

TEST



Volvo 244 GL



Stora Volvo har blivit kortare och smäckrare, sedan de tidigare gummiklädda stötfångarna bytts ut mot plastklädda sådana av mindre format. Resultatet är att totallängden har minskat med 9 cm.

Kortare, Starkare, Snålare

Sveriges mest sålda bilmodell går ut hårt inför 1981. Kraftigt ökad effekt ur en större motor än tidigare men ändå med lägre bränsleförbrukning är löften som väcker intresse, och visst stämmer det, men...

Av Stig Björklund
Foto Anders Rising Teckning Herbert Müdsam

□□ Bantat format men oförändrad säkerhet, större, starkare motor men förbättrad bränsleekonomi; det är inga dåliga löften Volvo kommer med när det gäller nya 244 GL.

Går ekvationen ihop, ja faktiskt, även om det har krävts en del konstgrepp som inte märks utåt. Totallängden har minskats med 9 cm genom att man slopat de stora gummiklädda stötfångarna till förmån för smäckrare, plastklädda. Eftersom de nya fungerar i kombination med hydrauliska stötdämpare à la tidigare USA-modeller av Volvo har man kunnat klara EG-kraven på skydd mot småkrockar trots minskad intrycksmarginal fram och bak.

Starkare motor, lägre bränsleförbrukning, ja, även den till synes omöjliga uppgiften har klarats – men med ett par reservationer. Motorn kräver 97-oktanig

i stället för tidigare 93-oktanig bensin, vilket höjer literpriset med ca 6 öre, och föraren måste enligt våra erfarenheter vara mera uppmärksam på växlingen än tidigare för att köra både bekvämt och snällt.

☺ EKONOMI

Attraktiv totalekonomi har alltid varit ett av de starkaste argumenten för stora Volvo, och som framgår av detaljredovisningen på nästa sida har även nya 244 GL här ett klart försprång. Naturligtvis måste man ta med i bilden att värdeminskningen, även om den relativt sett är mindre för Volvo än för andra stora bilar, fortfarande är rätt kraftig på en stor, dyr bil i förhållande till billigare bilar. Ekonomi kan ses på många olika sätt, men Volvos ekonomi är överlägsen så länge man bestämmer sig för att det är den här typen av bil man vill ha.

Bränsleekonomin skulle alltså enligt löfterna faktiskt bli bättre med den nya större och starkare motorn, och objektiva mätningar visar att det stämmer. Nya 2,3-liters Volvo 244 GL med 112 hk går att köra ungefär en halv deciliter billigare per mil vid jämn fart än föregångaren på 102 hk och 2,1 liters slagvolym, och det betyder att man teoretiskt kommer ett bra stycke under 0,8 liter per mil på överväxeln vid 90 km/h och i verklig körning är nere och snuddar vid 0,8 l/mil som snittvärde på etapperna. Vid långfärd i regn och med långa perioder när vi inte kunde utnyttja överväxeln nådde vi 0,86 l/mil, vid en blandning av långfärd och småkörningar med många start- och stoppmoment hamnade vi på 0,90 l/mil osv. Det här är mycket fina siffror för en stor och tung, rymlig bil med två vuxna plus bagage, och det blir utan tvivel ett starkt försäljningsargument för nya, starkare Volvo.

Det hör till bilden att ägaren faktiskt måste lära sig att utnyttja överväxeln flitigt, men då kommer han också förmodligen ner i ännu bättre siffror än våra. På 1981 års modell kopplas nämligen överväxeln ur vid varje nedväxling, medan den tidigare så att säga var inprogrammerad, så att man ofta oavsiktligt skiftade direkt från trean till femman.

☺ FÖRARPLATS

Volvo 244 har fått en ny panel med bättre instrumentgrupp (hastighetsmätaren äntligen i

mitten) men ändå med en omisskännlig Volvo-prägel som gör att den känns välbekant. Nyheterna ligger bl a i att mittkonsolen (som är oförändrad) har dragits ut ca 5 cm från panelen och nu bär upp en liten praktisk hylla, och att panelen fått ett annat praktiskt avläggsfack ovanför kallluftsutsläppen i mitten.

