



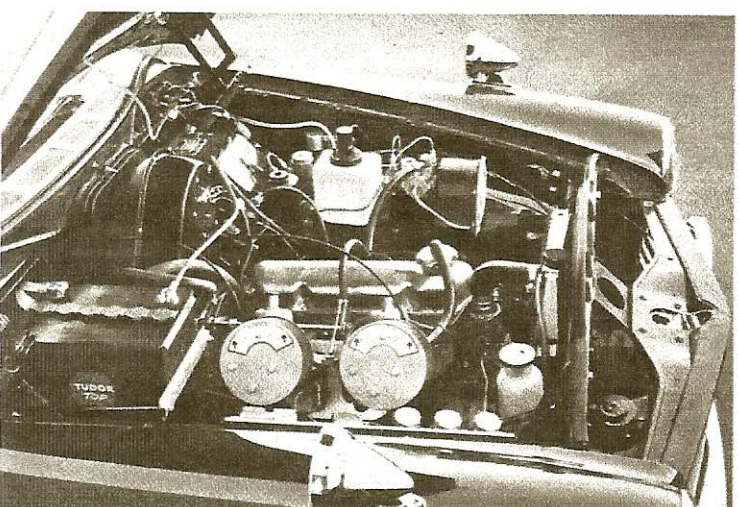
VOLVO 123 GT

Die neuen Volvo-Modelle 1967 der 120-Modellserie sind nur am Kühlergrill zu erkennen, der weniger streng und etwas verspielter wirkt. In der Gegenüberstellung sieht man links das Modell 1967 (hier der neue 123 GT mit zwei Jod-Zusatzscheinwerfern) und rechts das Modell 1966. Der 123 GT (Bild über der Tabelle) hat serienmäßig zwei Außenspiegel. Die Zierleisten bestehen jetzt bei allen Volvo-Modellen aus nichtrostendem Stahl.



Der neue 123 GT ist sehr reichhaltig ausgestattet: serienmäßiger Drehzahlmesser (auf Kugelgelenk einstellbar), Liegesitzbeschläge, Sportlenkrad, Ablageschale für Kleinzeug auf der Armaturenbrettoberseite, Overdrive (kleiner Fingerhebel rechts an der Lenksäule). Zwischen den Sitzen sieht man den sehr praktischen Schnellverschluss für die — serienmäßigen — Anschnallgurte; eine vorbildliche Lösung, die bei allen Volvo-Modellen 1967 zu finden ist.

Hier der 123 GT-Motor mit 103 PS und serienmäßiger Drehstromlichtmaschine. Verbesserungen an allen Modellen der 120-Serie: mehr Leistung, bessere Geräuschdämpfung durch größere Luftfilter, neue Auspuffanlage, beim 122 S und 123 GT jetzt zwei Zenith-Flachstromvergaser (bisher beim 122 S zwei SU-Flachstromvergaser), geschlossenes Kühlsystem mit Dauerfüllung. Der Bremskraftverstärker (im Bild unterhalb des oberen Außenspiegels) ist beim 122 S und 123 GT serienmäßig.



VOLVO 121/122 S/123 GT/144 Technische Daten im Vergleich

MOTOR	121	122 S	123 GT	144
Bauart	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vornliegend			
Zylinderbohrung	84,14 mm			
Kolbenhub	80 mm			
Hubraum (effektiv)	1780 ccm			
Hubraum (nach Steuerformel)	1775 ccm			
Verdichtung	8,7:1	8,7:1	10,0:1	10,0:1
Leistung PS bei U/min	75/4700	90/5500	96/5600 bzw. 103/5600	100/5800
Größtes Drehmoment mkg bei U/min	14,5/2300	14,5/3200	14,7/3500 bzw. 15,0/3800	14,7/3500
Vergaser	1 Zenith-Fallstrom		2 Zenith-Flachstrom	
Kurbelwelle	fünffach gelagert			
Ventile	hängend, Stoßstangen, Kipphebel			
Kühlung	Wasser mit frostsicherer Dauerfüllung (Kühlwasserinhalt einschließlich Heizung: 8,5 Liter)			
Schmierung	Druckumlauf (Motorölinhalt mit Filter: 3,75 Liter)			
Tank (im Heck)	Inhalt ca. 45 Liter			
Batterie	12 Volt/60 Ah			
Lichtmaschine	Gleichstrom		Drehstrom Gleichstrom	
KRAFTÜBERTRAGUNG	Einscheibentrockenkupplung			
Kupplung	Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Mittelschaltung			
Getriebe	— auf Wunsch serienmäßig auf Wunsch			
Overdrive	3,13 / 1,99 / 1,36 / 1,0 / R. 3,25 (Overdrive 0,756)			
Getriebeuntersetzungen				
FAHRWERK	zweitürig und viertürig			
Karosserie	an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern, Torsionsstabilisator			
Radführung vorn	Starrachse an doppelten Länglenkern, Panhardstab, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer			
Radführung hinten	Schneckenrollenlenkung			
Lenkung	vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen			
Bremsen	vorn u. hinten Scheibenbremsen			
Bremskraftverstärker	nein ja ja ja			
Handbremse	Hebelhandbremse neben dem linken Vordersitz			
MASSE, GEWICHTE				
Radstand	2600 mm			
Spurweite vorn/hinten	1315/1315 mm			
Gesamtlänge	4440 mm			
Gesamtbreite	1620 mm			
Gesamthöhe (unbelastet)	1505 mm			
Bodenfreiheit (belastet)	ca. 170 mm			
Wagengewicht (vollgetankt)	Zweitürer 1140 kg	Viertürer 1170 kg		1180 kg
FAHRLEISTUNGEN (Werksangaben)				
Spitze ca. km/h	150	160	165 bzw. 170	170
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in ca. sec	15,0	13,0	12,5 bzw. 12,0	12,5

