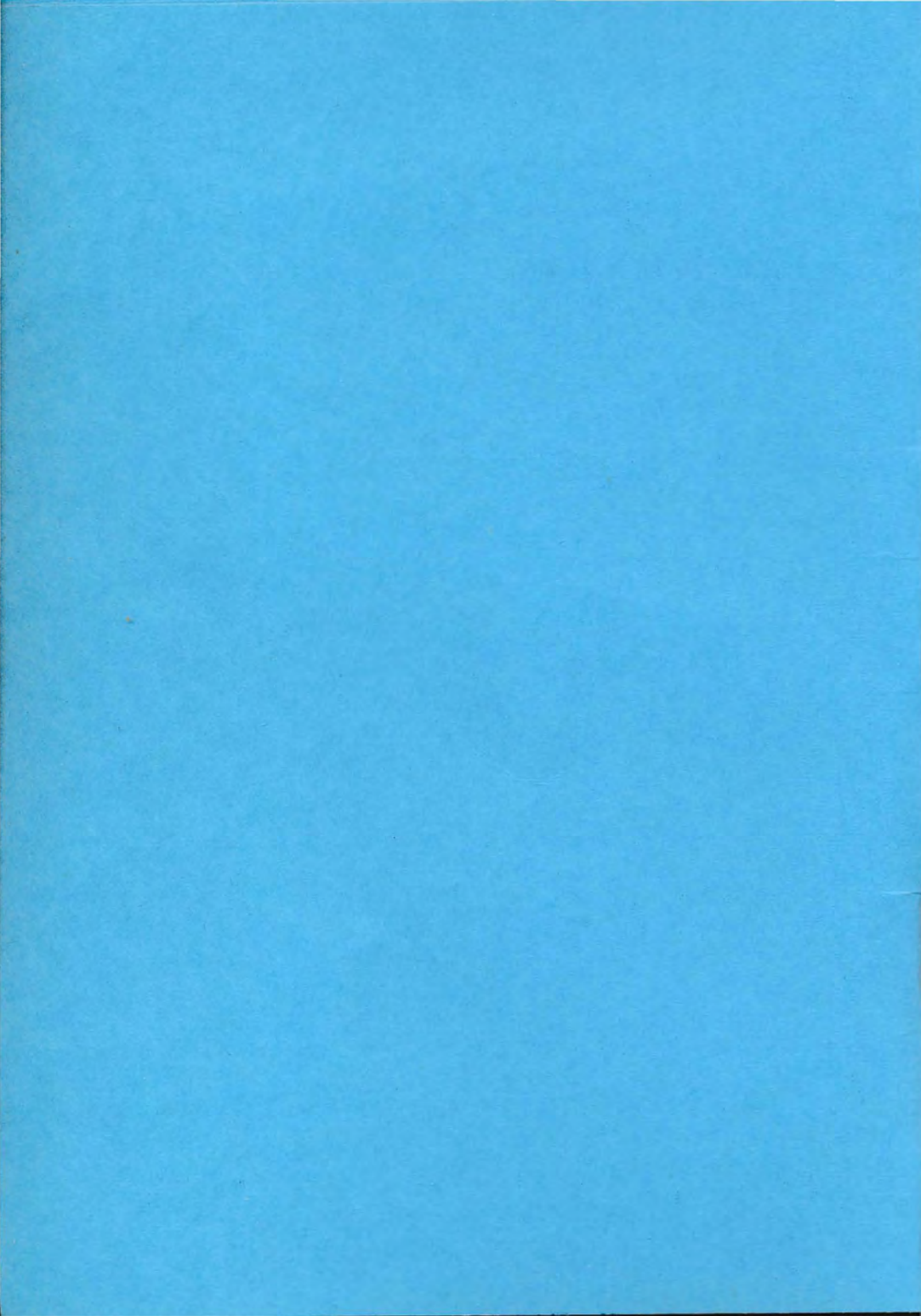


# NYA VOLVO 145



**IDEALKOMBINATION  
FÖR FUNKTIONELLT  
ARBETE OCH  
KOMFORTABEL FRITID**





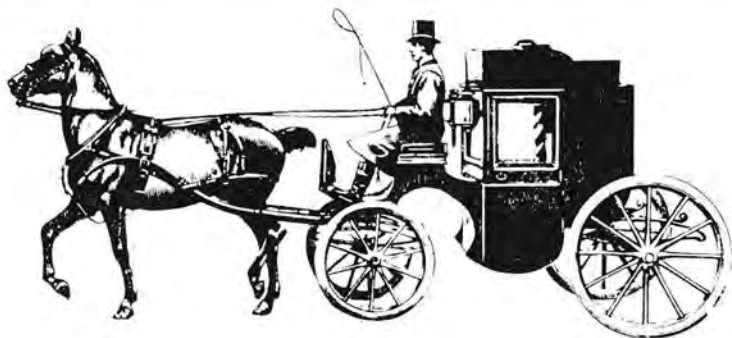
# **FÖRORD**

**Volvos konstruktörer har fasta riktlinjer när det gäller bilskapande – riktlinjer som de ytterst ogärna tar avsteg ifrån. Resultatet blir också en bil, som med goda marginaler ger kunden:**

**VOLVO-kvalitet VOLVO-ekonomi  
VOLVO-säkerhet VOLVO-komfort  
och VOLVO-prestanda**

**Som vi alla vet tilltalar detta årligen 100.000-tals bilköpare världen över.**

**Den följande presentationen är avsedd att hjälpa Dig som säljare att utöka skaran av nöjda Volvoägare.**



---

## **HERRGÅRDSVAGNEN FÖRR OCH NU**

- Var 5:e bil en herrgårdsvagn
- Dåtidens "farmarlåda"
- Nutidens eleganta kombination
- Ändamålsenlig konstruktion

