

MOTOR

UTGIVEN AV



MOTORMÄNNENS RIKSFÖRBUND

HÄR KOMMER NYA VOLVO 144

Motor avslöjar allt om
den nya modellen i en
15-sidig presentation.



Nr 33 Den 18 aug. 1966 - Pris 1 kr inkl oms

Verkst dir och ansvarig utgivare Nils Ahlgren • Chefredaktör Erik Friberg • Redaktionssekreterare Nils Olof Andersson

I redaktionen: red Börje Isakson, red Tommie Björkman • Annonsdirektör P-O Sundelin • Sturegatan 32, Stockholm 5 • Postadress: Postfack, Stockholm 5 • Telegram: Motorpress • Tel. växel 67 00 30, distributionsavdelning (även adressändr) växel 24 47 60 (telex till Motormännens Riksförbund se sid 4) • Tidningens postgiro 577 12 (postgiro för medlemsavgift i M se sid 4) • Prenumerationspris: helår 45 kr inkl varuskatt, halvår 23 kr inkl varuskatt
Telefonförfrågningar till redaktionen: onsdag-fredag kl 14-18. Besöksid: torsdag-fredag kl 14-16.30

Milstolpe i svensk bilindustri

På veckans omslag möter ni den under årtal diskuterade och ryktesomsusade nya Volvon. Atskilliga spaltmeter har skrivits och spekulerats om denna vagn, som är den första helt nya personbilmodellen från en svensk bilfabrik på 10 år. (Vi räknar i detta sammanhang inte med sportbilen P 1800). Det är främst mot den bakgrunden som vi ansett att modell 144 har så stort allmänt intresse att den fått praktiskt taget ett helt nummers utrymme.

Men presentationen av denna nya produkt är inte bara intressant ur ren bilsynpunkt, den ger också perspektiv rent nationalekonomiskt. Man beräknar nämligen att Volvokoncernen inom Sverige sysselsätter drygt 50 000 personer (inkl återförsäljare, underleverantörer etc) vilket i sin tur lär betyda att ca två procent av Sveriges befolkning därigenom för sitt uppehälle direkt eller indirekt är beroende av företaget. Kommer därtill att Volvo är Sveriges ledande enskilda exportindustri (bl a landets största exportör på Nordamerika) med försäljning på mer än 80 marknader så har man i ett nötskal bakgrunden till den stora händelse dagens bilpresentation i Göteborg är.

Det är således ingen överdrift att påstå att torsdagen den 18 augusti är den hittills viktigaste milstolpen för svensk bilindustri. Klimatet på bilmärknaden i Sverige är just nu kärt och konkurrensen mellan fabriken hårdare än någonsin.

Att i ett sådant läge presentera en helt ny bil i övre mellanklassen måste därför alltid vara ett vågspel. Ett positivt mottagande från bilkonsumenternas sida i första skedet och goda betyg i all världens fackpress vid kommande tester är därför nödvändiga för att överleva.

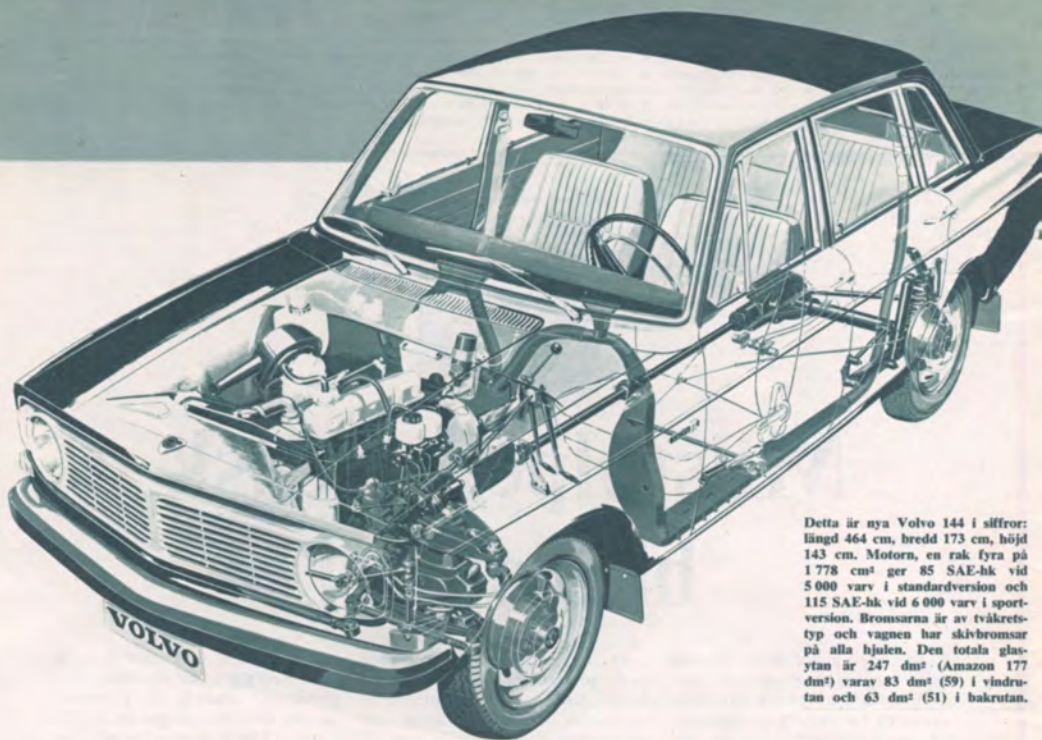
Volvo som personbilsfabrikant är ju något av en David jämförd med jättarna på kontinenten och i USA. Men hittills har man slagits framgångsrikt mot dessa tack vare hård satsning på kvalitet och service.

Med denna grundinställning har man nått imponerande resultat, inte minst i Amerika där försäljningen hittills i år stigit med 58 procent. En ökning av personbilsproduktionen på Hisingen från 10 000 enheter år 1950 till 136 000 år 1965 talar också sitt tydliga språk.

