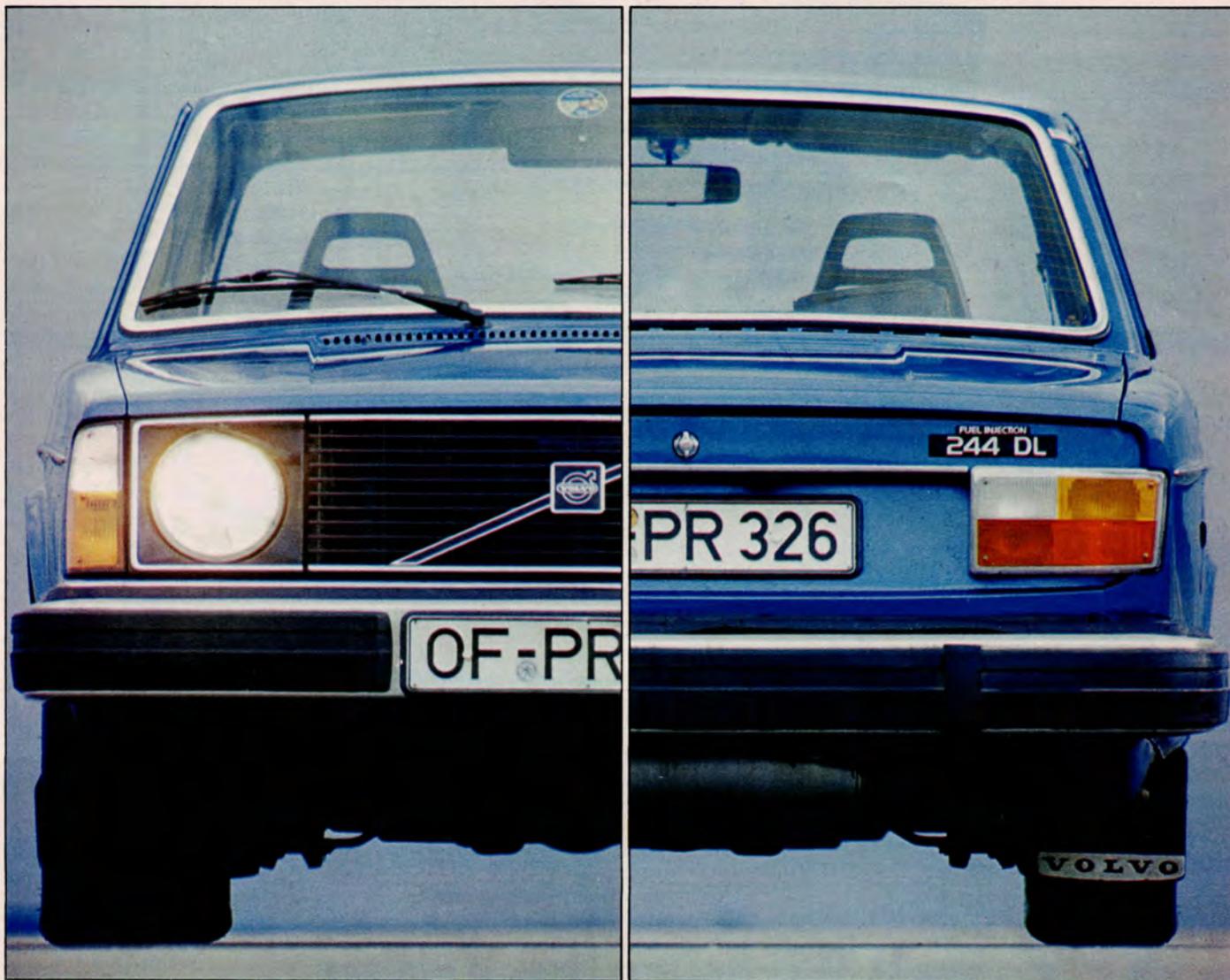
**D**eutscher Autobahnbetrieb mit Richttempo 130 wurde von den Volvo-Marktstrategen in Göteborg lange Zeit als nicht mehr zeitgemäß abgetan. Gerade diese Firma hat sich weltweit auf Tempobegrenzungen eingerichtet, zu verstehen unter dem Druck der rigorosen Tempolimits auf dem heimischen Markt und im wichtigsten Exportland USA. Maximal Tempo 130 war ein Volvo-Konstruk-

tionsprinzip seit mindestens einem halben Jahrzehnt. Die passive (Karosserie-)Sicherheit hatte den Vorrang vor aktiver (Fahr-)Sicherheit.

