

**Motor-  
journalisterna  
om Volvo 1973**

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

Vi har saxat olika motorjournalisters uttalanden från tester av just 1973 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.

## Så här skrev Stig Björklund i Teknikens Värld 22/72.

*Teknikens Värld Nr 22/72*

*De utvärtas nyheterna på Volvos 73:or har ställt den nya motorn på 100 hk DIN lite i skymundan. Det är synd, för den är ett fint alternativ för den som vill åka lite sportigt. Med allt vad det innebär av för- och nackdelar.*

*Av Stig Björklund. Teknikens världs testlag*

Volvo 144 går in på sitt sjunde modellår. I år förnygras både exteriör och interiör, och 1972–73 blir alltså en gräns som kommer att ha betydelse för andrahandsvärdet i framtiden.

Det mest positiva är att ändringarna i år till stor del är svaret på inte minst biltestarnas böner. Den nya instrumentpanelen lyfter äntligen upp Volvo på konkurrenternas nivå när det gäller reglagekomfort och ventilation, och även på punkterna styrning och koppling försvinner gamla svagheter. "Önskelistan krymper", som vi skrev redan när 72:orna lanserades.

Exteriört blir 73:orna lätta att känna igen på den nya plastgrillen, främre blinkers som går om hörnen, den nya "aktorspeglarna" med större ljus, stötfångarnas nya gummibeläggning... Samtidigt har man liksom de senaste två åren skickat med ytterligare 5 hk för den som väljer kombinationen de Luxe och starkaste motorn – men slopat effektingivelsen på karosseriets sidoemblem.

### Veteran till heders

I jakten efter allt flera hästkrafter har Volvo nu tagit fram och dammat av en gammal bekant. Den sk B-motorn på 100 hk DIN och 118 hk SAE som fram till för ett par år sedan satt under huven i Volvo 142–144 S har kommit till heders igen. Till och med effekten är densamma som då, men ändå har det hänt saker med motorn.

Topplocket har nämligen flyttats över från D-motorn, vilket bla betyder större ventiler än vad som fanns i ursprungsmotorn, och i sin nya version har motorn dubbla SU-förgasare av en modernare konstruktion än i föregångaren. På den amerikanska marknaden är just den här kombinationen redan inkörd, men för svenska förhållanden rör det sig alltså om en nyhet i det tysta.

Ytterligare 5 hk på toppen alltså, och hästkrafter som inte helt äts upp av den nya modellens 40 hk högre tjänstevikt. Våra accelerationsjämförelser visar att 144:an har filat ytterligare några tiondelar här och var på sina redan tidigare förnämliga siffror.

### Segdragningen försämrad

Den som väljer en sportigare motor är väl också beredd att ta dess speciella karaktär med på köpet. Den nya B-motorn har visserligen fått bättre segdragning än den förra 100-hästarsversionen – den är "snällare" i stadstrafik – men den visar fortfarande inte upp samma fina vridmoment vid låga varv som Volvos standardmotor.

Gentemot förra årsmodellens 95-hästarsmotor fick vi fram en intressant tendens. Vid uppdragning på högsta växel från 50 km/h sackade den nya motorn efter i området 50–70 och 70–90 km/h, men sedan gick den förbi med stor marginal. Vid 130 km/h skilde det drygt 3 sekunder till den nya 100-hästarsmotorns favör.

Ljudnivån är inte särskilt hög, men när man kommer upp i motorvägsfart hör man ändå tydligt att det rör sig om en sportmotor. För den som vill ha hög effekt utan insugningssmutter ligger dock den här motorn betydligt bättre till än elektronikversionen i Volvo 142–144 GL.

Bränsleekonomin är som tidigare förnämlig. Våra jämförelser visar att den nya "sportmotorn" fortfarande är en av de snällaste i klassen vid låga landsvägsfarter och vid simulerad stadskörning.

### Lättare växling, tack!

På transmissionssidan redovisas inga större ändringar, endast en nedväxling av ettan. Kopplingen har gjorts mera lätttrampad och den här gången mätte vi upp 8 kp (mot tidigare 10). Plats för ytterligare lättning alltså, och detsamma gäller växelspaksmekanismen. Framför allt är det trögheten vid sidoflyttning av spaken som irriterar när man arbetar med den korta växelspak som introducerades förra året. Funktionen är perfekt, men just den här kombinationen av trög växling och fortfarande ganska tung koppling gör att det ännu är svårt för den ovane att köra en Volvo riktigt smidigt.

