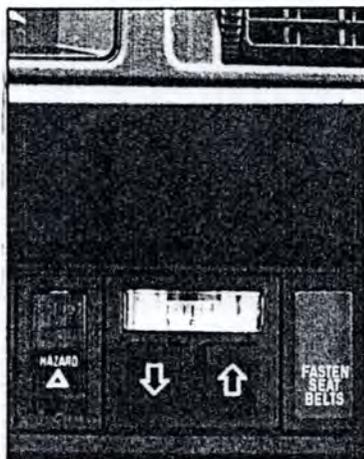


Test Volvo 245 GL D6

# Dieseler Riese



Oben: Der Diesel-Kombi wird in Deutschland ausschließlich mit GL-Ausstattung geliefert, Metallic-Lack kostet zusätzlich 790 Mark. Rechts: Automatische Niveauregulierung mit zwei Drucktasten im Armaturenbrett für 335,60 Mark. Unten: Üppiger Laderaum mit maximal 187 Zentimeter in der Länge und durchschnittlich 125 Zentimeter als Breite.



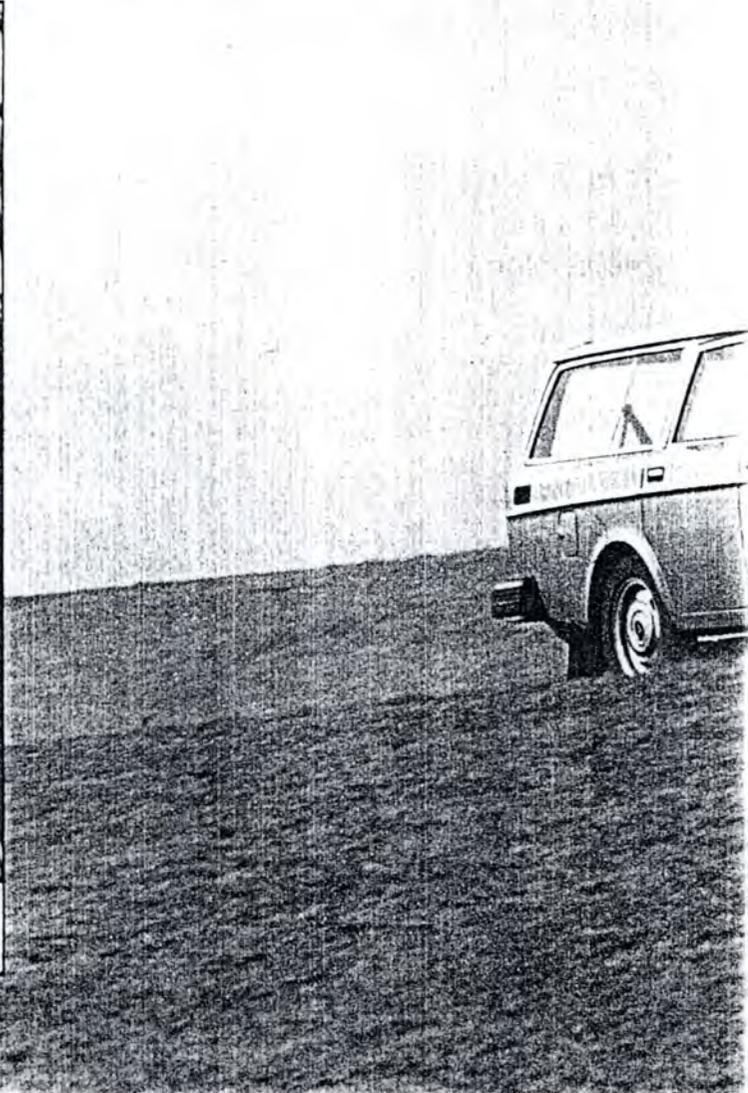
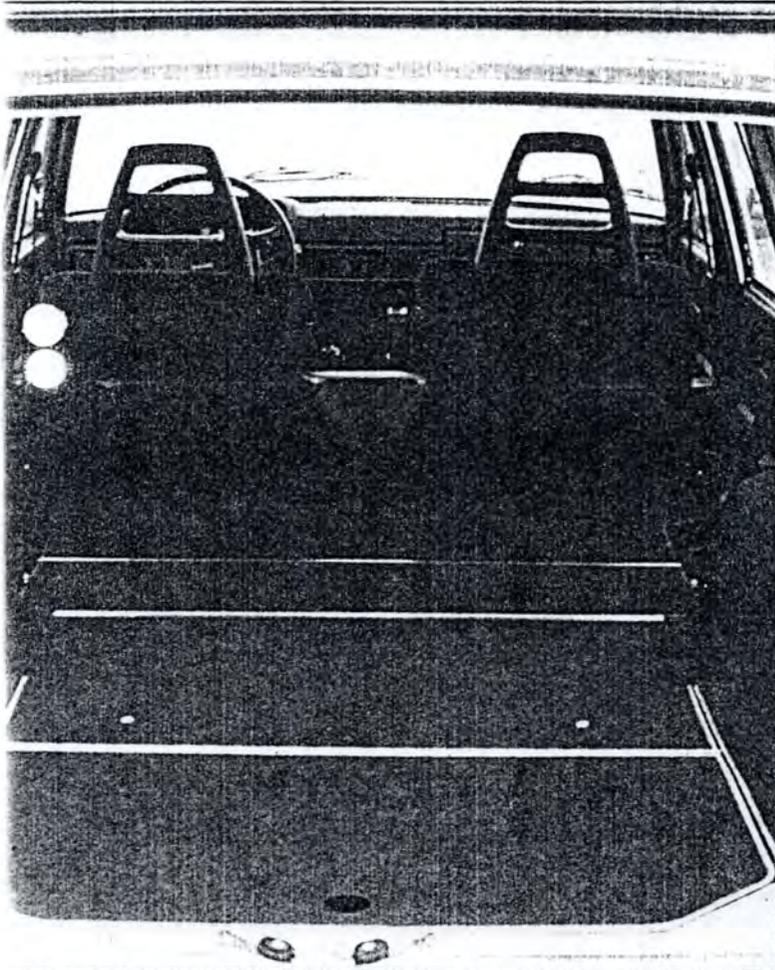
Fotos: Hehl

