

Test Volvo Diesel

Der sparsamste Sechszylinder



Fotos: Hehl

Mit VW-Hilfe kam Volvo zum einzigen Sechszylinder-Diesel-Personenwagen der Welt. mot prüfte den Volvo D6 im Europatest über 9000 Kilometer.

Volle 10 000 Kilometer sollte eine metallisch-blaue Limousine in mot-Diensten quer durch Europa absolvieren: auch in seine Heimat nach Göteborg (Schweden) und über einige Alpenpässe. Der Volvo 244 GL D6 – so die

ebenso umständliche wie offizielle Bezeichnung – hätte dieses Pensum sicher geschafft, wenn er nicht knapp vor 9000 Kilometer auf der Autobahn bei Kasel am Ende eines Staus von hinten gerammt worden wäre.

So endete der Europatest mit dem Volvo-Diesel zwar mit einem Knall, aber bestimmt nicht Knall auf Fall. Der Heckaufprall (Foto Seite 28) bewies erneut, daß die sprichwörtliche Volvo-Sicherheit kein leeres Gerede ist. Dem selbstverständlich angeschnallten



Ganz oben: Der Volvo-Diesel läßt sich auch auf schlechten Straßen schnell bewegen. Oben: Sechszylinder-Diesel-Limousine nur mit GL-Ausstattung erhältlich.

Volvo D6-Fahrer passierte nichts, das weit überhängende Heck schluckte die Wucht des Aufpralls. Nebenbei bemerkt: Dieselkraft-

stoff lief nicht aus; der Tank über der Hinterachse und der rechts liegende Tankstutzen blieben dicht.

Auf der Parforce-Strecke durch sechs Länder mußte der Volvo-Diesel viel leisten. Dazu gehörten stundenlange Vollgasfahrten auf deutschen Autobahnen ebenso wie die berühmterühmte Turracher Höhe in der Steiermark mit 23 Prozent Steigung, gemütliche Abschnitte in Dänemark mit maximal 100 km/h und natürlich auch die Meßfahrten auf dem Hockenheimring.

Die wichtigste Dieselfrage nach dem Verbrauch kann mot nach wochenlangen Fahrten ausgiebig beantworten. Über abgerechnete 8611 Kilometer schluckte der Volvo-Diesel im Durchschnitt 9,4 Liter. Der niedrigste Einzelwert wurde auf norwegischen Bundesstraßen mit 8,2 Liter erreicht, der höchste im Stuttgarter Stadtverkehr mit 12,6 Liter. Auf der Autobahn lagen die Werte zwischen 8,5 und 10,9 Liter auf 100 Kilometer.

Vollgetankt wiegt der Volvo-Diesel knapp über 1,4 Tonnen. Trotzdem ist er der mit Abstand sparsamste Sechszylinder. Dazu trägt gerade auf der Autobahn der serienmäßige Overdrive bei. Mit der Taste im Schalthebel wird elektrisch ein „Schon- und Schnellgang“ zum vierten Gang zugeschaltet, der die Drehzahl um ein Fünftel verringert.

Unter den „Komfort-Dieseln“ ist der Volvo-Sechszylinder nach den mot-Test-erfahrungen zugleich der spritzigste. Dieses Quintett wird nach dem Stand von Juni 1979 auf dem deutschen Markt angeboten:

- Volvo 244 GL D6: 2,4 Liter-Sechszylinder mit 60 kW (82 PS), Spitze 157,8 km/h, 0 bis 100 km/h in 18,3 s, Preis mit serienmäßiger Servolenkung 23 500 Mark
- Audi 100 GL 5D: 2,2 Liter-Fünfzylinder mit 51 kW (70 PS), Frontantrieb, Spitze 147,6 km/h, 0 bis 100 km/h in 18,6 s, Durchschnittsverbrauch 9,7 Liter, Preis mit

Test Volvo Diesel

Servolenkung (als Extra)
22 544 Mark

● Citroen CX 2500 D: 2,5 Liter-Vierzylinder mit 55 kW (75 PS), Frontantrieb, Spitze 152,8 km/h, 0 bis 100 km/h in 19,6 s (gemessen bei km-Stand 3120, Werksangaben: Spitze 157 km/h, 0 bis 100 km/h in 18,5 s), Durchschnittsverbrauch 9,7 Liter, Preis Pallas Fünfgang mit serienmäßiger Servolenkung 24 570 Mark