### Smidigare ratt – trögare styrning

Styrningen har setts över för att bilen skulle få bättre riktningstabilitet, och det verkar som om den tidigare kritiserade degigheten har försvunnit i och med den operationen. Samtidigt har ratten gjorts hela 30 mm mindre, vilket är välkommet inte minst från utrymmessynpunkt. Bilen känns på ett sätt lättare att köra nu när den stora till och med siktskymmande kringlan har pensionerats.

Det behövs emellertid inga instrument för att märka att styrningen i praktiken har blivit tyngre. Man får ta i mer än någonsin för att klara en rattvridning vid stillastående och krypkörning, och den här tyngden hänger med även vid vanlig körning, där den dock inte är till direkt nackdel. Som alltid får man i stället god utdelning i form av en vändbarhet som är unik för biltypen.

Vägegenskaperna i övrigt är de gamla välkända. Sveriges populäraste bilmodell hör ju också till de största och tyngsta på marknaden och sådant går inte att trola bort helt ens med en sportmotor. Känslan av tyngd finns där, alltså, även om det går att dra iväg förvånansvärt snabbt förbi trafikpropparna när det öppnar sig en lucka.

Bromsarna är som tidigare mycket effektiva. Smidiga vid normal körning men med krav på mycket högt pedaltryck när det verkligen gäller, dvs vid en panikbromsning från hög fart.

"Önskelistan krymper" var alltså det uttryck vi använde för precis ett år sedan. "Närmast i tur" – skrev vi då – "står en spak för vindrutetorkare och spolare plus en separat friskluftsdirigering till panelens övre del i stället för nere vid benen. Och visst vore det skönt om klockan äntligen blev både standard på alla modeller och hamnade på sin logiska plats – där askkoppen sitter i dag."

Klockan är fortfarande inte standard på den billigaste modellen, men annars skulle man kunna tro att Volvos konstruktörer haft Teknikens värld framför sig när den nya instrumentpanelen kom till. Nu kom spaken för vindrutetorkare och spolare, nu kom klockan upp på sin rätta plats och nu fick vi äntligen ett rejält friskluftssystem även i Volvo.

Inte mindre än fyra vridbara intag ingår i den helt nya instrumentpanelen som är både sober, säker och genomtänkt. De båda yttre är kopplade till defrosterreglaget, de båda inre kan ställas in för att leverera friskluft i panelhöjd även när värmen är påslagen. Alla fyra är enkelt stängbara, vilket alltså samtidigt ger stora möjligheter att koncentrera tillgänglig luft- eller värmekapacitet just där man vill ha den.

Systemet är tänkt för komplettering med luftkonditionering där sådan anses vara behövlig, men det gör alltså inte användbarheten mindre här hos oss.

På värmesidan noterar man dels nya reglage, dels större möjligheter att variera. Den nya panelen har som tidigare tandade, genomlysta rullar för gradering av luft – värme mot vindrutan respektive mot golvutrymmet (fram och bak), men nu finns också separata reglage för temperaturregulering av inkommande friskluft och för blandning av friskluft och återcirkulerande luft.

Klädseln är av ett nytt material med stor brandhårdighet, men en oinitierad märker ingen skillnad mot tidigare modellers tygklädsel. Komforten är som tidigare av hög klass med inställbara svankstöd och nackskydd som extra plus, de Luxe-modellen har dessutom mittarmstöd bak.

### Lättare att komma i och ur

Utrymmesmässigt har inga förändringar skett – annat än att föraren tack vare den mindre ratten inte längre behöver klämma sig in. Volvo tillhör ju marknadens rymligaste bilar, slagen med några centimeter i inre bredd av nya Ford Consul-Granada men ändå mer än tillräckligt spaciös för de flesta av oss. Även bagageutrymmet hör till klassens allra största, och här är det väl bara den mycket höga bakväggen som alltid kommer att vara en praktisk nackdel.

### Säkerhet i toppklass

Säkerhetsmässigt fortsätter Volvo sin förbättringslinje. I år kommer liksom på Saab 99 sidoförstärkningar i dörrarna (efter krav från USA), och samtidigt introduceras alltså ny instrumentpanel och en ny ratt med både centrumstoppning och deformationszon à la Mercedes-Benz.

Vi noterade också att säkerhetsbältena av rulltyp är mycket smidigare och har en bekvämare utlösningmekanism än tidigare. I kombination med den eleganta infällningen av bältena i sidostolparna och bältesvarnaren som standard är det här ungefär så långt man kan komma utan lagstiftning. Bältet är diskret "förpackat", bekvämt att ta på sig och bilen talar om när det är dags, dvs när man slagit på tändningen och lägger i ettan för att köra.

