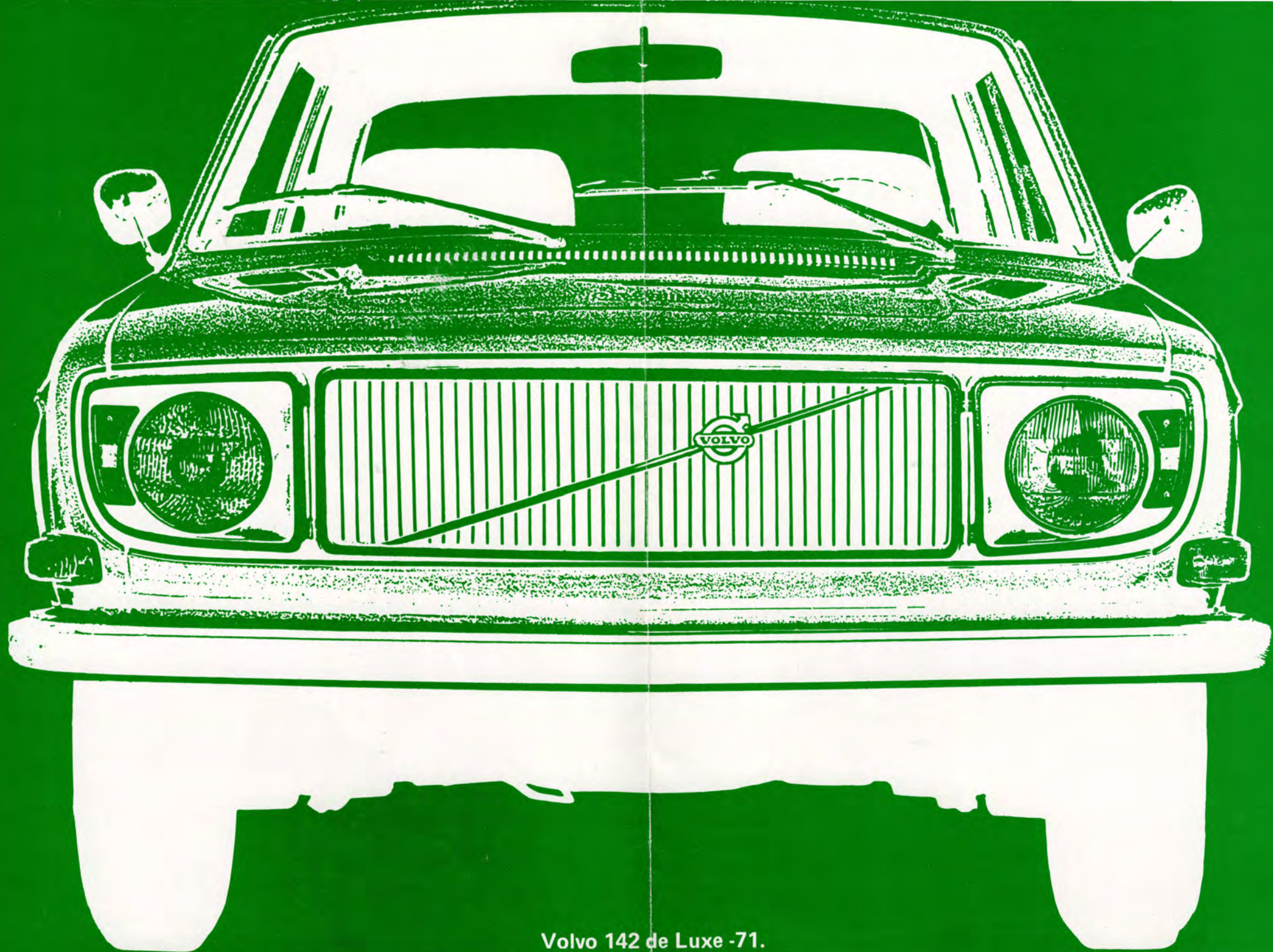


**Motor-  
journalisterna  
om Volvo 1971**



Volvo 142 de Luxe -71.

# När du läst den här broschyren, har du säkert frågor du vill ställa.

Vi har saxat olika motorjournalisters uttalanden från tester av just 1971 års modell.