● Mercedes 240 D: 2,4 Liter-Vierzylinder mit 53 kW (72 PS), Spitze 143 km/h, 0 bis 100 km/h in 22,0 s (Werksangaben), Durchschnittsverbrauch 11,0 Liter, Preis mit Servolenkung (als Extra) 23 727 Mark

● Mercedes 300 D: 3,0 Liter-Fünfzylinder mit 59 kW (80 PS), Spitze 148,2 km/h, 0 bis 100 km/h in 19,7 s, Durchschnittsverbrauch 12,0 Liter, Preis mit Servolenkung (Serie) 25 094 Mark.

Ab 1. Juli 1979 erhöhen sich diese Preise jeweils um ein Prozent durch die angehobene Mehrwertsteuer. Aber auch dann gilt, daß sich der Volvo D6 im Kreis der Komfort-Diesel mehr als nur behaupten kann; er ist der Schnellste und Sparsamste und sehr geräumig.

Nach dem mot-Europatest muß auch der Zuverlässig-

keit eine gute Note ausgestellt werden. Die durchschnittliche Diesel-Fahrleistung von drei bis vier Monaten absolvierte der Volvo D6 in nur drei Wochen; es gab keinen außerplanmäßigen Aufenthalt. Allerdings nahm die zunächst nur sehr zarte Rußneigung ab etwa 6000 Kilometer ständig zu. Gegen Testende stieß der Volvo-Diesel bei starker Beanspruchung stets eine schwarze Wolke aus dem Auspuff – vor allem bei vollem Ausdrehen im zweiten und dritten Gang.

Nach alten Diesel-Erfahrungen kann diese sich verstärkende Rußneigung nur daran liegen, daß sich diese Verteiler-Einspritzpumpe (Typ VE von Bosch) in den hochempfindlichen Toleranzen allzu rasch verstellte. Der Sechszylinder-Dieselmotor stammt ja aus dem VW-Werk Salzgitter. Folglich müssen Volvo und VW zusammen mit Bosch diesem Rußproblem noch einige Aufmerksamkeit widmen. Schließlich kann niemand daran gelegen sein, daß der Volvo-Diesel als „Nebelwerfer“ in Verruf gerät.

Natürlich nagelt dieser supersparsame Sechszylinder nach dem Kaltstart kräftig durch die Gegend. Aber es



Volvo-Diesel vor der Kanalhochbrücke in Rendsburg



Start vor der Volvo Deutschland-Zentrale in Dietzenbach



Ake Grandinson, Chef der Diesel-Entwicklung in Göteborg



Volvo/VW-Sechszylinder: kein Ölverbrauch über 8600 km

ist kein nervtötend-hartes Nageln – auch ein Vorteil von den sechs statt fünf oder vier Zylindern. Einmal in Fahrt und richtig warm geworden, ist der Volvo-Diesel unter seinesgleichen ein angenehmer Reisegeosse. Da zeigt sich die sehr sorgfältige Geräuschdämpfung zwischen Motor- und Innenraum: Im vierten Gang mit eingeschaltetem Overdrive ist zum Beispiel bei 120 km/h nur mit angespitzten Ohren zu hören, daß ein Dieselmotor für Fortbewegung sorgt. Oberhalb Richttempo 130 km/h gehen die Motorgeräusche ohnehin in

den beträchtlichen Windgeräuschen der Volvo-Karosserie unter.

Von der Akustik her ist der Overdrive also eine feine Sache, einfach nur mit dem Finger hin- und herschnippen. Zurückschalten ergibt jedoch einen spürbaren Drehzahlsprung nach oben, der sich – nach Betriebsanleitung empfohlen – mit Zwischenkuppeln sanfter vollzieht. Das machen allerdings nur wenige Volvo-Fahrer. Auf die Dauer kann häufiges Zurückschalten bei hohen Geschwindigkeiten ohne Kuppeln zu Motor-

Test Volvo Diesel

und Getriebschäden führen. Wenn schon gekuppelt werden muß, dann wäre allerdings ein vollwertiges Fünfganggetriebe die bessere Lösung.

