

STÖTFÅNGARNA FUNGERAR!

Folk stirrar på köfångarna, men även i övrigt har det skett en hel del på 1974 års Volvo. Det mesta är till det bättre, men en del ändringar verkar nödlösningar med nackdelar på köpet. Och stötfångarna fungerar, vilket Jan Ullén, pinsamt nog, kunde konstatera.

□ □ Att vi valt toppmodellen i 140-serien för den här testen beror givetvis på att det är den som ändrats mest inför 1974. Men det mesta som sägs här gäller lika mycket för de övriga 1974 års Volvo.

Den mest iögonfallande förändringen, som är gemensam för hela modellraden, är de nya kraftigare stötfångarna. De har samma form som de, som redan förra året fanns på USA-bilarna, men man har sparat in på de hydrauliska

stötdämpare, som behövs för att klara det amerikanska kravet på krocksäkerhet i 8 km/tim. De svenska bilarna klarar i stället 5 km/tim, vilket väl får anses mer än tillräckligt även för en rätt våldsam parkeringsmiss utanför Vilda Väster.

Allt ska provas. Av en underlig slump råkade jag ut för min första krock under tjugo års biltestande med Volvon. En bil dök oförhoppandes ut från en sidoväg och med rullgrus under hjulen var det inte mycket mer att göra än att vänta på smällen. Farten var tyvärr något över de fem km/tim — dock inte mycket — och jag hade hunnit gira undan så mycket att stöten kom lite snett. Resultatet blev en böjd stötfångare, en krossad blinker och ett måttligt intryckt flygelhorn. Det är nog ingen tvekan om att skadorna blivit mycket värre utan den nya stötfångaren, som den här gången skyddade strålkastare, grill och kanske kylaren från skador.

Men i jämförelse med Saabs konstruktion verkar Volvos mindre klyftig. Skadas Volvons stötfångare, måste den riktas eller bytas ut — hos Saab räcker det med att byta den bit av plastcellpaketet som gått sönder.

Bättre sikt

Nästa synbara förändring är att ventilationsrutorna i fram-

dörrarna försvunnit, saknade skulle jag tro, bara av biltjuvar, som nu får det svårare att ta sig in i Volvo. Genom att rutornas lister och gummitätningar försvunnit har också sikten, framför allt i de yttre backspeglarna, förbättrats radikalt. Skillnaden är förvånande stor när man kommer från en äldre Volvo till den nya.

Med triangelrutornas slopan- de har också en anledning till vindbrus försvunnit — båda testbilarna jag körde var mycket tysta i det avseendet. Vidare har sidorutornas ramar förstärkts och svetsats fast i dörrarna i stället för att som tidigare vara löst fastskruvade. Det bör ge bättre tätning av rutorna och ökad stabilitet i hela karossen.

Mindre bagagerum

Bensintanken har fått en krocksäkrare placering mellan bakhjulen, men som så ofta när mer genomgripande ändringar görs i gamla konstruktioner, blir det i mycket nödlösningar. Tanken tar nu upp mer av bagageutrymmet — puckeln över bakaxeln har förlängts en bra bit bakåt och även golvet bakom tanken har höjts — förmodligen för att ge plats åt de förstävningar i underredet som krävs för de "krocksäkra" bakstötfångarna. Auto-Graph-teckningen visar tydligt skillnaden mot förr.

Mätt enligt vår lädmetod är dock rymden oförändrad, vilket också stämmer med Vol-

vos egna uppmätningar med SAE-väskor. Mindre lyckat är dock bensinpåfyllningsrörets placering — det ligger tvärs över golvet och är i vägen när man vill lasta otypliga saker. Det verkar dessutom att lätt kunna skadas av tung last.

I alla händelser — Volvos bagagerum var tidigare nästan för stort. Bilen blir mycket baktung om det lastas fullt och får försämrade köregenskaper.

