

• **Motor-  
journalisterna  
om Volvo 1972**

•

•



Volvo 142 de Luxe -72.

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

Vi har saxat olika motorjournalisters uttalanden från tester av just 1972 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 dom 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.

## Tidningen Motor nr 10 1972 om Volvo 140-serien.

### Volvo 142

**Motor:** B 20 A, 82 hk DIN vid 4700 v/min.

**Pris:** med manuell växellåda: 21400:–,  
med automatlåda: 22600:–.

**Fordonsskatt:** 333:–.

**Försäkringsklass:** 4 12.

**I standardutrustningen ingår:** varningsblink, eluppvärmad bakruta, trepunktsbälte, nackskydd, radialdäck.

Den billigaste Volvo-varianten, som numera bara finns i två-dörrars version, har tygklädsel med bred galonskoning. Framstolarnas ryggstöd justeras med ratt och är inte steglöst variabel som på de dyrare modellerna. Detta är inte någon nackdel eftersom ryggstödet sitter stadigare än på övriga modeller vars mekanism kan släppa om man inte läser den tillräckligt hårt.

**Utseendemässigt** är det främst fälgar och grill som skiljer den här vagnen från de dyrare versionerna. Inredningen är enklare – klocka saknas – och instrumentpanelen har inte yta i träimitation.

Med manuell växellåda är vagnen lika resurser – 0–100 km/tim 14,6 sek och 0–100 m 36,0 sek. Motorn i kombination med automat tappar väl mycket ork.

Totalt sett är det här ändå en stor och gedigen vagn som ger mycket för pengarna. Det är svårt att finna vägande argument mot den här modellen jämfört med en del av de dyrare versionerna, eller rättare sagt det finns inte så många plus till de senares fördel vid en jämförelse.

### Volvo de Luxe A

**Motor:** B 20 A, 82 hk DIN vid 4700 v/min.

**Pris:** 142, manuell växellåda: 22400:–,  
142, automatlåda: 23600:–,  
144, manuell växellåda: 23100:–,  
144, automatlåda: 24300:–.

**Fordonsskatt:** 333:–.

**Försäkringsklass:** 4 12.

**I standardutrustningen ingår:** varningsblink, eluppvärmad bakruta, klocka, trepunktsbälte, nackskydd, radialdäck.

Prestandamässigt är de här modellerna helt jämförbara med den billigare standardversionen av 142. För den tusenlapp som 142 de Luxe A kostar mer får man klädsel av strävt tyg som ger betydligt bättre kroppsstöd än kombination tyg/galon i den billigare varianten. Stoppningen är något hårdare vilket också är ett plus. Standardutrustningen har kompletterats med klocka, panelen har träimitation och golvet är klätt med textilmattor. Kanske snyggare men knappast mera praktiskt än gummimattorna i 142.

**Utseendemässigt** är det grillen och fälgarna som skiljer de Luxe A från standard.

Den som vill ha en fyrdörrars vagn har numera inget val. Han måste som billigaste variant välja 144 de Luxe A.

### Volvo de Luxe D

**Motor:** B 20 D, 95 hk DIN vid 5300 v/min. 2 förgasare.

**Pris:** 142, manuell växellåda: 23100:–,

142, automatlåda: 24300:–,

För soltak tillkommer 800:–.

144, manuell växellåda: 23800:–,

144, automatlåda: 25000:–,

144, automat och soltak: 25700:–.

**Fordonsskatt:** 333:–, 144 med automat och soltak 375:–.

**Försäkringsklass:** 4 12.

**I standardutrustningen ingår:** samma som de Luxe A.

D-motorn är inte bara starkare, den hörs också starkare med det välkända ganska råa Volvo-ljudet vid gaspådrag. Accelerations- och fartresurserna är naturligtvis bättre än hos A-motorn. De tretton extra DIN-hästarna ger 1,8 sekunder snabbare acceleration från 0 till 100 km/tim enligt våra mätningar. Mätt på kilometern är skillnaden mindre. Där skiljer bara 0,8 sekunder.