Stolar, växelspaksarrangemang, pedaler o d är oförändrade, vilket betyder att Volvo har en ännu bättre förarmiljö med egentligen bara ett par skönhetsfel. Förarstolen har en för klassen ovanligt dålig skjutmån, och – vad värre är – fortfarande en onödigt krånglig mekanism för sin höjdställning. Bakkantens höjd t ex kan knappast ställas om utan att man går ur bilen eller får hjälp av någon i baksätet.

Bredden i armbågshöjd är mindre för Volvo än för de flesta konkurrenter, men frågan är om det verkligen är en nackdel. Ford Granada t ex, som är 6 cm bredare mellan framdörrarna än Volvo, upplever man ofta som opraktiskt bred, t ex när man vill veva ned höger sidoruta eller justera backspeglarna.

☺ SIKT

Även om fram- och sidostolparna är relativt kraftiga så har Volvo 244 erkänt god runtom-sikt, ovanligt god närsikt bakåt tack vare hög sittposition, och dessutom säkerheten höjd med hjälp av vettiga hjälpmedel. Elbakrutan t ex är en av de snabbaste och effektivaste på marknaden och detsamma gäller de-

frosterkapacitet fram och på sidorutorna. Båda de yttre backspeglarna är justerbara inifrån och den vänstra spegeln är på GL-modellen av perspektivtyp, dvs utvinklad så att den fångar in all upphinnande trafik utan att föraren behöver flytta huvudet. Det tar tid att vänja sig vid den förvrängda bilden, men det är en trygghet att veta att om ingen bil syns i spegeln så finns det heller ingen i närheten.

☺ I BAKSÄTET

Volvo 144 var på sin tid ansedd som en stor bil med generösa innerutrymmen, men konkurrensbilden har ändrats. Idag har modernare konkurrenter seglat förbi Volvo på den här punkten, och det märks kanske framför allt när man jämför utrymmen i baksätet. Minsta benutrymmet, dvs bakom förarstolen i dess bakre läge, är visserligen inte sämre än för andra, men det beror på att Volvo har sämre maximalt benutrymme fram. Bredden för de åkande är mindre hos Volvo än för alla aktuella konkurrenter. Mittarmstöd är standard och sittkomforten mycket god utom över kardantunneln där en tung person kan "bottna" vid körning på ojämn väg.

Fotutrymmet är bra och de effektiva värmekanaler till baksätet utgör naturligtvis ett extra plus.

☺ BAGAGERUM

Tendensen i den här klassen har på senare år gått mot en viss

prutning av bagagekapaciteten hos stora bilar, och 244:an rymmer tex ca drygt 10 procent mindre än 144:an. Trots detta ligger Volvo väl till i sin klass, i nivå med Peugeot 505 och något före Ford Granada, Opel Rekord och Renault 20 i nu nämnd ordning. Bättre än Volvo är nya Saab Sedan (ca 400 dm³ hårt bagage mot Volvos och 900 Combicoups 355 dm³).

Bagageutrymmet är brett och djupt men relativt grunt i höjled, i synnerhet över bakaxeln, där durken är höjd ca 10 cm och "takhöjden" bara ca 43 cm. I- och urlastning kompliceras något av dels rätt stor lasthöjd, dels alltså behovet av att sträcka sig in över bakväggen för att komma åt bagage längst in.

☺ PÅ VÄGEN

Körmassigt får nya Volvo 244 GL naturligtvis sin karaktär av att motorn blivit avsevärt starkare – men minst lika mycket av den nya utväxlingen! Effektkörningen på 10 hk har nämligen kompenseras med en rätt kraftig sänkning av totalutväxlingen för ekonomins skull – utom på ettans växel som har höjts för att inte ge startproblem med släp. Totalresultatet är en mera utpräglad ekonomibil än tidigare, ungefär i klass med Saab 99 i den nyare "långbenta" versionen, men också med mera prestanda



TEST



(forts)

än någonsin att ta till för t ex en snabb omkörning.