Självfallet är det både negativt och positivt – vi upplever ju saker och ting så olika.

Svaren på dina frågor får du dels genom att läsa broschyren "Fakta om Volvo 1970–1974". Och dels genom att fråga oss som arbetar med dem här bilarna hela tiden. Och även genom att utbyta erfarenheter med dina vänner och bekanta.

Då kan du provköra din nya bil och övertyga dig om att det är just den bil du vill ha – det är ju du som skall använda bilen. Mil efter mil.

## Teknik för Allas test av 145:an

*Teknik för Alla Nr. 4/71*

*Sveriges mest sålda stationsvagn är också marknadens största och och dyraste. Den har ovedersägliga kvaliteter i robust uppbyggnad, utmärkt funktion, god ekonomi och väl tillgodosedd säkerhet. Lastutrymmet är stort, och man åker bekvämt i de sittriktiga framstolarna. TjA-testare Hans Westerlund är inte imponerad, men 145:an motsvarade förväntningarna. En del detaljer drar ner totalbetyget, och motorredaktören önskar sig vissa lösningar från Saab. Då skulle Volvon vara en riktigt bra bil.*

Jag har under tio dagar provkört Volvo 145 och har under den tiden avverkat ca 200 mil på både snö, is och sommarväglag. Volvon har i stort motsvarat de förväntningar jag hade på den, men den har flera dåliga detaljer.

Man blir fundersam över att Volvos konstruktörer har så dåligt begrepp om hur t ex en vindrutespolare ska fungera. Vid omkörning av en långtradare eller liknande ska man för att få en säker omkörning kunna låta vindrutespolaren vara igång och samtidigt hålla båda händerna på ratten. Men det går inte på Volvo 145.

Reglagen till vänster om ratten gillade varken jag eller min fru. Bakspeglarna på dörrarna vill jag flytta till skärmarna.

Bakluckan i uppfällt läge torde ordna många bulor i bilägarens panna, då den är alldeles för låg. Man tvingas böja sig ned för att lasta i och ur bagage. Då man sedan skall stänga den får man ta i en hel del, då den går mycket trögt.

Fullt lastad med 4 personer + 200 kg i lastutrymmet känns bilen rätt slängig. Fjädringen är för mjuk och lysena pekar snett upp. Volvos belysning fram tycker jag är undermålig då det är saltade vägar överlag.

Jag anser att det skall vara två extra halogenljus på både hel- och halvljus.

Då det gäller komforten i stort tycker jag och min fru att den är rätt fulländad. På minussidan noteras dock nackstöden som är till hinder för små barns sikt framåt. Vidare sitter man för lågt i förhållande till vindrutans nedre kant. Gaspedalens plats passade inte mig. Efter långa etapper var jag alldeles ofärdig i höger ben.

Framstolarna och deras inställningsmöjligheter har lösts fint. Säkerhetsbältena av rulltyp fungerade mycket bra. Plus också för säkringarnas plats i mitten under insirumentbrädan, kontroll-lampan för handbromsen, belysningen i lastutrymmet och handskfacket, eluppvärmd bakruta, förvaringsfack mellan framstolarna och elektrisk klocka.

Lastutrymmet är väl något trångt om man tänker på 145:ans pris. Reserven har dock fått mycket lyckad placering, och det finns ett bra förvaringsfack i golvet.

Värmen fick jag ej tillfälle att prova – det var max 10 grader kallt under provtiden – men den känns bra, med fina reglage för inställning. Möjligen att luftutsläppen bak har för dålig kapacitet. Jag drabbades delvis av igenimmade rutor.

Motorn med 105 hk SAE blev för mig en stor överraskning då det gäller bränsleförbrukning. Den behövde på sträckan Stockholm–Umeå i regn och moddigt före 0,88 liter per mil. I stadstrafik drog den ca 1,15 liter, och under hela testtiden fick jag som snitt 1,0 liter per mil. Motorn kändes mycket snabb, den var lättstartad och fick snabbt upp arbetstemperaturen.

Åtkomligheten under motorhuvens är god. Koppling och växellåda fungerade mycket bra.