Tystare insprutning

Grand Luxe-modellen har fått ett nytt mekaniskt bränsleinsprutningssystem (utförligt beskrivet i Vi bilägare 16/73.) Motoreffekt och vridmoment, liksom bränsleförbrukningen, anges som helt oförändrad jämfört med det tidigare elektroniska systemet. Fördelarna ligger på service-sidan. Elektroniken har, efter de oundvikliga barnsjukdomarna, visat sig fungera bra, men den kräver specialinstrument och -kunskaper hos verkstäderna. Det nya mekaniska systemet är mer likt vanliga förgasare, så att en normalutbildad mekaniker ska kunna klara reparationer och justeringar utan större besvär.

Så alldeles enkelt är det dock inte. Både kollegan civilingen Iva Maasing, en "normalutbildad" verkstadschef och jag själv gick bet på att juste-

ra tomgången, som stod lite snålt på den ena testbilen.

En klar förbättring mot elektroniken är att motorn går tystare med det nya systemet. Båda provbilarna var ovanligt lättstartade (sommardäcker) och svarade mycket fint på gaspådrag och uppsläpp — men därvidlag hade jag inget att klaga på föregångaren heller.

Med 124 DIN-hk räknar man med ansevliga fart- och accelerationsresurser, men här är Grand Luxe inte särskilt märklig. Växlarna är "korta" och motorn verkar tappa andan mot höga varv — även om varvräknaren inte är rödstreckad förrän vid 6 500 varv/min, har man ytterst lite glädje av de sista 1 000 varven. I stället för fartökning får man mest motorbuller. Det verkar som om den gamla Volvomotorn, som nu hängt med i många år, närmar sig slutet för sina möjligheter. Med ständigt ökande tjänstevikt är inte Grand Luxe någon särskilt snabb bil idag.

Automatlåda

Den ena av provbilarna var försedd med automatlåda och soltak. Automatiken trivs inte särskilt bra med Grand Luxens mer sportiga temperament och i varje fall hos provbilen skedde växlingarna ganska ryckigt och med en hel del oljud. Vad jag minns av andra Volvo-bilar med standardmotor och

automat, fungerar dessa mycket bättre.

Soltaket däremot var en välsignelse i sommarhettan. Det ger nära nog dragfri frisk luft även i hög fart och fungerade oklanderligt rent mekaniskt. Att rekommendera.

Dagens sämsta styrning

I övrigt är Volvo sig lik sedan tidigare år — en blandning av ypperliga detaljer och närmast bottendåliga.

Körställningen med den närmast lodräta ratten nära föraren är obekvämt. Med sätet i sitt högsta läge (som de flesta behöver ha det för att se över ratten) är det trångt för knäna mellan ratt och säte. De osedvanligt långa sitsdynorna ger bra stöd åt folk med onormalt långa överben, men trycker i knävecket så att benet somnar för andra.

Styrinrättningen, som jag tyckte föreföll något bättre på förra årsmodellen än på tidigare, var under all kritik på båda provbilarna. Den går så tungt att min fru fick ont i armarna efter en kort stund i stadstrafik och den har lika dålig precision som någonsin med ett obehagligt glapp i mittläget. Framhjulen följer alla ojämnheter i vägbanan så att man ständigt får parera på ojämn eller lutande vägbanor. Jag tvekar inte att utnämma Volvos styrinrättning till dagens sämsta — även om en del japanska bilar är nästan lika dåliga går deras styrning i alla fall lätt.

Teoretiskt bör den ökade massan framför och bakom axlarna (som de tyngre och längre stötfångarna ger) göra bilen styrovillig. Jag vet inte hur stor betydelse detta har, men Volvon svarar i alla händelser långsamt på rattutslag. Det är svårt att göra en snabb undanmanöver (som jag nogsamt märkte vid den tidigare nämnda krocken) och den oprecisa styrningen hjälper inte till.

Annars är köregenskaperna inte dåliga. Bakhjulen håller sig ovanligt väl på plats vid kurvtagning på dålig väg och så länge bilen inte är tungt lastad är den relativt fri från bakvagnsslingring vid sick-sackmanövrar.

