

Taxi!



1971 års modell fick ny grill och fälgar med liten kapsel, 1972 kom de infällda dörrhandtagen.

Sätt dig tillrätta i det galonklädda baksätet på Magnus Erikssons Volvo 144 Taxi och följ med på en resa till 1971. Ett inte alltför kostsamt nöje, framkörningsavgiften ligger på 6,80.

TEXT CARL LEGELIUS FOTO CLAES JOHANSSON

Det märks direkt att Magnus Eriksson har ett förflutet inom taxi, han behandlar sin bil med respekt utan att vara överdrivet försiktig. Med stadig hand låter han bilen accelerera ut på riksväg 76 för att sedan låta den löpa på i jämna hundra.

Jag sitter i baksätet, bakom den röda mellanväggen med sina skjutrutor, och förvånas över hur gott om plats det var i Volvo 144. Trots att den i jämförelse med en modern Volvo V70 – troligen den vanligaste taxibilen i Sverige – är både kortare och smalare känns utrymmet för ben, axlar och huvud betydligt bättre.

Miljön är fantasieggande, det är lätt att tänka sig 35 år tillbaka i tiden. Typiska filmrepliker som "Följ efter den där taxin!" och "Låt taxametern gå" känns plötsligt verklighetsnära.

Hur många kan ha åkt i detta baksäte före mig? Vilka scener har utspelats här? En plats för både bikt och dikt. Kanske har barn kommit till världen på det röda galonsätet, nästan framme vid BB.

NÄR VOLVO 144 kom i taxiutförande våren 1968 var det många taxiåkare som jublade.

Sedan sista Suggan, PV834, slutat tillverkas i slutet av 1957 hade det inte funnits någon Volvo lämplig för taxibruk. Amazonen och PV:n var för trånga och uppfyllde inte de nogsamt uppställda kraven.

Magnus Eriksson har bara ägt sin Volvo 144 -71 i några veckor när vi hälsar på hemma i Moxboda som ligger mellan Hallstavik och Östhammar i norra Roslagen.

– Jag köpte den av förste ägarens son, berättar Magnus. Bilen gick i reguljär trafik Stockholm mellan 1971 och 1978 och hade nummer 1122, skylten sitter fortfarande kvar.

NÄR EN NY VOLVO 244 köptes in fick den gamla vara kvar som reservbil i några år. Sedan blev den privattransport för åkaren men ovanligt nog fick all taxiutrustning sitta kvar – det enda som plockades av var bagen med den vita takskylten. Till och med taxametern från Halda och kommunikationsradion från Svenska Radio AB är på plats.

– Min pappa arbetade under många år som chaufför på pappersbruket i Hallstavik men ryckte också in extra hos taxibolaget. Och det var alltid Volvo han körde, berättar Magnus.

– Sedan var jag själv egen taxiåkare i



Hallstavik under ett antal år på 1990-talet, fortsätter han. Så man har ju en viss känsla för bilarna. Därför hoppade jag verkligen till när jag fick syn på annonsen på nätet.

TAXIVERSIONEN AV VOLVO 144 och 145 lanserades som en egen modell med eget reklammaterial och noggrant utformad specifikation.

Från början fanns modellen bara i svart och vitt men snart kom den även i gult med breda svart ränder längs sidorna. New York-känsla!

Förarstolen hade försetts med extra stoppning och klädseln var gjord i tyg och oöm vinyl. Stötdämpare och fjädrar var av tuffare sort och dörrarnas insidor hade sparkskenor i aluminium för att skydda dörrsidorna. De första åren hade 140 Taxi mellanvägg med skjutruta i lamellglas – en kvarleva som det omfattande taxireglementet fortfarande krävde. En bit in på 1970-talet kom "kupan" i genomskinlig plast som skilde förare från passagerare. Här var Volvo pionjärer och plötsligt blev även framsätet tillgängligt för passagerare. Demokrati.