Efter genomgång av alla tillgängliga fakta om den nya bilen tror vi dock inte Volvo-ledningen behöver

vara särskilt skakad inför 144:ans möte med press och allmänhet. Det gläder oss speciellt att konstruktörerna så helhjärtat gått in för bilytrygghet i form av olycks- och skadeförebyggande detaljer. Inom detta område tillhör nu Volvo de ledande inom bilvärlden och vi får hoppas man vid kommande årsmodelländringar fortsätter på den linjen så att positionen kan hållas. Fortfarande finns ju en hel del att göra tex när det gäller att få fram bättre kvaliteter på bromsrör och avgassystem. (En av våra käpphästar sedan år tillbaka).

»Inre kvaliteter» är alltid att föredra framför ett tvälfagert utseende. Den saken ger förresten Amazon gott belägg för. Trots en tio år gammal design håller modellen sedan fler år tillbaka ledningen i registreringsstoppen och den kommer länge än vara huvudprodukten i fabriken personbilstillverkning. Redan nu har Volvo en produktionskapacitet av 160 000 bilar per år men siktet är inställt på en årlig tillverkning av 200 000 vagnar i början av 1970-talet. Det målet vittnar gott om svensk bilindustris vitalitet och vi får hoppas att man när det till glädje både för bilkonsumenter och svensk utrikeshandel.



Detta är nya Volvo 144 i siffror: längd 464 cm, bredd 173 cm, höjd 143 cm. Motorn, en rak fyra på 1778 cm³ ger 85 SAE-hk vid 5000 varv i standardversion och 115 SAE-hk vid 6000 varv i sportversion. Bromsarna är av tvåkrets-typ och vagnen har skivbromsar på alla hjulen. Den totala glasytan är 247 dm² (Amazon 177 dm²) varav 83 dm² (59) i vindrutan och 63 dm² (51) i bakrutan.



Volvo 144 är tidlös i linjerna vilket måste vara ett krav hos en fabrik som bygger sina modeller i många år. Kromutsmyckningen är mycket måttlig. Fronten är en »typisk» Volvo-front. De runda huvudstrålkastarna bryter linjen något men här har det praktiska fått segra över design.

Bakpartiet verkar högt och avuggat. I praktiken medför detta oligenbeten att...

...man får en ganska hög förstärkningströskel att lyfta bagage över. Bagagerummet rymmer i »praktiska mått» 400 liter. Reservhjulet förvaras stående i ena flygeln och på andra sidan finns ett motsvarande utrymme som kan användas antingen för ytterligare ett reservhjul, för verktyg eller en specialtillverkad reservdunk.



För reportaget
om Volvo 144 svarar:
Red Erik Friberg
Red N O Andersson
Ing Knut B Erichsen



- Fyrdörrars, femsitsig med följande huvudmått: längd 464 cm, bredd 173 cm, höjd 143 cm.
- Rak, fyrcylindrig motor på 1 778 cm³ som ger 85 respektive 115 SAE-hk.
- Tvåkrets bromssystem med båda framhjulen och ett bakhjul på varje krets. Skivbromsar med servoassistans på samtliga fyra hjul.

Det är nya Volvo i ett nötskal, den nya modell som fått typbeteckningen 144 och alltså inget namn i stil med Amazonen. (Även om Motor anser att den borde heta Karolin.)

Sällan har väl så mycket ritats och spekulerats — åtminstone i svensk press — om en ny bilmodell som om denna. Ena dagen har den sett ut som en engelsman från mitten av femtiotalet, andra dagen som en något nedskalad amerikan för att inte tala om den »japan» som för några månader gick genom spalterna.

När den riktiga vagnen nu äntligen presenteras kan man sammanfatta utseendet i ordet tidlös. Smak är ju alltid subjektiv men ingen kan beskylla designers i Göteborg för att ha fallit för dagens mode, detta inte sagt som en anmärkning. Det går ju alltid lätt att på en ny bilmodell finna likheter med andra och den som vill kan säkert göra så också med 144. I vårt tycke är det emellertid på det hela taget en utseendemässigt mycket lyckad bil, lugn och sober i linjerna. De stora fönsterytorna ger ett luftigt intryck och gör samtidigt att vagnen verkar längre än den i själva verket är. Inom paren-

Volvo 144:

Sådan blev den alltså...





Samtliga dörrar kan öppnas i 80 graders vinkel. Öppning och stängning av dörrarna underlätts av dörrstopp med fjäderbelastning. Dörrarna fixeras i stillastående läge så snart den förs över öppningsvinkelns mittpunkt.



Volvo 144

Svankstödet ställs nu med ratt istället för skruvmejsel som på tidigare modell av stolen i Amazon.



tes kan nämnas, att man inte fallit för frestelsen att »sänka vagnen» genom att gå ner till 14 tumskjul utan man behåller 15 tum.

Fronten är ett tydligt igenkänningsstecken på var modellen »hör hemma». Kanske linjespelet bryts något av att vagnen försetts med runda strålkastare men här har det praktiska fått övertag över utseendefaktorn. Bakpartiet verkar en aning högt och avhugget. Praktiskt har det nackdelen att det ligger en ganska hög förstyvningsströskel i bagagerummets bakkant. Även om denna tröskel är tillräckligt stabil för att ställa tunga saker på så kan den bli ansträngande för rygg och armar när en tung väska eller låda skall i eller ur rummet.

Interiör

Volvo 144 har separata framstolar och hel baksöffa. Framstolarna är en förbättrad upplaga av Amazonsens med ryggstöd som har steglöst variabel lutning ända ner till bäddläge. Svankstödet finns kvar men regleras nu inte med en skruvmejsel utan betydligt enklare med rattar på stolarnas insida. I stolramen finns vidare inbyggda fästen för ett nackstöd som dock inte ingår i standardutrustningen.