Fint detaljarbete

I övrigt blir det beröm för hela slanten. Volvo är rymlig, sätena är bekväma och bilen verkar oerhört solitt byggd. Alla reglage, dörrlås, backspeglar och sånt som det brukar sjabblas med på de flesta bilar, fungerar med precision. Detta, plus det faktum att Volvo har marknadens högsta andrahandsvärde, bådär gott för driftsekonomi på längre sikt.

Kunde bara bilarna få acceptabla styrinrättningar, vore det inte mycket att klaga över.

Stötfångarna är rejäla buffertar — de sticker så mycket utanför bilen att totallängden ökat från 465 till 480 cm. I Volvo-bilar för USA är de ännu effektivare — där är de kompletterade med stötdämpare.



Ventilationsrutorna har försvunnit och därmed har sikten, framför allt till backspeglarna, förbättrats radikalt. Också mindre vindbrus.

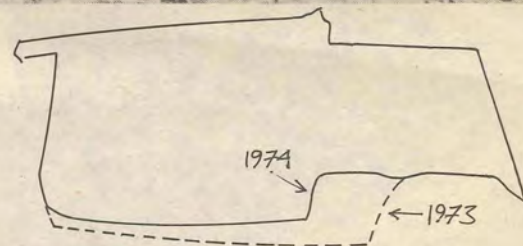


Ryggstödslutningen sköts nu med ratt — men trots ändringen har man inte flyttat den till stolens insida. Nu kan säkerhetsbältet haka fast i ratten och det är trångt för handen mellan stol och dörrstolpe.

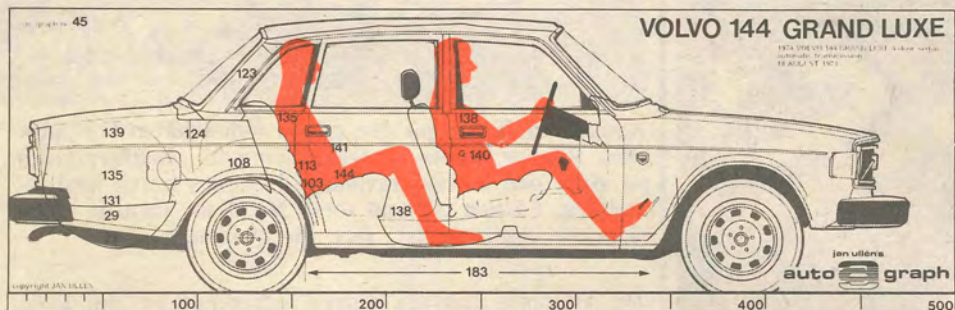
Soltaket är en välsignelse i sommarhettan. Ger närmast dragfri ventilation utan vindbrus. Fungerade dessutom fint mekaniskt.



Autograph-teckningarna är baserade på mycket noggranna uppmätningar. Siffrorna anger breddmått på de platser de är placerade.



Den ändrade tankplaceringen har inneburit ett högre bagagerumsgolv, som vår "autograph" mätt upp på det här viset.



VOLVO 144 GRAND LUXE 1974

På-gatan-pris i Sthlm 30 300:— (inkl soltak)

Årlig skatt 375:—

Garanti 6 mån utan milbegränsning

5 års vagnskadegaranti

Försäkring trafik-kasko 5 14

MÅTT — VIKT

Axelavstånd 262 Längd 480 Bredd 171

Höjd 147 cm

Tjänstevikt 1340 kg Maxlast 410 kg

Max taklast 100 kg Max släpvagnsvikt

1200 kg

MOTOR

4 cyl rak stötstänger vätskekyld

88,9 x 80 mm 1986 kbcm Kompression

10,2:1

124 DIN-hk vid 6 000 varv/min 17 DIN-kpm

vid 3 500 varv/min

TRANSMISSION

Motor fram drivning bak 4 växlar golvspak

Utväxling 13,98 8,16 5,58 4,10 Slutväxel 4,1

Automatlåda tillägg 1 300:— (inkl soltak)

