

I Volvo 144 får man en känsla av rymlighet och komfort. Detta till stor del på grund av att dörrarnas öppningsvinkel är 80°, vilket gör det mycket lätt att komma in i både fram- och baksäte.

## VOLVO 144

**P**OPULAR MECHANICS medarbetare var inbjuden till Volvos pressvisning av Modell 144 i Danmark samma dag som den nya vagnen presenterades i Sverige, Finland och Norge.

Försäljningsdirektör Per Eriksson vid Volvo i Göteborg hade rest ner till Köpenhamn för introduktionen och framhöll bl. a.:

– *Volvo 144 innebär den största satsningen ifråga om personbilar i Volvos historia. 150 miljoner kronor har vagnen dragit i startkostnader, vartill sedan kommer investeringar i fabriker och maskiner.*

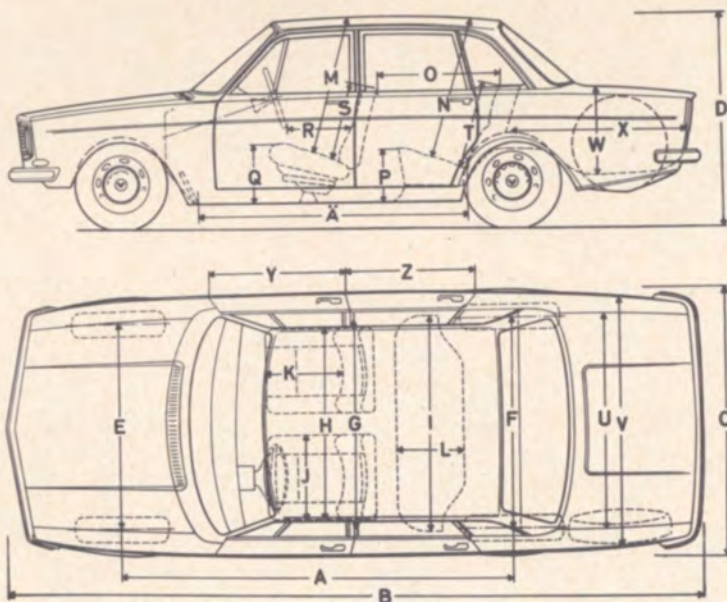
– Volvo har nu tillverkat personvagnar i nära 40 år och har under dessa år hittills producerat 1.055.837 personvagnar. Det första året, dvs. 1927, tillverkades endast 297 och 1938 hade det stigit till 2132. 1950 uppgick vår personvagnsproduktion till



PER ERIKSSON

9282, 1955 till 32.471, 1960 till 84.326 och i år är vårt tillverkningsprogram 136.400.

– Exportandelen, som från början var obetydlig, har stigit väsentligt med åren, och



A. Hjulbas .....	260 cm	J. framstol .....	57 cm	S. Höjd främre ryggstöd ..	53 cm
B. Total längd .....	464 cm	K. Längd (djup) framstol ..	49 cm	T. Höjd bakre ryggstöd ..	60 cm
C. Total bredd .....	173 cm	L. Längd baksäte .....	47 cm	U. Bredd baklucka	
D. Total höjd (2 pers.) ..	144 cm	M. Takhöjd framsäte .....	95 cm	(max och min) ....	140-132 cm
E. Spårvidd fram .....	135 cm	N. Takhöjd baksäte .....	89 cm	V. Max bredd bagagerum	155 cm
F. Spårvidd bak .....	135 cm	O. Avstånd framsätetrygg		W. Dörrbredd fram .....	83 cm
G. Framsätets bredd i		- bakhöjd i knähöjd ..	84 cm	bak .....	90 cm
axelhöjd .....	127 cm	P. Höjd över golv baksäte	33 cm	X. Markfrigång (2 pers.)	18 cm
H. Framsätets bredd i		Q. Höjd över golv framsäte	34 cm	X. Avstånd pedaler - rygg-	
höfthöjd .....	143 cm	R. Utrymme rat - ryggstöd	48 cm	stöd bak .....	182 cm
I. Baksätets bredd i					
höfthöjd .....	143 cm				
i axelhöjd .....	134 cm				

Framsätena justerbara  $\pm 8$  cm i längsled. (Måtten är tagna med framsäte inställt på avstånd 96 cm från pedal till framsätetrygg.)