Bromsarna får enligt min bedömning högsta betyg. 145:an uppförde sig rätt bra på både isiga vägar och i sommarväglag. Den var utrustad med dubbdäck av gördeltyp.

Karossen är lätt-tvättad då den har rätt släta ytterformer. I övrigt tycker jag den verkar robust uppbyggd.

Jag tror att Volvo 145 är ett gott köp för den som har stor familj och dessutom kanske en husvagn, då den känns rätt pigg och har hyggliga utrymmen.

## Så här sa Teknikens Värld om Volvo 142 GL.

*Teknikens Värld Nr. 2/71*

*Av Stig Björklund – Teknikens Världs testlag.*

Förra gången Volvo gjorde en sportvagnsmixning – med dåvarande 1800-motorn inplockad under Amazonens huv – kallades resultatet 123 GT. När man gjort samma procedur nu med den nya elektroniskt bränslematade 1800-motorn i skalet till en vanlig Volvo 142, lånar man samtidigt skinnstolarna från 164 och döper kombinationen till Grand Luxe. Finns det fog för att slopa GT-tillägget som varudeklaration och i stället lägga tonvikten på lyx?

Efter att ha kört Volvo 142 GL några hundra mil på svenska och danska vägar är vi ganska klara med svaret. Det här är en GT-vagn, om man med den beteckningen vill locka åt sig kunder som så att säga söker sportvagnsprestanda i standardvagnsskal. Det är ingen lyxvagn, snarare en ovanligt accelerationssnabb och samtidigt bränslesnål långfärdsbil med det där lilla extra i fråga om komfort – men också med sidor som definitivt inte passar alla trogna Volvo-köpare.

Under huven återfinns en B 20 E, den motor som för ett år sedan lanserades i sportvagnen Volvo 1800 E. Den saknar förgasare och har i stället insprutning av bränsle efter signaler från en elektronikenhet som registrerar varvtal, kylvattentemperatur, lufttemperatur och lufttrycket i insugningsröret. Fartregleringen sker genom att man via gaspedalen mer eller mindre öppnar det spjäll som förser motorn med luft.

Systemet är numera helt accepterat som en lovande framtidslösning. Dels blir förbränningen nästan fullständig, dels har elektroniken visat sig kunna hålla bränsleförbrukningen nere på överraskande låg nivå, även när nyheten som här används för att pressa ut hög effekt ur en förhållandevis liten motor.

Motorn har definitiva sportvagnsdata med t ex kompression över det magiska 10:1, bästa vridmoment vid 3500 varv per minut mot standardmotorns 2300, maxeffekt vid 6000 varv osv. Få svenskar lär emellertid ha möjlighet eller anledning att försöka ta ut maxprestanda ur den här motorn, och de flesta uppskattar förmodligen mera att den faktiskt går att köra problemfritt även i t ex normal stadsrytm och dessutom ger god omkörningsacceleration på landsväg. Segdragningen är hygglig och ljudnivån vid stillsam körning i bekväm standardvagnsklass. Så snart man trampar till en smula på gaspedalen kommer emellertid motorns verkliga karaktär i dagen. Och först kommer ljudet! Varje brysk spjällöppning ackompanjeras av ett smattrande, som t ex vid motorvägskörning antar direkt alarmerande proportioner. Trean har nätt sin bullergräns redan vid ca 80 km/h, och vid jämn körning på fyran börjar motorljudet bli besvärande uppåt 100 km/h. Besvärande dock endast för den som inte automatiskt förknippar en snabb vagn med sk sportig ljudnivå. Den som funderar på en Volvo 142 GL för lyxens skull bör alltså prova bilen även utanför utställningshallen.

Som kompensation för larmet får man en omkörningsacceleration som går utanpå det mesta i klassen – 0–100 km/h på 11,0 sekunder – plus fartresurser som vi svenskar alltså sällan får en chans att utnyttja. Topparten anges till ca 175 km/h, vilket betyder att 150 km/h på utländska motorvägar bör vara en fullt realistisk marschfart. Om man alltså står ut med ljudet...