Aus diesem Blickwinkel verwundert es gar nicht, daß eine gerade für den deutschen Markt interessante Modellkombination so unnötig lange auf sich warten ließ. Den Volvo 244 DLI gibt es erst seit Oktober 1977. Das I steht dabei für Injec-

tion = Einspritzung. Der 2,1 Liter-Vierzylinder mit Bosch K-Jetronic und 90 kW (123 PS) wurde zwar schon seit Herbst 1974 geliefert, aber nur in Verbindung mit der teuren GL-Ausstattung.

Innerhalb eines halben Jahres sicherte sich der Volvo 244 DLI ein gutes Viertel in der gesamten Viertürer-Reihe. Mittlerweile gibt es dieses Modell auch für andere europäische Märkte.



Fotos: Binder

Spiegelbild einer sportlich angehauchten Limousine: Volvo 244 DLI mit „fuel injection“ = Einspritzung

Zunächst die Richtpreise ab Auslieferungslager:

- 244 DL mit Vergasermotor, 74 kW (100 PS), 18 990 Mark
- 244 DLI mit Einspritzmotor, 90 kW (123 PS), 21 200 Mark
- 244 GL mit Einspritzmotor, 22 540 Mark.

Auf den ersten Blick scheint der Preisaufschlag von 2210 Mark für den 244 DLI reichlich hoch zu sein. Er gilt

aber nicht nur für den Einspritzmotor, sondern auch für die zusätzliche Ausstattung mit Drehzahlmesser, beheiztem Fahrersitz und 70er Reifen.

Der 244 GL mit dem gleichen Motor kostet nochmals 1340 Mark mehr. Dafür bietet er viel Luxus wie Metallic-Lack, getönte Scheiben und sogar Lederpolsterung. Unverständlich bleibt jedoch, warum nicht einmal der 244 GL

die dringend notwendige Servolenkung hat (deftiger Aufpreis: 995 Mark). Den Einspritzmotor gibt es übrigens auch im Kombi 245 DLI für 23 990 Mark.

Für die richtige Einschätzung der Motoren ist ein Vergleich der Fahrleistungen notwendig:

● 244 DL: Spitze 159,3 km/h, 0 bis 100 km/h in 15,0 s, 0 bis 140 km/h in 37,6 s, Geräuschwerte im vierten Gang

bei 100/140 km/h 72/78 dB(A)  
● 244 DLI: Spitze 168,5 km/h, 0 bis 100 km/h in 11,5 s, 0 bis 140 km/h in 24,9 s, Geräuschwerte 68/74 dB (A).

Der Einspritzer läuft also dem Vergaser-Kollegen leicht davon, er verbraucht im Schnitt eher weniger: Testmittel 14,4 Liter beim 244 DLI, jedoch 14,6 beim 244 DL (siehe Vergleichstest in den Heften 11 + 12/1976). Der hochbelastete Einspritzmo-

# Die schnellen Drei in CONTAX-Technologie



## FR: Manuell

Wer Belichtungsautomatik weder aus fotografischen noch aus Prestige Gründen braucht, findet in der Yashica FR die richtige Camera.

## FR I: Automatisch + Manuell

Diese Camera besitzt alle Eigenschaften der Yashica FR und FR II. Das FR-Modell für höchste Ansprüche.

## FR II: Automatisch

Die Camera für alle, die perfekte Fotos wünschen – ohne sich mit Technik zu belasten.



## Der Yashica-Winder.

Paßt auf alle Yashica FR-Modelle. Schießt Serien mit über 2 Bildern pro Sekunde.