### En bil för vem?

Volvo 142-144 är idealbilen för de flesta svenskar, det bevisar försäljningsciffrorna med all önskvärd tydlighet. Den är svensk, den är stabil, solid, till och med påkostad, inte minst när det gäller säkerhet, den är konventionell, rymlig, har ett bra servicenät bakom sig, och det höga priset kompenseras tydligen av klassens bästa andrahandsvärde.

de Luxe-versionen har vid det här laget tagit över största delen av försäljningen, men däremot har kunderna i kanske oväntat hög grad hållit kvar vid basmotorn på 82 hk DIN (även kallad 90-hästaren efter sin effekt i SAE-hästkrafter). Den nya B-motorn på 100 hk DIN respektive 118 hk SAE kommer förmodligen inte att kunna locka över flera köpare till avdelningen för högre prestanda utan understryker den skillnad som finns mellan typerna.

Det är ingen smattrande sportmotor som ständigt måste hållas på höga varv, men den är aningen för surrig för att vara helt komfortabel vid motorvägskörning och den har på sin höjd hyggelig segdragning där alltså den billigare versionen verkligen är generös. Å andra sidan handlar det alltså om helt andra prestanda.

Två motorer för två olika typer av köpare. Det är bara att katalogisera sig själv för att kunna välja rätt.

### Vad sade bilprovningen?

Volvo 142-144 har vid Svensk Bilprovningens årliga kontrollbesiktningar klarat sig hyggligt men långt ifrån lysande. 1970 års modell visade upp 46 fel per 100 undersökta bilar mot 49 fel hos den statistiska medelbilen 1969 års modell, kontrollbesiktigad 1971, visade upp 56 fel per 100 bilar mot medeltalet 61 medan S-modellen klarade sig sämre, 67 fel, kombivagnen 145 ännu sämre, 76 fel och 145 S allra sämst, 78 fel mot medeltalet 61. Anmärkningarna gällde då huvudsakligen bristfällig parkeringsbroms, glapp i oftast övre spindelleder, glapp i stötdämparbussningar samt (speciellt på kombimodellen) lösa undre stötdämparfästen. Bagatellanmärkningar, t ex mot vindrutetorkarblad och glödlampor har här inte medtagits. Den senaste redovisningen, av 1970 års modeller, upptar tyvärr inga exempel på felaktigheter.

### Hur blir andrahandsvärdet?

Volvo står med mycket högt andrahandsvärde och den tendensen kan beräknas stå sig speciellt bra för modeller från 1973 och framåt. MRF-listan över genomsnittliga marknadsvärden utgår från de Luxe-modellen och anger avdrag med 800 kr för billigare versioner av årsmodell 1971-72. En Volvo 142-144 de Luxe -72, körd ca 1000 mil, står i ca 19200 kr, vilket är 5100 kr och 20,0% lägre än dagens nypris i Stockholm, 24300 kr. Värdet sjunker sedan med ca 600 kr per mil och 1200 kr per årsmodell. En 1971 års 144 de Luxe, körd 2000 mil, står alltså i ca 17400 kr (28,4% under nypris), en 142-144 -70, körd 3000 mil, står i 15400 kr, vilket är 32,5% under dagens nypris för standardmodellen av 142:an. En -69 års 142-144, körd 5000 mil, kan enligt listan fås för ca 13100 kr, dvs 42,5% under dagens nypris för dagens standard 142:a.

\* Volvos kommentar: Måste vara 600 kronor per 1000 mil.