---

Ungefär var 5:e personbil som säljs i landet i år, kommer enligt statistiken att vara en herrgårdsvagn. Det betyder att svensken som bilköpare har skjutit det praktiska biltänkandet i förgrunden, och vi skall i det sammanhanget titta på några siffror som bevisar påståendet. År 1957 utgjorde herrgårdsvagnarna drygt 4 0/0 av den totala personvagnsförsäljningen i Sverige, för att under åren fram t o m 1966 öka sin andel med 1,5–2,0 0/0 per år. Siffran för 1966 visade drygt 16 0/0, varför sedvanlig prognostendens och obruten andelsökning för år 1967 bör placera vagnstypen uppåt 20 0/0 av totala marknaden – alltså cirka var 5:e bil.

Det är en intressant utveckling och förklaringen finns bland faktorerna: praktiskt biltänkande, fler sommarställen, längre semesterresor, men kanske mest hos ändamålsenligare och vettigare bilkonstruktioner.

Speciellt misstänksam var den bilköpande allmänheten mot de amerikanska "ranch-wagons" (populärt kallade farmarlådor) som presenterades efter kriget, och som till största delen var uppbyggda i en blandning av plåt och trä. Ägarna till dessa fordon fick ofta välmänta råd om att impregnera vagnen mot husbock samt att låta snickaren ta en titt på bucklan i bakskärmen.

Den tiden är nu förbi – vad som finns kvar är vissa yttre drag. "Farmarlådornas" konturer suddas dock ut allt mer och konstruktörerna av herrgårdsvagnar strävar att göra sina produkter så lika personvagnar som möjligt. Dagens herrgårdsvagnar smälter fint in bland sina föregångare i respektive huvudserier – men skiljer sig trots allt från dessa genom viktiga konstruktionsändringar av – självfallet karossen – men framför allt bakvagnen. En herrgårdsvagns användningsområde skiljer sig ganska mycket från en vanlig personbils, och det är detta vi skall belysa på de följande sidorna.



---

## **NYA VOLVO 145 HERRGÅRDSVAGN**

- En ny variant i 140-serien
- Formskön, praktisk, funktionell
- 85 resp 115 hk SAE B18-motor
- 140-seriens alla fördelar



---

När vi hösten 1966 presenterade Volvo 144 på bilmarknaden, bevisade konstruktörerna med eftertryck att Volvos traditionella säkerhetslinje var än mer accentuerad än tidigare.

Våren 1967 var det dags för en ny version i vår 140-serie då 2-dörrarsvarianten, Volvo 142, introducerades och nu är det herrgårdsvagnens, Volvo 145, tur. Volvo 144 och 142 har fått mycket beröm för elegant, ändamålsenlig och framför allt säker utformning, och Volvo 145 följer konsekvent denna linje. Den har samma karakteristiska utformning på front och mellanparti. Den har samma framhjulsupphängning, styrinrättning och revolutionerande bromssystem, och den levereras med Volvos välkända B 18-motorer – A-motorn på 85 hk SAE alternativt B-motorn på 115 hk SAE. Vidare så har den 4-växlad, helsynkroniserad växellåda M 40 och bakaxelutväxling 4,56:1. Sedan är det slut med de direkta likheterna även om övriga element (bakaxelupphängning, fjädring, dämpning etc) helt bygger på 140-seriens standardkomponenter.

Vad vi bör hålla i minnet är just de tidigare nämnda användbarhetsområden som respektive vagnar är byggda för. Personvagnen är konstruerad för personbefordran plus måttligt bagage – herrgårdsvagnen för detsamma, men med väl tilltagna marginaler för relativt tunga och skrymmande godstransporter. Det betyder i praktiken större maximal last för herrgårdsvagnen – en last som i allmänhet placeras direkt över bakaxeln. För att klara dessa tunga laster på ett tillfredsställande sätt krävs det bl a kraftigare dimensionering av bakaxelupphängningens olika element – men framför allt så krävs det väl samordnade egenskaper när det gäller styrning, väghållning och allmänt uppförande under körning med olika laster varierande farter.



---

## ÄNDAMÅLSENLIGT DÖRR- OCH LUCKSYSTEM

- Fyra dörrar och en lucka
- Bakluckan öppnas uppåt
- Gångjärnen rätt placerade
- Luckan avlastas genom gasfjädrar



---

En herrgårdsvagn (och framför allt om den är stor) bör vara konstruerad så, att man lätt kommer åt lasten — eller del av lasten — var i lastrummet den än är placerad. Det gör man i Volvo 145, tack vare att den är utrustad med fyra sidodörrar och en stor rejäl baklucka.

Vi nämnde på förra uppslaget att lasten i allmänhet placeras mitt över, eller något bakom, bakaxeln. Detta beror väl i första hand på att lastutrymmet ifråga är för snålt i dimensionerna, eller att lastningsmöjligheterna ej ger något annat val. Det betyder radikala förändringar i kör- och vägegenskaperna, varför en gods fördelning över en större lastyta är till mycket stor fördel. Fördelarna med två extra sidodörrar när maximala lastutrymmets längd utnyttjas kan ej nog betonas, såväl ur bekvämlighetssynpunkt som ur ovan nämnda viktfordelningssynpunkter.

Bakluckan (en lucka) öppnas uppåt är kraftigt dimensionerad. Såväl de förkromade gångjärnen (vars placering gör att de ej inkräktar på lastnings- och lossningsmöjligheter) som yttre öppningshandtag är av mycket stabil konstruktion. Luckan avlastas genom speciella dubbla gasfjädrar som smidigt lyfter upp densamma till en fri ståhöjd av 170 cm.