Im Europatest wurden lange bis sehr lange Tagestouren (bis über 800 Kilometer) ermüdungsfrei absolviert. Die Volvo-Vordersitze bieten zwar wenig Seitenführung in Lehne und Sitzfläche, aber sie sind herrlich bequem. Dazu trägt auch der Sitzbezug bei, der wenig zum Schwitzen anregt. Weitere positive Eindrücke von der Volvo-Langstrecke: gut dosierbare Belüftung, gut sitzende Gurte, exakte Schaltung, geringe Aufheizung des Innenraums durch wenig geneigte Scheiben, geringe Tachovoreilung und genaue Tankanzeige.

Das Volltanken freilich ist wegen der mangelhaften Entlüftung – selbst für Diesel-Maßstäbe – langwierig. Selbsttanken ist für den Dieselfahrer ohnehin kein Vergnügen, weil der unvermeidliche Gestank buchstäblich mit ans Lenkrad kommt. Es ist deshalb kein Snobismus, wenn der Zapf-

Pluspunkte	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> ● Dieselmotor kräftig und sehr sparsam ● Innen- und Gepäckraum groß ● Bequeme Sitze, Servolenkung serienmäßig 	<ul style="list-style-type: none"> ● Rußneigung stark ● Volltanken schwierig ● Overdrive nicht so gut wie Fünfganggetriebe ● Zuladung gering ● Sitzposition beengt



Ende des Europatests: Heckaufprall auf der Autobahn

hahn stets mit Plastik-Wegwerfhandschuhen angefaßt wird. Wegen der Dieselschaumbildung ist das Randvolltanken ohnehin zeitraubend.

Daß die Volvo-Limousine insgesamt schon betagt ist, zeigte sich an Minuspunkten von der Langstrecke: Außenspiegel nicht von in-

nen einstellbar, Hebeklinken in den Türen als Fingernagelfallen und altmodisch steile Position des Lenkrads. Das gefällt jedoch den allermeisten Volvo-Fahrern, die ihren Wagen nach alter Väter Sitte beherrschen wollen und dies mit der präzisen Servolenkung (serienmäßig im Volvo-Diesel) auch können.

Altväterlich ist freilich auch die beengte Sitzposition. Große Fahrer kommen mit dem Lenkradbogen in Konflikt, außerdem ist die Mittelkonsole viel zu breit.

Als Reisewagen enttäuschte der Volvo D6 nur in einem Punkt: mit 425 Kilogramm war die erlaubte Zuladung des vollgetankten Testwagens um etwa 50 Kilogramm zu niedrig. Volvo sollte sich einen Stoß geben und breitere, tragfähigere 70er-Reifen verwenden. Was für den Audi 100 5D recht ist, sollte für den – nicht nur durch die Motorenquelle artverwandten – Volvo D6 billig sein. EM

Gesamturteil

Der Sechszylinder-Dieselmotor paßt hervorragend zum Volvo. Er ist sparsam und spritzig, im Preis akzeptabel – also insgesamt der modernste Volvo.

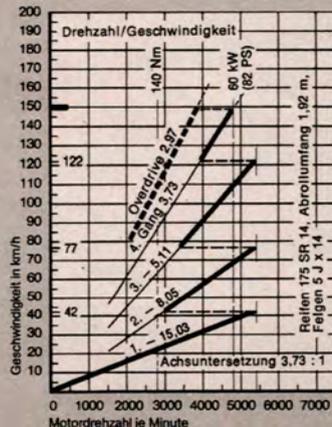
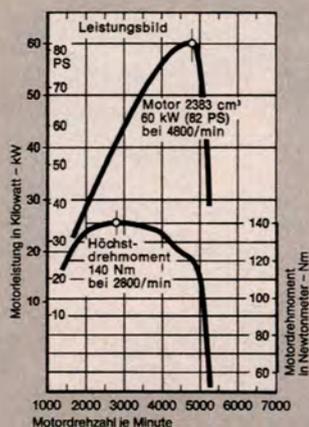
Technische Daten
siehe Seite 30

