

Teknikens

NR 2 20/1 1971 2:95 INKL MOMS | DANMARK 5:-- | FINLAND FMK 3:25 | NORGE 5:30 INKL MOMS

Bil och Båt

värld

Test: Nya Volvo 142

GRAND LUXE



Sveriges tuffaste mc-pluton

VOLVO 142 Grand Luxe

TEKNIKENS VÄRLD
TEST



AV STIG BJÖRKLUND (text) och Teknikens världs testlag. FOTO: PeO ERIKSSON

■ ■ ■ Förra gången Volvo gjorde en sportvagnsmixning — med dåvarande 1800-motorn inpackad under Amazons huvt — kallades resultatet 123 GT. När man gjort samma procedur nu med den nya elektroniskt bränslematade 1800-motorn i skalet till en vanlig Volvo 142, lånar man samtidigt skinnstolarna från 164 och döper kombinationen till Grand Luxe. Finns det fog för att slopa GT-tillägget som varudeklaration och i stället lägga tonvikten på lyx?

Efter att ha kört Volvo 142 GL några hundra mil på svenska och danska vägar är vi ganska klara med svaret. Det här är en GT-vagn, om man med den beteckningen vill locka åt sig kunder som så att säga söker sportvagnsprestanda i standardvagnsskal. Det är ingen lyxvagn, snarare en ovanligt accelerationssnabb och samtidigt bränslesnål långfärdsbil med det där lilla extra i fråga om komfort — men också med sidor som definitivt inte passar alla trogna Volvoköpare.

■ Under huven återfinns en B 20 E, den motor som för ett år sedan lanserades i sportvagnen Volvo 1800 E. Den saknar förgasare och har i stället insprutning av bränsle efter signaler från en elektronikenhet som registrerar varvtal, kylväntemperatur, lufttemperatur och lufttrycket i insugningsröret. Fartregleringen sker genom att man via gaspedalen mer eller mindre öppnar det spjäll som förser motorn med luft.

Systemet är numera helt accepterat som en lovande framtidslösning. Dels blir förbränningen nästan fullständig, dels har elektroniken

visat sig kunna hålla bränsleförbrukningen nere på överraskande låg nivå, även när nyheten som här används för att pressa ut hög effekt ur en förhållandevis liten motor.

■ Motorn har definitiva sportvagnsdata med t ex kompression över det magiska 10:1, bästa vridmoment vid 3500 varv per minut mot standardmotorerna 2300, maxeffekt vid 6000 varv osv. Få svenskar lär emellertid ha möjlighet eller anledning att försöka ta ut maxprestanda ur den här motorn, och de flesta uppskattar förmodligen mera att den faktiskt går att köra problemfritt även i t ex normal stadsrytm och dessutom ger god omkörningsacceleration på landsväg. Segdragningen är bygglig och ljudnivån vid stillsam körning i bekväm standardvagnsklass. Så snart man trampar till en smula på gaspedalen kommer emellertid motorns verkliga karaktär i dagen. Och först kommer ljudet! Varje brysk spjällöppning ackompanjeras av ett smattrande, som t ex vid motorvägskörning antar direkt alarmerande proportioner. Trean har nått sin bullergräns redan vid ca 80 km/h, och vid jämn körning på fyran börjar motorljudet bli besvärande uppåt 100 km/h. Besvärande dock endast för den som inte automaiskt förknippar en snabb vagn med s k sportig ljudnivå. Den som funderar på en Volvo 142 GL för lyxens skull bör alltså prova bilen även utanför utställningshallen.

■ Som kompensation för larmet får man en omkörningsacceleration som går utanpå det mesta i klassen — 0-100 km/h på 11,0 sekunder — plus fartresurser som vi svenskar alltså

sällan får en chans att utnyttja. Toppfarten anges till ca 175 km/h, vilket betyder att 150 km/h på utländska motorvägar bör vara en fullt realistisk marschfart. Om man alltså står ut med ljudet . . .

Ovanligt nog var vår elektroniska ljudmätare inte överens med provförarna den här gången. Vagnen fick en fin och rätt låg ljudkurva, medan förarna upplevde körningen på landsväg som tröttsam. Förklaringen ligger dels i att ljudmätaren kan ha varit rätt okänslig för en viss frekvens hos motorljudet, dels i att mätningen sker med absolut jämnt gaspådrag. I praktiken sker alltid en viss korrigering av hastigheten med hjälp av tillfällig acceleration, och det är då E-motorn verkligen "ryter till".