# Civ.ing Iva Masings kommentar om Volvos säkerhet

## Vi Bilägare, Nordtest. Nr 1/73.

### Volvo 142

#### Plus:

De yttre plåtpartierna är omfångsrika och dämpar krockkrafterna. Bilen väger ganska mycket och får även av den anledningen mindre häftig uppbromsning än lättare och kompaktare bilar. Passagerarutrymmet omges av förhållandevis grova balkar och förstärkningsprofiler, och dörrarna har långsgående balk inuti. Dörrlåsen har infällda yttre handtag, infällda inre låsvred samt låsbleck med stabil ihakning. Volvos lättmanövrerade rullbälten fram, med ljus- och ljudpåminnare för påtagning. Lagom höjd på övre fäste och mittfäste. Gott om fritt utrymme framför frampassagerarna. Nackskydd finns, men de kan sänkas för lågt och dessutom finns risk att nackskydd med ryggstöd faller bakåt på grund av bristande låsning i ryggstödsbeslaget. Ratten har stor, slät anslagsyta med polstring. Ratten sitter på en plåtcylinder, som trycks samman vid anslag och som låter ratten vrida sig jämnt utefter kroppen. Instrumentpanelen är polstrad och eftergivlig. Rundad och polstrad profil över bakrutan. Stötfångarna har förhållandevis bred anslagsyta, och deras gummiklädsel kan i viss mån fördela anslagskraften vid påkörning i låg fart. Fällbara yttre backspeglar och infällda ytterhandtag.

#### Minus:

Bensintanken tjänstgör som golv i bagagerummet och ligger bara 30 cm från bilbaken – vid påkörning bakifrån kan tanken tryckas samman med risk för läckage. Profilen över vindrutan har en låg men vass kant. Dörröppningarna har skarp kant. Ventilationsrutans ram har hård kant. Profilen runt bakre sidorutorna har vass kant. Framstolarnas främre fäste kan tryckas ner vid vissa krockar, med följd att passagerarna riskerar att åka under bältet – stadigare främre stolnfäste behövs. Framstolarnas ramrör ligger oskyddade bakåt, liksom nackskyddens fästjärn. Vindrutestolparna har regnränna, och en del anslagsytor i bilnosen är smala.

Slutomdöme: God krocksäkerhet.

## I nummer 13 av Teknikens Värld 1973 jämfördes fyra av våra vanligaste stations- vagnar. Så här sa man om Volvo 145:

*Kombimodellen är bilen för året-runt-bruk. Lastbil till vardags, personbil till söndags. Oumbärlig för småföretagaren, fritidstorpären och alla som storhandlar. Men vilken typ av kombi ska man välja? En packäsna, en extrarymlig personbil, en elegant vagn eller en enkel men robust? Vi analyserar fyra storsäljare.*  
Av Stig Björklund, Teknikens världs testlag

1972/73 är ett sk rikt modellår i den större mellanklassen. Flera av de främsta medtävlarna till Volvo 142-144 förnyade sig under året och det betyder att också Sveriges mest sålda kombivagn, Volvo 145, har fått nya konkurrenter.

Bättre eller sämre än Volvos motsvarighet? Det hänger naturligtvis alltid på vilka egenskaper varje köpare betraktar som viktigast. Vi har ställt upp tre nya kombimodeller från Ford, Opel och Peugeot mot Volvo 145 och försökt kartlägga deras för- och nackdelar för att göra valet lättare.

En viss tonvikt har lagts på utrymme, lastförmåga osv. men vi har naturligtvis inte glömt bort kraven på komfort, utrustning, ekonomi osv.

Priset är naturligtvis alltid en intressant faktor, som emellertid också är svår att få grepp om.

### Volvo 145 bäst utrustad

Detta om de ekonomiska aspekterna. Vad får man för pengarna? Vår utrustningstabell (nästa uppslag) ger ett mycket överskådligt besked, och man ser snart att Volvo 145 de Luxe från den här synpunkten ger bästa valuta för pengarna.

Forts på nästa sida

Dels är den mycket komplett utrustad när det gäller de detaljer man normalt tittar efter, dels har den en del unika detaljer som ställer den i särklass.

Bältesvarnaren hör dit, ljusvarnaren likaså (även om Ford har automatisk avslagning till parkeringsljus när man vrider av tändningen) och sist men inte minst spolaren och torkaren för bakrutan.

Den utrustningen borde vara standard på varje kombi så länge man inte kan förhindra att bakrutan muras igen av smuts efter bara någon kilometer i blött väglag.

## Ford är rymligast

Hur är utrymmena? Vår lilla tabell ger en klar bild över var de här fyra kombimodellerna ur den här synpunkten har sin styrka och sina svagheter i förhållande till konkurrenterna.

Vi ser att Ford vinner på gruppens bästa breddmått plus rejäl längd i lastutrymmet, men att höjden över lastrumsgolvet är gruppens minsta. I Ford fallis nämligen bakre ryggstödet ned direkt över baksätets dyna, och den kan inte placeras hur lågt som helst.

Peugeot sväljer också långa prylar men förlorar på dålig bredd i bakre delen av bagageutrymmet (genom att stagen för bakluckan har byggts in).

Volvo har något kortare lastrum än Peugeot men bättre bredd längst bak.

