



Volvos 72:or- ny, uppremsad instrumentbräda





Efter att i många år ha haft en av marknadens mest besvärliga instrumentbrädor kommer nu Volvo med nyheter på 72:orna. Helt ny är den inte, men en vetig variation på det gamla temat. På den nya extrapanelen sitter reglage man inte använder så ofta — utrymmet till höger om ratten är alltså inte så fullt av knappar som tidigare. Risken att ta fel har minskat. Den fyrekrade ratten är också ny för året.

■ ■ ■ För andra året i rad kommer Volvo till det årliga modellskiftet med årmåna fullstoppade av spaderess. Den tid då man nöjde sig med att ändra någon enstaka skruv under motorhuven är tydligen förbi. Nu kör man med jämlika stora — och välbehövliga — ändringar när man ändå håller på.

Den efterlängta uppreisningen av instrumentbrädan på samtliga modeller topar naturligtvis listan på välkomna ändringar. På sitt eget särregna sätt har Volvo lyckats komma undan en större och dyrare ombyggnad genom att ta till ett sedan några år välkänt trick för att få plats med fler instrument och knappar: Man har helt enkelt kompletterat den gamla brädan med en konsol.

Till den lilla extraskivan har man flyttat alla reglage som inte direkt är livsnödvändiga. Man har också flyttat dit klockan. Men för att kompensera flyttningen närmare ögonhöjd har man i stället gjort den mindre! Plats finns också för alla upptänkliga tillbehör, inberäknat luftkonditioneringens manöverpult — en extraregje som Volvo hoppas mycket av även i Sverige.

Den nya instrumenteringen följs upp på dörrarnas insidor som försätts med kartfickor.

■ På motorsidan har alla

Forts sid 45

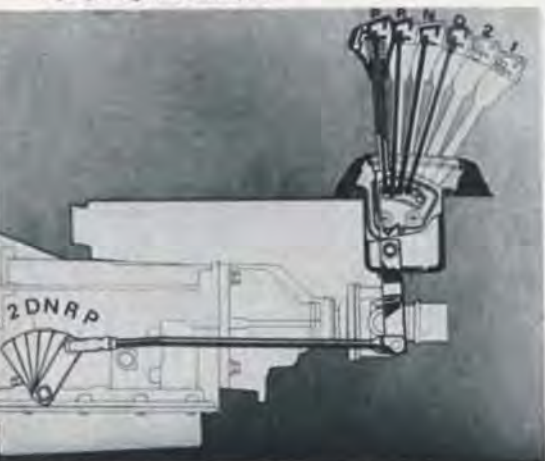


145:orna får förutom alla de andra ändringarna också en smakfullare inredning i det stora bagageutrymmet. Golv-mattorna kommer nu i färger som matchar karossernas — slut på det dystra svarta.

Nytt på utsidan är handtagen som fällts in i karossen och alltså orsakar mindre vindbrus och utgör en mindre risk för omvården.



I och med modellskiftet får också 140-serien den korta växelspak som tidigare varit förbehållen de lyxiga 164:orna och P1800:an. Samtidigt har automatlådan bytts till den smidigare sexväxlesmodellen som 1800:an redan haft en tid. Även växelväjaren sitter på golvet.



Från och med 1972 års modell går Volvo över till det numera helt dominerande systemet med sexläges automatisk växellåda. Det innebär bl a att om man vill växla själv för att få optimal acceleration har man tre steg framåt.

Turbintyst och snabb acceleration

motoralternativen fått några hästkrafter extra tack vara mindre ändringar. Undantaget där är den s k B30-motorn, alltså 3-literssexan som sitter i 164:an, som fått elektronisk bränsleinsprutning och med den hela 30 DIN-hästar mera.

Boschsystemet är detsamma som i B20E-motorn och alltså redan beprövat i Volvos egna produkter. Bränsleinsprutningen gör motorn oerhört pigg samtidigt som den behåller smidigheten på lägre varv. En kort provtur gav vid handen att 164:an är en bil att snabbt bli av med körkortet i.

Den stora motorn ger den stora bilen turbintyst och snabb acceleration; man får hålla ögonen på hastighetsmätaren och helst skulle bilen utrustas med varvräknare som standard, för motorn går lätt upp i toppvarv, och även om den är robust kan det vara bra att veta var smärtgränsen ligger.

Till 164:ans prestanda måste man lägga frånvaron av "vindbrus." Man hör inte ens att den går fort. Trots att den bil vi prov-

körde var att betrakta som en nollseriebil med ity följande dåliga passningar och diverse maskeringar för att dölja modellbytet in i det längsta var den behaglig och samtalsvänlig i farter som skulle få Lars Skiöld att böja ett eller annat pekfinger.

■ Vad beträffar 164:an är det egentligen bara att gratulera Volvo till en hygglig bil och för deras skull hoppas att också några svenska köpare ska falla för den. För det är bortkastade pengar att köpa en bil i den klassen i tider då 70 och 90 km/h är våra ständiga följeslagare på vägarna.

Det står emellertid klart att Volvo i första hand siktar på utländsk marknad med sina produkter. I Sverige har väl inte så många konsumenter väjt för Volvos version av Borg-Warners klassiska automatlåda om de nu en gång bestämt sig för att ha en automatväxlad bil. Lökaväl har man satt in motåtgärder även på den fronten och modifierat BW35:an till samtida standard. Dvs med tre framåtlägen, växelväljaren på golvet och en rak spakrörelse. Spärrningen sköts av en knapp i spakens topp med två lägen - ett första "back" som spärrar framåtlägena och ett andra, djupare liggande för backen och parkeringsläget.

Naturligtvis kostar alla dessa förbättringar pengar, men vid vår pressläggning var priserna inte fastställda. Pris- och Kartellnämnden behandlar frågan om Volvos 72:or är att betrakta som nya produkter eller ej. ■