Baksätets ryggstöd har stödvalkar vid sidorna och en pipstopning som håller passageraren kvar i »rätt kurs». Med nedfällt mittarmstöd får man två sittplatser av fåtöljtyp. Meningen är ju emellertid att också en tredje person skall kunna åka komfortabelt i baksätet vilket är en av anledningarna till att ryggstödet skänklning är mycket måttlig. Det är inte meningen att »han i mitten» skall behöva åka gränslös över valkar i stoppen. Även bakre ryggstödet har fästen för nackstöd.

Klädseln är av vinylytyp med yta av vävkaraktär. »Säkerhet i alla situationer» har enligt Volvo varit huvudargumentet vid utformningen av vagnens inre. Det gör att inte heller interiören fått några extra utsmykningsdetaljer. Hela instrumentpanelen är »mjuk» med själva reglagepanelen indragen innanför en »stötupptagande ram» av polstring. Hela undersidan av panelen är ren och stötabsorberande. Samtliga reglage har placerats lätt åtkomliga från förarplatsen. En nyhet är värmeregeln av rattyp, lättmanövrerad och lättförstådd tack vare tydliga röda pilar som »växer» med pådraget. Ytterligare en nyhet: vägmätaren mäter upp till 999 999 km utan att »vända». Tändnings- och rattlös sitter visserligen på rattstängeln men inte inom »knäkrössarsektorn». Handbromsspaken sitter, som tidigare på Amazon, på vänster sida av förarstolen.



Volvo 144 har separata framstolar med steglöst variabel lutning på ryggstöden. I stolarna finns inbyggda fästen för nackstöd. Samma sak gäller baksätets ryggstöd.



Framstolarnas ryggstöd kan lutas till baddläge.

Volvons värme och ventilation

För en bil som i huvudsak skall säljas i kalla Norden är värme och ventilation (V & V) ingen bisak. Här har man då löst detta väsentliga trivsel- och hälso-problem på modell 144? Låt oss först slå fast att Motors köpphäst om värmeslingor i stolar och säten inte finns (ännu)? Ej heller finns speciella extra luftsläpp (modell Mercedes, Saab, Cortina etc), eftersom Volvo anser att dessa fordrar regelbunden service för att fungera tillfredsställande och sådan fn inte går att göra på nuvarande konstruktioner. (Risk finns att vatten, damm, avgaser och inte minst vägljud kommer in bakvägen.)

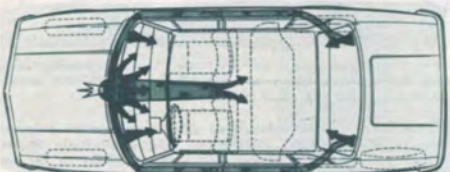
Sedan vi konstaterat detta kan vi övergå till hur man på »144» löst V&V. Utan att ha prövat systemet under vintriga förhållanden kan man dock säga att det verkar vara konstruerat på ett förmåligt sätt (fattas bara annat, sätt *anm*).

Värmen har två, separat reglerbara kanalsystem, ett för defroster (vind- och bakruta) och ett för golvet, fram och bak. Inställning av värme samt luftmängd och fördelning sker med hjälp av ett rattsystem på instrumentpanelen. Rattarna är försedda med pilar som indikerar inställningen.

Det kanske förmåsta med systemet är att bakrutan utrustats med två defrostermunsty-

cken (vindrutan har tre). Kanalerna till dessa går längs tröskellådorna och upp under baksätet till bakrutans underkant. Då defrosterluften fram håller en temperatur på ca 60° blir temperaturen vid bakrutan ca 45°, påstår Volvo. Den spillvärme som försvinner under vägen ger extra värme på golvet, som (i varje fall vid längre körningar) alltid bör vara torrt, höst som vinter. Värmesystemet är termostatreglerat. Med varmkörd motor hålls den inställda temperaturen jämn oavsett variationer i motor- eller yttertemperatur. Den friskluftmatade fläkten har två hastigheter.

Istället för separata luftsläpp för dragfri genomluftning har göteborgarna försett 144:an med dörrlister som tillåter luften att passera ut, men hindrar den att komma in bakvägen. Vid 60 km/t strömmar ca 5 kg luft (cirka 4,5 m³) per minut genom vagnen då rutorna är stängda. (Eftersom 144 rymmer ca 3 m³ luft byts denna 80 x i timmen.) För att hålla rutorna imfria lär inte behövas mer än ca 4 kg. Därmed är man helgaderad för god sikt i alla väglag menar Volvo. Utöver det ordinarie värme- och ventilationssystemet har 144:an ett separat friskluftsystem. Luften tas från det ordinarie insläpp för värmesystemet som är placerat framför vindrutan.



Så fungerar 144:ans värme- och ventilation.



Inställning av värme, defroster och golvvärme sköts med tre rullreglage. Ju mer man ser av pilarna, ju större »pådrag».



Volvo 144

Till komfort hör också i- och urstigningsmöjligheterna. Dörrarna på Volvo 144 kan öppnas i 80 graders vinkel vilket ger bekväm i- och urstigning. Öppningen och stängningen av dörrarna underlättas av dörrstopp med fjäderbelastning. Dörren fixeras i stillastående läge så snart den förs över öppningsvinkelns mittpunkt. Konstruktionen medför vidare, att dörren faller igen med mycket lätt beröring.

Ytterligare ett par detaljer innan vi »lämnar interiören». Trepunktsbälten finns för framstolarna i 144. I baksätet monteras fästen för trepunktsbälten för ytterpassagerarna och midjebälte för mittpassageraren.

Ratten på 144 har försetts med försänkt centrum och signalringen ger efter utan att brytas vid hård intryckning. Rattstängningen är delad och ett kopplingsmoment förskjutes vid kollisionbelastning. Säkerhetstänkandet i konstruktionen behandlas mer ingående i en speciell artikel.

