

PROTAGONISTE Volvo "242 GT" - "245 GL" 1979

IL QUADRO SVEDESE



La versione 5 porte lanciava un messaggio: comoda e sicura è meglio che potente e veloce. E divenne di moda. Quella a 2 porte aggiunse che velocità e sicurezza andavano d'accordo. Ma restò una mosca bianca

di Marco Di Pietro, foto di Paolo Carlini



Frizzante o liscia

Sopra. La "GT" deriva dalla berlina "242" a due porte. I massicci paraurti in metallo rimarranno fino al model year 1979.

A destra. La "245 GL" si fa notare per l'ampia finestratura laterale in corrispondenza del bagagliaio. Si ringrazia della collaborazione Asia, golden retriever di tre anni.

P

er la Volvo il 1973 prometteva bene: +20% di fatturato e ben 60.000 vetture vendute negli Usa. Ma in autunno scoppiò in Medio Oriente la guerra del Kippur, che determinò la crisi petrolifera e un periodo di recessione per l'industria dell'auto. La Volvo reagì prontamente, presentando l'anno seguente la "Serie 200", realizzata sul pianale, allungato di due centimetri, della vecchia "140", debitamente rinforzato e aggiornato.

Grossi paraurti, derivati da quelli dei prototipi "Vesc", assolvevano una primaria funzione di sicurezza e, al tempo stesso, diventavano elementi stilistici fondamentali. Due le famiglie di modelli: "240" (a 4 cilindri) e "260" (a 6 cilindri), disponibili

entrambe con carrozzeria a 2, 4 e 5 porte (questa cifra completava la sigla; per esempio "244" significava berlina "Serie 200", con motore 4 cilindri e carrozzeria berlina 4 porte; "265" indicava la station wagon con motore a 6 cilindri).

La "Serie 200" fu la Volvo più longeva: rimase in produzione fino al 1993 e fu costruita in 2.962.053 esemplari. In queste pagine abbiamo chiamato a rappresentarla due versioni particolari: la rara "242 GT", berlina sportiva a due porte, e la "245 GL". Fu quest'ultima a imporre in Italia la moda della giardinetta, che, da veicolo "promiscuo", divenne la classica auto per famiglia: pratica, elegante e con un bel bagagliaio che poteva >



242 GT
2.3

IL SUO MOTORE ASPIRATO È PIÙ GRADEVOLE DEL "TURBO" DEGLI ANNI 80, PERCHÉ PIÙ PROGRESSIVO NELL'ACCELERAZIONE

diventare una comoda cuccia per il cane. La scelta della "245 GL" conteneva un messaggio: con esso l'acquirente dichiarava di aspirare al modello sociale svedese e di anteporre alle prestazioni la sicurezza e la robustezza.

Le nostre vetture, entrambe del 1979, appartengono a Emilio Mela, collezionista di Vigevano (Pavia). La "242 GT" è stata trovata in Francia tramite un'asta su eBay; questo modello, infatti, ebbe una certa popolarità nel Nord Europa, mentre rimase sconosciuto in Italia, dove le berline a 2 porte non sono mai piaciute. La "GT" è la sportiva per eccellenza della "Serie 200", più ancora della "Turbo" degli anni Ottanta. La carrozzeria, disponibile soltanto color argento metallizzato, è decorata da "decals" nere e arancio; l'interno è personalizzato con gli stessi colori; i rivestimenti sono in velluto nero. La mascherina è grigia, con due proiettori supplementari rettangolari incastonati; sotto il paraurti anteriore c'è un vistoso spoiler; i cerchi in lega hanno disegno specifico e montano pneumatici più grandi (Pirelli "CN36").

Apparenza e sostanza

A sinistra. Le personalizzazioni riprendono i colori delle "decals" sulla carrozzeria. I sedili sono in velluto a coste, tessuto tipico delle Volvo degli anni Settanta. **Sopra a destra.** Contogiri di serie sulle "GT", a richiesta sulle altre versioni.

Elementi distintivi del modello sono presenti anche nella parte meccanica: barre duomi per irrigidire il telaio, barre di torsione maggiorate, ammortizzatori più rigidi e un motore di 2,3 litri (140 CV. Si tratta del più potente "aspirato" montato su una Volvo a quattro cilindri ed è caratteristico solo del modello 1979; successivamente la potenza scenderà a 136 CV.

Assai più tranquilla la giardinetta "245", dove la sigla "GL" indica l'allestimento più lussuoso della gamma assieme al rarissimo "GLE" dello stesso anno. A seconda dei mercati, nel 1979 la "GL" può essere equipaggiata con motore 1,9 o 2,1





CARATTERISTICHE

VOLVO "242 GT" (1979)

Motore Tipo "B23E", anteriore, longitudinale
4 cilindri in linea
Alésaggio 96 mm - Corsa 80 mm
Cilindrata 2316 cm³
Potenza 140 CV a 5700 giri/min
Distribuzione con asse a camme in testa
Alimentazione a iniezione indiretta Bosch.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce con overdrive
Frizione monodisco a secco.