Inte ens vid motorvägsfart kommer man på överväxeln över ca 2 700 varv per minut, där de flesta femväxlade bilar är uppe i drygt 3 000 varv eller mer. Vid 90 km/h verklig fart gör Volvos motor ca 2 200 varv per minut och sjunker farten ytterligare till 70 km/h på överväxel är man nere i ca 1 700 varv – men då kommer en karakteristisk vibration i kraftöverföringen som tecken på att motorn inte trivs. Finns det utrymme för fartökning är det bara att trampa lite hårdare på pedalen och låta motorns råstyrka dra den upp i ett

lämpligare register, ligger man i en kö är det bara att toucha växelspakknoppen och slå ur överväxeln. På fyran har man både segdragning och ett fortfarande hyggligt lågt varv, ca 2 100 vid 70 km/h, och skulle man behöva göra ett ryck för att komma förbi kan man lugnt slänga i treet och dra till 90–100 utan att motorn låter som om den skulle sprängas.

Ljudnivån vid landsvägskörning är låg redan på fyran, och på överväxeln är motorljudet praktiskt taget helt dolt bakom normalt väg ljud – ungefär som ljudet från en fläkt på halvfart. Även ur andra synpunkter har

nya 244 GL en förnämlig körkomfort, vilket behövs eftersom även konkurrenterna är påkostade och tystgående.

Växlingen är smidig – den nya överväxelkopplingen till och med smidigare än förut – och styrningen både lättgående – utan att vara "vevig" – och exakt. Volvo 244 har ju en ovanligt liten vänddiameter, och i parkeringsmanövrer märker man hur styrväxlingen mot ändläget bokstavligen hjälper till genom att rattkraftbehovet minskar kraftigt.

Väghållningen är god för biltpen med hygglig belastning även över bakhjulen och konstant

spårvidd och dito hjulvinkel mot underlaget som kompensation för t ex Granadas och Peugeots mjukare, individuella bakhjulsupphängning. Volvo håller benhårt på att bilen inte får ändra beteende under t ex en framvingad dramatisk undanmanöver, och 244:an fyller de här kraven genom att vara konstant understyrd så länge den är normalt framtung. Tung last bak i kombination med stort bakre överhäng ökar naturligtvis risken för bakvagnsutrivning och i värsta fall kast, och på halt underlag har man ständigt risken för bakvagnssladd vid gaspådrag härliksom hos konkurrenterna. Med kraftig belastning bak ökar också tendensen till dålig riktningssabilitet i sidvind.

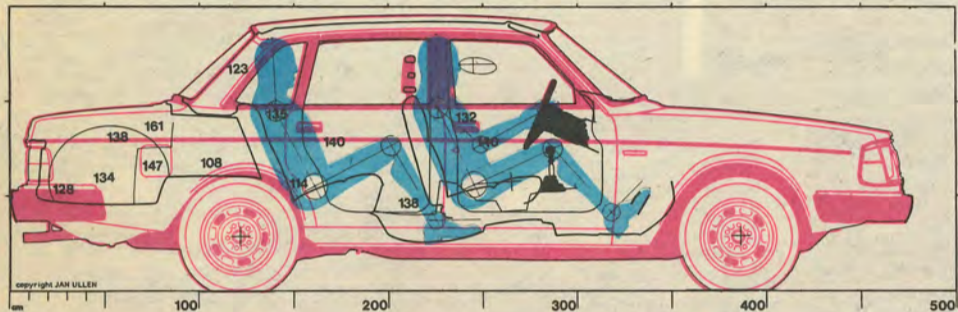
PRESTANDA

Effektökningen hos nya 244 GL har som nämnts kombinerats med en sänkning av bakaxelut-

växlingen, och det gör att de tio extra hästkrafterna knappast kommer till nytta i form av förbättrad acceleration. Nya 244:an har visserligen en tendens att likasom "kasta" sig iväg från stillastående på ettans växel, men sedan tar den sänkta bakaxelutväxlingen ut sin rätt och drar ner farten i förhållande till motorvarvet. Konstruktörerna har alltså valt ekonomilinjens och avstått från poäng i just den här delen av prestandamatchen, men det rör sig om sekunder och nyanser som genomsnittsföraren ändå sällan har glädje av. Accelerationsresurserna i det högre registret är desto viktigare, och här ligger nya 244 bra till. När man inte behöver göra blixtnabba omkörningar har man en utmärkt tyst omkörningsväxel i fyran, och har man tid att bygga upp farten på dieselvis och har fri sikt långt framåt kan man till och med susa förbi tyst och elegant på femte växel.