Värme- och friskluftssystem

Man kanske hade väntat sig, att 144 skulle vara försedd med genomventilation av den typ som håller på att bli konventionell, dvs med »gälar» vid bakrutans kanter eller i bakre hörnstolparna. Man har inte gått den vägen men garanterar ändå jämn termostatregerad uppvärmning och dragfri luftväxling.

Systemet har två separat reglerbara luftkanalsystem, ett till vindruta och bakruta och det andra för golvutrymmet. Luftmängd, temperatur och fördelning regleras, som vi tidigare nämnt, med rullreglage. Vid en hastighet av 60 km/tim strömmar ca 5 kg luft per minut genom vagnen via värmesystemet då rutorna är stängda.

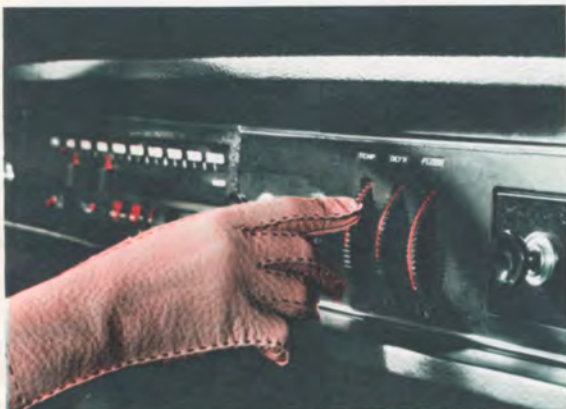
Vid framrutan finns tre defrosteruttag och till bakrutan går två kanaler som mynnar i var sitt uttag. Tack vare kanalerna, som löper längs dörrtrösklarna, får man »storkvärme» till golvet. Golvutrymmet får vidare direkt värme genom två utsläpp vid framsätet och två vid baksätet. Dessutom finns separata friskluftsintag på båda sidor under instrumentpanelen.

B 18-motorn finns kvar

Den raka fyran med typbeteckningen B 18 behålles också i modell 144. Cylindervolymer är oförändrad, dvs 1 778 cm³. Den högre effekten har man nått genom ändringar på ingas- och avgassidan. Standardmotorn förses vidare med ny typ av förgasare, en Zenith-Stromberg horisontalförgasare. Kylsystemet är av den slutna typen och fyllt med frostskyddsvätska. Vid sidan av kylarpaketet sitter ett expansionskärl av genomskinnlig plast som alltså medger lätt kontroll av kylvätskenivån. En av fördelarna med de slutna systemen är att ingen luft kommer in i kylarvätskan. På så sätt förhindras korrosion.

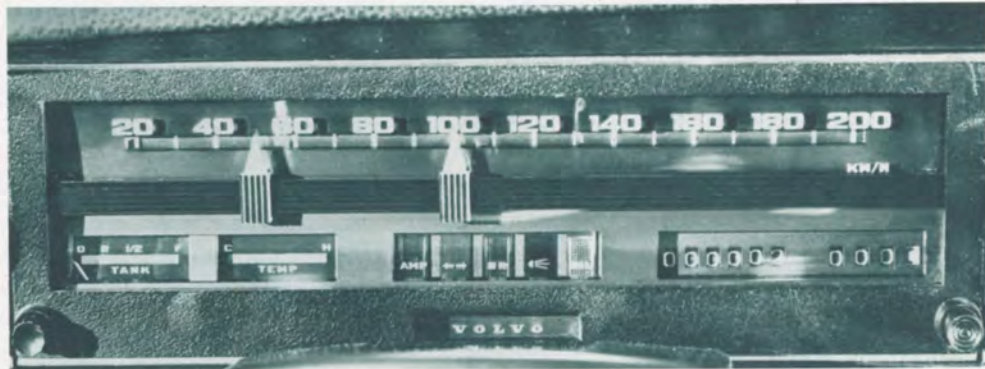
Och som sagt, effekten i standardmotorn är 85 SAE-hk vid 5 000 varv medan sportversionen med dubbla SU-förgasare ger 115 SAE-hk vid 6 000 varv. Maximala

(forts på sid 29)



Värme och luftmängd regleras med tre rattar i instrumentpanelens mitt. Rattarna har symboler i form av röda pilar som underlättar inställningen. Pilarna växer med ökat pådrag.

Hela instrumentpanelen är »mjuk» med själva reglagepanelen indragen innanför en stötpåtagande polstringsram. Hastighetsmätaren är av termometertyp, borde enligt Motors åsikt vara av »klocktyp». De två randiga pilarna är ställbara och kan användas som påminnelse vid hastighetsbegränsningar. Vägmätaren mäter upp till 999 999 km utan att vända. Tyvärr saknas en klocka i utrustningen.





Och så har det då äntligen kommit det vi länge efterlyst hos Volvo — ett låshart handskfack. Övanför facket syns kurvhandtaget för frampassageraren.

Om Volvo 144 ur säkerhetssynpunkt och teknisk synvinkel kan ni läsa på sidorna 18—21.



För er som vill jämföra

Jämför gärna nya 144 med andra modeller men inte med Amazon, säger man hos Volvo. Underförstått, varför skall man jämföra med en modell som inte skall ersättas utan leva vidare. Nya 144 är ingen ersättare utan ett komplement. Dessutom har ju Amazon redan funnits i tio år...

Men hur det nu är, jämförelse är alltid intressanta och Volvo får ursäktas om vi trots allt låter Amazon komma med i den här uppställningen givetvis med reservation för de ändringar som säkerligen kommer senare i höst.