## Das Zubehörsystem der Yashica FR-Serie: interessant für Profis – erschwinglich für Amateure.

Objektivsysteme von Yashica und Carl Zeiss. Spezialobjektive: N-Mirotar (Nachtobjektiv), Medical 100 (integrierter Ringblitz), 4 Spiegelobjektive, Makro-Objektive für Camera und Balgen. Elektr. Fernauslösesysteme: Infrarot, Funk, Intervall, E-Blitzsysteme und weiteres Zubehör.

# YASHICA

Weitere Informationen durch den Fachhandel oder von Yashica Europe GmbH, Billstraße 28, 2000 Hamburg 28  
Yashica AG, Renggerstraße 71, 8038 Zürich · Yashica Handelsgesellschaft mbH, Rotenturmstraße 5-9, 1010 Wien

## Test Volvo 244 DLI

tor wurde im Test ausschließlich mit Super gefahren, während der Vergasermotor noch mit einer 50/50-Mischung auskommt.

Aber nicht nur auf dem Motorsektor waren die Volvo-Planer zum Herbst 1977 aktiv. Gleichzeitig kam die längst fällige Überarbeitung des Fahrwerks. Der neueste Jahrgang der gesamten 240-Reihe fährt sich nicht mehr so steif und hochbeinig wie früher. Die geänderte Feder- und Stoßdämpfer-Abstimmung verringerte die Seitenneigung der Karosserie in schnellgefahrenen Kurven und die Tendenz, über Bodenwellen mit dem Heck nachzuschwingen. Der neueste 244 DLI schiebt außerdem im Grenzfall nicht mehr so kraß über die eingeschlagenen Vorderräder wie früher der 244 DL.

Den Fahrspaß mindert freilich immer noch die arg indirekte Normallenkung, die mit 4,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag lästig viel Kurbelei beim Rangieren, Stadtfahren und in engen Kurven erfordert. Dafür ist sie für so hohes Gewicht (Leergewicht 1320 kg, Zuladung 460 kg) noch erstaunlich leichtgängig.

Es steht jedoch außer Zweifel, daß die Servolenkung für 995 Mark Aufpreis die Vierzylinder-Volvo stark aufwertet. Mit nur 3,2 Umdrehungen des Lenkrads hat der Fahrer den Wagen viel besser im Griff, was im Notfall – etwa zum Umfahren eines Hindernisses – entscheidend zur Sicherheit beiträgt. Gerade die so demonstrativ dem Schutz der Insassen verpflichtete Firma Volvo sollte den Einspritzmotor nur noch in Verbindung mit Servolenkung liefern. Etwa die Hälfte der deutschen Käufer wählt dieses Extra ohnehin, obwohl jede Sonderausstattung die Lieferzeit verlängert.

Pluspunkte	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Innen- und Gepäckraum über Klassendurchschnitt</li> <li>● Flankenschutz und Aufprall-Stoßstangen</li> <li>● Karosserie sehr gut zu übersehen</li> <li>● Sitze komfortabel, Rücksitzgurte serienmäßig</li> <li>● Heizung/Lüftung sehr gut</li> <li>● Zuladung hoch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Normallenkung indirekt, Servolenkung sehr empfehlenswert</li> <li>● Spursicherheit mit vollem Gepäckraum deutlich schlechter</li> <li>● Windgeräusche der Karosserie über 130 km/h</li> <li>● Außenspiegel nicht von innen einstellbar</li> <li>● Ölverbrauch zu hoch</li> </ul>

