

Bröderna Bosse och Göran Andersson i Mala använder sin Express varje dag som firmabil. Egentligen var den alldeles för rostig för att det skulle löna sig att renovera. Men driver man ett företag i bilplåtbranschen, så varför inte?

Express -Duetterns kronprins



Volvos introduktion av 140-serien innebar också ett mer logiskt sätt att namnge modeller på. Första siffran angav modellserien, andra siffran cylinderantalet och tredje siffran antalet dörrar. De första bilarna kom redan 1966 och framdrevs då av den gamla B18-motorn på 85 eller 115 SAE-hästar. På klassiskt Volvomanér hade den starkaste modellen dubbla SU-förgasare, överväxel och ett "S" efter modellbeteckningen.

Trots att de flesta Amazondetaljer inte passar i en Volvo 140 så är hjulupphängningarna, styrväxeln och det mesta av mekaniken uppbyggt på ett snarligt sätt. Det kan ju verka som om Volvo ändrade alla detaljer bara för att prylarna inte skulle passa på den gamla bilen men orsaken var att man hade förfinat Amazonens konstruktion. Förädlingen förbättrade både komforten, vägegenskaperna och krocksäkerheten. Några exempel är karosens ökade vridstyvhet, dörläsens säkrare konstruktion och bromssystemets triangelformade kretsar. Detta system överträffas faktiskt bara av Rolls-Royce eftersom det ger en vettig bromsverkan på två framhjul och ett bakhjul, oavsett vilken av de båda kretsarna som fallerar.

Volvos ledningsgrupp hyste blandade känslor när det gällde 140-modellens formgivning. I och för sig tyckte alla att bilen var elegant men många var samtidigt rädda för att karossen skulle visa sig vara lite väl utslätad och neutral. Farhågorna visade sig vara obefogade även om det hördes lite knorr 1968 då kombiversionen (145:an) introducerades. Det var arrangemanget med samma bakre sidodörrar som på Sedanmodellen som många tyckte förfulade de i övrigt harmoniska linjerna. Detta överskuggades dock av den nya B20-motorn på 90 respektive 118 hästar. Rent principiellt var maskinen bara en uppborrad B18 men en betydligt bättre vridmomentkurva och lite modernare runt-omkring-grejer fick den att kännas betydligt modernare.

Trots att det var 20 år sedan Suggan gick i graven sörjdes den fortfarande av många taxiförare som aldrig hade kunnat acceptera den trånga Amazonen som drogsbil. Därför väckte det stor uppmärksamhet när taxiversionen av 144:an dök upp under 1968. Bilarna såldes mest med automatlåda och hade förstärkt fjädring, mellanruta, spe-

ciell förarstol och en inredning av tåligare material. En annan höjdpunkt var 1970 års modell, då Duetten fick en efterträdare i 145 Express. Detta var en 145:a med högre tak över lastutrymmet. Maxhöjden på 101 cm var inte riktigt lika imponerande som Duetterns 109 men räckte ändå för de flesta hantverkars behov. Samtidigt var Expressen en betydligt bättre långfärdsbil än Duetten och blev därför oerhört populär bland alla sorters resemonter.

Volvos 140-serie byggdes bara till och med 1974 års modell. Ersättaren (240-serien) var till stora delar en helt ny bil men saknaden efter laståsnan blev så stor att det faktiskt specialbyggdes några 240-bilar med tak och baklucka från 145 Express. Idag är Expressmodellen en kultbil vilket lika mycket beror på att det är en ovanligt användbar bil som att det är en ovanligt ovanlig Volvo. □□



Volvo 145 Express

TEKNISK SPECIFIKATION

Motor

4-cylindrig toppventilmotor, bensindrift.

Effekt: 82 hk.

Bensinförbrukning: 1,0 - 1,2 l/mil.

Mått & vikt

Tjänstevikt 1 450 kilo

Längd: 4 630 mm Bredd: 1 710 mm Höjd: 1 620 mm

Toppfart

140 km/tim

Antal tillverkade

4 000 st

Den som gapar efter mycket sväljer ofta hela lasten... Volvo 145 Express var det givna valet för den som kört slut på sin Duett. Det förhöjda taket gör att en Express är 165 mm högre än en vanlig 145:a.