SLUTSATS

De stora bilarna må ha det svårt på marknaden; Volvos volymvagn i ny version har stärkt sin position och bör kunna ta ännu större del av kakan under 1981. Den större, starkare motorn med påvisbart bättre bränsleekonomi än tidigare gör den här stora, tunga familjebilen ekonomiskt attraktiv även i jämförelse med många betydligt mindre och trängre bilar, men föraren får som nämnts vara flitigare med växelspaken i nya 244 än i den gamla för att motorn både ska trivas och gå snällt. I övrigt är sig stora Volvo fränsett bantningen i längd ganska lik, gammalmodig när det gäller interiörmåtten, konventionell och pålitlig när det gäller konstruktion och köregenskaper, långt framme när det gäller komfort, utrustning, totalekonomi, säkerhet...



Utrymmen

Volvo 244 är inte så rymlig som konkurrenterna i klassen, och framför allt är det de inre breddmått som skiljer till Volvos nackdel. Ford Granada och Opel Rekord är samtidigt också rymligare i längdled, och samtliga konkurrenter har bättre maximalt benutrymme för föraren. Faktum kvarstår dock att även Volvo är en stor och rymlig bil för en ordinär familj.

Ekonomi

Volvo slog för ett par år sedan knock på konkurrenterna med sin prispressning i samband med att VSG-garantin slopades. Sedan dess har Volvos DL-modell varit det självklara riktmärket för någorlunda stora bilar på svensk marknad. Även om GL med sin nya större motor och sin överväxel ligger ca fyra tusenlappar över motsvarande DL-modell och inte är sensationellt billig så ger även den mycket bil för pengarna.

Mer och mer avgörande i den här klassen är andrahandsvärdets utveckling, och det är här Volvo har sin stora chans. Det officiella riktmärket för

begagnatutvecklingen, Motorbranschens riksförbunds sk prognoslista, är inte helt rättvisande, eftersom den generellt räknar med 1,1 kr per mil i prisfall efter de första två tusen mil, oberoende av bilmärke. Skiftande efterfrågan antyds i stället i form av större eller mindre prisfall per modellår efter det första, och här ligger Volvo bäst till med 2 000 kr per år mot t ex 2 600 kr för Opel Rekord (mera för de äldre), 3 000 kr för Saab 900 GLs (som är dyrare) 3 400–3 500 kr per år för Ford Granada osv.

Inte ens om emellertid dölja att även en Volvo faller kraftigt i pris under de första åren. 7 000–8 000 kr per år har ansetts vara en normal värde-minskning.

Vad som spelat den största rollen för trogna Volvo-kunder är säkert Volvos billiga service- och underhållskostnader. Om vi räknar upp den traditionella listan över reservdelspriser och kostnader för ett par vanliga reparationsjobb får vi den här uppställningen:

Naken framskärm	710:-
Strålkastarinsats	395:-
Bromsklotsar fram	59:50
Bromsklotsar bak (skivbromsar även där)	54:50
Komplett avgassystem	689:-
Byte av avgassystem (paketpris)	825:-
Koppling (lameller, tryckplatta, lager)	508:-
Paketpris byte av koppling	1 134:-

Volvoverkstäderna har ett väl utvecklat system av sk pa-

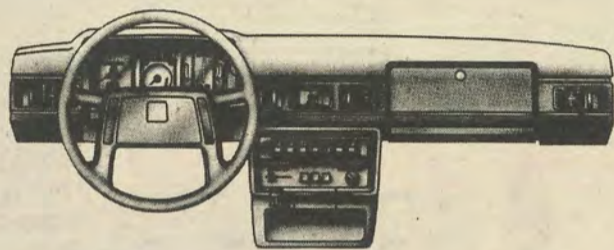
ketpriser som omfattar både arbete och delar och ger en attraktiv totalsumma för hela operationen.

Totalt kostar de första 3 000 milen ca 732 kr (automat 699 kr) i service, vilket faktiskt är mindre än för många betydligt mindre och billigare bilar.

Försäkringsmässigt ligger Volvo också väl till. Placeringen är 4–10, dvs klass 4 när det gäller trafikförsäkringen och 10 när det gäller vagnskadeden, medan t ex Ford Granada hamnat i 5–14, Peugeot 505 i 5–15 och Opel Rekord i 6–13. Endast Saab 900 GLs är bättre, nämligen med 3–11.