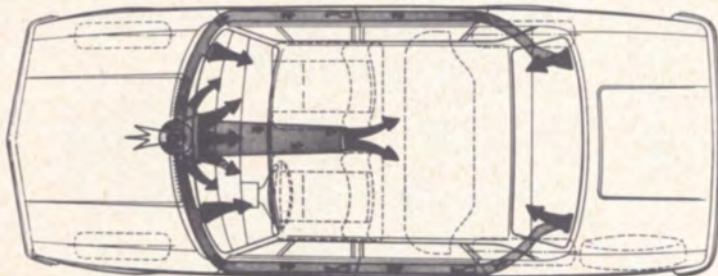
uppgår i år till 60 %, en export som kraftigt bidrog till att göra Volvo till Sveriges största enskilda exportör. 1970 års målsättning är en produktion på 200.000 personvagnar, av vilka 65 % torde komma att exporteras.

- När Volvo nu introducerar sin nya bil, som vi gett namnet Volvo 144, innebär det att vi fortsätter på samma linje som tidigare, med tyngdpunkten på kvalitet, säkerhet och ekonomi. Eftersom säkerhetsfrågan fått ökad aktualitet på senare tid vill jag gärna särskilt framhålla den vikt som vi vid konstruktionen av Volvo 144 lagt vid utformningen av bilen ur säkerhetssynpunkt. Liksom vi

var den första bilfabrik som introducerade fabriksmonterade säkerhetsbälten som standard introducerar vi idag också en nyhet i ett unikt 2-krets bromssystem. Ni kommer att under den följande tekniska genomgången kunna lägga märke till hur säkerhetstänkandet går som en röd tråd genom vagnens hela konstruktion.

- Vi har, efter omfattande studier och överväganden, valt att planera Volvo 144 i en storleksordning som ligger i det övre skiktet av mellanklassen. Den utgör därmed ett effektivt komplement till Amazonserien, som under lång tid framåt kommer att svara för vår volymtillverkning. (Forts. på sid. 98).





Två separat reglerbara luftkanalsystem – ett till fram- och bakruta och ett till golvet. På vardera sidan under instrumentbrädan finns lucka för intag av kallluft.



Volvo var den första bilfabrik i världen som införde trepunkts-säkerhetsbälten som standard och även Volvo 144 har försetts med denna bältestyp som standard i framsätet. En ny typ av lås gör det ännu enklare att använda bältet.



Instrumentbrädan är madrasserad på båda över- och undersidan. Madrasseringen är utformad med mjuka, utskjutande kanter, vilket gör att de lättåtkomliga reglagen och instrumenten inte utgör någon säkerhetsrisk.



Baksätets sittdyna kan ställas in i horisontalläge. Då framstolarnas ryggstöd är helt nerfälda erhålles en utmärkt bäddplats.



Det stora bagagerummet på Volvo 144, uppmätt med SAE-väskor, ger en rymd på 400 l.

## VOLVO 144 S

Pris: ca. 19.200 på gatan.  
Standardvagnen får en toppfart på 150 km/tim och sportvagnen toppfart på 165 km/tim. Accelerationsresurserna innebär 0-8 km på 10,5 sekunder för standardvagnen respektive 8 sek för sportversionen samt 0-100 km/tim på 16,5 sek för standardvagnen respektive 12,5 för sportversionen.

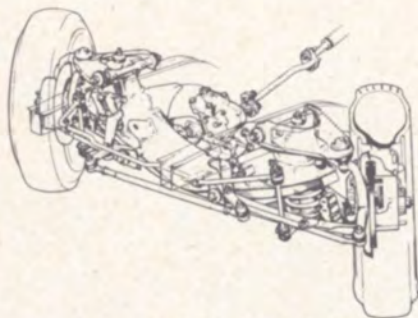
*Tankvolym:* 58 l  
*Däck:* 165 S 15"  
*Tjänstvikt:* ca 1240 kg  
*Motor:* B 18 B. Fyrcylindrig, fyrtakts bensinmotor, femlagrad vevaxel och cylinderrarna i rad  
*Cylinderdiameter:* 84,14 mm  
*Slaglängd:* 80 mm  
*Slagvolym:* 1778 cc

*Kompression:* 10,0:1

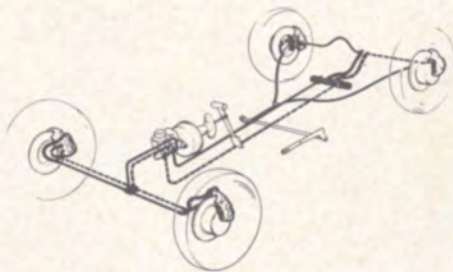
*Effekt:* 115 hk SAE vid 6000 varv/min (100 hk DIN vid 5600 varv/min)

*Antal växlar:* 4

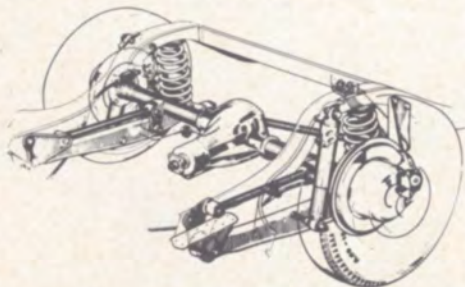
*Bromsar:* 2-krets hydraulsystem, skivbromsar runt om, servo reduceringsventiler för bakhjulen