## Test Volvo 244 DLI: Preise • Extras • Kosten

<b>Richtpreis ab Auslieferungslager</b>	
Volvo 244 DLI, Limousine viertürlg	21 200 DM
<b>Serienmäßige Ausstattung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Außen: Kunststoff-Stoßstangen, Seitenleisten, Frontscheibe Verbundglas, heizbare Heckscheibe, H4-Licht und getrennte Standleuchten, 2 Rückfahrleuchten.</li> <li>● Innen: Vierspelchen-Lenkrad mit Prallplatte, Tacho bis 200 km/h, Tageskilometer, Drehzahlmesser (gelber Warnsektor: 6000 bis 6500/min, rot 6500 bis 7000/min), Anzeigeskalen für Tankinhalt und Kühlwassertemperatur, Kontrollleuchten für Licht, Fernlicht, heizbare Heckscheibe, Handbremse, Öl Druck und Ladespannung, regulierbare Instrumenten-Beleuchtung; zweistufiger Scheibenwischer mit Intervallschaltung, elektrischer Scheibenwascher, dreistufiges Gebläse; Automatikgurte und starre Kopfstützen für Vordersitze, 2 Automatikgurte und Beckengurt hinten; abblendbarer Innenspiegel, Zigarettenanzünder, Ascher vorn und hinten, Bodenteppich, Mittelarmstütze hinten; Schräghandgriffe an Vordertüren, 3 Haltegriffe am Dachrand (hinten mit Kleiderhaken), Kästen in Vordertüren, 4 Luftdüsen im Armaturenbrett, Quarzuhr.</li> </ul>	
<b>Extras ab Werk</b>	
Automatik 1400 DM, Servolenkung 995 DM, Stahlkurbeldach mit Windabweiser 900 DM, Wisch/Waschanlage für Scheinwerfer 450 DM, elektrische Scheibenheber vorn 695 DM, getönte Scheiben 590 DM, Metallic-Lack 680 DM, Klimaanlage mit Einbauset 3040 DM.	
<b>Extras zur Nachrüstung</b>	
Niveauregulierung für Hinterachse, elektrisch einstellbarer Außenspiegel, Außenspiegel rechts, Kopfstützen hinten, Nebelleuchten, Nebelschlußleuchte, Anhängerkupplung, Radios.	
<b>Kosten</b>	
Steuer	316,80 DM
Haftpflicht (Basis 100%, Tarifgeblet R 5)	1075,- DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten	2010,- DM
Wertverlust jährlich	3310,- DM
Feste Jahreskosten mit Wertverlust	5320,- DM
Laufende Kosten pro 100 Kilometer	23,45 DM
Monatliche Kosten ohne / mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	461,- DM/737,- DM
Kosten pro Kilometer ohne / mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	37 Pf/59 Pf

Auf der anderen Seite täuscht auch das überarbeitete Fahrwerk nicht darüber hinweg, daß der Volvo seine prinzipiellen Probleme beibehalten hat. Der relativ kurze Radstand (Achsabstand) im Verhältnis zur Außenlänge stört nicht nur die formalen Proportionen. Der gewaltige Hecküberhang sorgt zwar für großen Gepäckraum mit 600 Liter Volumen (wie beim Audi 100, sogar 20 Liter mehr als beim Mercedes 200/230), verstärkt jedoch auch die Nickschwingungen über einer Serie von Bodenwellen.

Wer den Raum nur mit leichtem Gepäck ausnützt, ist auch mit dem Federungskomfort der Hinterachse noch zufrieden sein. Kleine Bodenwellen werden vom neuen Volvo-Jahrgang besser geschluckt. Bei voller Heckbelastung werden aber rasch die Grenzen des Federwegs erreicht. Dann nimmt auch die ohnehin spürbare Reaktion auf Seitenwind deutlich zu.

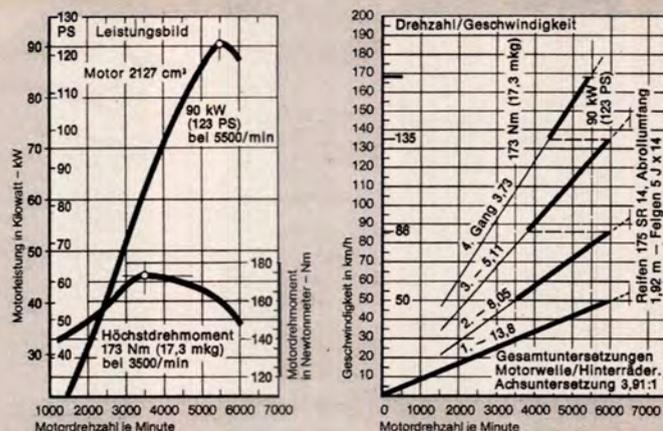
Deshalb gehört die Niveauregulierung der Hinterachse gerade bei beruflichen Vielfahrern zu den wichtigsten Volvo-Zutaten. Sie wird nicht ab Werk geliefert, kann jedoch bei jeder Werkstatt für rund 900 Mark (in vollautomatischer Ausführung mit Kompressorpumpe, sonst rund 600 Mark) nachträglich eingebaut werden. Sie lohnt sich natürlich noch viel mehr bei Anhängerbetrieb.