Der große Volvo-Kombi ist keine Autoschönheit, aber ein praktisches Transportmittel und mit dem VW-Dieselmotor sehr sparsam.

**V**iel Raum und wenig Verbrauch – zwangsläufig führt diese Kombination zu einem Diesel-Kombi. Wer sich einen solchen Spar-Schergewichtler

wünscht und ordentliche Fahrleistungen verlangt, kann unter drei Modellen wählen:

- Volvo 245 GL D6 mit 2,4 Liter-Sechszylinder-Dieselmotor, 60 kW (82 PS), Richtpreis 27 950 Mark
- Mercedes 300 TD mit 3,0 Liter-Fünfsylinder-Dieselmotor, 65 kW (88 PS), Festpreis 30 736 Mark
- Citroen CX 2500 D Break mit 2,5 Liter-Vierzylinder-Dieselmotor, 55 kW (75 PS), Richtpreis 26 490 Mark.



Der Volvo D-Kombi liegt also im Preis wie in der Motorleistung zwischen Citroen und Mercedes. Das Ladevolumen im klotzigen Kastenheck läßt kaum Wünsche offen. Es übertrifft beim Volvo deutlich das Fassungsvermögen des Mercedes, kann allerdings jenes im Citroen nicht ganz erreichen. Vier oder fünf Erwachsene müssen ihr Gepäck wohl kaum einschränken. Wer jedoch bis unters Dach stapeln will, braucht auch im Volvo zum

sicheren Transport das herausnehmbare Schutznetz hinter dem Rücksitz.