Vi har »ställt upp» sju andra modeller mot 144 (standardversion), vilka framgår av nedanstående tabell:

Och så var det då riktpriiset inkl accis (således inte »pågatanspris»):

BMC 1800	15 715:—
BMW 1800	18 535:—
Taunus 20 M	15 345:—
Peugeot 404	14 690:—
Rover 2000	20 355:—
Triumph 2000	17 750:—
Amazon 75 hk	15 055:—
Volvo 144	16 900:—

Som framgår av tabellen ligger 144 storleksmässigt närmast Taunus 20 M. Längden är nästan exakt densamma men Volvo »vinner» med 1,5 cm när det gäller bredden. Nya Volvo är dessutom något tyngre och får ett betydligt sämre värde ifråga om

effekt per ton. Där har Taunus siffran 83 medan Volvo hamnar på 68,5. Detta avspeglas också i accelerationstiden från 0 till 100 km/tim. Där är Taunus en sekund snabbare. Volvo 144 ligger här närmast Rover 2000. Engelsmannens motoreffekt är visserligen betydligt större men vagnen är också tyngre vilket gör att Rover och Volvo ligger ganska nära varandra i effekt per ton och i acceleration.

Men, som sagt, vi har räknat på standardmodellen. Som jämförelse kan nämnas, att 144 Sport enligt fabriken klarar 0 till 100 km/tim på 12,7 sekunder. Det är ett värde som ger sportmodellen tätplassen i vår »liga».

Egentligen bör man aldrig jämföra priset på olika bilmodeller. Om en sådan jämförelse överhuvud taget skall ge något så skall givetvis de olika modellerna ha exakt samma utrustning. Men vår pristabell ger ändå en antydning om var 144 »hör hemma».

Samtidigt bör det då understrykas, att modellen ifråga om säkerhet ger betydligt mer än många av de andra som finns med i vår lista. Dubbla bromssystem saknar samtliga de vagnar som vi jämfört med 144 och skivbromsar både fram och bak har bara en av dem, Rover 2000. Det är bara två mycket påtagliga exempel.

	Längd	Bredd	Tjänstev	antal cyl SAE-hk	SAE-hk/ton	accel 0-100 km
BMC 1800	417	170	1 260	4/88	70,0	17,6
BMW 1800	450	171	1 170	4/102	87	12,8
Taunus 20 M	463,5	171,5	1 140	6/95	83	15,5
Peugeot 404	441	162,5	1 160	4/76	65,5	18,6
Rover 2000	453	168	1 360	4/99	73	16
Triumph 2000	441	165	1 230	6/100	81	14
Amazon 75 hk	444	163	1 160	4/75	64,5	18
Volvo 144	464	173	1 240	4/85	68,5	16,5

Lite blek om

BEVERLOO
OM NYA
VOLVO 144

BRA: ALLA TE
TILL PARAS
B

INGA ÖVERDRIFTER UTANPÅ...

LITE LIMOUSINE-KÄNSLA, MED DE TRE
SIDOFÖNSTREN, OCH RENA LINJER
MED GARANTERAD — ÅTMINSTONE
5-ÅRIG TIDLÖSHET...

PERSONLIGEN SKULLE
JAG NOG VILJA HA
LITE MERA SPRUTT
PÅ GRILLEN
— DEN ÄR NU
DISKRET SOM
EN REVISOR-
SLIPS



MEN HELA
ALUMINIUMSTYCKET
ÄR JU LÄTT UT-
BYTBART — DET
SER OHYGGLIGT
PRAKTISKT UT



JAG TYCKER
MAN KUNDE HA
KLÄMT IN NÅGOT
"V" A LA VOLVO...

— ELLER ÅTMINSTONE
NÅGOT SOM PÅMINDE
OM DEN GAMLA VOLVO-
STILEN — VOLVO
HAR JU VÄRLDENS
MEST MÄRKESTROGNA
KÖPARE...

ELLER VARFÖR INTE
DET URSPRUNGIGA
LILLA VOLVO-EMBLEMET?

BRA: BAGAGE-
UTRYMMET...

BAKLUCKAN
RYMMER 400
LITER!

(EN STÖDDIG
RESVÄSKAS
VOLYM ÄR MEL-
LAN 60-80 LITER)



BRA: STYVRINGEN...

FANTASTISKA VÄND-
DIAMETERN 9,25 METER!
OCH LÄTTARE I STAN
MED 4 RATTVARV MOT
AMAZONENS 3 1/4

RATTE
"KRO"



nosen, men annars..

NDENSER
TFJÄDRING
RTAGNA ...

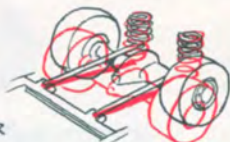


POPULÄRT UPPSTÅR DVLIK
NÄR FRIKTIONEN I GUMMI-
BUSSNINGARNA
VID LÄNK-
FÄSTENA KOMMER
LÄNKARMARNA ATT
SVÄNGA TRÖGT...



144:ANS NYA
BUSSNINGAR
HAR MINI-
MAL FRIK-
TION...

LÄNKARNA HINNER
PRESSA NER HJULEN
I VÄGENS OJÄMNHETER — VAGNEN GÅR
PLANT, HJULEN FÖLJER
VÄGPROFILEN ---



= YPPERLIGA
VÄGESENSKA-
PER ...



BRA: BEKVÄMA
ARMSTÖD PÅ
FRÄMDÖRRARNA

BRA: BROMSARNA...

MED FLERKRETSYSTEM

— VID EV. OLJELÄCKA HAR MAN
ALLTID FULL BROMS PÅ BÅDA FRAMHJULEN
OCH ETT BAK !



BRA: SÄKERHETSÅLTE
MED SPÄKUTLÖSNING OCH
AUTOMATISK UPPRULLNING

BRA: RATT FÖR OMSTÄLNING
AV STOLRYGGENS SVANK...



ÄR
SÄKER
ED TELESKOP-
STÄNG OCH MJUKT
MATERIAL I
SIGNALRINGEN



BRA: DEFROSTER...

FRAM HAR DEFROSTERN ETT
EGET REGLAGE — OCH BAK FINNS
OCKSÅ DEFROSTER !!