Fördelarna med en enda lucka som öppnas uppåt, är att lastning och lossning avsevärt underlättas. Separat läs-knapp liksom tryckplatta finns för bakluckan, med samma principförfarande som för dörrarna i övrigt. Dessutom har baklucka och övriga dörrar samma nyckel. Luckan går även att öppna inifrån. På insidan är luckan klädd med en elegant textilmatta — för övrigt samma matta som finns i hela lastutrymmet.



## **LASTUTRYMME MED NEDFÄLLT BAKSÄTE**

- Total längd 188 cm
- Lastvolym på cirka 2 m<sup>3</sup>
- Kraftig, oöm textilmatta
- Extra lastutrymme på 110 l.

---

Vi har tryckt på fördelarna med jämnt fördelat gods i lastutrymmet, och att det finns alla möjligheter till sådan fördelning förstår vi när maximala längden och bredden i lastutrymmet på Volvo 145 uppgår till 188 cm respektive 133 cm. Det betyder en godsytta på uppåt 2,5 m<sup>2</sup>. Maximala höjden är 84 cm, vilket tillsammans med de övriga måtten ger en lastvolym på cirka 2 m<sup>3</sup>.

Utöver fördelarna med väl utplacerat gods (som verkligen har stor trafiksäkerhetsmässig betydelse) har den allt mer semester- och campingintresserade svensken i Volvo 145, en sällsynt elegant kombination av luxuös personbil och väl tilltagen "övernattningsplats".

Golvet är klätt med en elegant, oöm och slitstark textilmatta, och baksätets ryggstöd med en speciell skyddsplatta. För att erhålla maximal längd på lastutrymmet vikes baksätetsdynan upp på sedvanligt sätt, varefter baksätetsryggen fälls ned. Två spakar, parallellt kopplade till varandra, är monterade i baksätetsryggen, varför en fällning kan ske antingen från vänster eller höger sida.

En finess när det gäller upp- eller nedfällning av baksäte är två under baksätetsdynan monterade glidskenor, vilka har till uppgift att placera dynan i perfekt läge i förhållande till baksätetsryggen och framstolarnas ryggstöd. Det bör påpekas att framstolarna (vid nedfällt baksäte) kan vara placerade i sitt bakersta läge — med andra ord, inget utrymme stjåls från framsätet som i vanliga fall får släppa till av benutrymmet, när hela lastutrymmet bak skall tas i anspråk.

Vidare skall nämnas att Volvo 145 är försedd med två stora öppningsbara sidorutor baktill i lastutrymmet. Rutor- nas låsanordning är försedd med ett "greppriktigt" handtag och har låsmekanismen fastlimmad direkt på rutan.





---

## **LASTUTRYMME MED UPPFÄLLT BAKSÄTE**

- Total längd 113 cm
- Lastvolym på cirka 1,5 m<sup>3</sup>
- Två reservhjulshaljor
- Reservhjulet är "inbyggt"

---

Fördelarna med ett stort lastutrymme, som vi pratade om på förra uppslaget, och de speciella finesserna som finns vid handhavandet av upp- och nedfällning av baksätet på Volvo 145 är uppenbara, och borde föranleda eventuella spekulanter på herrgårdsvagnar till noggrann eftertanke. En annan fråga som är mycket viktig i sammanhanget är: hur ofta tillämpas förfaringssättet med nedfällt baksäte och hur ofta körs och används bilen med detsamma i uppfällt läge? Vi kommer då osökt in på tanken: kombination personbil contra godstransporter.

Med baksätet uppfällt är Volvo 145 i princip samma sobra, eleganta och luxuösa personbil som Volvo 144 – med dess praktiska säkerhetsinredning och funktionella konstruktion. Det är samma goda utrymme för fem personer, men med ett tillägg för det tidigare väl tilltagna bagagerummet till ett speciellt lastutrymme, som är inte mindre än 113 cm långt. Lastvolymen i denna version uppgår till cirka 1,5 m<sup>3</sup>.

Utöver det konventionella lastutrymmet finns det ett extra utrymme på cirka 110 liter, som man kommer åt genom att lyfta två gängjärnsförsedda luckor i lastutrymmets golv.

Volvo 144 har två baljor för reservhjul och likadant är det med 145:an. I den vänstra är reservhjulet placerat – väl skyddat genom en speciell skyddskåpa, som är fäst med två greppsäkra (lätt-rade) ratter. I den högra baljan finns det bl a god plats för verktyg, domkraft etc.



## **VOLVOKOMFORT OCH VOLVOSÄKERHET**

- **Volvos unika framstolar**
- **Komfortabelt, rymligt baksäte**
- **Sedvanlig Volvo-säkerhet**
- **"Runtomsikt" på cirka 3 m<sup>2</sup>**