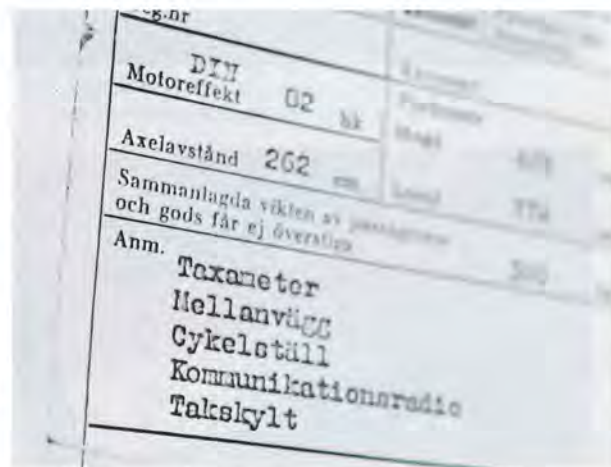
Andra specialdetaljer var extra handtag på



Hur många har åkt här? 41 000 mil har satt få spår.



Mössa av! 1122 edo för nästa körning.



Taxiutrustningen listas i registreringsbeviset.



Gamla taxibilar brukar avmaskeras när de tjänat klart men här är en bulle stolt över sitt ursprung!

bakluckan och cykelställ som sköts ned i håll i stötfångaren.

I registreringsbeviset radades specialutrustningen upp och taxibilarna kunde särskiljas genom tilläggsbeteckningen S-1600.

Magnus bil har gått en bit över 41 000 mil men B20-motorn med sin enkla Strombergförgasare låter kärnfrisk och automatlådan med tre steg växlar ryckfritt och precis när den ska. Över huvud taget känns bilen extremt fräsch.

– Den har mest stått sedan den togs ur drift, säger Magnus. Men det finns några rostlagningar som inte är så snyggt utförda och en skärkant är lite kexig. Det ska jag se till att få fixat.

TAKBÅGEN MED DEN VITA skylten och en ställning för reklam följde också med vid köpet. Sladdarna satt kvar i dörrstolpen och var bara att koppla ihop med skylten som fungerade direkt.

– Jag ska försöka få tag på några passande reklamskyltar, säger Magnus.

Detta skarpskurna utsnitt ur 1970-talsvardagen väcker en hel del uppmärksamhet, inte minst bland Magnus före detta kolleger inom taxinäringen.

– De började direkt visa hur man kunde trixa med taxametern, skrattar Magnus. ■



Magnus Eriksson har just köpt sin 144 Taxi, han fastnade för historien och det orörda skicket.



Framstolarna har klätts om med röd plysch, annars är det mesta i originalutförande.



Dörrsidorna är skodda med aluminium.



Mellanvägg ersattes senare med en kåpa.



Taxiverisjonen av 140 marknadsfördes med eget reklammaterial. Svart, vit eller gultsvart.

VOLVO 144 DELUXE 1971

Nypris: 21 200 kronor*

Värde idag, ca: 15 000 – 25 000 kronor**

Motor: Rak fyrcylindrig med stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel Stromberg-förgasare. Vattenkyllning. Volym 1 986 cm³. Max effekt 82 hk DIN (90 hk SAE) vid 4 700 r/min. Max vridmoment 157 Nm vid 2 300 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bak-hjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Trestegs automat som tillval.

Mått: Axelavstånd 262 cm. Längd/bredd/höjd 465/174/146 cm. Spårvidd fram/bak 135/135 cm. Vikt 1 260 kg. Tank 58 liter.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak stel axel. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Styrning: Snäcka, ingen servo. 4,1 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 9,2 m.

Hjul: Plåtfälgar, bredd 4,5 tum, däck 165 S 15.

Bromsar: Skivor fram och bak. Servo.

Fartresurser: Toppfart 150 km/h. Acceleration 0–100 km/h 15,4 s.

Förbrukning: 1,22 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta, originalbroschyr.

*Grundpris, automatlåda + 1 100 kr, taxiutrustning tillkom.

** Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.



När 144 Taxi kom 1968 var det den första droskan från Volvo sedan "Suggan". Därför fick den vara med i bakgrunden på denna reklambild, tagen utanför Volvos huvudkontor.