In diesem Fall ist jedoch zu überlegen, ob dann nicht der Volvo 244 DL der bessere Kauf ist. Der Vergasermotor bringt die gleiche Maximalzugkraft, also das höchste Drehmoment, mit 173 Nm schon bei 3000/min, der Einspritzmotor dagegen erst bei 3500/min.

Im normalen Fahrbetrieb fällt die etwas schlechtere Zugkraft des DLI im unteren Drehzahlbereich kaum auf.

# Volvo 244 DLI: Daten und Meßwerte

## Motor



90 kW (123 PS) bei 5500/min, 173 Nm bei 3500/min, Verdichtung 9,3, Superkraftstoff oder Normal/Super (50:50) 93 ROZ. Bohrung/Hub: 92/80 mm, Hubraum: Steuerformel 2112 cm<sup>3</sup>, effektiv 2127 cm<sup>3</sup>. Vierzylinder-Reihenmotor über der Vorderachse, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb. Kühlsysteminhalt 9,5 Liter, Motorölinhalt mit Filterwechsel 3,85 Liter. Mechanische Benzin-Einspritzung mit Startautomatik, 60 Liter-Tank unter Gepäckraum. Batterie 60 Ah, Generator 770 Watt, Kerzen: Volvo 273 546 oder Bosch W 200 T 30.

## Kraftübertragung

Mechanisch betätigte Kupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: 3,71 - 2,16 - 1,37 - 1,0 - R. 3,68; Antrieb auf die Hinterräder, Übersetzung 3,91. Getriebeölinhalt 0,75 Liter. Auf Wunsch Automatik, Übersetzungen: 2,39 - 1,45 - 1,0 - R. 2,09.

## Fahrwerk

Radführungen vorn an Federbeinen und Querlenkern, hinten Starrachse und Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern, vorn und hinten Stabilisatoren. Zahnstangenlenkung, auf Wunsch hydraulische Lenkhilfe (Servo), Untersetzung 21,3. Gürtelreifen 175 SR 14, Testwagen 185/70 SR 14 Michelin zX, Felgen 5 J x 14. Vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker und Bremskraftregler hinten. Handbremshebel zwischen den Vordersitzen, mechanisch auf Hinterräder wirkend.

## Maße und Gewichte

Außenmaße: Länge 489,8 cm, Breite 170,7 cm, Höhe (unbelastet) 143,5 cm; Radstand 264,0 cm, Spurweite vorn/hinten: 142,0/135,0 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1315/465/1780 kg, Leergewicht vollgetankt/tatsächliche Zuladung:

## Fahrleistungen

**Höchstgeschwindigkeit:**  
mot-Messung 168,5 km/h (Werksangabe 168 km/h).

**Elastizität**  
(Beschleunigung im 4. Gang):  
50 bis 120 km/h . . . 22,5 s  
50 bis 80 km/h . . . 9,6 s 50 bis 140 km/h . . . 31,7 s  
50 bis 100 km/h . . . 15,6 s 50 bis 160 km/h . . . 48,0 s

**Beschleunigungswerte:**  
0 bis 60 km/h . . . 4,8 s 0 bis 140 km/h . . . 24,9 s  
0 bis 80 km/h . . . 7,4 s 0 bis 160 km/h . . . 44,9 s  
0 bis 100 km/h . . . 11,5 s 400 m stehender Start 17,7 s  
0 bis 120 km/h . . . 16,6 s 1 km stehender Start 33,1 s

**Tachoabweichungen:**  
Tacho 50 km/h = effektiv . . . 46,8 km/h  
Tacho 80 km/h = effektiv . . . 75,3 km/h  
Tacho 100 km/h = effektiv . . . 94,6 km/h  
Tacho 130 km/h = effektiv . . . 123,3 km/h