Ovanligt nog var vår elektroniska ljudmätare inte överens med provförarna den här gången. Vagnen fick en fin och rätt låg ljudkurva, medan förarna upplevde körningen på landsväg som trött-

sam. Förklaringen ligger dels i att ljudmätaren kan ha varit rätt okänslig för en viss frekvens hos motorljudet, dels i att mätningen sker med absolut jämnt gaspådrag. I praktiken sker alltid en viss korrigerig av hastigheten med hjälp av tillfällig acceleration, och det är då E-motorn verkligen "ryter till".

Vi körde 142 GL både på utländska vägar och här hemma, därav ca 80 mil med dubbdäck. En bra vinterkombination, eftersom det blir tillräcklig motoreffekt över för bekväm körning, samtidigt som dubbdäcken håller igen alldeles lagom för att vagnen inte skall bli lynnig och slängig på vinterföre i stadstrafiken. Genomsnittsförbrukning med dubbdäck i stadstrafik: 1,25 l/mil.

Växellådan har samma utväxlingsförhållanden som hos övriga manuellt växlade personvagnsmodeller i Volvoprogrammet. Överväxel fås mot 850 kr i merkostnad, och strängt taget är det den "lyxen" man saknar mest när man kör Volvo 142 Grand Luxe på landsväg. Överväxeln betalar för övrigt själv en del av sitt merpris genom att sänka bränsleförbrukningen ytterligare.

Lådans stegning kunde naturligtvis ha varit mera anpassad till motoreffekten och den speciella körteknik som det anstår en familjesportvagn, men å andra sidan kommer kanske inte sportvagnskunderna att dominera trots allt.

Trots att interiören delvis är hämtad från 164 har Grand Luxe den nu snart veteranbilmässiga långa växelspaken kvar. Onekligen funktionell och säkerligen billig genom att överföringsmekanismen blir den enklaste tänkbara.

Ett offer på motorstyrkans altare är en direkt hårdtrampad koppling. Tröttsamt i stadstrafik men inget problem när man väl kommer från kökörningen och ut på de stora vidderna.

Också styrningen är en åning trögare än hos vanliga 142, och här är förklaringen gördeldäcken med sin större anläggningssyta. Däcken ger också upphov till ett dovt buller via karossen vid långsam körning, men de ger å andra sidan ett härligt väggrepp när det verkligen behövs.

Vägegenskaperna är Volvos välkända med ett par plus i kanten. 142 Grand Luxe känns kanske i största och tyngsta laget för att fresta till körning i rallystil, men den har som nämnts väggrepp med plus och föreföll oss också generellt stadigare än vanliga 142.

Vi märkte aldrig de annars typiska Volvogungningarna i bakfjädringen utan i stället fick fjädringskomforten spontant beröm från flera av provförarna.

Bromsarna är här liksom annars hos Volvo i toppklass. Kombinationen skivbromsar runt om, servo och reduceringsventil mot bakhjulslåsning ger ett perfekt slutresultat, men det krävs också i dagens hårda konkurrens. Speciellt i prisklassen närmast över 20000 kr har kunderna blivit bortskämda med mycket goda bromsresurser, och Volvos försprång är alltså ytterligt knappt.

Interiören präglas som sagt av 164-stolarna. De ger en härlig sittkomfort plus den lukt av äkta läder som väl också är ett försäljningsargument i det här sammanhanget. Instigningen till förarplatsen kan vara ett problem, eftersom den nästan lodräta ratten kommer rätt nära de svällande sätena. Framkanten på stolarna är visserligen justerbar i höjdded, men den operationen kräver verktyg. Även baksätet är 164:ans, men sittkomforten där är knappast bättre än i de billigare versionerna. En typisk besparingsdetalj inte bara hos Volvo utan tyvärr nästan över hela linjen.

Vad är det i övrigt som skiljer den här vagnens interiör från den i en vanlig Volvo 142? Klockan, naturligtvis, placerad bakom växelspaken, så att man måste kika under armen för att se den, men i alla fall på plats – äntligen. Ett avläggsfack för småprylar mellan framstolarna, ett emblem på instrumentpanelen och textilmatta på durken, längre blir inte uppräknningen. Allt det andra är välkända ingredienser, vilket alltså ingalunda betyder att 142 GL på något sätt skulle vara spartanskt utrustad. Problemet, om det nu är ett sådant, ligger väl snarare i att även en standard-Volvo idag – fränsett bristen på klocka – är så välutrustad och färdig att man har svårigheter att på ett vettigt sätt ge specialversioner en extrautrustning som ser ut att motivera prisskillnaden.