I kombination med automatväxellåda är den här motorn absolut att föredra framför A-motorn. Ur service- och reparationssynpunkt innebär knappast de två förgasarna några extra bekymmer även om det inte är något "gör det själv"-jobb att ställa in dem.

I bränsleåtgång skiljer det mycket litet mellan A- och D-motorerna. Staplarna över förbrukning vid konstant fart visar tomt att D-motorn går snålare i vissa hastigheter.

### Volvo 142 Grand Luxe

**Motor:** B 20 E (elektronisk bränslesprutning) 124 hk DIN vid 6000 v/min.

**Pris:** manuell växellåda: 25900:–,

automatlåda: 27100:–,

manuell, överväxel, soltak: 27700:–,

automat + soltak: 28000:–.

**Fordonsskatt:** 333:–, vagnar med soltak 375:–.

**Försäkringsklass:** 5 14.

**I standardutrustningen ingår:** varningsblink, klocka, eluppvärmad bakruta, rullbälten fram, nackskydd, 2 hjälpljus, radialdäck.

Elektroniken i de nu provade modellerna skötte sig betydligt bättre än tidigare provade – lugn, jämn tomgång utan variationer i varv och ingen bensinlukt. E-motorn ger god segdragning i låga varv och samtidigt svarar den snabbt vid gaspådrag. Den varvar villigt upp och ljudet är inte lika rått som hos D-motorn med dess två förgasare.

Klädseln av skinn är på gott och ont. Den ger vagnen en elegant interiör men som förare lider man av det dåliga sidstödet. Även om inte nackdelarna ifråga om kyla och värme är lika påtagliga som hos galonklädselarna så är ändå tygklädseln att föredra ur komfortsynpunkt.

Automatlåda inverkar ytterst lite på motorns "pigghet" vid normal körning även om accelerationsproven visar avvikelser. Med manuell låda klockade vi 10,4 sek till 100 km/tim, med automat 11,8 sek. Motsvarande siffror 0–1000 meter var 32,2 respektive 33,7.

I bränsleåtgång ligger E-motorn något högre än A- och D-motorerna som framgår av staplarna. Lägg märke till, att den drar mer vid 50 km/tim i konstant fart än vid 70 km.

Vagnen är utrustad med två extra dimljus, kopplade till enbart halvljus. Det hänger samman med bestämmelserna i vissa exportländer. I Sverige är det tillåtet att också koppla dimljusen till helljus. Vi gjorde den omkopplingen på ett par av testvagnarna – en ganska enkel operation – och fick på så sätt bättre ljus. Det ganska breda ljusknipet från hjälprälkastarna ger betydligt bättre sidorientering vid körning på helljus.

### 140-serien sammantagen

Volvo-vagnarna har bättre benutrymme fram än exempelvis Saab 99 som vi körde samtidigt,

men än trängre att kliva i och ur. Baksätet är trängre än på Saab 99 och huvudet snuddar vid taket om man är långväxt. Hjulhusen begränsar bredden en del. I- och urstigningen är ganska besvärlig, man slår gärna i mittstolpen eller fastnar med benen mot framstolarnas beslag.

4-dörrarsmodellerna har naturligtvis baksätet mer lättillgängligt men också här är Saab 99 bättre. På Volvo är tröskeln högre och man slår lätt ryggen mot "bakstolpen". Mittplatsen i baksätet är högre än ytterplatserna och har hårdare stoppning. Ett stort plus för samtliga modeller är standardutrustningen med nackskydd.

Instrument och reglage. Från 1972 års modeller har en del reglage flyttats från själva panelen till "locket" över säkringarna. Därmed har det blivit bättre plats på panelen men fortfarande lämnar utförandet en del övrigt att önska. För det första borde torkar/spolarkontakten flyttas till spak på ratten, för det andra borde det snart vara dags att byta "termometermätaren" mot en rund hastighetsmätare som är lättare att läsa av. Ett plus för utformningen av värmeregagen. Där anser vi att Volvo och Saab fortfarande håller en klass för sig.