MOT Auto-Kritik 22 Oct 1966

Die Volvo-Neuheiten für 1967 haben wir bereits im Katalogteil des letzten Heftes auf Seite 44 in Stichworten gemeldet:

- Mehr Leistung und Detailverbesserungen für Modell 121 und 122 S
- Neues Modell 123 GT mit Sportausrüstung und stärkerem Motor
- Lieferung des neuen Volvo 144 (Vorbericht in Heft 19/66, Einzelheiten im Bericht vom Pariser Salon in diesem Heft auf Seite 25 in Deutschland ab Frühjahr 1967, Preis ab ca. 12 250 DM.

Den neuen 123 GT gibt es nur als Zweitürer und wahlweise mit zwei Motoren: der 96 PS-Motor kommt original aus Schweden, der 103 PS-Motor wird in der deutschen Volvo-Niederlassung in Dietzenbach bei Frankfurt hergerichtet.

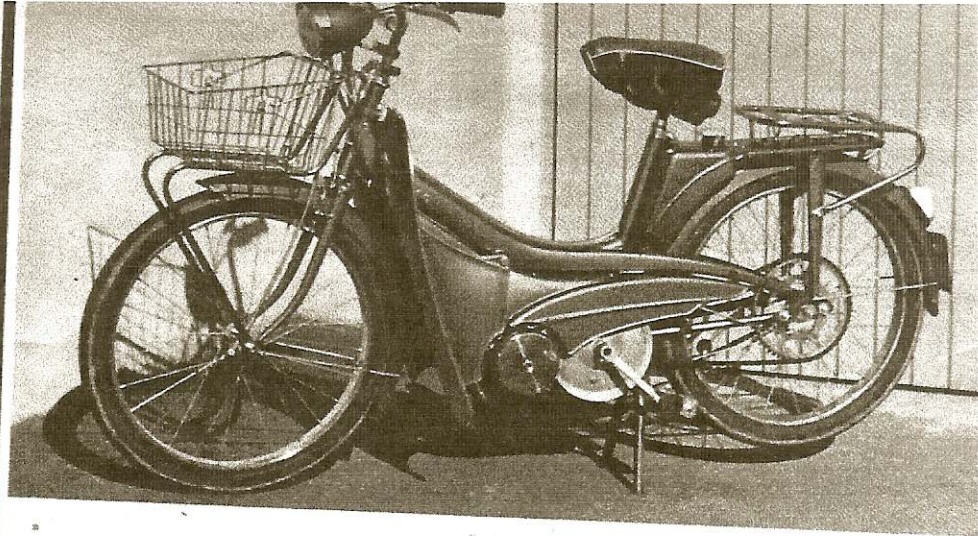
Alle Modelle der Volvo 120-Reihe (121, 122 S, 222 Kombi und 123 GT) haben für 1967 einen neuen Kühlergrill bekommen, den das Kopfbild auf der gegenüberliegenden Seite im Vergleich zum bisherigen zeigt. Fraglich bleibt allerdings, ob eine so konservative Firma wie Volvo solche Spielereien mit dem Kühlergrill nötig hat!