Bagageutrymmet är klassens generösaste (delad förstaplats med Opel Rekord) och "tröskeln" klassens högsta. En bra detalj är att Volvo har färdigt urtag för ett extra reservhjul i vänster bakflygel.

En bil för vem? Det här är inte en vagn för den som söker lyx utan en familjesportvagn för snabb, bekväm landsvägskörning och däremellan normalsmidig stadskörning. Den som vill ta ut vad 142 Grand Luxe har att ge får ta en direkt störande ljudnivå med på köpet, den som kör den som en vanlig Volvo har valt fel modell. 142 de Luxe med nya D-motorn, samma nya front, nästan samma utrustning fränsett läderstolarna och starkare men tystare än standardmodellen är definitivt en både bättre och billigare nyhet för den senare kategorin. Vi upprepar att Volvo 142 GT hade varit en ärligare och mer konsumentupplysande beteckning på denna "ulv i fårakläder".

## Utdrag från Teknikens Värld nr 12 1971.

### Volvo 144 mycket bekväm

Låt oss börja med att konstatera att man sitter bra i Volvon. Stolarna är inställbara i alla tänkbara riktningar – utom den kanske viktigaste: i höjdded. Vem som helst kan alltså få en bra och bekväm sittställning, men en kortväxt (under 175 cm) förare får problem med sikten. Därför att han inte kommer upp tillräckligt.

Ett annat problem med körställningen är förhållandet i längdled mellan ratt och pedaler. När man fått benen lagom sträckta sitter ratten fortfarande för nära; man lutar ryggestödet bakåt – och finner att man inte når ett enda reglage. Rullbälten hjälper upp situationen något.

Åt kommer nästa problem: Till vänster om rattstången sitter en samling knappor och reglage. De sitter tätt och är svåra att skilja åt, speciellt vid mörkerkörning. Det är lätt hänt att man släcker ljuset i stället för att slå av vindrutetorkarna. Ett svagt ledljus borde Volvo kunna kosta på sig.

Det har man gjort med värmeregagen, som står i särklass när det gäller lätthet i manövreringen. De är dessutom lätt överskådliga.

Radion (när sådan är monterad) sitter, liksom askkoppen och cigarrettändaren, alldeles för långt bort från föraren för att vara användbar på ett trafiksäkert sätt. Den för året nya klockan är mycket svåravläst.

Ännu allvarigare är dock att man inte ser hastighetsmätaren. Signalringen skymmer nämligen det väsentliga området 50–110 km/h för de flesta normallånga förare.

Under motorhuvuven däremot finns det mesta tämligen lätt åtkomligt.

För passagerarna gäller dock att Volvon är mycket bekväm att åka i. Man sitter bra och bilens uppförande på vägen medför inga obehag för dem som åker med. Fjädring och stötdämpning är väl avstämda för de flesta typer av vägar och karossen kränger bara obetydligt även vid ganska hård kurvtagning.

Volvon är utan tvekan en kvalitetsbil som med den nya motorn blivit mera behaglig att åka i. Tyvärr dras intrycket ned av den dåliga planeringen av förarens utrymmen.

### Volvo 144 105 hk de Luxe

Volvos nya motor på 105 hk fortsätter att överraska genom sitt jämförelsevis jämna temperament och sina goda prestanda.

Det som främst föll testförarna i ögonen under Sverige Runt-testet var dess förmåga att hushålla med bensinen. En dygd som Volvo tidigare haft det svårt med vid hård körning.

Dessutom är motorn mycket tystlåten och vibrationsfri. På ett par undantag när: Tomgången var på testbilen ryckig efter att bilen körts långa sträckor på öppen landsväg, men inte i tex stadstrafik. I motorvägsfarter tycktes motorn arbeta mycket hårt – på gränsen för vad den förmådde. Den känslan kan vara nog så obehaglig.