Corpo vettura Berlina 2 porte, 5 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
trapezi, molle elicoidali, barra
stabilizzatrice
Sosp. post. a ponte rigido, molle elicoidali,
bracci longitudinali, barra Panhard
Ammortizzatori idraulici telescopici Bilstein
Freni a disco, doppio circuito, servofreno
Sterzo a cremagliera con servosterzo.

Dimensioni e peso Passo 2480 mm
Carreggiata ant./post. 1420/1350 mm
Lungh./largh./alt. 4900/1710/1440 mm
Peso a vuoto 1250 kg.

PRESTAZIONI Velocità 185 km/h
Consumo medio 11,5 litri/100 km.

È una GT e se ne vanta

A sinistra. La scritta "GT" colore arancio sul volante (il classico quattro razze Volvo con piastra ad assorbimento d'urto) prende il posto del consueto stemma Volvo, sottolineando così la vocazione sportiva di questa versione.



Un quattro che "beve" per sei

Sopra. Il consumo del quattro cilindri tocca facilmente i 14 litri per 100 km, nonostante l'overdrive.

A sinistra. Il modello 1979 è il primo della "Serie 200" ad avere la soglia del bagagliaio a filo della targa. Di conseguenza, vengono modificati i fanali posteriori, che in questa e nelle successive edizioni sono avvolgenti. Mantenerli i proiettori anteriori circolari degli anni precedenti, mentre le altre berline e le station wagon montano dal 1979 i nuovi grandi fari rettangolari.



IL "1900" ERA SOGGETTO ALL'IVA DEL 18%. SULLE VERSIONI OLTRE I DUE LITRI GRAVAVA INVECE UN'IMPOSTA DEL 35%!



tri, a carburatori o a iniezione. Sul mercato italiano, cui questo esemplare era destinato, veniva importato soltanto il "1900", che sfuggiva all'Iva "pesante" prevista sulle auto oltre i 2 litri (35% anziché 18%). Le potenze sono di 97 CV ("1900" a carburatori) o 117 CV (a iniezione). Il nostro esemplare monta parecchi accessori extra serie: portapacchi cromato tipo America, paraspruzzi, divisorio per il bagagliaio, servosterzo e interni in pelle (questi ultimi due, forniti anche come aftermarket, sono stati montati durante il restauro).

Alla guida, le due vetture presentano ovviamente caratteri differenti. La "station" ha l'assetto morbido e ciondolante tipico delle Volvo di trent'anni fa. Ciò non significa che non stia in strada: la carrozzeria si corica, ma la guida rimane precisa. Le prestazioni sono modeste a causa del peso della vettura, che, con due persone e il "pieno", supera i 1500 kg. Una volta lanciata, però,

la "245 GL" avanza con passo maestoso e garantisce un confort apprezzabile anche secondo i parametri moderni. Piacevole lo sterzo servoassistito, leggero in manovra, ma piuttosto diretto in velocità. Altro pregio è il cambio a quattro rapporti, con l'overdrive che fa le veci della quinta marcia, rispetto alla quale ha un inserimento più rapido e per il quale non occorre premere la frizione.

La "242 GT", invece, sorprende chi è abituato alle modeste prestazioni della "Serie 200". L'assetto è rigido, ma non tanto da pregiudicare il confort. In curva la vettura si mantiene piatta e percorre la sua traiettoria quasi senza richiedere correzioni. Nell'accelerazione da fermo non si avverte la fastidiosa tendenza delle vecchie Volvo ad alzare il muso. Ma il vero pezzo forte della "242 GT" è il motore da 140 CV, che si dimostra perfino migliore dei "turbo" delle successive "240" dei primi anni Ottanta. **■**

Personalizzazioni corrette

Gli interni della "245" sono in pelle: un "upgrade" scelto dal proprietario, che ha voluto rendere la vettura full optional, sebbene nel 1979 la "GL" fosse già al top della gamma "240". A metà anni Settanta la durata media di una Volvo era di 13 anni, quasi il doppio delle altre automobili.





CARATTERISTICHE

VOLVO "245 GL" (1979)

Motore	Tipo "B19A", anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea Alesaggio 88,9 mm - Corsa 80 mm Cilindrata 1986 cm ³ Potenza 97 CV a 5500 giri/min Distribuzione con asse a camme in testa Alimentazione a carburatore.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce con overdrive Frizione monodisco a secco.
Corpo vettura	Giardinetta 5 porte, 5/7 posti Carrozzeria portante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici Sosp. post. a ponte rigido, molle elicoidali, bracci di reazione, barra Panhard, ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco, doppio circuito, servofreno Sterzo a cremagliera (con servosterzo).
Dimensioni e peso	Passo 2640 mm Carreggiata ant./post. 1420/1350 mm Lungh./largh./alt. 4900/1710/1460 mm Peso a vuoto 1345 kg.
Prestazioni	Velocità 165 km/h Consumo medio 12,3 litri/100 km.