Opel Rekord Caravan slutligen har ytterligare något kortare lastrum och något sämre höjd än Peugeot och Volvo.

Varför inte göra en enkel poängtavling, nämligen genom att räkna samman centimetermåten i tabellen? Det ger Ford en övertygande ledning med 681 poäng (cm) mot 628 för Peugeot, 626 för Volvo och 613 för Opel.

## Centimetrar är inte allt

Men de här mer eller mindre officiella måtten säger långtifrån allt. En kombis profil, dörröppningens utformning osv kan många gånger mycket kraftigt påverka användbarheten, och vi försökte komma åt även den aspekten.

Om vi tänker oss att en 100 cm bred låda skjuts in via lastluckan bak så kommer ofast dörröppningens form att avgöra maxhöjden.

Mäter man sedan den effektiva längden på denna höjd får man fram hur lång en sådan låda skulle kunna vara utan att kräva öppen lucka vid transport.

Volvos fyrkantighet visade sig ge totalpriset. Här fick vi in en låda på 100×75×167 cm, vilket gav en totalvolym av 1252,5 liter.

Ford kom tvåa med 100×70×161 cm = 1127 liter. Peugeot trea med 1080 liter (100×80×135 cm) och Opel sist med blygsamma 798,6 liter. Ovanligt kraftigt slutande bakruta i kombination med låg effektiv dörrhöjd bak för breda prylar (genom gångjärnens placering) gav måtten 100×66×121 cm. Hela 59 cm av lastgolvet längd blev alltså outnyttjat i just det här tänkta fallet.

Kapar vi den här tänkta lådan för att få plats för den bakom ett traditionellt baksäte blir ordningsföljden delvis ändrad. Volvo vinner visserligen även då, nu med siffran 705 liter, men Peugeot tar andraplatsen med 544 liter, Ford trea med 434 liter och Opel fyra med 336,6 liter.

För en ordinär bilfamilj blir kanske så här stora kollin aldrig aktuella, kan man invända. Gör vi om räkneexemplet till att gälla vanligt semesterbagage visar det sig att Ford vinner genom sin bredd och genom att reservhjulet, som ligger under durken, inte inkräktar på det användbara utrymmet. Peugeot har här betydligt högre lastrum än de andra, hela 93 cm från durk till tak.

## Bekvämast: Volvo och Peugeot

Komforten är naturligtvis inte oväsentlig ens i en kombi.

Vårt testlag fastnade slutligen för Peugeot som den totalt bekvämaste att sitta i både fram och bak. Breda, skönt stoppade framstolar med lätt uppdragbara nackskydd och ett lika komfortabelt baksäte gav utslaget, men visst hade det varit ännu skönare med tygklädsel.

Volvo kom mycket tätt efter och blir etta om vi slår ihop sittkomfort med fjädringskomfort.

På tredje plats satte vi Ford Consul. Här är framstolarna utan kritik: breda, lagom mjuka och med behaglig tygklädsel.

I Opel Rekord Caravan är både framsätet och baksätetskomforten "så där", dvs ingenting att skryta med, men heller inte direkt dålig. Fjädringen är av typ resårmatrass och småstötter från däckan går ganska obehindrat upp i det hårda sittpartiet.

Ljudkomforten är av naturliga skäl sämre i alla de här kombibilarna än i motsvarande personbilar. Man får ett resonansljud från lastutrymmet, mest i Opel Rekord Caravan och Peugeot 504 Break, minst i Ford Consul Kombi och Volvo 145.

Peugeot har också ett rätt tröttande hårt motorljud från ca 90 km/h och uppåt, medan motorn är underbart tyst och elastisk vid lugnare körning.

Volvo och Opel kan bli surriga vid snabb körning, dock aldrig hårda i ljudet och är i längden vilsammare än Peugeot på tex motorväg.

Ford kan låta brysk vid acceleration och försök till snabb växling, men är tyst och behaglig så snart man håller jämn fart.

## Till sist, Motorföraren 18/73.

### Motorföraren Nr. 18/73

De förändringar Volvo vidtog på 1973 års modeller har vi hunnit pröva under 1500 mils körning med en 144 de Luxe med B-motor. Den invändiga layouten förändrades väsentligt till det bättre. Ny instrumentering, ny ratt, nya klädslar etc. Allt detta är mycket positivt efter att ha provats under några månader. Körställningen är bättre tack vare att ratten minskats och för manövrering nödvändiga reglage och knappar har sorterats upp och placerats lättillgängligt och överskådligt. Volvon har en bra inredning nu.