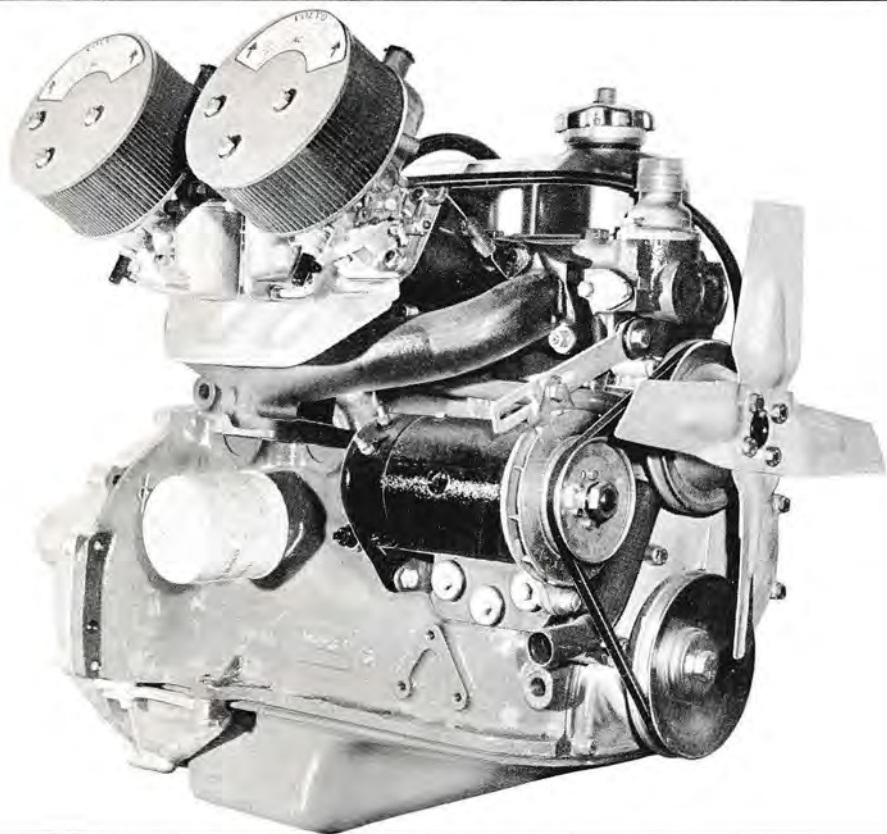


---

En rationell bil är byggd med tanke på säkerhet, komfort, ekonomi och formgivning. När det gäller Volvo 145 så har konstruktörerna inte gjort avkall på några av dessa fordringar. Det mesta har "följt med" från 144:an och 142:an, och resten har konstruerats och framställts genom intimt samarbete experter emellan samt genom långsiktiga prov och experiment, på såväl egna vagnar som konkurrerande märken. Framstolar, baksäten, instrumentering och inredning är de samma i hela 140-serien, liksom välkända säkerhetsdetaljer såsom styrinrättning, elastisk lamellglasvindruta, säkerhetsbälten, bromssystem etc.

Vi har i en av våra tidigare bläddermappar talat om hur lång tid per år, dagens s k "normalbilist" sammanlagt tillbringar i bilen. Vi kom då fram till cirka 36 åttatimmars arbetsdagar – en imponerande siffra. När det gäller en herrgårdsvagn så utgår vi ifrån att den tid föraren tillbringar vid ratten är avsevärt mycket längre – ja en del har kanske rent av bilen som sin arbetsplats. Vad har han då rätt att fordra av stolar, instrumentering, glasrutor och sikt, säkerhetsdetaljer – ja en meningsfull bilförarmiljö över huvud taget? Jo personbilskomfort av högsta klass – och med högsta klass menar vi då den standard som Volvo 144 och Volvo 142 kan uppvisa.

Vi skall inte gå in på några detaljer när det gäller dessa avsnitt av Volvo 145 – de finns samtliga i bläddermapparna över Volvo 144 – men passa på tillfället att repetera dem, till god hjälp vid demonstration av alla tre modellerna i Volvo 140-serien.



---

## **MOTORER OCH KRAFTÖVERFÖRING**

- B18 A- alt. B18 B-motor
- Fyrväxlad växellåda M 40
- Delad, nållagrad kardanaxel
- Bakaxelutväxling 4,56:1

En av våra första bläddermappar i produktkännedom behandlade vår internationellt erkända och mycket berömda motorserie Volvo B 18. Vi hade vid det tillfället tre olika versioner i motorerna B 18 A, B 18 D och B 18 B. Nu är D-motorn borta ur produktionen, men de båda kvarvarande finns i alternativa utföranden av Volvo 145.

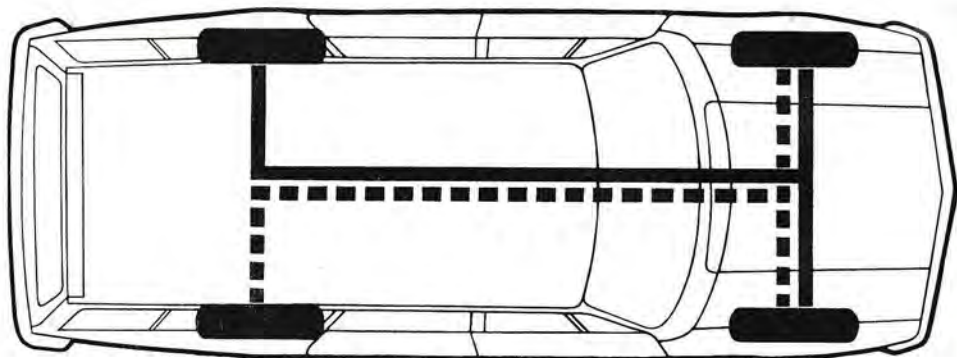
En amerikansk motortidskrift, Sports Car Graphic, har bl a sagt följande: "... Volvos B 18-motor är den mest pålitliga, robusta och oförstörbara personbilmotor som byggs idag — om den inte rent av är den främsta. ...". Det är ett gott betyg och säger väl det mesta om just denna del av Volvo-produkten. Volvo 145 levereras alternativt med B 18 A på 85 hk SAE respektive B 18 B på 115 hk SAE. Det betyder en motor för lugn, pålitlig familje- och transportkörning — det betyder fart- och kraftresurser vid längre och hårdare typer av körning och belastning. Studera ovannämnda bläddermapp ännu en gång, så får Du en nyttig och informerande beskrivning över Volvos personvagnsmotorer.