Der 123 GT hat zwei Jod-Zusatzscheinwerfer. Die 123 GT-Ausstattung läßt kaum Wünsche offen: zwei Außenspiegel, Drehzahlmesser, Liegesitzbeschläge, Starktonhorn, Sportlenkrad, serienmäßiger Overdrive (ein Schon- und Spargang, der zum 4. Gang zugeschaltet werden kann und der z. B. bei 150 km/h die Drehzahl von 5200 auf 4300 U/min herabsetzt), Ablageschale auf dem Armaturenbrett, Radzierblenden, Auspuffchromblende und Beleuchtung für Motor- und Gepäckraum. Beim 123 GT ist eine Drehstromlichtmaschine serienmäßig (und für die Jod-Zusatzscheinwerfer auch notwendig!), die es vorläufig für die anderen Volvo-Modelle einschließlich des neuen 144 auch gegen Aufpreis nicht gibt.

Der 123 GT kostet mit 96 PS-Motor 11 600.— DM, mit 103 PS-Motor 11 800.— DM. Für die Fahrleistungen und die vollständige Ausstattung ist dieser Preis angemessen. Der zweitürige 122 S mit Overdrive und den auf Wunsch lieferbaren Extras wie Liegesitzbeschläge und Drehzahlmesser kostet 11 610.— DM. Da ist es rentabler, die Zusatzausstattung des 123 GT gleich en bloc zu kaufen. Im Konkurrenzvergleich zum 123 GT muß man berücksichtigen, daß der viertürige BMW 2000 TI (120 PS, 0 bis 100 km/h in ca. 11,5 sec, Spitze ca. 175 km/h) 11 750.— DM kostet.

Der 103 PS-Motor ist nach unseren ersten Eindrücken erheblich drehfreudiger als der jetzt auf 90 PS verstärkte 122 S-Motor, aber nicht unelastischer und lauter. Der 123 GT-Motor läßt sich bis auf ca. 6300 U/min drehen, das sind etwa 500 U/min mehr als beim 122 S. Entsprechend höher liegen die Spitze und die Endgeschwindigkeiten in den Gängen. Der rote Bereich beginnt auf dem Drehzahlmesser des 123 GT erst bei 6500 U/min. Wie sorgfältig Volvo arbeitet, kann man beim 123 GT auch daran sehen, daß der Drehzahlmesser nicht fest, sondern auf einem Kugelgelenk montiert ist, also auf Fahrergröße und -sitzposition eingestellt werden kann. Genaue Messungen zu den 123 GT-Fahrleistungen folgen mit dem Test in einigen Wochen.

Ein Ergänzungstest zu Heft 14/66 ist auch für die Volvo-Modelle 121 und 122 S fällig, die ab Oktober 1966 in der Leistung von 68 auf 75 PS bzw. 86 auf 90 PS verstärkt und in vielen Details verbessert worden sind. Die Leistungserhöhungen resultieren aus neuen Ansaugeräuschkämpfern, verbesserten Vergasern und einer neuen Auspuffanlage. Dazu kam eine leichtgängigere Kupplung und ein geschlossenes Kühlsystem mit Dauerfüllung. Die überarbeitete Hinterradfederung entspricht jetzt dem 1800 S Coupé und dem neuen 144. Zusätzliche Gummipuffer nehmen die Schub- und Zugkräfte beim Bremsen und Kurvenfahren weich auf und geben sie nicht an die Karosserie...



Wir fahren:

Mobylette AV 142

Ohne Führerschein und neuerdings sogar auf Radfahrwegen darf man ein Mofa 25 fahren. Das ist eine einfache Art von Moped mit Drosselung auf 25 km/h. Ein Mofa 25 kann auch für Autofahrer interessant sein, vor allem in Städten mit viel Verkehr und wenig Parkplätzen. Es darf aber auch keine Stadt mit vielen Bergen und wenig Fahrrädern sein. Zwar klettern die Mofas sehr wacker auch starke Steigungen ohne Mitstreiten hoch, aber es ist doch recht langweilig, und in Städten, in denen wegen vieler Steigungen wenig Fahrräder und Mopeds fahren, ist das Zweiradfahren sehr gefährlich, weil man vom Autoverkehr bedrängt wird. Wo Zweiräder rudelweise auftreten, werden sie viel mehr respektiert.

In Heft 17 haben wir die Klassen der kleinen Zweiräder besprochen, mit Bild eines typischen deutschen Mofa 25, mit zwei Gängen, Vorder- und Hinterradfederung, Preis über 700.— DM. Im Fahrbericht wollen wir aber zunächst ein wesentlich billigeres Mofa besprechen, das weniger einem Moped und mehr dem Gedanken eines motorisierten Fahrrads entspricht, ohne etwa ein primitives Hilfsmotorfahrrad zu sein: die einfache Ausführung der französischen Mobylette, Modell AV 142, Preis ab 475.— DM (Preis einschließlich Zubehör wie Gepäckträger etc. 601.70 DM, wie oben abgebildet).