I verkligheten är Volvos position ännu bättre än siffrorna antyder, eftersom Volvo erbjuder egna och billigare vagnska-

Instrumentpanelen är helt ny för 1981 fränsett mittkonsolen som dock har flyttats fram och kompletterats med en liten hylla. Runda instrument har ersatt de tidigare kvadratiska och skärmen över instrumenten har blivit nästan dubbelt så bred. Bra detaljer, ljus över alla reglage, fler avlägsfac. Standardmodellen av GL har klockan t v i instrumentgruppen.



Förarplats

deförsäkringar än andra bolag.

För att få ett grepp om hur mycket placeringen betyder i praktiken utgår vi som vanligt från ett tänkt fall, en bilist som bor i en större landsortsstad, typ Örebro, (zon 2) som kör 1 501–2 000 mil om året och har full bonus, dvs 75 procent på trafikförsäkringen. Bolag Folksam, halvförsäkring med skadekonto.

De tre första åren kommer den här bilisten, om han väljer Volvo, att (med reservation för höjningar) ha en trafikförsäkringspremie på 269 kr per halvår (mot 245 kr för Saab, 293 kr för Ford och Peugeot och 317 kr för Opel).

Vagnskadeden, dvs delkaskopremien som kompletterar den treåriga vagnskade-

garantin, kostar för Volvo i Folksam 302 kr (men hos Volvia bara 68:50 kr) medan ägaren av en Saab betalar 335 kr, Ford- och Peugeot-ägaren 434 respektive 468 kr och den som köpt en Opel Rekord 401 kr.

Totalt ger det här en minsta halvårspremie av 370:50 kr för Volvo, mot 580 kr för Saab, 661 kr för Peugeot 505, 718 kr för Opel Rekord och 727 kr för Ford Granada. Till de här premierna kan också komma 24 kr per halvår för uppbyggnad av ett skadekonto.

Den årliga skatten ligger för Volvo vid 674 kr (samma som för Ford Granada), medan Saab, Opel och Peugeot klarar sig med 599 kr.

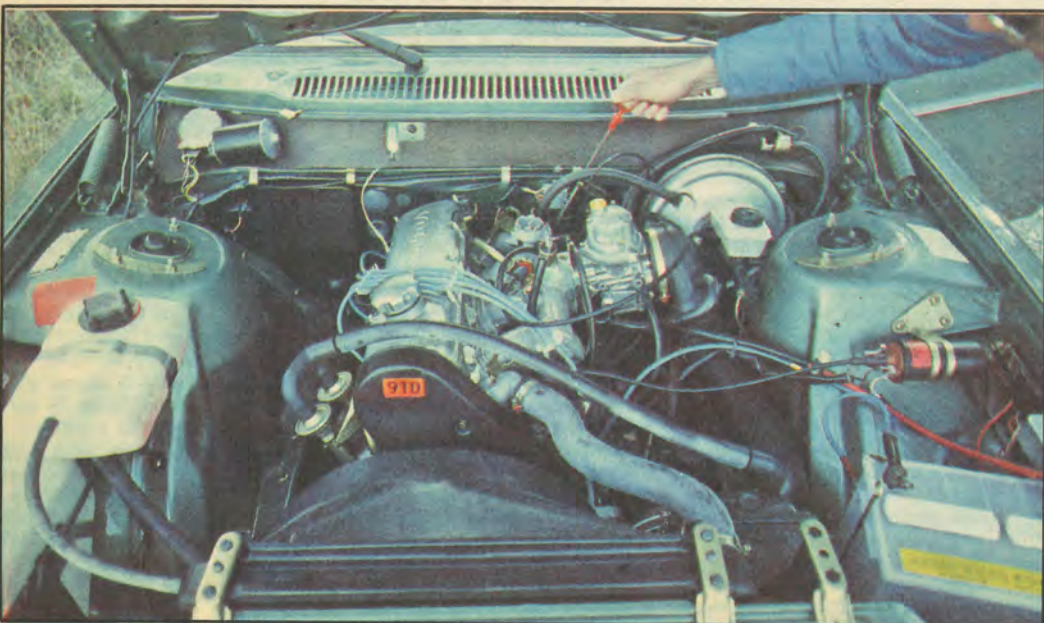
Den nya panelen karakteriseras av den kraftiga instrumentskärmen och de nya instrumenten med hastighetsmätaren på sin rätta plats, dvs mitt för föraren. Mittkonsolen har dragits ut och krönt med en praktisk liten hylla.