L'eleganza del nero

A sinistra, il disegno del cruscotto è tipico degli anni Settanta; esso ricorda quello di alcune vetture tedesche dell'epoca.



Non è fatta per correre

Sopra, il comportamento è onesto, ma poco adatto alla guida sportiva.

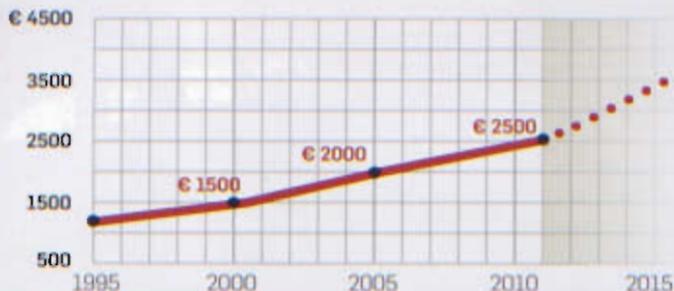
A sinistra, le gomme a fascia bianca donano alla vettura un tocco retrò, ma nel 1979 erano in disuso.

La targhetta "GL" sulla mascherina non è corretta, perché propria dei modelli 1976. Tra gli optional, due piccoli sedili rivolti verso il lunotto.



LA RARITÀ SI PAGA

Le quotazioni delle "240"-"260" sono modeste, sebbene in crescita (il grafico si riferisce alle "245"). In generale, le berline valgono meno delle station wagon; le sei cilindri più delle quattro; le versioni a tiratura limitata spuntano quotazioni maggiori, ma inferiori rispetto ai Paesi del Nord Europa. Per esempio, la "262 C" (la coupé di Bertone) è quotata in Italia sui 8000 euro. Difficile stimare la "242 GT", assai poco nota in Italia; riteniamo che possa valere come una "262": sui 8000 euro.



CI RICORDA DI QUANDO I BIMBI ERANO PICCOLI

Fascino	****	Identificano un'epoca, gli anni 70, in cui si affermano la sicurezza e la qualità.
Prezzo	****	Costano poco, ma non è così facile trovarne di belle, perché spesso sfruttate a fondo.
Costi di gestione	***	Le Volvo consumano. Meglio quelle a iniezione. Per il resto, sono come carrarmati.
Uso quotidiano	*****	Con una Volvo si arriva sempre. Più facile che vi stanchiate voi di lei che lei di voi.
Affidabilità	*****	Proverbiale. Difficile che qualche componente smetta improvvisamente di funzionare.
Reperibilità ricambi	*****	Per i modelli anni 80-90, la rete d'assistenza Volvo è in grado di reperire quasi tutto.
Attività dei club	*****	In Italia vi sono vari sodalizi. Tra questi, il Registro Italiano Volvo d'Epoca.
Tenuta di valore	***	Quando sarete stanchi della vostra Volvo, riprenderete sicuramente i vostri soldi.

I PREZZI NON SPAVENTANO

Pistoni (cadauno)	€ 80
Ammortizzatori (cadauno)	da 20 a 200
Paraurti (ant. / post.)	200
Gomma paraurti (cadauna)	75
Specchi esterni (manuale-elettrico)	70-150
Fari anteriori (cadauno)	da 150 a 250
Fanali posteriori (cadauno)	da 75 a 150

Amici indispensabili

Il binomio cane di razza e Volvo station wagon è un'icona degli anni Settanta-Ottanta. Con le sue familiari la Casa svedese impose una moda, quella delle giardinette di classe, che non si è spenta nemmeno dopo quarant'anni.

IL PROPRIETARIO

"LA PASSIONE SI COLTIVA SUL CATALOGO"

Emilio Mela le Volvo ce le ha nel sangue fin da prima di prendere la patente. Infatti non aveva ancora 18 anni quando entrò in possesso di una "345". Da allora ha posseduto una lunga serie di auto storiche, ma con le Volvo sempre in pole position e l'obiettivo di completare la gamma delle "200". Oggi possiede tra le altre una "242 GT" (1979), una "245 GL" (1979), una "245 GLE" (1980) e una "262 C" (1978). Dice Mela: "Difficile spiegare la passione per le Volvo. Sicuramente essa trae alimento anche dal catalogo ufficiale degli accessori, che è una inesauribile fonte di tentazione, perché permette di personalizzare la propria Volvo fino a renderla unica".



Chilometri a milioni
A destra, il motore "B23E" 2,3 litri a iniezione da 140 CV. Vi è un club che stila una graduatoria delle Volvo più "chilometrate". Il record per la "Serie 200" è della "245" del '79 del finlandese Sven Makinen: 1.628.780 km (finora). La Volvo è stata tra le prime ad adottare il contachilometri a sei cifre.