Vi körde 142 GL både på utländska vägar och här hemma, därav ca 80 mil med dubbdäck. En bra vinterkombination, eftersom det blir tillräcklig motoreffekt över för bekväm körning, samtidigt som dubbdäcken håller igen alldeles lagom för att vagnen inte skall bli lynnig och slängig på vinterföre i stadstrafiken. Genomsnittsförbrukning med dubbdäck i stadstrafik: 1,25 l/mil.

■ Växellådan har samma utväxlingsförhållanden som hos övriga manuellt växlade personvagnsmodeller i Volvoprogrammet. Överväxel fås mot 850 kr i merkostnad, och strängt taget är det den "lyxen" man saknar mest när man kör Volvo 142 Grand Luxe på landsväg. Överväxeln betalar för övrigt själv en del av sitt merpris genom att sänka bränsleförbrukningen ytterligare.

Grand Luxe en ulv i fårakläder -mer GT än lyx



• Forts fr föreg sida)

Lådans stegning kunde naturligtvis ha varit mera anpassad till motoreffekten och den speciella körteknik som det anstår en familjesportvagn, men å andra sidan kommer kanske inte sportvagnskunderna att dominera trots allt.

Trots att interiören delvis är hämtad från 164 har Grand Luxe den nu snart veteranbilmässiga långa växelspaken kvar. Onekligen funktionell och säkerligen billig genom att överföringsmekanismen blir den enklaste tänkbara.

Ett offer på motorstyrkans altare är en direkt hårdtrampad koppling. Tröttsamt i stadstrafik men inget problem när man väl kommer från körkörningen och ut på de stora vidderna.

Också styrningen är en aning trögare än hos vanliga 142, och här är förklaringen gördeldäcken med sin större anliggningsyta. Däcken ger också upphov till ett dovt buller via karossen vid långsam körning, men de ger å andra sidan ett härligt väggrepp när det verkligen behövs.

■ Vägegenskaper är Volvos välkända med ett par plus i kanten. 142 Grand Luxe känns kanske i största och tyngsta laget för att fresta till körning i rallystil, men den har som nämnts väggrepp med plus och föreföll oss också generellt stadigare än vanliga 142.

Vi märkte aldrig de annars typiska Volvogångningarna i bakfjädringen utan i stället fick fjädringskomforten spontant beröm från flera av provförarna.

■ Bromsarna är här liksom annars hos Volvo i toppklass. Kombinationen skivbromsar runt om, servo och reduceringsventil mot bakhjuls-låsning ger ett perfekt slutresultat, men det krävs också i dagens hårda konkurrens. Speciellt i prisklassen närmast över 20 000 kr har kunderna blivit bortskämda med mycket goda bromsresurser, och Volvos försprång är alltså ytterligt knappt.

Interiören präglas som sagt av 164-stolarna. De ger en härlig sittkomfort plus den lukt av

▲
Är det två extraljus fram vet man att det är fråga om en Grand Luxe.

Äntligen en klocka i en Volvo. Men placeringen inte bra.

äkta läder som väl också är ett försäljningsargument i det här sammanhanget. Instigningen till förarplatsen kan vara ett problem, eftersom den nästan lodräta ratten kommer rätt nära de svällande sätena. Framkanten på stolarna är visserligen justerbar i höjddel, men den operationen kräver verktyg. Även baksätet är 164:ans, men sittkomforten där är knappast bättre än i de billigare versionerna. En typisk besparingsdetalj inte bara hos Volvo utan tyvärr nästan över hela linjen.

■ Vad är det i övrigt som skiljer den här vag



Till det yttre är det ringa skillnad på Grand Luxe-modellen och De Luxe. Bak är det bara GL-märket.



Motorn är densamma som sitter i P 1800, dvs en B 20 E. Den ger vagnen utmärkta prestanda.