**Innengeräusche im 4. Gang:**  
Leerlauf . . . 55 dB(A) 120 km/h . . . 72 dB(A)  
60 km/h . . . 64 dB(A) 140 km/h . . . 74 dB(A)  
80 km/h . . . 66 dB(A) 160 km/h . . . 76 dB(A)  
100 km/h . . . 68 dB(A) Spitze . . . 80 dB(A)

## Wirtschaftlichkeit

### Verbrauch Superkraftstoff (Liter/100 km):

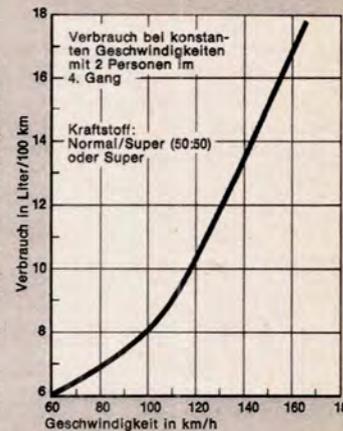
Zügig . . . 11,8-12,1  
scharf . . . 14,9-15,9  
Kurzstrecke . . . 14,9-17,2  
Testverbrauch/Mittel 14,4  
Tankreichweite . . . 420 km

**Ölverbrauch:** 1,1 Liter/1000 km

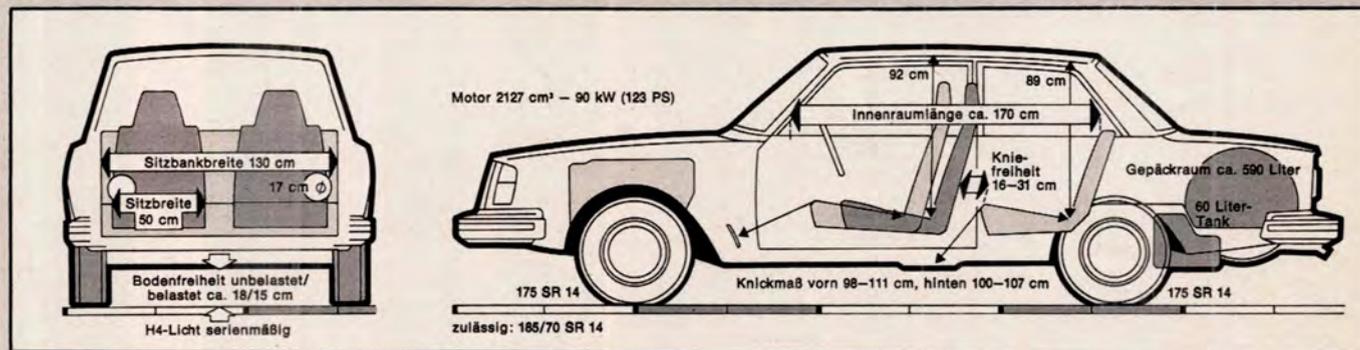
**Wartung:** Erste Inspektion nach 1000 km; alle 10 000 km oder zweimal jährlich Wartungsdienst mit Ölwechsel (Getriebeölwechsel alle 40 000 km).

**Huk-Typklassen:** 18/20 (Voll-/Teilkasko).

**Garantie:** Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung.



1320/460 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst: 1500/695 kg, Dachlast bis 100 kg, Achsstützlast bis 50 kg (mit Niveauregulierung bis 75 kg). Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 4,3; Wendekreis li/re: 11,2/10,9 m, Spurkreis li/re: 10,1/9,8 m.



## Test Volvo 244 DLI

Gerade für Autobahnfahrten bietet er unbestrittene Vorteile. Selbst Richttempo 130 ist viel leichter einzuhalten, mit deutlich weniger Geräusch und einem Minderverbrauch von etwa einem Liter auf 100 km. Aber selbst bei voller Beanspruchung bleibt der 244 DLI für einen Volvo noch sparsam; der Maximalwert im Test betrug 17,2 Liter auf 100 km, während der 244 DL sogar auf 17,7 Liter kam – und dabei in der Spitze etwa zehn km/h langsamer lief.