Mot konkurrenterna

Volvo 244 i den mera påkostade GL-versionen har relativt få direkta konkurrenter på den svenska marknaden förutom de tre vi här jämför med. Audi 100 L5E är flera tusenlappar dyrare, BMW 518 likaså och dessutom mer direkt inriktad på sportbils kunder, Citroëns billigaste stora modell, Athena, ligger mer än 10 000 kr över Volvos, billigaste Mercedes-Benz – liksom Volvo med 2,3-litersmotor – ligger nära 20 000 kr över osv. Nya Saab 900 GLs Sedan som kan bli en svår konkurrent kostar ca 600 kr mer än Volvo trots att den har fyrväxlad låda och alltså inte överväxel.

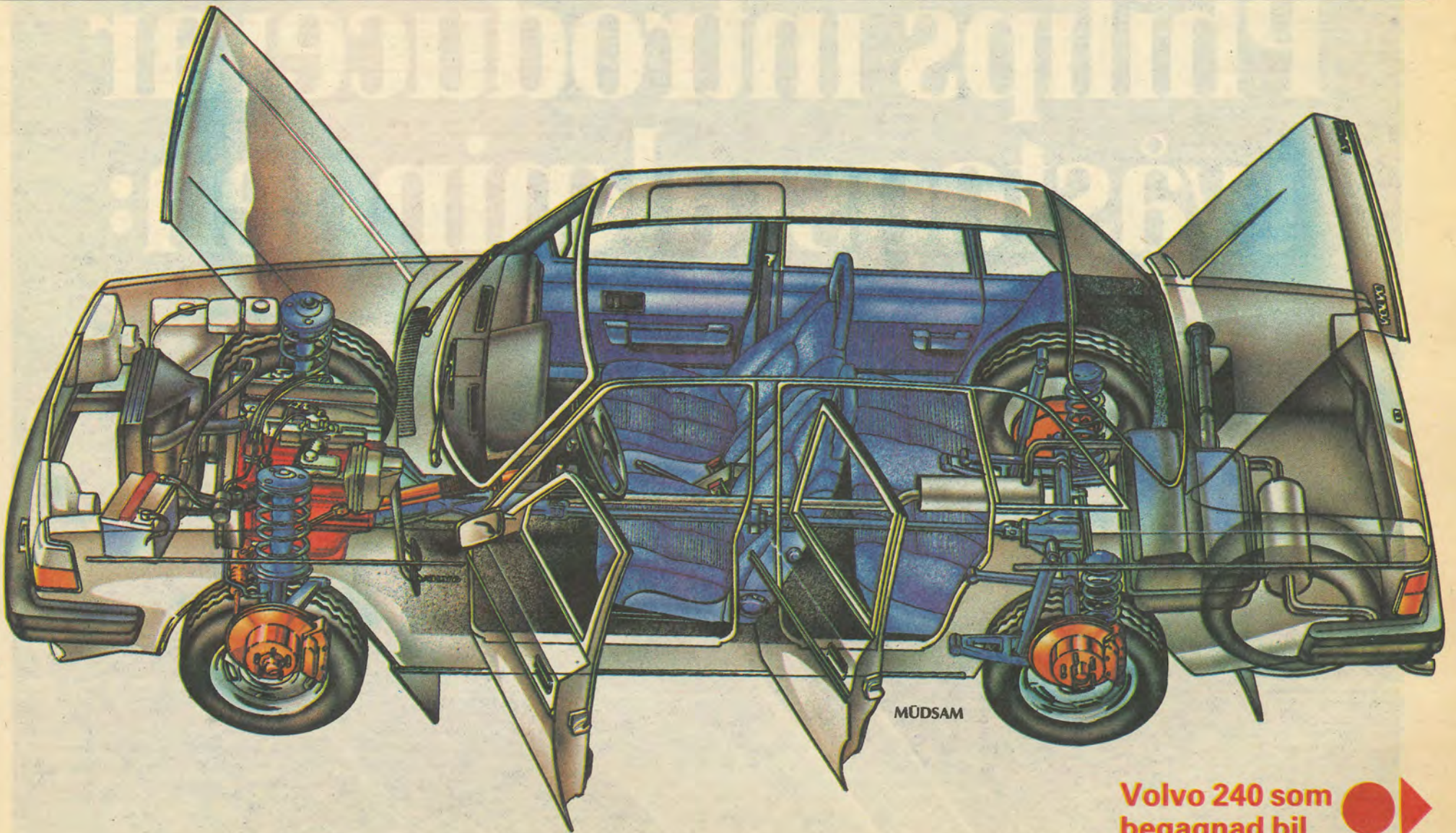
De lägre priserna för t ex Ford Granada och Opel Rekord förklaras delvis av att deras utrustning är enklare än Volvos.