Den stora, alltför upprätta ratten är svår att få en vilsam fattning på. Man kommer gärna i en hängande ställning som tröttrar många förare. Den tidigare ganska långa växelspaken har nu ersatts av en kort spak som är tyngre att växla med än den gamla.

Bagageutrymme. Inuti kupén inskränker sig upplagsplatserna till handskfacket. Bagagerummet är stort men den höga tröskeln försvårar i och urlastning. Ett plus för att luckan inte behöver öppnas med nyckel. Vagnarna tål numera tung last bättre än tidigare. Bakvagnen har inte längre så stor lust att svansa ut.

Styrningen är ganska tung vid parkeringsmanövrer men bilen svänger tvärt och man har bra översikt över karossens hörn. Kurs-hållning och styrning har blivit klart bättre de senaste åren. Numera påverkas kurshållningen inte nämnvärt av vägbanans ojämnheter eller sidlutning. Vagnarna kränger också mindre vid forcerad körning.

Motor Nr. 10/72

## I Kvälls-Posten den 1/12/71. sa man så här om 1972 års modell av 145:an.

KvällsPosten 1/12-71 - Av Ulf Matson -  
Det säljs allt fler kombivagnar i Sverige.

I takt med den ökande fritiden, antingen den nu tillbringas i sommarstuga, båt eller någon annanstans, blir kraven på en praktisk bil allt starkare. Dels skall den kunna användas som vanlig personbil, dels som packäsna för mer eller mindre skrymmande material.

KvP har kört en packäsna på Volvos kombi 145.

145:ans styrka är utrymme. Som personbil ger den bra plats åt fem personer inklusive förare. Fyra av dem sitter bekvämt den femte som placeras mitt i baksätet, får problem med att placera fötter och ben bekvämt. Den stora kardantunneln stjäl mycket utrymme. Insteget till passagerarutrymme är bra, dörrarna kan nästan öppnas i 90 graders vinkel.

De fem kan ta med sig massor av bagage. Utrymme med baksätet uppfällt är hela 113 centimeter, maxhöjden 85 och bredden 123/144 bakom och framför hjulhusen. Just där krymper bredden till 105 cm.

Väljer man i stället att bara åka två och sedan lasta resten av bilen, blir måttet i längdled smått fantastiskt - 188 centimeter. Det är marknadens längsta.

Men det finns en brist - och en allvarlig sådan. 145:an har inget skyddsnät som standard mellan passagerar- och bagageutrymme. Det är svagt av Volvo (och för all del andra kombitillverkare också) att inte utrusta sina bilar med ett sådant, speciellt som man så ofta vill framtråda som säkerhetsivrare i både debatter och reklam-sammanhang. Bagaget kan bli farligt för de åkande som bilen ser ut i dag. Både vid häftiga inbromsningar (om man lastat över bakre ryggsstöds-kanten) och vid eventuella vurpor kan väskor och liknande kastas framåt.

### Bättre panel

När man sätter sig in bakom ratten i nya 145:an upptäcker man att det hänt en del. Volvo har städat på instrumentpanelen. De fem reglagen till vänster om ratten som kritiserats har reducerats till tre. Reglaget för elvärmn och den utmärkta torkare/spolaranläggningen för bakrutan har placerats på en ny panel mellan framsätena. Även nödblinkersknappen och klockan(!) finns där.

Mindre risk för farliga förväxlingar alltså men det hade blivit ännu säkrare om även framrutans torkare/spolarknapp flyttats - förslagsvis till en spak på rattstången.

Det har också blivit lättare läsa av hastighets-, bensin- och temp-mätare sedan ratten med den siktskymmande signalringen slopats till förmån för en av samma typ som satt i de sista Amazonerna.

### Tungarbetat

Akkomforten har alltid varit bra i Volvo. Sätet ger utmärkt stöd ända ut i knävecken, ryggstödet gör skäl för namnet. För att förbättra sikten bakåt har nackskydden gjorts 10 centimeter smalare. Det är lätt få en behaglig körställning i bilen, samspelet mellan pedaler-säte-ratt går att ordna klanderfritt. Nytt för i år är att växel-spaken flyttats bakåt.