Kraftöverföringen: växellåda — kardan-axel — bakaxel, är välkända komponenter från 140-serien. Den fyrväxlade, helsynkroniserade växellådan M 40 är testad i flera hundratusen Volvo-bilar, och är erkänd som fullödlig länk i vår kvalitetsmässiga materialkedja. Den nållagrade kardanaxeln är gummi-upphängd i ett underhållsfritt mellanlager.

Bakaxeln är av hypoidtyp med flänsdrivaxlarna lagrade i koniska rullager. Utväxlingen är som på våra övriga herrgårdsvagnar 4,56:1.

De olika komponenterna har marginaler som betyder stor motståndskraft, och en livslängd som ligger långt över genomsnittet för dagens bilar, vilket bl a har som följd, god bilekonomi för Volvoägaren ("låga milkostnader").





---

## **140-SERIENS EXKLUSIVA BROMSSYSTEM**

- Särklassigt tvåkretssystem
- Tre hjul i varje bromskrets
- Skivbromsar runt om
- Servoförstärkta bromsar

---

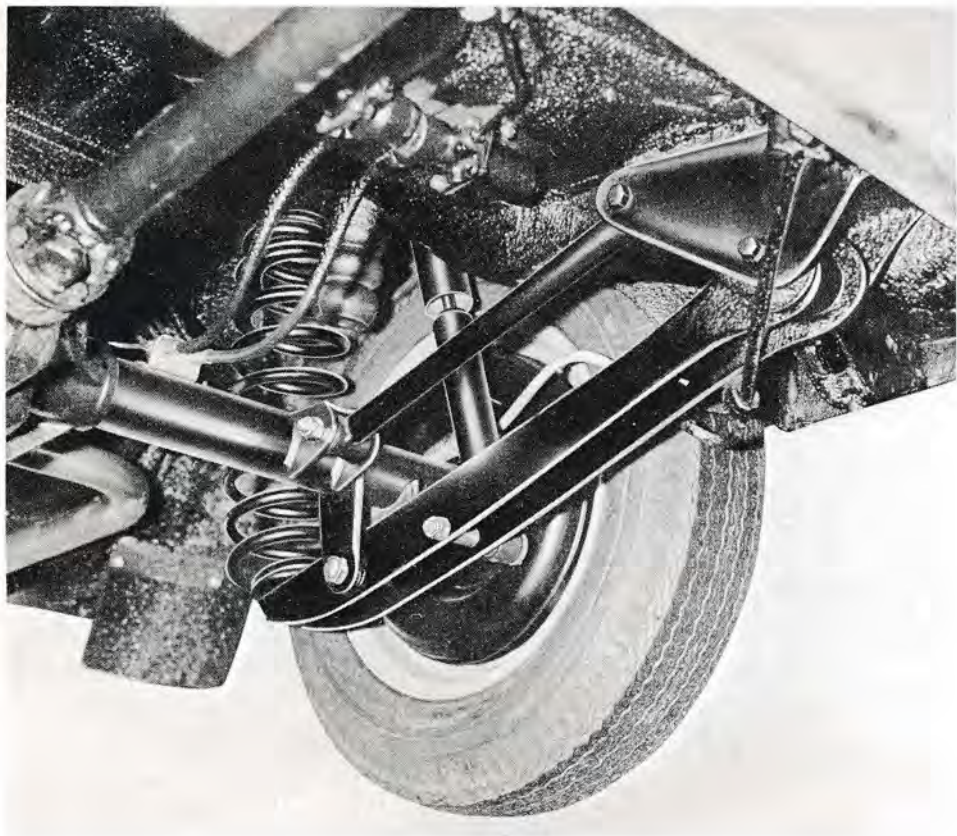
Vi på Volvo kan med rätta tala om säkerhet — inbyggd säkerhet. En av de större säkerhetsfaktorerna är utan tvivel 140-seriens, nu välkända, tvåkrets bromssystem — ett av de mest avancerade inom hela bilvärlden. Hur det är konstruerat och hur det verkar, kan Du läsa om i bläddermapp nr 3 "Inbyggd säkerhet — realistiskt konstruktions-tänkande".

Volvo 145 är utrustad med detta särklassiga bromssystem, vars kapacitet kanske än mer kommer till sin rätt när det är frågan om en herrgårdsvagn, med dess mångskiftande transport-möjligheter.

Vi nämnde inledningsvis att körning och normalt utnyttjande av en herrgårdsvagn, i många delar avviker från den vanliga personbilens mer eller mindre konventionella körning. Större laster fordrar kraftigare bakaxelupphängning — det fordras kraftigare fjädring och dämpning — men framför allt ett effektivt och pålitligt bromssystem.

Ojämn lastfördelning eller för tungt lastad vagn ändrar tidigare viktfordelning och därmed köregenskaperna. En vid normalbelastning understyrd bil, som vid ökande fart i en kurva drar sig utåt med framvagnen, kan vid kraftig belastning förändra karaktär och bli markant överstyrd, så att bakpartiet istället strävar utåt i kurvan. Kommer vagnens förändrade uppförande som en chock för föraren i en kurva, kan resultatet bli ödesdigert. Även på rak väg kan emellertid en maximilastad herrgårdsvagn visa upp diverse otrevliga egenskaper, som ägaren kanske tidigare inte haft en aning om.

I alla dessa skeden är det tryggt att köra en vagn som är byggd så att den positivt påverkar styrning, väghållning och kritiska bromssituationer. Volvo 145 gör det tack vare att den är konstruerad just med tanke på dylik körning.