Motorrummet är tilltaget för en sexa och ger därmed gott om svängrum för den som behöver – och vågar – meka med 244:ans fyrcylindriga motor. Uppläggningen är proper och samtliga viktiga detaljer lätt åtkomliga för inspektion.

Bagageutrymmet är bland de rymligaste i klassen, även om formatet och den höga lasttröskeln gör det ganska svårutnyttjat. Anmärkningen om hög tröskel gäller även för konkurrenterna.





Volvo 240 som begagnad bil

				
	VOLVO 244 GL 4 dörrar sedan	FORD GRANADA 2,0 4 dörrar sedan	PEUGEOT 505 GR 4 dörrar sedan	OPEL REKORD 2,0 EL 4 dörrar sedan
ALLMÄNT	Motor fram drivning bak Stel bakaxel Spiralfjädrar fram/bak Skivbromsar fram/bak servo 4 cyl rak 1 överliggande kamaxel 2316 cc Kompression 10,0:1 112 hk (82 kW) 5 000 rpm 18,9 kpm (185 Nm) 2 500 rpm 4 växlar manuell + överväxel Axelavstånd 264 cm Spår fram/bak 142/135 cm Längd 479 cm Bredd 171 cm Höjd 146 cm Tjänstevikt 1 340 kg Tankvolym 60 liter Släpvagn 1 500 kg Utrymmesindex 8 925	Motor fram drivning bak Delad bakaxel Spiralfjädrar fram/bak Skivbromsar fram servo 4 cyl rak 1 överliggande kamaxel 1 993 cc Kompression 9,2:1 99 hk (73 kW) 5 500 rpm 15,4 kpm (151 Nm) 3 800 rpm 4 växlar manuell Axelavstånd 277 cm Spår fram/bak 152/153 cm Längd 476 cm Bredd 180 cm Höjd 142 cm Tjänstevikt 1 320 kg Tankvolym 65 liter Släpvagn 1 700 kg Utrymmesindex 9 140	Motor fram drivning bak Delad bakaxel Spiralfjädrar fram/bak Skivbromsar fram servo 4 cyl rak Stötstänger 1 971 cc Kompression 8,8:1 96 hk (71 kW) 5 200 rpm 16,4 kpm (161 Nm) 3 000 rpm 4 växlar manuell Axelavstånd 274 cm Spår fram/bak 146/143 cm Längd 458 cm Bredd 173 cm Höjd 145 cm Tjänstevikt 1 290 kg Tankvolym 56 liter Släpvagn 1 500 kg Utrymmesindex 8 885	Motor fram drivning bak Stel bakaxel Spiralfjädrar fram/bak Skivbromsar fram servo 4 cyl rak 1 högliggande kamaxel 1 979 cc Kompression 9,4:1 110 hk (81 kW) 5 400 rpm 16,5 kpm (162 Nm) 3 400 rpm 4 växlar manuell Axelavstånd 267 cm Spår fram/bak 144/141 cm Längd 462 cm Bredd 173 cm Höjd 142 cm Tjänstevikt 1 260 kg Tankvolym 65 liter Släpvagn 1 500 kg Utrymmesindex 9 135