Men växellådan är, liksom ratten och pedaler, tungarbetad. I varje fall var det så på provbilen.

När KvP körde 145:an för ett och ett halvt år sedan klagade vi på den svaga standardmotorn på 82 DIN-hästar som gav både dåliga toppfarts- och accelerationsresurser med bilen lastad.

Den här gången åkte vi de Luxe-modellen med 95 DIN-hästarnas motor under huven och det var betydligt trevligare.

### Piggare

Toppfarten 145 km/tim (enligt fabriken) är ointressant på svenska vägar. Men axsiffrorna betyder en hel del för bl a säkra omkörningar. Förra gången tog det över 20 sekunder från 0 till 100 km/tim, den här gången klarade vi av samma prov på 16 sekunder med ungefär samma last. Däremot var det ganska högljutt inne i bilen vid kraftigt gaspådrag.

Bilen var inte speciellt bränslesnål även om vi fick bättre värden än vid andra test. 1,15 liter/milen noterades mot 1,25 i flera andra tidningar.

Vägegenskaperna på Volvos 140-vagnar har inte varit dålig tidigare och är det inte nu heller. På 72-orna har man infört en ny stötdämparsättning för att få bättre kontroll av hjulrörelserna och nå bättre åkkomfort.

När det gäller 145:an är enda problemet att den tom gärna vill studsas med bakändan på gropiga grusvägar. Och den är lastkänslig. Långt innan man utnyttjat maxlastkapaciteten 480 kg niger den ned med bakändan kraftigt. Vilket bl a betyder att halvljuset pekar käpprätt åt skogen och irriterar mötande trafik. Varför inte införa samma typ av strålkastaromställning som finns i Renault?

Däremot är bromsarna, skivor fram och trummor bak, bra. Det är nästan omöjligt läsa dem.

Pris Volvo 145 de Luxe i Malmö 24300 kr. Med automatlåda stiger priset en tusenlön. Vanliga 145 i kostar 23100 kr.

## Vi Bilägare 4/72 slutsummering:

### Volvo 142 de Luxe

#### Plus:

Mycket långt plåtparti i bilnosen framför motorn, tjocka dörrar och långt plåtparti i bakvagnen ger bilen gott yttre skydd. Stabila vindrutestolpar, ganska breda tröskelbalkar och en tvärförstyvning i taket bidrar till att ge passagerarkupén god stadga mot sön-dertryckning vid krock. Dörrlåsen har infällda inre låsvred och stabila, överlappande låsbeslag.

Ganska gott om fritt utrymme framför fastspända frampassagerare. Framstolarnas fasta Volvo-bälten har greppriktiga beslag och lättgående juster-anordning, som dock kan hamna över höftbens-kammen på vissa personer. (Det övre bältesfästet kan vara något för lågt för långa personer.)

Rattens anslagsyta är ganska stor och kraftfördelande med sina fyra ekrar; ännu bättre vore en slät yta på ekrarna.

Eftergivlig instrumentpanel med polstring i övre och nedre kant, inga vasst utskjutande reglage.

Nackskydd, som dock kan skjutas ner så att de kommer för lågt. Rundad och polstrad profil över bakrutan.

Gummiklädda stötfångare med ganska bred anslagsyta. Bilnosen har inga vasst utskjutande delar. Infällda yttre dörrhandtag och fällbara yttre backspeglar.

#### Minus:

Bensintanken tjänstgör som golv i bagagerummet, och är bara 25 cm från bakpartiets ytterkant.

Profilen över vindrutan är inte tillräckligt slät eller mjukt rundad, och profilen över dörrarna har en del vassa kanter. Vindrute-stolparna har vass fals, och profilerna runt bakre sidorutorna har vassa kanter.

Framstolarnas ramrör är inte polstrade eller täckta med rundade profiler bakåt-uppåt, och nackskyddens fäströr är opolstrade. Vindrute-stolparnas yttre regnrännor är utskjutande.

#### God krocksäkerhet.

# Volvohandlarna