## **BAKAXELUPPHÄNGNING AV HÖG KLASS**

- Vällavvägd krängningsfördelning
- Ger pålitlig kursstabilitet
- Extra stark fjädring
- Dubbelverkande dämpning

---

Allt fler svenskar börjar se praktiskt på bilproblemet, och köper eller funderar på att köpa en herrgårdsvagn (se häftets inledande statistik). Men en herrgårdsvagn är ju inte bara en personbil med annorlunda bakparti – den är också en transportvagn med ofta ganska generöst utlovade lastresurser. Hur är den att köra med maximilast ifråga om acceleration, bromsar eller allmän väghållning?

Vi skall först ännu en gång påminna om en av våra tidigare bläddermappar i "Volvo 144-serien", nämligen nr 4 "Styrning och vägegenskaper – kursstabilitet i särklass". Där belyste vi vilka olika faktorer som inverkar, positivt eller negativt, på en bils styregenskaper och väghållning. Vi kom bl a fram till att kombinationen: hjulupphängning, svag understyrning och viktfördelning, borde vara tekniskt perfekt avstämd.

Över- och understyrning vet vi vad det är, liksom principen för Volvos erkänt tillförlitliga bakaxelupphängning. Men hur skall vi kunna få en perfekt kombination med tredje faktorn viktfördelningen, när lastens tyngd varierar och dess placering inom ett relativt stort lastområde också är utsatt för ett otal variationer?

Jo genom att skapa större marginaler för de olika faktorerna vi har talat om. För det första är bakaxelupphängningens olika detaljer kraftigare dimensionerade på Volvo 145 – dimensionerade för den typ av körning och laster som vagnen i övrigt är konstruerad för. Den är i upphängningens olika funktioner och samverkande element avstämd så att ett tillförlitligt, och framför allt pålitligt, nyttjande i olika situationer kan påräknas.

En Volvo byggs för att motstå alla tänkbara bilfientliga kombinationer – därför är den byggd att i alla tänkbara situationer fungera som en Volvo.



| Märke o modell | Effekt HK SAE | Vridmom SAE Kgm | Cyl. volym cm <sup>3</sup> | Bromsar F | Bromsar B | Broms-syst. | Broms-ventil | Fjädring F | Däck B dim | Acc. 0-100 km/sek |
|----------------|---------------|-----------------|----------------------------|-----------|-----------|-------------|--------------|------------|------------|-------------------|
| Volvo 145      | 85/115        | 15,0/15,5       | 1778                       | S         | S         | delat       | ja           | S          | S 165S15   | 17,5/14,0         |
| Volvo 220      | 85/115        | 15,0/15,5       | 1778                       | S         | T         | odelat      | ja           | S          | S 6,40S15  | 16,5/13,5         |
| Volvo 120      | 85            | 15,0            | 1778                       | T         | T         | odelat      | nej          | S          | B 6,40S15  | 17,0              |
| Ford 20 M      | 106           | 16,7            | 1998                       | S         | T         | delat       | nej          | S          | B 6,40S13  | 18,0              |
| Opel Rek 1,9   | 102           | 16,0            | 1897                       | S         | T         | delat       | nej          | S          | S 6,40 13  | 17,0              |
| Opel Kadett    | 60            | 8,7             | 1078                       | S         | T         | delat       | nej          | S          | B 6,00 12  | 22,0              |
| Peugeot 404    | 76            | 13,0            | 1618                       | T         | T         | odelat      | nej          | S          | S 185-380  | 22,5              |
| Saab V 4       | 73            | 12,0            | 1498                       | S         | T         | delat       | nej          | S          | S 5,60 15  | 18,5              |
| VW 1600        | 65            | 12,0            | 1584                       | T         | T         | delat       | nej          | T          | T 6,00 15  | 26,0              |

Förklaringar: S och T under rubrik bromsar: skivor resp trummor. S, B och T under rubrik fjädring: spiral fjädrar, bladfjädrar och torsionsfjädring.

## MOTORER, BROMSAR OCH FJÄDRING

- Volvo 145 – en ny vagn
- Åtta av de mest sålda
- Olika mekaniska element
- Bromsar med variationer

---

Efter denna ganska komprimerade beskrivning av Volvo 145 och dess funktionella konstruktionsdetaljer (och speciella herrgårdsvagnskombination) skall vi övergå till att i tabellform redovisa en samling data och specifikationer. Vi har valt ut åtta av de i Sverige mest sålda modellerna under 1966, och ställt dem i direkt relation till vår nya Volvo 145. Dessa samlade herrgårdsvagnar representerar olika storlekar och prisklasser – som i sin tur betyder stora variationer i konstruktionstänkande, lastutrymmen, säkerhet och kvalitet. Vi kommer inte att göra några direkta värderingar av de olika vagnarnas för- eller nackdelar, utan det får Du göra själv. Däremot vill vi erinra Dig om vad som sagts i vår presentation av vagnen – ställa detta i relation till de andra modellerna och härigenom skapa Dig en uppfattning.

De huvudrubriker som datatabellerna består av är:

1. Motorer, effekter, bromsar och fjädring.
2. Ytterdimensioner, tjänstevikt och lastförmåga.
3. Lastutrymmen: innermått och volym.
4. Dörrar och lucksystem: mått och principer.

Första tabellen här till vänster, som belyser vagnarnas olika mekaniska element, visar bl a att Volvo 145 och Amazon herrgårdsvagn är ensamma om alternativet: två olika motorer. Angående skivbromsar så är 145:an ensam om att ha detta på alla fyra hjulen, samt att vagnen för övrigt har ett bromssystem som står i en klass för sig.