Volvo 244 GL D6: Preise • Extras • Kosten

Richtpreis ab Auslieferungslager	Extras ab Werk
Volvo 244 GL D6, Limousine viertürig 23 500,00 DM (ab 1. 7.: 23 709,82 DM)	Automatik 990 DM, Stahlkurbeldach mit Windabweiser 900 DM, Wisch- und Waschanlage für Scheinwerfer 475 DM, Metalllack 715 DM, getönte Scheiben 620 DM, elektrische Fensterheber vorn 730 DM.
Serienmäßige Ausstattung	Nachrüstung beim Händler
<ul style="list-style-type: none"> ● Außen: Kunststoff-Stoßstangen (nachgiebig bis fünf km/h), H4-Licht und getrennte Standleuchten, 2 Rückfahrleuchten, Frontscheibe Verbundglas, Seitenschutzleisten, Schmutzfänger vorn/hinten. ● Innen: Vierspeichen-Lenkrad mit Prallplatte und Huptasten, Tacho bis 200 km/h, Tageskilometerzähler, Anzeige für Kühlwasser-Temperatur und Tankinhalt (mit Reserveleuchte), Kontrollleuchte auch für Handbremse und Zweikreisanlage; Servolenkung, Vierganggetriebe mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive; Automatikgurte und integrierte Kopfstützen vorn, Automatikgurte und Beckengurt hinten; Bodenteppich, beheizter Fahrersitz; Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten und Intervall, elektrischer Scheibenwascher, dreistufiges Gebläse; Zigarettanzünder, Ascher vorn/hinten, Mittelarmstütze hinten, Ablagekästen an Vordertüren; 4 Luftdüsen im Armaturenbrett, Schloß für Handschuhfach, 3 Haltegriffe (hinten mit Kleiderhaken), Schräghandgriffe an den Vordertüren, Armlehnen hinten, Ablagefach zwischen den Vordersitzen. 	Nebelleuchte, Nebelschlußleuchte, Anhängerkupplung, Kopfstützen hinten, elektrisch einstellbare Außenspiegel, Niveauregulierung hinten, Radios.
	Kosten
	Steuer 345,60 DM
	Haftpflicht (Basis 100%, Tarifgebiet R 5) 998,60 DM
	Feste Jahreskosten mit Nebenkosten 2050,- DM
	Wertverlust jährlich 3760,- DM
	Feste Jahreskosten mit Wertverlust 5810,- DM
	Laufende Kosten pro 100 Kilometer 18,80 DM
	Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern 406,- DM/719,- DM
	Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern 32,5 Pf/57,5 Pf

Volvo 244 GL D6: Daten und Meßwerte

Motor



60 kW (82 PS) bei 4800/min, 140 Nm bei 2800/min, Verdichtung 23,5 (Dieselkraftstoff). Bohrung/Hub: 76,5/86,4 mm, Hubraum: Steuerformel 2355 cm³, effektiv 2383 cm³. Sechszylinder-Reihenmotor über der Vorderachse, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb. Kühlsysteminhalt 9,4 Liter, Ölinhalt mit Filterwechsel 6,5 Liter. Verteilereinspritzpumpe Bosch VE6/10 F 2400 L-32, Kaltstartbeschleuniger: 60 Liter-Tank unter Gepäckraum. Batterie 88 Ah, Generator 770 Watt, Glühkerzen.

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Kupplung, serienmäßig Vierganggetriebe mit elektrisch zuschaltbarem Schnellgang/Overdrive, Mittelschaltung, Übersetzungen: 4,03–2,16–1,37–1,0–0,798–R. 3,68. Antrieb auf Hinterräder, Übersetzung 3,73. Auf Wunsch Automatik.

Fahrwerk

Radführung vorn an Federbeinen und Querlenkern, hinten Starrachse mit Längslenkern und Panhardstab. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Lenkhilfe (Servo), Übersetzung 17,3. Stahlgürtelreifen 175 SR 14, Testwagen Michelin zX, Felgen 5 J x 14. Scheibenbremsen vorn und hinten, Zweikreisanlage mit Bremskraftverstärker und -regler hinten. Handbremshebel zwischen den Vordersitzen, mechanisch auf Hinterräder (Trommeln) wirkend.

Maße und Gewichte

Außenmaße: Länge 489,8 cm, Breite 170,7 cm, Höhe (unbelastet) 143,5 cm; Radstand 265,0 cm. Spurweite vorn/hinten: 142,0/135,0 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1370/480/1850 kg. Leergewicht vollgetankt/tatsächliche Zuladung:

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: mot-Messung 157,8 km/h (Werksangabe 148 km/h), Messungen bei Kilometerstand 8450 km.