Was ein solcher Kombi unbedingt braucht, bietet Volvo serienmäßig: Servolenkung, zwei von innen einstellbare Außenspiegel, Wischer/Wascher für die Heckscheibe und eine einfache Niveauregulierung der Hinterachse, bei der Luftaufpumpen für den Lastenausgleich sorgt. Viel einfacher geht die Anpassung an schwere Last

mit der Niveau-Automatik (Aufpreis 335,60 Mark): Zwei Drucktasten im Armaturenbrett regulieren das Auf und Ab des Hecks. Beim Mercedes T geschieht das allerdings ebenso serienmäßig-vollautomatisch wie beim Citroen Break.

Auch unter seinesgleichen gehört der Lasten-Schwede zu den besonders sparsamen Autos. Im Test lagen die Verbrauchswerte zwischen 8,5 und 12,8 Liter. Der

Volvo-Durchschnitt entsprach mit 9,6 Litern exakt dem des Citroen. Dagegen schluckt der Mercedes-Konkurrent gute zwei Liter mehr. Auf dem Verbrauchssektor profitiert der Volvo vom bekannt sparsamen Sechszylinder-Diesel (aus dem VW-Motorenwerk Salzgitter) ebenso wie vom serienmäßigen Overdrive. Mit einer Drucktaste im Schalthebel wird ohne Zwischenkuppeln der fünfte Gang elektrisch zugeschaltet.



Volvo 245 GL D6: Preise • Extras • Kosten																	
<b>Richtpreis ab Werk</b>	<b>Extras</b>																
Volvo 245 GL D6, Kombi viertürig . . . . . 27 950 DM	Automatik 1050 DM, Zentralverriegelung 410 DM, Metallic-Lack 790 DM, getönte Scheiben 660 DM, Wisch-/Waschanlage für Scheinwerfer 500 DM, Leichtmetallräder und Reifen 185/70 SR 14 990 DM, elektrische Fensterheber vorn/hinten 1390 DM (nur vorn: 780 DM), Lederpolsterung 1690 DM, automatische Niveauregulierung 335,60 DM, Kopfstützen hinten 167,70 DM, Laderaumplane 222,62 DM, Schutznetz für Gepäckraum 111,87 DM, herausklappbare Kindersitze 549 DM, Dachträger 354,80 DM, Drehzahlmesser 166,11 DM.																
<b>Serienmäßige Ausstattung</b>	<b>Kosten</b>																
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Außen:</b> Kunststoff-Stoßstangen (nachgiebig bis 4 km/h), Seitenschutzleisten, H4-Licht, 2 Rückfahrleuchten, Nebelschlußleuchte, Frontscheibe Verbundglas, Wischer/Wascher für Heckscheibe, 2 von innen einstellbare Außenspiegel, Schmutzlappen vorn/hinten, Tankdeckel mit Schloß.</li> <li>● <b>Innen (Bedienung/Instrumente):</b> Vierspeichenlenkrad mit Hupentasten und Prallplatte, Servolenkung; Tacho bis 200 km/h, Tageskilometerzähler, Anzeigeskalen für Tankinhalt, Kühlmittel-Temperatur, Quarzuhr; 2 Wischergeschwindigkeiten und Intervall, elektrischer Scheibenwascher, regulierbare Instrumentenbeleuchtung, 3 Gebläsestufen, 4 Luftdüsen im Armaturenbrett.</li> <li>● <b>Innen (Karosseriedetails):</b> Automatikgurte vorn/hinten, hinten zusätzlicher Beckengurt, integrierte Kopfstützen vorn; Schloß für Handschuhkasten, Ablagekasten an Vordertüren, Schräghandgriffe vorn, Armlehnen hinten; Fahrersitz mit Höhenverstellung, 3 Haltegriffe am Dachrand (hinten mit Kleiderhaken), Spiegel im Deckel des Handschuhkastens, 2 Innenleuchten, 1 Ascher vorn/hinten, Zigarettenanzünder, Teppich im Innen- und Laderaum, Ablagefach unter Laderaum, 2 Gasdruckheber für Heckklappe.</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td>Steuer</td> <td>345,60 DM</td> </tr> <tr> <td>Haftpflicht (Basis 100%, Tarifgebiet R 5)</td> <td>998,60 DM</td> </tr> <tr> <td>Feste Jahreskosten mit Nebenkosten</td> <td>2185,- DM</td> </tr> <tr> <td>Wertverlust jährlich</td> <td>6150,- DM</td> </tr> <tr> <td>Feste Jahreskosten mit Wertverlust</td> <td>8335,- DM</td> </tr> <tr> <td>Laufende Kosten pro 100 Kilometer</td> <td>22,45 DM</td> </tr> <tr> <td>Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern</td> <td>463,- DM/975,- DM</td> </tr> <tr> <td>Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern</td> <td>37,0 Pf/78,0 Pf</td> </tr> </table>	Steuer	345,60 DM	Haftpflicht (Basis 100%, Tarifgebiet R 5)	998,60 DM	Feste Jahreskosten mit Nebenkosten	2185,- DM	Wertverlust jährlich	6150,- DM	Feste Jahreskosten mit Wertverlust	8335,- DM	Laufende Kosten pro 100 Kilometer	22,45 DM	Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	463,- DM/975,- DM	Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	37,0 Pf/78,0 Pf
Steuer	345,60 DM																
Haftpflicht (Basis 100%, Tarifgebiet R 5)	998,60 DM																
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten	2185,- DM																
Wertverlust jährlich	6150,- DM																
Feste Jahreskosten mit Wertverlust	8335,- DM																
Laufende Kosten pro 100 Kilometer	22,45 DM																
Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	463,- DM/975,- DM																
Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	37,0 Pf/78,0 Pf																