B-motorn på 100 hk DIN är smidig, accelerationsvillig och med ett utpräglat vridmoment som inte minst är en tillgång vid omkörningar. Dessutom är den mätlig beträffande bränslet. På landsvägskörning kan den gå på litern per mil när man håller den svenska 90-lunken. Gick den därtill något tystare vore den näst intill fullkomlig, men det kanske är att begära för mycket. Vi hoppas på nästa Volvomotor med överliggande kamaxel, att man då bemästrar ljudproblemen bättre.

Jämfört med 72 års modell är styrningen den viktigaste positiva förbättringen på den 73:a vi kör. Fjädringen är också effektivare och vagnen känns mer helgjuten och följaktligen lättare att manövrera jämfört med årsmodellen innan. Men styrningen är den påtagligaste skillnaden. Volvon går nu rakt fram utan att man behöver styra så mycket som förr. Men alltför är styrningen tung, så tung att en servo är ett angeläget önskemål om man inte på annat sätt kan göra styrningen lättare.

Efter att i många år ha kört automatväxlade bilar har vi nu en manuell växellåda. Den fungerar fint och den korta golvväxel-spaken är både exakt och lätt att manövrera. Varför vi valde manuell låda berodde på att vi i stället föredrog att betala för en air condition på den nya Volvon. Och det har vi inte ångrat. Visserligen fick man byta ut slangar och justera anläggningen på Ernst Nilssons verkstad, men sedan det var gjort har allt fungerat perfekt. Under den varma sommaren har bilen varit den bästa platsen. Svalt och utan drag har luftkonditioneringen skapat angenämast tänkbara åkkomfort. Och ännu viktigare: föraren blir avgjort trafiksäkrare och riskerna för den farliga värmelösheten eller att man somnar försvinner. I tätorternas köer håller konditioneringen ett behagligt och avgasfritt klimat inne i bilen.

Det har förekommit en del skrammel och hårda ljud. Ett gick bort när en länk i gasreglaget byttes. Ett besvärande ljud försvann när air conditionskompressorn kontrolldrogs i fästsättningsbultarna. Nu är det bara ett vibrationsljud baktill som Ernst Nilsson-montörerna ska ta itu med. Vid tusenmils-servicen måste framvagnen justeras för att hjulvinklar stod helt snett. Något som verkade ganska konstigt då vi kör mycket lugnt.

Diverse småsaker händer också. Tryckknappen som sätter igång strålkastartorkarna har måst bytas två gånger då en fjäder, som håller reglaget fallerat. Chokereglaget har gått sönder och måst bytas liksom givaren till oljevarningslampan. Första gången den krånglade lurade den oss att köpa en liter olja, men andra gången lät vi inte lura oss så lätt.

Vi provar ett rostfritt avgassystem av finsk tillverkning på vår Volvo. Jaro heter systemet och representant för det i Sverige är AB Askania. Hela systemet ser ut som en långdragen spiral och skarpa krökar och vinklar saknas. Vi har kört 800 mil med systemet. Innan vi bytte mätte vi ljudnivån i bilen i huvudhöjd mellan förare och framsätesspassagerare. När vi sedan mätte ljudet med det finska avgassystemet monterat fick vi genomgående samma eller lägre värden. På fyran vid 50 km och vid fullvarv - 6000 - samt vid 90 - 100 km, ligger Jaro systemet 3 db A under originalet. Men det ljud som hörs har en hårdare karaktär. Det kan bero på fler orsaker. Exempelvis mindre lyckad isolering vid fästpunkterna etc. Jaro presterar också ett tuffare ljud vid utblåsningen baktill. Enligt tillverkaren skall systemet hålla bilen ut, vilket vi inte kan uttala oss om. Att det måste hålla länge är dock viktigt då det kostar ungefär dubbelt så mycket som Volvos originalsistem.

De monocestötdämpare med nivåreglering vi har bak på bilen har också fungerat bra hittills. Med 1,6 kg lufttryck har bilen hållit sig på jämnare nivå med full last av passagerare jämfört med originaldämparna. Vid hårdare belastning bak kan man räta upp vagnen med att öka lufttrycket.

Det samlade intrycket av den 144 de Luxe med B-motor vi kört 1500 mil har hittills varit helt övervägande positivt. Ett alldeles särskilt plus får för vår del förarstolen. Volvos framstolar är bland de absolut bästa man kan leta upp idag.

# Volvohandlarna