

## Volvo 142 S

# Tryggt och gediget— men detaljerna...



Sveriges mest sålda bil men inte säkert bäst. Men gedigen är den. Något högljudd och kränger gärna vid hård kurvtagning.

● ● ● Sveriges mest sålda bil. Volvo 142 och 144. Men är den därför också den bästa och mest prisvärda? Efter 1 000 mil bakom ratten på en 142 S (med 2:an för två dörrar och S för sport) är vi inte beredda att svara ja på den frågan.

Mycket och bra bil är det utan tvekan. Men man bör också säga att kan man lägga så mycket pengar som 20 000 kronor på bilköpet, finns det mycket och bra bil att välja mellan också bland andra biltillverkare.

● B 18-motorn är här upptrimrad till 115 SAE-hästkrafter. Den är för högljudd för att ge njutbar körning i en familjebil. Ljudet lever mer upp till S:et som i sport. Men det gör inte prestanda i övrigt. Det tar 10 sekunder från 0 till 80 och det är föga sportigt på dagens bilmärknad. Men för en hygglig familjebil är det acceptabelt. Toppfarten — ca 160 km/h — räcker väl till för våra förhållanden. Segdragningen på låga varv är heller inte till fyllest. Två SU-förgasare hjälper dess värre heller inte upp bilden av en effektiv kraftkälla. De har varit svåra att få att stämma överens och måste justeras ideligen.

● Växellådan — med overdrive — var däremot ypperlig med exakta lättfunna lägen, även om man numera tycker att Volvos gamla, långa växelspak är aningen antikverad. Överväxeln —

som inkopplas med rattspak — reducerar motorns varvtal med ca 25 procent och minskar bensinförbrukningen med ca tio procent. Vilket dess värre inte givit något väsentligt utslag i vår totala bensinförbrukning. Skälet är att vi bara vid några få tillfällen kunnat utnyttja överväxelfinessen. Vid färter under 80 km/h är det ingen mening att lägga i och ur överväxeln. Den ger — om man inte trampar ur — ett ganska obehagligt ryck i vagnen.

● Bromsarna — tvåkrets — får högsta betyg. Med servohjälpen fungerar de föredömligt även vid katastrofinbromsningar.

Vi vill nog gärna låna tävlingsföraren Bosse Ljungfeldts ord från korandet av Årets Bil. Om bromsarna på den sa han: "Det känns som en jättehand grep tag och stoppade bilen."

● Så är den rymlig. Gott om plats för långa ben och gott om plats också för bagage och hatten på om man så vill. Men... och nu kommer en del invändningar. Den goda platsen kan man njuta först sedan man bokstavligen krånglat sig in i bilen. Höga trösklar och för litet avstånd mellan rattens nedre del och sätet gör instigningen till ett akrobatnummer för långa eller storvuxna personer. Det gäller såväl fram som bak.

Utrymmet i bagageluckan är också bra, men det är svårt att lasta i och

ur genom att man tvingas lyfta högt. Såväl detta som de höga trösklarna skall — uppges det — skrivas på säkerhetens konto. Karossen blir styvare.

● Köregenskaperna skiljer sig inte nämnvärt från andra konventionella bilar. Man känner att man har den i händerna, och den ställer inte till några spratt för föraren, även om man handskas ganska våldsamt med den på dålig väg eller vid avancerad kurvtagning. Möjligen kränger den väl mycket. Och den är känslig för sidvind på ett ibland obehagligt sätt. I övrigt stabil och bra på landsväg, medan den blir ganska arbetsam i stadskörning med precisionskörning och P-manövrer.

● Bensinförbrukningen har på de 1 000 milen i genomsnitt varit 1,12 liter per mil. Det betyder att konsumtionen minskat på slutet. I början var den 1,2 liter per mil.

● Åtta liter olja har Volvon förbrukat — inkluderat två oljebytten.

● Service och justeringar, bl a ventiler, förgasare, smörjning och 1 000-milatillsyn har kostat 252 kronor. I övrigt skall vi redovisa plus och minus så här:

### PLUS

Gedigenheten, de väl tilltagna utrymmena, bromsarna, vägegenskaperna, värmen (med ett extra poäng för

de föredömligt ordnade reglagen), säkerheten med undantag för ett minst sagt underligt placerat reglagepaket på rattstängens, som är direkt farligt för knäna.

### MINUS

Höga dörrtrösklar, svårt att stiga i och ur, högt motorljud, vindrutetorkaromkopplare som är svårt att nå när S-bältet är på, tungstyrd i stadstrafik, hårdtrampad koppling.

● En konditionsbesiktning efter 1 000 mil var heller ingen uppmuntrande läsning.

Det blev C på många punkter:

● Hjulbalans, strålkastarinställning, koppling (som börjat hugga), fördelare, tändstift, motor (missljud).

B eller B- blev det också på en rad punkter:

parkeringsbroms, styrinrättning, avgassystem, karosseri (domkraftsfäste skadat), batteri, läckage, överväxel. En hel del anmärkningar alltså, trots att bilen varmgaragerats och körts försiktigt.

C innebär att reparation bör ske, B bara att det är godtagbart. Det var alltså vad Svensk Bilprovning ansåg vid en konditionsbesiktning.

(forts på sid 35)