In den Fahrleistungen kann sich der Volvo D-Kombi ebenfalls gegenüber den beiden Konkurrenten sehen lassen. Der besonders gut eingelaufene Testwagen schaffte die Beschleunigung vom Stand auf 100 km/h in 18,5 Sekunden, auf 140 km/h in 54,5 Sekunden. Er übertraf in der Spitze mit 159,1 km/h als Mittel die Werksangabe von 150 km/h mehr als deutlich.

Gegen das harte Nageln des kalten VW/Volvo-Dieselmotors ist technisch kein Kraut gewachsen. Die beiden Konkurrenten von Mercedes und Citroen klingen beim morgendlichen Start auch nicht dezenter. Aber sie rußen bei weitem nicht so stark. Vor allem nach längerem Schubetrieb ohne Gas und dann brüskem Vollgasgeben ist das Volvo-Heck häufig von einer Qualmwolke umhüllt. Diesel-Gegnern muß dieses Rußproblem noch mehr aufstoßen als das Kaltstartnageln – eben weil es so ausgeprägt, wie gerade von Mercedes bewiesen, keineswegs Diesel-typisch ist.

Von Stoßstange zu Stoßstange sieht der Volvo 245

GL D6 (die ebenso offizielle wie umständliche Bezeichnung) so aus, als ob ihm harter Alltagsbetrieb nichts anhaben könne. Das bestätigte sich während der teilweise winterlichen Testwochen. Die großen Räder und hohe Hecklast sorgten für gutes Vorwärtskommen im Schnee – mit Normalreifen wohlgermerkt. Die Heizwirkung reicht auch für den großen Kombi-Innenraum aus. Die Beschlagneigung der riesigen Glasflächen ist bemerkenswert gering. Daß der VW/Volvo-Sechszylinder-Dieselmotor schon ab 1500/min kräftig anzieht, wirkt sich beim Winter- wie Anhängerbetrieb gleichermaßen vorteilhaft aus.