Vägegenskaperna är inte mycket att orda om – här är inga ändringar gjorda. På halt underlag får man behandla gaspedalen ytterst försiktigt, annars spinner bakhjulen lätt loss – lättare än på andra liknande konstruktioner.

På torrt underlag uppför sig Volvon precis som man har rätt att vänta sig: den känns samtidigt tung och manöverbar, inger förtroende.

Styrningen är tungarbetad vid parkeringsmanövrar, ett faktum som förvärras av den dåliga närsikten både framåt och bakåt.

Alla tio testförarna uppfattade Volvon som gedigen och välbyggd och mer prisvärd nu när 105-hk-motorn kommit.

## Och så här sa tidningen Se om Volvo 71.

Se Nr. 32/71

Ordet spännande har aldrig kunnat appliceras på en Volvobil. Det är antagligen inte meningen heller. Fabriken satsar i stället på säkerhet, god ekonomi och lång livslängd. I detta sitt uppsåt har man lyckats, det är inte tal om annat.

Volvo har uppenbarligen satsat rätt. Det vittnar försäljningsresultaten om, både här hemma och utomlands. I USA duggar utmärkelserna tätt över Volvo. Den blir oupphörligen vald till bästa bil i sin storleksklass vid de stora motortidningarnas läsarmröstningar.

Med Volvos 140-serie har det hänt rätt mycket efter presentationen på hösten 1965. På några punkter kan man rita kors i taket:

Bilen har äntligen fått klocka, en detalj som Volvo i det längsta förvägrade bilköparna. Polemiken om klockan har gått som en sorgslustig följetong i motorpressens insändarspalter. Uppretade Volvoägare har krävt att få klockan tillbaka, den fanns i Amazonens ungdom. Volvos talesman har till nu envist upprepat att "klocka i bil är ingen säkerhetsdetalj". Hur säker är en förare som kisar på sitt armbandsur i mörkret?

Radialdäcken har närmast inneburit en revolution för Volvos vägegenskaper, som nu är högst respektabla. Tidigare gick den som en hund på vägen. Volvo hävdade länge att kundkretsen föredrog de billigare diagonaldäcken som ger mjukare åkkomfort.

Även plastklädseln är ett minne blott. Numera har stolarna ett snyggt och tåligt ylletyg. Det får man inte blåskatarr av att sitta på.

Den fjärde punkten där Volvo tänkt om gäller ventilations-systemet. Bilarna har nu slitsar under bakfönstret, där den begagnade luften släpps ut. Längre hette det att "luften hittar ut ändå, en bil är aldrig riktigt tät".

Volvo får högt betyg för sitt vårdade detaljarbete och gedigna utrustning. En bra detalj är de belysta värmereglagen. En mindre bra detalj är att lyktorkare finns men kostar 375 kronor extra. Blir de standard 1972?

Rymligheten är särklassig, både i fram- och baksäte. Kofferten är mycket stor och kan öppnas utan nyckel.

Sittkomforten är av högsta klass. Nackskydden fram och de justerbara svankstöden är liksom mittarmstödet bak värdefull standardutrustning.

Volvokarossen är tyst och skrammelfri. Bromsarna hör till marknadens bästa: skivor på alla hjulen med servohjälp. De har kraftig verkan och är väl graderade. Bilen är stadig på vägen och smidig i stan. Vändcirkeln är liten: 9,2 meter.

Den långa snedställda växelspaken sitter bra till och är lätt att hantera. Men ratten är stor och klumpig och signalringen skymmer effektivt den liggande hastighetsmätaren. Här finns bara ett recept: att kapa signalringens övre halva med en bågfil.

Det finns alltså några saker som drar ned det goda intrycket under punkten köregenskaper. Kopplingen är något tungtrampad och för tillsammans med ratten och de stora pedalerna tanken till en lastbil.

Minuspoäng sätter jag också för sikten. Man sitter djupt i Volvo. Framflyglarnas hörn kan möjligen skönjas av en storvuxen person som sträcker på sig. De bakre syns inte alls.

# Volvohandlarna