Mit dem BMW 520-Sechszylinder kann der Einspritzer-Volvo im Autobahnrennen nicht ganz mithalten, wohl aber mit dem Mercedes 230.

Der Schwede wäre auf Langstrecken noch angenehmer, wenn über 130 km/h nicht die Windgeräusche der Karosserie den Motor klar



Große Überhänge der Karosserie vorn und hinten

übertönen würden. Volvo bieten sich also durchaus noch Ansätze zur technischen Modellpflege, nicht nur zu optischen Verbesserungen.

Die schon früher sehr aufwendigen Volvo-Vordersitze wurden beim 78er-Modell nochmals geändert. Sie bieten jetzt bessere Lehnenabstützung des Körpers durch leichte Schalenform. Die

Stoffbezüge fühlen sich im Winter weniger kalt und im Sommer nicht so heiß an. Außerdem gibt es serienmäßig endlich einen Intervallschalter für die Scheibenwischer und große Ablagen in den Vordertüren, die sogar Literflaschen aufnehmen.

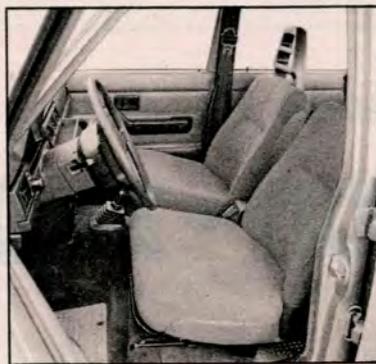
Zwei Minuspunkte schleppt der Vierzylinder-Volvo jedoch weiter. Der Außenspiegel läßt sich nicht von innen

einstellen. Dafür besteht die Möglichkeit, sich beim Händler nachträglich einen Spiegel mit Elektromotor einbauen zu lassen, aber dieser Spaß kostet rund 270 Mark. Außerdem würden dicke Seitenschutzleisten beim engen Parken mehr Schutz vor dem Nachbarwagen geben.

Das stärkere Bemühen von Volvo um den deutschen Markt schlug sich sofort in



Spiegelfreie Instrumente, übersichtliche Konsole



Sehr bequeme Vordersitze

höheren Verkaufszahlen nieder. Die Modelle 244 DLI und GL, die viertürigen Limousinen, kamen von Januar bis einschließlich März 1978 auf 2837 Stück; gegenüber 1977 ein Plus von 74,6 Prozent. Die Preiswürdigkeit hat nach der drastischen Preissenkung zum Oktober 1977 gewonnen. Dies geschah auch im Kampf gegen die gestiegenen Privatimporte auf dem Grauen Markt.

In den 60er Jahren erreichte Volvo mit der 120-Reihe durch betonte Sportlichkeit in Deutschland erstmals größere Verbreitung. Speziell der kernige 123 GT gewann einen dauerhaften Ruf als Sportlimousine, als es diesen Begriff noch gar nicht gab. Der heutige 244 DLI kann zwar an diese Tradition nicht ganz anknüpfen. Er beweist jedoch, daß Volvo den deutschen Käufern

den Spaß am schnellen Autobahnfahren nicht ganz wehren will.

Dabei gibt es längst eine noch sportlichere Variante, den 244 GT als Zweitürer mit dem gleichen Einspritzmotor. Er hat viele Sportattribute wie Bugspoiler, Alufelgen, Seitenstreifen und härtere Federung/Dämpfung. Vorläufig zumindest wird er nicht nach Deutschland kom-

men, aber längst zum Beispiel in der Schweiz verkauft. Dieter Laxy, der aktive Vertriebsleiter der Volvo Deutschland GmbH, ist schon froh darüber, daß der 244 DLI das Volvo-Image endlich aufzufrischen beginnt. Nicht jeder Käufer eines 20 000 Mark-Volvo will sich eben von einem harmlosen Golf S abhängen lassen. EM

### Gesamturteil

**Der Volvo 244 DLI bietet notwendige Verbesserungen: mehr Temperament, besseres Fahrwerk und einen attraktiven Preis. Kein Kurven- oder Autobahnstürmer, dafür ein sehr geräumiger Reisewagen.**