Schnelles Fahren auf der Autobahn deckt jedoch die Schwächen des veralteten Konzepts – relativ kurzer Radstand, gewaltiger Hecküberhang – schonungslos auf. Bei voller Beladung nehmen die Reaktionen auf Seitenwind gegenüber der Limousine so zu, daß bei böigem Wind und welliger Fahrbahn sehr konzentriert gelenkt werden muß. Zusammen mit den hohen Windgeräuschen der Karosserie verliert der Volvo D-Kombi auf Langstrecken gegenüber den Konkurrenten von Mercedes und Citroen an Fahrsicherheit wie an Reisekomfort. Der schwere Dieselmotor im Bug kann das noch schwerere Heck in

der Richtungsstabilität bei weitem nicht ausgleichen.

An Detailkritik ist beim Volvo die mangelnde Seitenführung der Vordersitzlehnen zu erwähnen; in Kurven werden die Insassen mehr vom Gurt als vom Sitz gehalten. Unpraktisch sind die eingeklemmten Einstellhebel der Außenspiegel ebenso wie das Radio unter dem Ascher in der Mittelkonsole. Am Testwagen sabberte ständig Dieselmotorschmutz über, was Drecknester unter dem Tankdeckel ergibt.

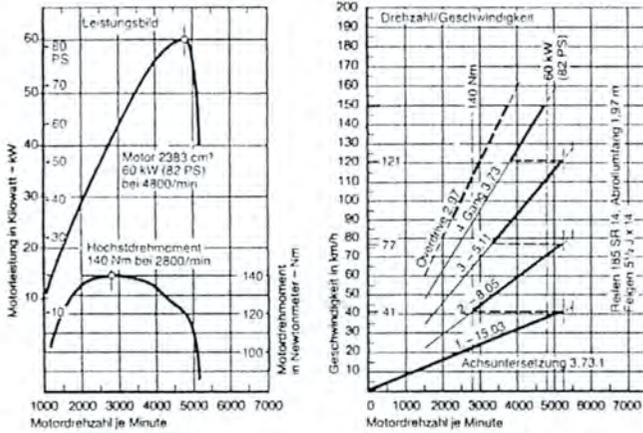
An positiven Volvo-Details müssen die getrennt einstellbare Heizung (für Fahrer- und Beifahrer-Fußraum) und die sehr gut ablesbaren, erstaunlich genau anzeigenden Instrumente erwähnt werden. Uneingeschränktes Lob verdient die präzise Servolenkung. Im Stadtbetrieb wie auf Kurvenstrecken ist der dieselnde Riese handlicher als er aussieht. Der größte Vorteil bleibt jedoch der Verbrauch: ein 1,5-Tonner mit weniger als zehn Litern im Durchschnitt. EM

Pluspunkte	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Verbrauch niedrig</li> <li>● Fahrleistungen für Diesel-Kombi gut</li> <li>● Laderaum groß, Niveauregulierung serienmäßig</li> <li>● Räder groß, gute Wintertauglichkeit</li> <li>● Kunststoff-Stoßstangen sehr stabil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Rußen des Dieselmotors</li> <li>● Windgeräusche der Karosserie lästig</li> <li>● Vordersitze mit wenig Seitenführung</li> <li>● Details unpraktisch (Betätigung der Außenspiegel, Ascher)</li> <li>● Windempfindlichkeit bei voller Beladung</li> </ul>

Technische Daten siehe Seite 44

# Volvo 245 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 cm<sup>3</sup>, effektiv 2383 cm<sup>3</sup>. Sechszylinder-Reihenmotor über der Vorderachse, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen. Kühlsysteminhalt 9,5 Liter, Motorölinhalt mit Filterwechsel 6,5 Liter. Verteilerpumpe (Bosch), 60 Liter-Tank unter dem Gepäckraum. Batterie 90 Ah, Generator 770 Watt.

## Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Kupplung, Vierganggetriebe mit Overdrive (Serie), Mittelschaltung. Übersetzungen: 4,03–2,16–1,37–1,0–0,8–R. 3,68. Antrieb auf die Hinterräder, Übersetzung 3,73. Auf Wunsch Dreistufen-Automatik.

## Fahrwerk

Radführung vorn an Federbeinen und unterem Querlenker, hinten Starrachse mit vier Längslenkern und Panhardstab, vorn und hinten Schraubenfedern und Stabilisator. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Lenkhilfe (Servo) serienmäßig. Stahlgürtelreifen 185 SR 14, Testwagen Michelin XZX, Felgen 5 1/2 J x 14. Vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisanlage mit Bremskraftverstärker und -regler hinten. Handbremshebel zwischen den Vordersitzen, mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

## Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe (unbelastet): 489,0/171,0/146,0 cm, Radstand 264,0 cm, Spurweite vorn/hinten: 143,0/136,0 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1440/510/1950 kg. Leergewicht des Testwagens vollgetankt/tatsächliche Zuladung:

## Fahrleistungen

**Höchstgeschwindigkeit:** mot-Messung 159,1 km/h (Werksangabe 150 km/h). Messungen bei Kilometerstand 13 961.

**Beschleunigungswerte:**

0 bis 100 km/h	18,5 s
0 bis 60 km/h	7,1 s
0 bis 120 km/h	31,0 s
0 bis 80 km/h	12,0 s
0 bis 140 km/h	54,5 s

**Elastizität (Beschleunigung im Overdrive, 4. Gang in Klammern):**

50 bis 80 km/h	17,8 (12,4) s
50 bis 100 km/h	32,6 (22,1) s
50 bis 120 km/h	55,5 (34,9) s

**Schaltpunkte:** Von Gang 1 in 2 bei 39,5 km/h, von 2 in 3 bei 77,6 km/h, von 3 in 4 bei 120,6 km/h, von 4 in Overdrive bei 149,7 km/h.

## Tachoabweichungen:

Tacho 50 km/h = effektiv	49,6 km/h
Tacho 80 km/h = effektiv	78,8 km/h
Tacho 100 km/h = effektiv	98,5 km/h
Tacho 130 km/h = effektiv	127,3 km/h

**Innengeräusche im Overdrive:**

100 km/h	71 dB(A)
Leerlauf	52 dB(A)
120 km/h	75 dB(A)
60 km/h	69 dB(A)
140 km/h	77 dB(A)
80 km/h	70 dB(A)
Spitze	80 dB(A)

## Wirtschaftlichkeit

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

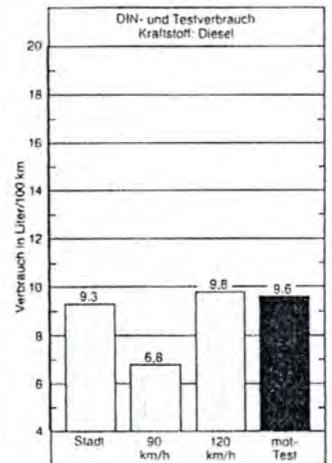
zügig . . . . . 8,5–9,5  
scharf . . . . . 10,6–12,8  
Kurzstrecke . . . . . 8,4–9,2  
Testverbrauch/Mittel . . . . . 9,6  
Tankreichweite . . . . . 620 km

**Ölverbrauch:** Im Test nicht meßbar.

**Wartung:** Alle 7500 km Ölwechsel, alle 15 000 km Inspektion.

**HUK-Typklasse:** 22/27 (Voll-/Teilkasko).

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



1480/470 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst: 1500/750 kg, Achsstützlast bis 50 kg, Dachlast 100 kg. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 3,6, Wendekreis li/re: 11,1/10,8 m, Spurbreite li/re: 10,2/9,9 m. Karosserieschwingzahlen: 80/88 je Minute.