Inredningen påminner mest om den i 164. Stolarna - i läder - är lika.

nens interiör från den i en vanlig Volvo 142? Klockan, naturligtvis, placerad bakom växelspaken, så att man måste kika under armen för att se den, men i alla fall på plats - äntligen. Ett avläggsfack för småprylar mellan framstolarna, ett emblem på instrumentpanelen och textilmatta på durken, längre blir inte uppräknade. Allt det andra är välkända ingredienser, vilket alltså ingalunda betyder att 142 GL på något sätt skulle vara spartanskt utrustad. Problemet, om det nu är ett sådant, ligger väl snarare i att även en standard-Volvo idag -

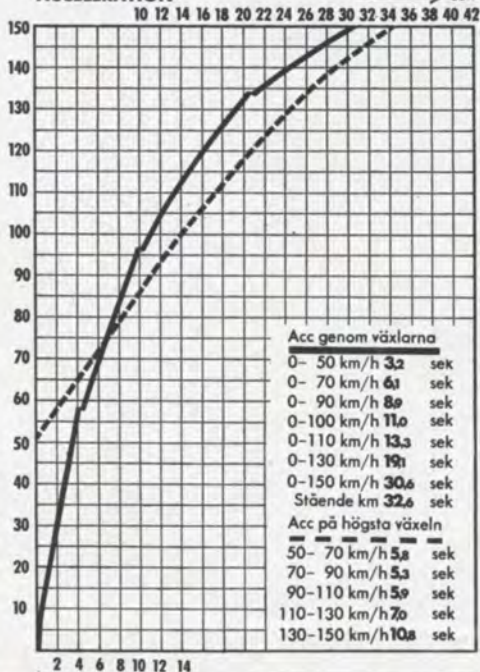
frånsett bristen på klocka - är så välutrustad och färdig att man har svårigheter att på ett vettigt sätt ge specialversioner en extrautrustning som ser ut att motivera prisskillnaden. ■ Bagageutrymmet är klassens generösaste (delad förstaplats med Opel Rekord) och "tröskeln" klassens högsta. En bra detalj är att Volvo har färdigt uttag för ett extra reservhjul i vänster bakflygel.

En bil för vem? Det här är inte en vagn för den som söker lyx utan en familjesportvagn för snabb, bekväm landsvägskörning och däremel-

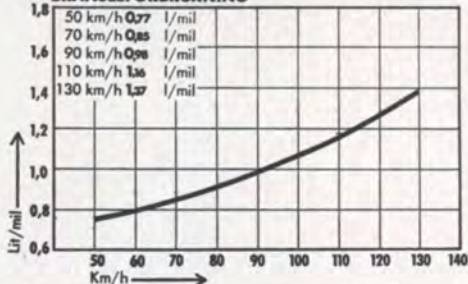
lan normalsmidig stadskörning. Den som vill ta ut vad 142 Grand Luxe har att ge får ta en direkt störande ljudnivå med på köpet, den som kör den som en vanlig Volvo har valt fel modell. 142 de Luxe med nya D-motorn, samma nya front, nästan samma utrustning frånsett läderstolarna och starkare men *tytare* än standardmodellen är definitivt en både bättre och billigare nyhet för den senare kategorin. Vi upprepar att Volvo 142 GT hade varit en ärligare och mer konsumentupplysande beteckning på denna "ulv i fårakläder". ■

Både snabb och snål -men besvärande bullrig

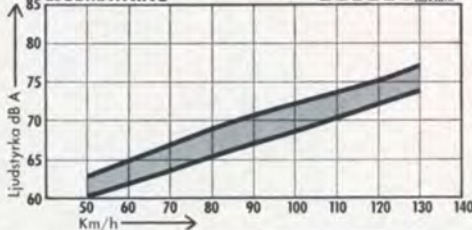
ACCELERATION



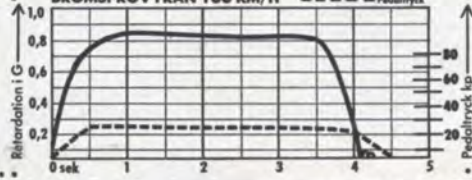
BRÄNSLEFÖRBRUKNING



LJUDMÄTNING



BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



TEKNISKA DATA

Pris: 25 250 kronor på gatan i Stockholm. I priset ingår läderklädsel, rullbälten fram, trepunktselar plus midjebälte bak, elektrisk klocka, justerbara nackstöd, cigarettändare, trippmåtare, ljus i motorrum och bagageutrymme, eluppvärmd bakruta. Merpris för soltak 650 kr, överväxel 850 kr, automatlåda 1 100 kr.