EN MYCKET VETIG IDÉ FÖR SVENSK
VINTER ... PÅ VÄG TILL BAKRUTAN
VÄRMER LUFTEN BAKSÄTESUTRYMMET
VIA DÖRRTRÖSKELBALKARNA



BRA: STÖTSÄKER STOL



VID HÅF-
TIG PÅKÖR-
NING BAKI-
FRÅN, VIKER
SIG RYGG-
STÖDET OCH
BROMSAR UPP
CHOCKEN TILLS DET
NÄR HORIZONTALLÄGE

ETT UTMÄRKT SKYDD



MOT FARLIGA RYGG-
RADSSKADOR ...



Rattcentrum är försänkt och försett med sk crash pad, dvs rattekern är bred och »stötavdärad».

Karossen är stabilt uppbyggd och konstruerad med ett fåtal helpressade delar. Karossidorna är i tex pressade i ett stycke. Förutom punktsvetsning har vid monteringen använts en speciell limmetod — PVC-applivering. Den gör det möjligt att lägga förstärkningar på sådana ställen där man tidigare ej kunnat göra detta med bibehållande av en jämn ytteryta. För att göra plåst Reparationerna så billiga som möjligt har Volvo gjort lördning ett »styckningschema» för verkstädernas räkning.



Handhavandet av trepunktsbältet är betydligt förenklat. »Tungan» sticks ned i en spalt och låses automatiskt. När man vill frigöra sig från bältet drar man bara i spaken.



Framstolarna är en vidareutveckling av Amazon-stolen men bredare och försedda med enklare inställning av ryggstöds-lutning (spaken th) och svankstöd (rullen på v sida).



Dörrarnas insidor är polstrade, läsvreden är infällda men däremot inte fönstervevarna. Ventilationsrutan saknar ram, förutom en besparing ger den därigenom något bättre sidsikt.

För några månader sedan lät Motor en av sina tecknare rita en bil försedd med de olycks- och skadeförebyggande detaljer en bil av idag skall vara utrustad med för att fylla de anspråk vi anser en bilköpare bör ha. Samtidigt skrev våra experter att för närvarande fyller ingen bil tillnärmelsevis våra krav, även om praktiskt taget alla de saker de framhöll viktiga för säkerheten redan fanns i marknaden men spridda på ett stort antal märken. Det är därför med stor tillfredsställelse vi konstaterar att Volvos nya modell, 144, uppfyller flertalet av våra önskemål. Den svenska fabriken har satsat hårt på biltrygghet och även om det ännu finns en hel del att göra så tror vi inte många produktionsbilar — om ens någon — på marknaden bjuder så många säkerhetsdetaljer som nya 144.

Men så har man också stora anspråk i detta avseende på konstruktörerna ute på Hisingen. Volvo var ju den första bilfabrik i världen som införde trepunkts säkerhetsbälte som standardutrustning och dylika återfinns givetvis i den nya modellen men nu i ett mera lätt-

Volvo 144



hanterligt utförande. I baksätet finns dessutom fästet för trepunktsbälten på ytterplatserna och midjebälte i mitten. Med tanke på att bälte anses betydligt minst 90 procent av den inre säkerheten i en bil så är dessa detaljer väsentliga.

Rattsäker

Vi har även tittat lite närmare på övriga säkerhetsdetal-

jer och för att fortsätta med den inre (skadeförebyggande) säkerheten så är ur förarens synpunkt den kanske största nyheten rattutförandet och den delade rattstängens. Den senare är så konstruerad att vid en kollision brister ett kopplings-element varvid rattstängsdelarna skjuts förbi varandra. Rattstöret kan således inte tränga in i vagnen. Rattcentrum är försänkt och försett med ett stöt(bröst-korgs)uppfångande parti. Om detta sedan är tillräckligt stort kan väl ingen uttala sig om med säkerhet förrän det »underkastats realistiska prov».

Signalringen är vidare utförd i ett material som vid hård intryckning böjs undan utan att brytas. En annan värdefull nyhet ur säkerhetssynpunkt är dörrlås av en ny typ, patenterad av Volvo. De är sk kollisionssäkra, dvs förhindrar att dörrarna slås upp vid en krock. Som extra tillbehör kan småbarnsfamiljen låta montera barnsäkra lås.

Mot nackskador

Fortsätter vi från förarplats sett med säkerhetsdetaljerna så finns



För säkerhets skull...



Rattstängens konstruktion är gjord så att rödelarna skjuts förbi varandra vid kollision. Hur de är fästa vid varandra framgår av bilden.



Kurvstöd finns även för passagerarna bak.

Tändningsnyckeln sitter infälld i rattstängskåpan.

inbyggda fästen för nackstöd (extra tillbehör), nödvändiga enligt vår åsikt om man vill slippa nackskador vid påkörning bakifrån. För att ytterligare förhindra nackskador vid denna typ av påkörning har framstolarna en speciell konstruktion. Med hjälp av en lamellkoppling, som dessutom tillåter variabla ryggstödslutningar, har man ryggstödet »fastlåst» vid lättare påkörningar. Vid en håftigare stöt bakifrån ger dock lamellkopplingen efter med stötdämpande bromsverkan till »liggläge».

Kommer förare eller framsätesspassagerare, trots bältet, i kontakt med vindrutan så lindras huvudskadorna genom att denna består av ett nytt sorts säkerhetsglas (= lamellglas) med en extra tjock, 0,8 mm, plastfilm mellan glasen. Goda chanser finns därför att rutan »bara» buktar ut vid närmare huvudkontakt (fö finns numera bilhjälm, modell Hjälmam att köpa hos alla Volvo-handlare).

God polstring

De allra flesta kontaktzonerna

inuti bilen — dvs områden där en person kan tänkas slå i vid en kollision — är polstrade. Det gäller bl a instrumentbrädan, som har en stötskyddande inramning och inga farliga ben eller knärförstärkande detaljer. Handskfacket framför frampassageraren är fö av vikande material. Reglage och instrument ligger nedsänkta i panelen och utgör därför ingen säkerhetsrisk. Madrassering finns också på dörrarnas insidor och i hela taket där det även är extra stoppning vid balkarna. Solskyddet och armstöden är givetvis också stoppade.