Framhjulen är upphända i gummilagrade länkar. Hjulspindlarna, som är »rena» från andra detaljer, är lagrade i kulleder. Styrväxeln är av typ skruv och rulle. Bilden visar dessutom Volvos ur säkerhetssynpunkt intressanta utformning av rattstängan. Vid krockbelastning brister kopplingselementet i den delade rattstängan, så att den nedre delen förskjuts utmed den övre utan att rattstängan tränger in i vagnen.



Volvo 144 är utrustad med ett tvåkrets-bromssystem. Om en krets inte fungerar, finns bromsverkan kvar på tre hjul. Detta motsvarar ca 80 % av den totala bromseffekten. Skivbromsar på alla fyra hjulen, reduceringsventil för vardera bakhjulet samt dubbel huvudcylinder och en vakuumservo bromsförstärkare av typ »direct acting» ingår också i bromssystemet. Handbromsen är av trumtyp och verkar på bakhjulen med trummorna inbyggd i bromsskivorna.



Bakaxeln är upphängd i två gummilagrade långa bärarmar, vilka också tjänstgör som momentstag. De extralånga bärarmarna och stagen gör att vinkelförändringarna vid fjädringsrörelser blir mycket små.



Volvo 144 har med sikte på säkerhet av högsta klass konstruerats med en självbärande säkerhetskaross med kraftiga profiler och förstärkningar samt stabila tak- och bottenvällare. Detta gör att passagerarna sitter inbyggda i ett skal av starka balkar och »störtbågar», som bildar en säker och vridstyv stomme för bilen.



## Volvo 144

(Forts. från sid. 39).

– Men nya produkter och nya marknader betyder inte bara ökad försäljning, det kräver också en fortsatt utbyggnad av produktionsresurserna samt av försäljnings- och serviceorganisationen. Även inom dessa områden satsar Volvo hårt över hela linjen inför morgondagens krav.

– Vi är redan rustade för en produktionskapacitet av 160.000 personbilar per år, inklusive skåp- och stationsvagnar, och vi bygger vidare. Våra investeringar i produktionsapparaten under 1961–1965 uppgick till ca 400 miljoner. Däri ingår då i stor utsträckning investeringar för att rationalisera och effektivisera tillverkningen. För perioden 1966–1970 räknar vi med investeringar i storleksordningen 500 å 600 miljoner, var till kommer utvecklingskostnader av betydande storlek.

– Den nya Torslandsfabriken är redan utbyggd för en samtidig produktion av Volvo Amazon och Volvo 144. På Torslandaområdet bygger vi också nya anläggningar för reservdels- och servicefunktionerna. I Skövde och Köping har stora ny- och ombyggnader avslutats eller håller på att genomföras i vår motorfabrik respektive transmissionsfabrik. Jag kan säga att praktiskt taget samtliga Volvofabriker i Sverige, Belgien och Kanada berörs av denna hårda satsning på Volvos expansion i framtiden. Beroende på tillgången av arbetskraft här i Sverige kan ut-

byggnaden av vår nya EEC-fabrik i Gent, Belgien, komma att ytterligare ökas i storlek.

– När det gäller vår försäljningsorganisation kan jag bara konstatera att vi de senaste åren lyckats genomföra en väsentlig förstärkning och stabilisering av våra uppnådda positioner, främst genom en konsekvent utbyggnad på samtliga marknader av hela organisationen och våra service-resurser samt genom utbildning såväl av service- som försäljningspersonal. Ett annat led i denna förstärkning är uppförandet av centrala importanläggningar med reservdelslager i flera betydande marknader, t. ex. Finland, Tyskland, Schweiz, Frankrike, England samt inte minst i Kanada och USA. Senast invigde vi som bekant en sådan stor anläggning Los-Angeles-området.

– Volvo bygger således sin framtid på en solid grund. Bilmarknaden utmärker sig inte minst för stora svängningar, och bilismen utnyttjas ofta av myndigheterna som ett konjunkturreglerande instrument. Kanske kommer marknaden att hårdna under den närmsta framtiden, men vi har genom den stora spridningen till flera marknader möjlighet att flexibelt anpassa vår export till de länder som har ökande marnadstrend. Vi nöjer oss emellertid inte enbart med detta, utan vi ser främst till att åstadkomma största möjliga effektivitet – inte minst ifråga om produktutvecklingen. Volvo 144 är ett konkret exempel på hur vi söker lösa denna uppgift, framhöll Per Eriksson till slut.

\*\*\*