Motor: 4-takts, 4-cylindrig, vätskekyld radmotor med stötstängningspärskade toppventiler och elektroniskt styrd bränsleinsprutning. Slagvolym 1 986 cm³, borring/slag 88,9/89,0 mm, kompression 10,5:1. Maxeffekt 120 hk DIN (130 hk SAE) vid 6000 v/min, max vridmoment DIN 17,0 kpm vid 3 500 v/min. Växelströmgenerator.

Transmission: 4-växlad, helsynkroniserad växelåda med golvspak. Totala utväxlingsförhållanden: 1:an 12,83:1, 2:an 8,16:1, 3:an 5,58:1, 4:an 4,10:1, back 13,33:1. Slutväxel 4,10:1.

Bromsar: Skivbromsar på alla 4 hjulen. Servo som standard. Handbromsen verkar mekaniskt på bakbromsarna. Tvåkrets bromssystem med båda fram- och bakbromsarna och ett bakhjul i varje krets. Kontrollampa för handbroms fungerar som varningstampa vid eventuellt oljeläckage. Reduktionsventil mot bakhjulslåsning.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädrar och teleskopstödämpare runt om. Fram dubbla tvärlänkar och krängningshämmare, bak stel axel, hållen av långgående svängarmar, reaktionsstag och snedställt s kphardsteg.

Hjul/styrning: Bältdäck 165 SR 15 på extra breda fälgar (5"). Styrring av typ skruv och rulle, teleskopiskt hopskjutbart rattstång, 4,1 rattvarv

mellan stopplägena. Minsta vänddiameter 9,2 meter.

Mått och vikt: Total längd 484 cm, bredd 174 cm, höjd 144 cm, axelavstånd 282 cm, spårvidd fram/bak 135 cm. Tjänstevikt 1 270 kg, maxlast 430 kg, därav max 100 kg på takräck. Bränsletanken rymmer 58 liter.

12 V elsystem, batterikapacitet 60 Ah. Modellen uppfyller nuvarande trafiksäkerhetsbestämmelser utan dispenser.

Tillverkare: AB Volvo, Göteborg.



En halv tum bredare fälg och radialdäck är standard på nya Grand Luxe. Däckdimensionen som dock samma som på tidigare fälg.

ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130 km/h
Volvo 142 Grand Luxe	3,2	6,1	8,9	13,3	19,1 sek
Volvo 1800 E	3,1	5,6	8,4	13,2	19,2 sek
Alfa Romeo 1750 4 d	3,8	6,3	10,2	15,4	21,2 sek
Ford 2300 5 20 M XL 4 d	3,5	6,7	10,8	16,8	28,4 sek
Opel Commodore 4 d	4,5	8,8	11,8	16,4	23,5 sek

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	50	70	90	110	130	150 km/h
vid en verklig fart av	47	66	84	101	118	136 km/h

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

liter per mil vid konstant fart	50	70	90	110	130 km/h
Volvo 142 Grand Luxe	0,77	0,85	0,98	1,16	1,37
Volvo 1800 E	0,75	0,88	0,89	1,09	1,30
Alfa Romeo 1750	0,43	0,57	0,81	1,05	1,30
Ford 20 M XL	0,92	0,98	1,05	1,16	1,24
Opel Commodore	0,76	0,87	0,83	1,20	1,38

Genomsnittlig förbrukning vid programstyrt start- och stoppkörning av typ stadskörning, 1,58 l/mil. Medelhastighet 40 km/h.

TOPPFART

	Stående km	Topplart ca
Volvo 142 Grand Luxe	32,5 sek	175 km/h
Volvo 1800 E	32,5 sek	175 km/h
Alfa Romeo 1750	32,4 sek	175 km/h
Ford 20 M XL	35,3 sek	170 km/h
Opel Commodore	34,6 sek	175 km/h

STYRKRAFT

nödvändig för vridning av stillastående fronthjul på torr asfalt ca 15 kp. Vid krypkörning ca 2 kp.

BROMSAR - KOPPLING

Från 100 km/h verklig fart till stopp på 49 meter. Nödvändig pedalkraft 27 kp. Nödvändig kraft för nedtrampning av kopplingspedalen ca 15 kp.