Uppgifterna om fjädring, dämpning och övriga hjulupphängningsarrangemang får tala för sig själva, varför vi går över till dimensioner och vikter.

| Märke o modell | Längd cm | Bredd cm | Höjd cm | Hjulbas cm | Spårvidd F/B | Markfrigång cm | Tjänstevikt kg | Lastförmåga kg |
|----------------|----------|----------|---------|------------|--------------|----------------|----------------|----------------|
| Volvo 145      | 464      | 173      | 146     | 260        | 135          | 21             | 1300           | 430            |
| Volvo 220      | 449      | 162      | 153     | 260        | 131          | 21             | 1260           | 500            |
| Volvo 210      | 440      | 160      | 174     | 260        | 129/131      | 21             | 1200           | 520            |
| Ford 20 M      | 470      | 176      | 150     | 271        | 144/140      | 18             | 1210           | 470            |
| Opel Rek 1,9   | 458      | 176      | 146     | 267        | 140          | 18             | 1170           | 500            |
| Opel Kadett    | 410      | 158      | 140     | 242        | 125/128      | 18             | 850            | 360            |
| Peugeot 404    | 458      | 163      | 143     | 284        | 135/130      | 15             | 1240           | 500            |
| Saab V 4       | 427      | 158      | 147     | 250        | 122          | 19             | 1020           | 510            |
| VW 1600        | 423      | 161      | 147     | 240        | 131/135      | 14             | 1040           | 370            |

## DIMENSIONER OCH VIKTER

- Volvo 145 – en stor vagn
- Varierande lastförmågor
- Kombination med variationer
- Jämför teori och praktik

---

Vi har ju tidigare konstaterat, att bilkonstruktionen herrgårdsvagn i princip är en funktion av utseende, huvudmått och en hel del övriga data från respektive moderseries personvagnsmodeller. Detta accentueras ytterligare om vi jämför vidstående tabells siffror med respektive modellers "personvagnsbröder eller -syster". Där det börjar skilja sig är när bakvagnen kommer in i sammanhanget.

Markfrigången är i allmänhet högre på herrgårdsvagnar, i första hand för att ge marginal för viss nedlastning, men även för körning på mindre bra underlag och gropiga sommarstugevägar. Tjänstevikten ökar något av naturliga skäl – kraftigare material är ju enbart till fördel för kunden och hans körning.

Ställ de olika faktorerna lastförmåga, lastutrymmeslösning och samverkande mekaniska element mot varandra, och jämför de utlovade teoretiska siffrorna med Dina egna praktiska erfarenheter. Du kommer då att märka att knappast

någon av vagnarna håller vad fabriken lovar. Som ett exempel kan nämnas, att på en liten vagn med begränsat lastutrymme blir styrning, väghållning och övriga köregenskaper lidande genom den koncentration av lasten till bakre delen av vagnskroppen som krävs.

Vi talade tidigare om marginaler för olika element i vagnens konstruktion. Självfallet kan en prisbillig, mindre vagn inte ha lika väl tilltagna säkerhetsmarginaler som en större, kraftigare dimensionerad och dyrare konkurrent.

Volvo 145 är även i detta avseende mycket konkurrenskraftig genom konstruktionens förmåga att tåla maxlast utan att styrning, väghållning m fl egenskaper på något sätt förändras.



| Märke o modell | Lastutr längd max cm | Lastutr längd min cm | Lastutr bredd max cm | Lastutr bredd min cm | Lastutr höjd cm | Lastutr volym m <sup>3</sup> | Lastutr yta m <sup>2</sup> |
|----------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|------------------------------|----------------------------|
| Volvo 145      | 188                  | 113                  | 133                  | 107                  | 84              | ca 2,0                       | ca 2,5                     |
| Volvo 220      | 183                  | 119                  | 126                  | 102                  | 87              | ca 1,8                       | ca 2,3                     |
| Volvo 210      | 183                  | 96                   | 142                  | 104                  | 109             | ca 3,0                       | ca 2,6                     |
| Ford 20 M      | 185                  | 122                  | 145                  | 107                  | 85              | ca 1,9                       | ca 2,6                     |
| Opel Rek 1,9   | 182                  | 123                  | 115                  | 103                  | 82              | ca 2,0                       | ca 2,1                     |
| Opel Kadett    | 162                  | 102                  | 134                  | 101                  | 73              | ca 1,6                       | ca 2,1                     |
| Peugeot 404    | 213                  | 130                  | 141                  | 101                  | 90              | ca 2,7                       | ca 3,0                     |
| Saab V 4       | 164                  | 110                  | 130                  | 93                   | 73              | ca 1,2                       | ca 2,1                     |
| VW 1600        | 167                  | 108                  | 126                  | 92                   | 81              | ca 1,2                       | ca 2,1                     |

Förklaringar: max längd: nedfällt baksäte. min längd uppfällt baksäte. Ang volym och lastyta så är dessa uträknade efter max. mått på längd, bredd och höjd.

## LASTYTOR OCH VOLYMER

- Maximi- kontra minimimått
- Varierande dimensioner
- Konstruktionen är grunden
- Jämför och klassificera

---

Vidstående tabell belyser de rent lastmässiga dimensionerna som ingår i presentationen av en herrgårdsvagn. Vi redovisar här till största delen maximummåttn, som i sin tur ligger till grund för uträkning av lastvolym och total lastyta.

Med litet fantasi kan vi läsa ut en hel del om de olika vagnarna ur siffrorna, om vi ställer dem i relation till vagnens övriga egenskaper. Är dessa egenskaper positiva så är slutresultatet givetvis också positivt.

Vi kommer så småningom fram till att varje vagn (oberoende av prisklass) har fått en s k teknisk klassificering. Det är Din objektivitet som faller utslaget om denna Din klassificering är riktig eller inte – men det utgår vi ifrån att den är.