Wir hätten auch das Velosolex wählen können, das noch mehr Fahrrad ist, mit Motor über dem Vorderrad und Reibrollenantrieb, Preis 395.— DM. Es hat aber in Deutschland weniger Chancen als die Mobylette, schon weil bei uns stark nach Auge und Konvention gekauft wird. Die Mobylette sieht auch in einfachster Ausführung wie ein Moped aus, hat im Gegensatz zum Velosolex normal große Räder, ist etwas stärker motorisiert und hat auf schlechter Fahrbahn bessere Fahreigenschaften. Auch gibt es für 100.— DM mehr die Ausführung AV 144 mit Teleskopgabel vorn; die Normalausführung ist ungefedert wie ein Fahrrad. Wir haben die Vorderradfederung nicht vermisst. 25 km/h sind nicht so viel, daß man unbedingt eine Federung braucht. Aber wenn man die 575.— DM hat, sollte man natürlich die Ausführung mit Vorderradfederung nehmen.

Wer in Deutschland den Namen Mobylette noch nicht gehört hat, sollte sich nicht über Rang und Größe des Herstellers täuschen: Motobécane ist größter Hersteller motorisierter Zweiräder in Europa, zweitgrößter der Welt nach Honda. Die Mobylette — früher mit Rohrrahmen, seit einigen Jahren mit Preßblechrahmen — läuft in Millionenstückzahl

sicher. Das Fahren bereitet keine Schwierigkeiten, auch wenn man keinerlei technisches Verständnis hat und seit Jahren nicht mehr radgefahren ist. Man radelt die Mobylette mit gezogener Dekompression an, indem man den Gasgrill über die Leerlaufstellung (rote Markierung) nach außen (nach vorn) dreht. Beim Zurücknehmen auf Gas- oder Vollgasstellung springt der Motor sofort an. Man hört es kaum, weil er dank seinem Einlaß-System über eine Luftkammer und verschiedene Filter geradezu unwahrscheinlich leise ist. Dieser Einhand-Startvorgang ist mit gleicher Müheosigkeit auch im Stand, bei aufgebocktem Fahrzeug, möglich. Im Sattel sitzend tritt man an, dann wird vom Kipptänder hinter angefahren. Abwürgen gibt es dabei ebensowenig wie vor der nächsten roten Ampel, weil die automatische, drehzahlabhängige Dimoby-Kupplung bei Standgas und angezogenen Bremsen auf harmlose Art ins Schleifen kommt. Gasgriff und Bremse sind die einzigen Organe zur Fahrtregulierung.

Technische Daten

Luftgekühlter Zweitaktmotor, festaufgehängt, Hubraum 49 ccm, Leistung 0,9 PS, Verdichtung 6,5:1. Leichtmetallzylinder mit hartverchromter Laufbahn. Vollautomatische Dimoby-Fliehkraftkupplung, doppelt wirkend, motor-gesteuert. Gurtner-Vergaser mit Ansaugeräuschkämpfer. Antrieb über endlosen Gummikeilriemen und Kette auf das Hinterrad.
Verwindungssteifer Preßblech-Profilrahmen. Vorderradgabel verstärkt. Vorderrad-Felgenbremse. Verchromte Stahlfelgen mit Bereifung 23 x 2,00. Kerze 175 WW. Scheinwerfer 15 W. Nowi-Schwunglichtzünder.

Eine Tankfüllung von 2,6 Litern reichte bei uns auf sehr verschiedenen Strecken und unterschiedlichen Witterungsbedingungen für 138 Kilometer, Durchschnittsverbrauch auf 100 Kilometer also 1,81 Liter. Auf ebener Strecke kam die Maschine nach Tacho bei 70 kg Fahrergewicht auf die als Spitze zugelassenen 25 km/h, je nach Gefälle auf 30 und mehr km/h.

Erst bei 20% Steigung kommt man an die Grenze der Steigfähigkeit ohne Mitstreiten. Bei einer ca. 50 Meter langen, 18%-Steigung geht die Tachonadel zwar von 25 auf 10 km/h zurück, das Rad bleibt aber — wenn im letzten Teil auch nur mit Hängen und Würgen — in Bewegung. Falls man nicht weiß, was 20% Steigung sind: die Autobahn (auf der Mofa und Moped nicht fahren dürfen!) hat nicht mehr als 6% Steigung, die Großglocknerstraße 12%.

Ohne Motor läßt sich die Mobylette per Pedal recht flott voranbewegen, natürlich nicht so gut wie ein Fahrrad, aber wesentlich besser als ein