



VOLVO 145 S

AV JOHN E. BECH

VOLVOS nya herrgårds- eller stationsvagn 145 är lyckad och praktisk. Såväl hantverkaren, som transporterar material och verktyg, som affärsmannen, som hämtar och lämnar varor, har god användning för en sådan bil. Och då man tar blomma och barn och hund och packning med sig ut i naturen eller på semester och kör långt, är Volvo 145 idealisk.

Med baksätet i normalt läge finns det

mängder av plats för bagage på en sammanlagd golvyta av 1,5 m². Fälles baksätet fram och ryggstödet ned får man ett golv i nivå med det övriga lastutrymmet. Golvet blir då 188 cm långt och totala lastkapaciteten 2 m³. Det finns alltså god sovplats för två.

Längst fram under golvet finns ett ganska rejält tilltaget utrymme, försett med två luckor, för mindre saker, som man inte vill ha liggande och slängas för mycket omkring.

Reservhjulet är placerat lodrät längst bak på vänster sida och upptar inte stor plats. På samma ställe finns domkraft och en riklig verktygssats. På motsatta sidan finns ytterligare ett rum under golvet och i det finns vattenbehållare för bakrutespolningen. Här finns dessutom plats för trassel och andra småsaker.

Det stora lastutrymmet baktill är lätt att komma åt genom sidodörrarna och den stora bakluckan, som i uppfällt läge uppbäres av två solida gasdämpare. Golv och sidor baktill är beklädda med slitstarkt tyg.

Praktiskt är det om vintern med inlagda värmetrådor i bakrutan. Och säkerheten ökas också genom att denna är försedd med spolning och torkare. Ytterligare en praktisk detalj är, att stötfångarna både fram och bak är gummibeklädda.

Sidodörrarna är breda, och det är lätt att komma in såväl i fram- som baksätet. Dörrarna kan stå öppna i två lägen, och på dörrkanterna finns reflexer.

I baksätet är det god plats för tre vuxna. Framstolarna är ett kapitel för sig. Normalt brukar det finnas acceptabla säten bara i stora lastbilar eller i dyra sportsvagnar, var-



Sikten är god, även då det regnar. Två långa vindrutetorkare med två hastigheter torkar effektivt.

Att sätena var klädda med plast fann vi inte så särskilt behagligt efter en längre tids körning i varmt väder. Det hade varit mycket bättre med tyg.

Instrumenteringen framför ratten är i en la radioskala med stigande och sjunkande hastighetsmätare. Även om instrument och lampor är lätta att överblicka, kunde vi gott ha tänkt oss riktiga, runda instrument. Vindrutetorkare och spolning regleras med gemensam kontakt. Trippmätare och cigarrtändare ingår i standardutrustningen.

Med hjälp av tre räfflade hjul mitt på instrumentpanelen får man bra och effektiv reglering av kyla och värme. Anläggningen fungerar utmärkt. Om man önskar extra avkylning, finns det friskluftintag vid varje sida framför dörrarna. Hela instrumentpanelen är inramad av en mjuk säkerhetskant och ratten är också av säkerhetstyp. Handskfacket är en stor och rymlig låda under in-



för det är med nöje man erfar, att Volvo gjort något åt denna verkligt viktiga sak i sina standardmodeller. Man sitter perfekt i de nya Volvosätena med gott stöd för såväl lår som rygg. Ryggstöden kan inställas efter önskan och är utan steg. Med korrekt placerad ratt och lång växelspak, som hela tiden är inom räckhåll, är körställningen utmärkt. Man kan köra långt utan att bli trött.



strumentpanelen på höger sida. När vi nu ändå håller på med säkerhet, kan vi nämna, att dörrarna är kollisionssäkra och att det finns säkerhetsseklar fram.

För passageraren i framsätet är det ett handtag att hålla sig i, och passagerarna i baksätet har handtag i sidorna vid taket.

Till vänster om förarsätet är en bastant golvspak för handbroms placerad. Denna verkar separat på två trummor baktill. På instrumentpanelen sitter en varningslampa, som lyser, då handbromsen är tilldragen.

Bromsarna är helt enkelt något av det bästa, som vi hittills provat. Det är skivbromsar både fram och bak. Den hydrauliska kretsen omfattar tryckreduceringsventiler till bakhjulen och är uppdelad i två inbördes oberoende kretsar på ett helt nytt sätt, som ger större säkerhet i händelse av läckage än något annat system. Dessutom ingår i



systemet vakuumservo, som fungerar mycket bra. Vardera av de hydrauliska kretsarna omfattar båda framhjulen och ett av bakhjulen och har var sin bromstryckreduceringsventil till bakhjulet. Om en av kretsarna skulle bli otät, blir det dock full effekt på båda framhjulen och ena bakhjulet, maximalt upp till åttio procent av den ursprungligen disponibla bromsverkan.

Rattstängningen är delad och således kollisionssäker. Styrningen är behaglig utan att vara lätt. Det hade varit bra om styrningen hade

varit en aning mer exakt, i synnerhet vid snabb körning. Riktningstabiliteten är det inte något fel på i lugnt väder, men det är ganska naturligt, att Volvo 145 reagerar för sidvind. Fjädringen är god och behaglig, även på ojämn väg, och krängningen i kurvor är moderat. Vägkontakten i kurvor är utmärkt, och även vid hård kurvkörning bibehåller bakhjulen sitt väggrepp.

Volvo 145 levereras med antingen 85 eller 115 hk motor. Den bil, som vi testade, hade 115 hk motorn med dubbla förgasare. Med hjälp av choke startade motorn lätt. Det är en snabb och smidig motor. I treans växel kan den gå ned till 30 km/t och dra jämnt upp igen. Toppfarten uppges vara 160 km/t. Vid hård körning är motorljudet ganska störande. Beträffande acceleration mätte vi 0-60 km/t på 7,4 sekunder och 0-80 km/t på 11,8 sekunder.

Växellådan är fyrväxlad och helsynkroniserad. Den fungerar exakt och bra.

På-gatan-priset för Volvo 145 är med 115 hk motorn 22 050 kronor och med 85 hk motorn 21 100 kronor.

Nästa nummer:

Holografi – tredimensionellt trolleri mellan himmel och jord

Hologram – otroliga bilder, som tycks hänga i luften – ger löfte om tredimensionell bio och TV, automatisk identifiering av fingeravtryck och hela bibliotek, förvarade i kristaller av en tändsticksasks storlek.



PM
GIVNA UPPLAGAN
**POPULAR
MECHANICS**