Nu kanske Du fullt riktigt säger, att det borde vara köparen som på detta sätt klassificerade de olika vagnstyperna, för att därigenom skaffa sig ett riktigt utgångsläge vid bilvalet. Kunden har i allmänhet inte det underlag som krävs för denna bedömning. Det är Din uppgift som säljare att med fackkunskap och information vägleda kunden till rätt bilval. Vi räknar med att informationsmaterial av exempelvis den här typen skall öka Dina möjligheter att fullgöra Din uppgift på ett för kunden, för Ditt företag och för Dig själv, fördelaktigt sätt.

| Märke o modell | Bakre öppn höjd, cm | Bakre öppn nedr. bredd cm | Bakre öppn övre bredd cm | Baköppn. system | Antal dörrar | Lasthöjd cm |
|----------------|---------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------|--------------|-------------|
| Volvo 145      | 80                  | 117                       | 105                      | 1 lucka         | 4            | 59          |
| Volvo 220      | 78                  | 106                       | 97                       | 2 luckor        | 4            | 62          |
| Volvo 210      | 93                  | 114                       | 105                      | 2 dörrar        | 2            | 65          |
| Ford 20 M      | 78                  | 116                       | 105                      | 1 lucka         | 4            | 66          |
| Opel Rek 1,9   | 73                  | 119                       | 111                      | 1 lucka         | 2/4          | 50          |
| Opel Kadett    | 73                  | 100                       | 100                      | 1 lucka         | 2            | 60          |
| Peugeot 404    | 80                  | 108                       | 90                       | 1 lucka         | 4            | 50          |
| Saab V 4       | 70                  | 94                        | 93                       | 1 lucka         | 2            | 68          |
| VW 1600        | 72                  | 107                       | 94                       | 1 lucka         | 2            | 70          |

## DÖRR- OCH LUCKSYSTEM

- Ändamålsenlig planering
- Sidodörrar av stort värde
- Underlättar last- och lossning
- 1-luckssystemet dominerar

---

För att rätt kunna utnyttja ett lastutrymme, så måste dörr- och lucksystem vara ändamålsenligt planerade och konstruerade. Om vi tar 145:ans cirka 2,5 m<sup>2</sup> stora lastyta som exempel, och tänker oss detsamma belastat över hela ytan, så måste ju de två bakre sidosdörrarna på ett utomordentligt sätt underlätta lastning och lossning i främre delen av lastutrymmet. Det betyder också, och det är utan tvivel ännu viktigare – att godset kan, och bör, placeras ut över så stort område som möjligt, för att bilen därigenom skall få: låg lasthöjd och bättre viktfordelning, vilket tillsammans betyder bättre väghållning och bättre köregenskaper.

Givetvis är bakluckans konstruktion och funktion av stor betydelse. Idealet är väl att man med ett enkelt handgrepp lyfter upp, eller åt sidan, hela bakändan av vagnen. Men karosskonstruktionens säkerhetsmarginal och luckans ändamålsenlighet inskränker i allmänhet utförandet till en mera konventionell princip.

Angående variationerna i lasthöjden så beror troligen de uppgivna måttvariationerna antingen på ett optimistiskt mätsystem (nedlastad vagn) eller på hög kaross i kombination med hög bakaxelupphängning.



---

Det är inte så lätt att göra en sammanfattning av en Volvo 145-presentation. Alla detaljbeskrivningar och argument är lika viktiga – och lika positiva – varför risken för att man hamnar i en ny detaljerad beskrivning är allt för överhängande. Därför avstår vi ifrån det och påminner istället om utvecklingen inom området herrgårdsvagnar.

Vi konstaterade inledningsvis att för 10 år sedan (1957) var ungefär var 20:e bil som såldes i Sverige en herrgårdsvagn. Idag (1967) pekar försäljningen på det fyrdubbla – alltså var 5:e bil som kommer att säljas är en herrgårdsvagn. Givetvis kan inte denna ökning av herrgårdsvagnarnas procentuella andel fortgå hur länge som helst, men var och när kurvan skall brytas vågar vi inte sia om. Det får framtiden utvisa.

Volvo 145 är konstruerad och byggd för just de herrgårdsvagnskunder, som ställer sina anspråk högt:

En luxuös familjevagn för elegant kombinationskörning.

Ett ändamålsenligt representantekipage med prestanda i överkant.

En ekonomisk firmavagn för komfortabel fritidskörning.

Och som genomgående faktorer sedvanlig Volvo-kvalitet och Volvo-säkerhet. Volvo har alltid haft som målsättning att ge sina kunder ett maximum av fördelar i sina produkter. Tidigare Volvo-bilar har blivit uppskattade för detta, och den nya 145-an innebär ytterligare ett stort steg framåt i förverkligandet av denna målsättning.

SP/P 11. 67







## I alla väder – på alla vägar

Namnet "VOLVO" är latin och betyder "jag rullar".

Det är just vad Volvo-bilarna gör. På alla slags vägar, i alla världsdelar.

Sommar och vinter, i värme och kyla. Volvo-bilar har t.ex. kört genom Mexicos öknar och otillgängliga vulkanlandskap, i 50 graders värme, ända upp till 5000 meters höjd.

Volvo-bilar går dagligen i sträng kyla, på nedsnöade vägar, långt norr om polcirkeln.

En bil kan inte göra oklanderlig tjänst under sådana förhållanden om den inte är gedigen i alla avseenden.

Nordiskt klimat med kraftiga temperaturväxlingar mellan sommar och vinter ställer stora krav på bilarna.

Skandinaviens vintrar kan verkligen få bilarna att "bekänna färg".

Volvos bilar är konstruerade och byggda i Sverige för nordiska förhållanden.