EKONOMI	På-gatan-pris 54 600:-- Årlig skatt 674:-- Försäkring trafik/kasko 4-10 Bränsledeklaration 0,91 stadskörning 1,10 landsvägskörning 0,68 Oktanbehov 97	På-gatan-pris 51 760:-- Årlig skatt 674:-- Försäkring trafik/kasko 5-14 Bränsledeklaration 0,99 stadskörning 1,18 landsvägskörning 0,76 Oktanbehov 97	På-gatan-pris 61 750:-- Årlig skatt 599:-- Försäkring trafik/kasko 5-15 Bränsledeklaration 1,00 stadskörning 1,21 landsvägskörning 0,74 Oktanbehov 97	På-gatan-pris 51 378:-- Årlig skatt 603:-- Försäkring trafik/kasko 6-13 Bränsledeklaration 0,99 stadskörning 1,18 landsvägskörning 0,77 Oktanbehov 97
FÖRARPLATS	Max benutrymme 99,5 cm Axelbredd 138,0 cm Takhöjd 97,0 cm Sitshöjd 28,0 cm Rattdiameter 40,5 cm	Max benutrymme 106,5 cm Axelbredd 144,0 cm Takhöjd 97,0 cm Sitshöjd 24,0 cm Rattdiameter 42 cm	Max benutrymme 107,5 cm Axelbredd 142,0 cm Takhöjd 94,5 cm Sitshöjd 26,0 cm Rattdiameter 39 cm	Max benutrymme 105,5 cm Axelbredd 144,5 cm Takhöjd 99,0 cm Sitshöjd 23,5 cm Rattdiameter 40 cm
SIKT	Närsikt framåt 8,3 m Närsikt bakåt 17,0 m	Närsikt framåt 9,4 m Närsikt bakåt 16,6 m	Närsikt framåt 8,2 m Närsikt bakåt 17,4 m	Närsikt framåt 9,2 m Närsikt bakåt 19,1 m
I BAKSÄTET	Min benutrymme 84,0 cm Kupélängd 185,0 cm Axelbredd 135,5 cm Takhöjd 96,0 cm Sitshöjd 29,5 cm	Min benutrymme 85,5 cm Kupélängd 189,5 cm Axelbredd 144,5 cm Takhöjd 95,5 cm Sitshöjd 28,0 cm	Min benutrymme 73,0 cm Kupélängd 184,0 cm Axelbredd 139,0 cm Takhöjd 92,5 cm Sitshöjd 30,0 cm	Min benutrymme 83,0 cm Kupélängd 189,0 cm Axelbredd 142,5 cm Takhöjd 93,5 cm Sitshöjd 33,0 cm
BAGAGERUM	Volym enligt lädmetoden 355 liter Lasthöjd 80 cm Maxlast 440 kg	Volym enligt lädmetoden 335 liter Lasthöjd 80 cm Maxlast 430 kg	Volym enligt lädmetoden 365 liter Lasthöjd 80 cm Maxlast 470 kg	Volym enligt lädmetoden 315 liter Lasthöjd 81,5 cm Maxlast 390 kg
PÅ VÄGEN	Kuggstångsstyrning Antal varv 4,4 Vändcirkel 9,8 m Fälg 5J Radialdäck 175 SR 14	Kuggstångsstyrning Antal varv 4,4 Vändcirkel 10,8 m Fälg 6J Radialdäck 175 SR 14	Kuggstångsstyrning Antal varv 4,5 Vändcirkel 10,4 m Fälg 5J Radialdäck 175 SR 14	Styrnacka Antal varv 4,2 Vändcirkel 10,1 m Fälg 5,5J Radialdäck 185/70 RH 14
PRESTANDA	Vikteffekt 12,0 kg/hk-16,3 kg/kW Toppfart ca 170 km/h Acceleration 0-100 km/h ca 12,5 sek	Vikteffekt 13,3 kg/hk-18,0 kg/kW Toppfart ca 160 km/h Acceleration 0-100 km/h ca 14 sek	Vikteffekt 13,4 kg/hk-18,4 kg/kW Toppfart ca 165 km/h Acceleration 0-100 km/h ca 12 sek	Vikteffekt 11,4 kg/hk-15,5 kg/kW Toppfart ca 170 km/h Acceleration 0-100 km/h ca 12 sek

U 1 B 23-80