Beschleunigungswerte:

0 bis 60 km/h	7,0 s	0 bis 120 km/h	30,2 s
0 bis 80 km/h	12,1 s	0 bis 140 km/h	54,9 s
0 bis 100 km/h	18,3 s	1 km stehender Start	39,6 s

Elastizität:

50 bis 80 km/h	11,2 (15,5) s
50 bis 100 km/h	19,5 (28,7) s
50 bis 120 km/h	30,4 (49,2) s
50 bis 140 km/h	50,5 s

(Beschleunigung im 4. Gang, mit Overdrive in Klammern)

Schaltpunkte: Von Gang 1 in 2 bei 39,0 km/h, von 2 in 3 bei 75,3 km/h und von 3 in 4 bei 117,4 km/h.

Tachoabweichungen:

Tacho 50 km/h = effektiv	49,3 km/h
Tacho 80 km/h = effektiv	76,8 km/h
Tacho 100 km/h = effektiv	97,3 km/h
Tacho 130 km/h = effektiv	128,1 km/h

Innengeräusche mit Overdrive:

100 km/h	71 dB(A)
Leerlauf	49 dB(A)
120 km/h	74 dB(A)
60 km/h	66 dB(A)
140 km/h	76 dB(A)
80 km/h	68 dB(A)
Spitze	78 dB(A)

Wirtschaftlichkeit

Verbrauch (Dieselkraftstoff, Liter/100 km):

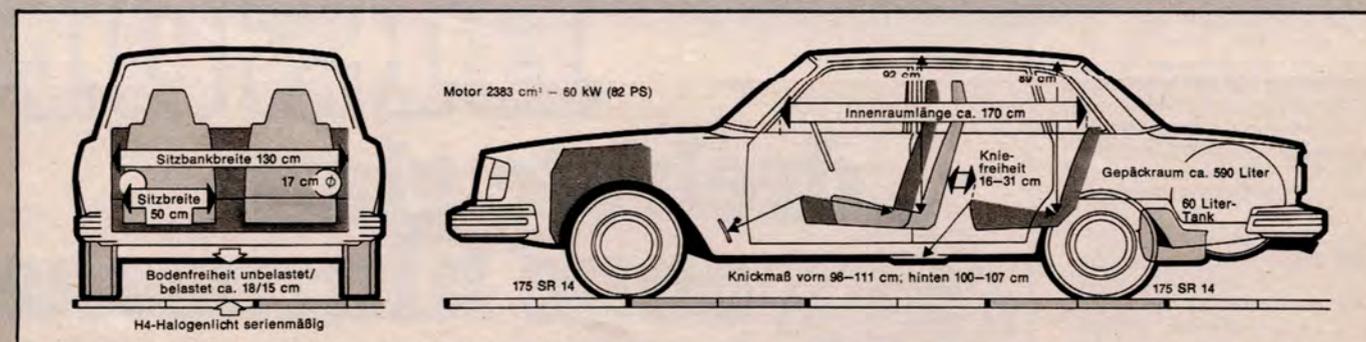
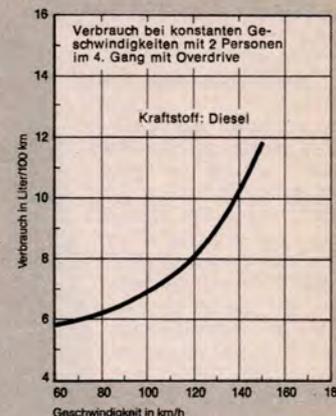
zügig	8,2–8,9
scharf	10,0–10,9
Kurzstrecke	9,7–12,6
Mittel/Testdurchschnitt	9,4
Tankreichweite	640 km

Ölverbrauch: im Test nicht meßbar.

Wartung: Erste Inspektion nach 1000 bis 2000 km, alle 7500 km Motorölwechsel, alle 15 000 km Wartungsdienst mit Ölwechsel.

HUK-Typklassen: 16/18 (Voll-Teilkasko).

Garantie: Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung.



Technische Daten: Rudolf Heltz, Zeichnungen: J. F. Drkosch