Även på backspeglarna måste man ställa säkerhetskrav. På 144 viks den undan vid ev islag.

För att undvika t ex arm- och skador vid ev olycka är läsvreden infällda i dörrsidorna. Diäremot sitter fönstervevarna fortfarande på konventionellt sätt, för all del ganska lågt. Men den detaljen bör således bli föremål för ändring vid kommande årsmodellförändring.

Några konstruktioner som tillkommit för baksätesspassage-

rarnas säkerhet bör kanske framhållas. Framstolarnas underkant är madrasserad och en vikande kant på främre ryggstöden skyddar passageraren vid kollision eller kraftig inbromsning. För att framstolarna därvid inte skall lossna har stol-fästena gjorts extra starka, framhåller Volvo.

Olycksförebyggande detaljer

Fortsätter vi vår säkerhetsgranskning ur olycksförebyggande synpunkt så kan man konstatera att 144:an liksom Amazon har fått stabil, vridstyv och »rollsäker» kaross med energisugande front och akterparti. Den helpressade karossidan och de kollisionssäkra dörrarna bidrar till det goda intrycket man får av vagnen.

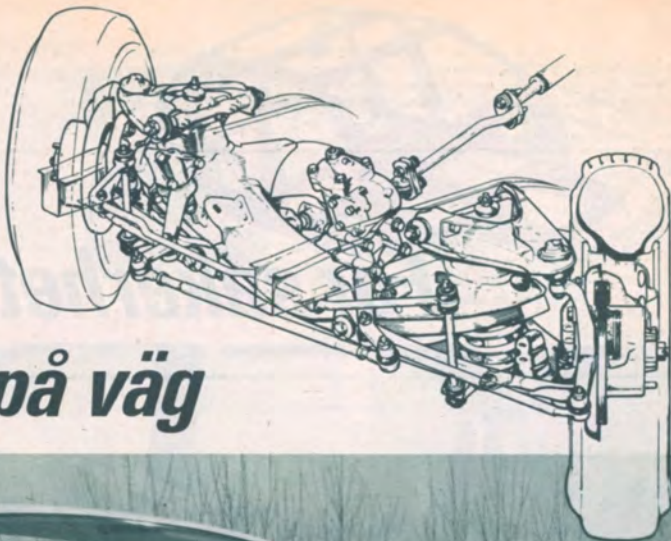
Bromsarna med tvåkretssystem och reduceringsventiler för bakhjulen bör tillsammans med uppgiften om god fadebeständighet hos skivbromsarna (dvs mattas inte efter upprepade hårda inbromsningar) ge en skön säkerhetskänsla hos föraren. Värmsystemet (se separat-artikel) med tre defrosterm-



stycken vid framsrutan och två vid bakrutan lär garantera god runtomskikt i alla väder. Bland övriga olycksförebyggande detaljer kan nämnas »rena» stötfångare klädda med anslagsdämpande gummiprofil, bränsletank placerad bak, alla flyglar väl synliga från förarplatsen, eldriven vindrutepolare med 1,5 liters (!!) vätskebehållare, väl tilltaget avstånd mellan pedalerna, exakt styrning samt extremt liten vändradie.

Modell 144 påstås dessutom ha utomordentligt god krängningsfördelning mellan fram- och bakhjul samt goda omkörningsmöjligheter tack vare sina hyggliga prestanda.

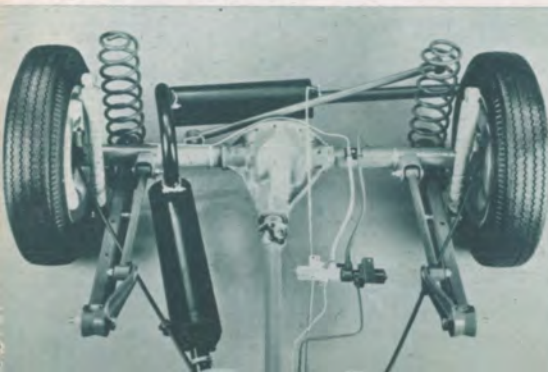
Volvo 144



"Karolin" på väg



Bakhjulsupphängningen är en vidareutveckling av Amazon Kombi's. Skillnaden ligger i att bärarmarna och de längsgående stagen är förlängda, samt att fjädrarna är placerade bakom axeln. Gummibussningarna är av en ny typ som medför mindre friktion mellan lagertapp och gummit. Lågg också märke till att avgaserna släpps ut bakom vänstra bakhjulet.



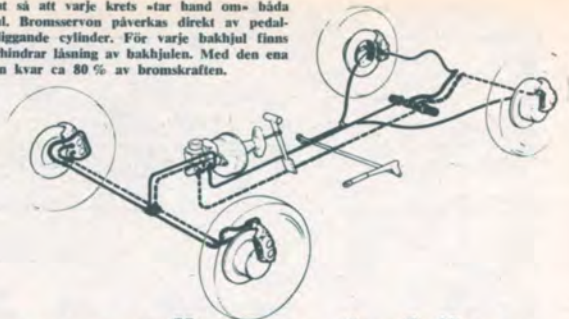
Volvo säger sig ha lagt ned ett omfattande arbete på att ge den nya vagnen vägegenskaper av hög klass. En ny typ av gummibussningar, extra långa bärarmar för bakaxeln, högfartsdäck på breddfälg, samt en speciell stötdämparsättning är dock de enda nyheterna på 144:an. I grova drag är hjulupphängningen en vidare utveckling av Amazon Kombis konstruktion.

Friktionen mellan en lagertapp och tidigare typer av gummibussningar har medfört att gummit »följt med» i vridrörelsen och man har således fått

en extra så kallad parasitfjäder. Den typ av gummibussningar som används på Volvo 144 har däremot mycket liten friktion, något som gör att lagertappen kan vridas utan nämnvärt motstånd. Bussningarna används både i fram- och bakhjulsupphängningen och den förstnämnda är också utrustad med smörjfria kulleleder.

