

1.500 mil i 73:ans Volvo:

# Styrningen och den smidiga motorn positiva erfarenheter

■ De förändringar Volvo vidtog på 1973 års modeller har vi hunnit pröva under 1 500 mils körning med en 144 de Luxe med B-motor. Den invändiga layouten förändrades väsentligt till det bättre. Ny instrumentering, ny ratt, nya klädselar 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 utpräglad vridmoment som inte minst är en tillgång vid omkörningar. Dessutom är den måttlig 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 alltfört 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 golvväxelspaken 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. Svält och utan drag har luftkonditioneringen



144:an fotograferad på en fin utsiktspunkt intill Johannesdal i sydvästra Stockholm. I bakgrunden skymtar Ekerö.

Vi har bytt till Bosch H 4-ljus på vår 144:a. Det ger utmärkt ljus och är kombinerat med Bosch 150 mm fjärrljus,



skapat angenämas tankbara åk-komfort. Och ännu viktigare: föraren blir avgjort trafiksäkrare och riskerna för den farliga värmeslöheten 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 fastsättningsbultarna. Nu är det bara ett vibrationsljud bak till som Ernst Nilsson-montörerna ska ta itu med. Vid tusenmilsservicen måste framvagnen justeras för att hjulvinklar stod

(Knicker). Underst Bosch varselljus som vi prövat några månader. Spänningen till lamporna kan ändras så att man har starkare ljus på dagen för att synas bättre och på kvällen sänker man spänningen, då det gula ljuset upptäckts lättare i skymning och där gatubelysning är tänd.

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 avgasystem 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 huvudhöljd mellan förare och framsättespassagerare. När vi sedan mätte ljudet med det finska avgasystemet monterat fick vi genomgående samma eller lägre värden. På fyran vid 50 km och vid fullvarv — 6 000 — samt vid 90 — 100 km ligger Jarosystemet 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 bak till. 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 originalsystem.

De Monroestötdämpare 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 rätta upp vagnen med att öka lufttrycket.

Det samlade intrycket av den 144 de Luxe med B-motor vi kört 1 500 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.

N. N.—n