CHASSI

Stel bakaxel Spiralfjädrar fram och bak

Skivbromsar fram och bak servo

Styrnsäcka Rattvarv 4,6 Vändcirkel 9,6 m

Fälg 5J Radialdäck 165 SR 15

Batteri 12V 60 Ah Växelströmgenerator

UTRYMMEN

Max benutrymme förare 109 cm Effektiv

kupélängd 180 cm

Armbågsrum fram/bak 140/141 cm Takhöjd

fram/bak 94/93 cm

Effektivt bagagerum enligt lädmetod 395 liter

PRESTANDA

Vikteffekt 10,8 kg/hk DIN Toppfart 171

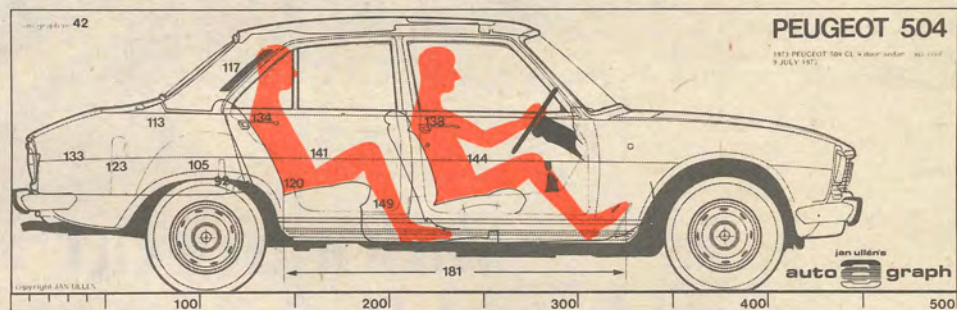
km/tim

Acceleration 0—100 km/tim 11,2 sek

Bränsleförbrukning 1,0—1,2 liter/mil

Buller på förarplats vid 110 km/tim enl

typintyg 76 dB(A)



PEUGEOT 504 INJECTION 1973

På-gatan-pris i Sthlm 29 100:—

Årlig skatt 375:—

Garanti 6 mån utan milbegränsning

3 års vagnskadegaranti

Försäkring trafik-kasko 4-15

MÅTT — VIKT

Axelavstånd 274 Längd 450 Bredd 169

Höjd 147 cm

Tjänstevikt ca 1310 kg Maxlast ca 400 kg

Max taklast 50 kg Max släpvagnsvikt 1300 kg

MOTOR

4 cyl rak stötstänger vätskekyld

88 x 81 mm 1971 kbcm Kompression 8,4:1

97 DIN-hk vid 5000 varv/min 18,1 DIN-kpm

vid 3000 varv/min

TRANSMISSION

Motor fram drivning bak 4 växlar golvspak

Utväxling 13,43 7,95 5,16 3,78 Slutväxel

3,7777

Automatlåda tillägg 1 800:—

CHASSI

Delad bakaxel Spiralfjädrar fram och bak

Skivbromsar fram och bak servo

Kuggstångsstyrning Rattvarv 4,5 Vändcirkel

10,2 m

Fälg 5J Radialdäck 175 HR 14

Batteri 12V 65 Ah Växelströmgenerator

UTRYMMEN

Max benutrymme förare 104 cm Effektiv

kupélängd 170 cm

Armbågsrum fram/bak 143/140 cm Takhöjd

fram/bak 100/95 cm

Effektivt bagagerum enligt lädmetod 325 liter

PRESTANDA

Vikteffekt 13,5 kg/hk DIN Toppfart 170

km/tim

Acceleration 0—100 km/tim 12,2 sek

Bränsleförbrukning 1,0—1,2 liter/mil

Buller på förarplats vid 110 km/tim enl

typintyg ej uppmätt