Framhjulen är upphängda i gummilagrade länkar och hjulsplindarna är lagrade i kulleleder. Alla leder är permanent-smorda. Styrväxeln är av typ skruv och rulle och det behövs

Tvåkretssystemet är uppdelat så att varje krets »tar hand om» båda framhjulen samt ett bakhjul. Bromsservo påverkas direkt av pedal-kraften utan någon mellanliggande cylinder. För varje bakhjul finns en reduceringsventil som förhindrar låsning av bakhjulen. Med den ena kretsen ur funktion har man kvar ca 80 % av bromskraften.



Bromsarna nästan de bästa

Framvagnsupphängningen är den samma som på Amazon. Styrut-väcklingen är emellertid ändrad till 4 rattvarv mellan fulla framhjul-utslag, mot tidigare 3,2/3. Ratt-stängens är ledad. 144:an är utrus-tad med sportdisc 165S15, tillåten hastighet 175 km/t.

4 rattvarv mellan fulla fram-hjulutslag. Vändcirkeldiamet-ern, 9,25 m mellan trottoar-kanter, är mindre än hos Ama-son och gör vagnen lättmanövr-erad i stadstrafik. Till fram-vagnsupphängningen hör natu-rligtvis också spiralfjädrar, dub-belverkande teleskopdämpare och krångelhämmare.

Bakvagnsupphängningen är, som tidigare nämnts, en utveck-ling av den som finns på Ama-son Kombi. Den stela bakaxeln är upphängd i två längsgående bärramar, som också fungerar som momentstag, och den fixe-ras i längdled av två stag, samt sidled av ett Panhard-stag. Bå-de bärramarna och styrstagen är längre än på Amazon, något som ytterligare minskar den inte önskvärda parasitfjädring-en. Enligt Volvo skall inte det kurvnrne bakhjulet lyfta förfrän vid mycket från kurvkörning.

Spiralfjädrarna är placerade mellan bärramarnas förlängning och »rambalkens, bakom axeln.

Både Amazon och herrgårdsvagnen har ju erkänt goda vä-gegenskaper. Har Volvo lyckats med att ge 144:an ännu bättre vägegenskaper, något som åt-minstone samtliga testförare med Tom Trana i spetsen intyg-ar, är detta naturligtvis ett stort plus i konkurrensen med andra vagnar i samma pris-klass. Har man emellertid, som Volvo, lagt ned ca 150 miljon-er kr i utvecklingskostnader på den nya vagnen, undrar kan-ske någon om pengarna inte räckte till separat upphängda bakhjul...

Vi tror emellertid att Volvo har gjort rätt i att vidareut-veckla en beprövad konstruk-tion. Det blir billigare så, man slipper ifrån eventuella »barn-sjukdomar» och om man med så enkla medel väsentligt kan förbättra vägegenskaperna bör alla vara nöjda, inte minst kö-parna.

För första gången kommer Vol-vo med skivbromsar på alla fyra hjulen, något som är gan-ska sällsynt på dagens bilar. Bortsett från mellanklassbilen Renault 8, som har haft skivor fram och bak i ett par år, och den något dyrare Rover 2000, har en sådan bromsutröstning varit förbehållen vagnar i den högre prisklassen. Systemet bör ge kursstabil och effektiv broms-verkan. Bromskraftsfördelning-en mellan fram- och bakhjulen är ca 75-70 % fram och 25-30 % bak, beroende på hur hård inbromsningen är.

Tvåkretssystemet, ägnat att öka trafiksäkerheten, är också en nyhet för Volvos del. Andra fabriker har tidigare presente-rat sina lösningar av problemet, t ex Saabs diagonalsystem. Vol-vo har valt att låta de två sys-temen ta hand om var sitt bakhjul, medan de »arbetar tillsammans» om att bromsa framhjulen. Vid ett fel på

den ena kretsen bromsar alltid båda framhjulen samt det ena bakhjulet, motsvarande ca 80 % av totala bromskraften. Broms-prov på Volvos provbarna har visat att bromssträcken ökade från 52 till 62 meter vid en utgångshastighet av 100 km/t, när den ena kretsen kopplades bort. Kursstabiliteten bör inte påverkas i nämnvärd grad av att bara en krets är i funktion i och med att framhjulen alltid bromsas. Dessutom förhindrar de två reduceringsventilerna för bakhjulsbromsarna att bakhju-len låser sig före framhjulen, något som naturligtvis ytterligare reducerar sladdrisken.

En vidareutveckling av Vol-vos nya bromssystem kan kan-ske så småningom leda till två separata kretsar som var för sig bromsar alla fyra hjulen. Under nuvarande omständigheter finns det troligen inte plats för ett sådant system.

Volvo 144 är standardutrus-

tad med bromsservo av typen »Direct Acting». Pedalkraften överförs mekaniskt till broms-förstärkaren som i sin tur på-verkar den dubbla huvudcylind-ern. Bromsarna är naturligtvis självjusterande och både skivor och belägg lär vara enkla att byta.

Till bromsledningarna an-vänds fortfarande galvaniserade stålrör, då man på Volvo anser att resultaten från Svensk Bil-provnings kontrollbesiktningar bevisar att det i varje fall ännu inte finns någon anledning att byta till oprövade material, i detta fallet rostfria stålrör.

Handbromsen verkar på bromstrummor inbyggda i na-ven på bakhjulets skivbromsar. Spaken sitter fortfarande place-rad mellan föraren och dörren och en varningslampa på in-strumentpanelen lyser när brom-sen är åtdragen. Ännu bättre vore platsen mellan framstolar-na.

De bakre skivbromsarna är kombinerade med hand-bromsen, som ligger inuti den stora trumman.

Bromsarna i »avklätt skick», med banden för hand-bromsen. Skyddsplåten för skivorna är som synes rejält tilltagen.

