



De breda sidorutorna och den ganska smala mellanstolpen ger vagnen en smäckrare och i vårt tycke elegantare sidolinje än »kollegans» 144 fyrdörrars.

FYRA BLIR TVÅ

Dörrarna är 120 cm breda och har försetts med stopp i två lägen. Helt öppen är dörrvinkeln 80 grader.



40 kg lättare än 144 och 700 kronor billigare samt en bred istället för två dörrar på vardera sidan. Där har ni tvådörrarsversionen av Volvo 144 i ett nötskal. 144 tvådörrars vill man hos Volvo att vi skall kalla bilen — sifferkombinationen är redan inkörd både här och i utlandet — men ändå står det 142 på vagnens sida. Denna inkonsekvens i »vilja och handling» sägs bero på framställningstekniska faktorer. Vagnen måste ju ha ett »namn» som skiljer den från de övriga i produktionen.

Fram till semesterperioden räknar man med att tillverka tusentalet tvådörrars vagnar, alla avsedda för svensk marknad. Efter semestern sätter man sedan upp tillverkningstakten och då kommer också utlandet med i bilden. Apropå den utländska marknaden kan vi berättat, att på sina håll ute på Kontinenten är det i dag sju till åtta månaders väntetid på en Volvo 144.

Volvo 142 finns än så länge enbart i version med sportmotor på 115 hk och överväxel men skall med tiden också komma i version med 85 hk. Den »vanliga» 144 sport kostar i dag 20 500 inklusive skatter med exklusive frakt och leverans. Nykomlingen blir 700 kronor billigare och kostar alltså 19 800 exklusive frakt och leverans.

Jämfört med 144 fyrdörrars — vi utgår då ifrån den tidpunkt då vagnen presenterades — finns en teknisk nyhet på tvådörrarsmodellen. Varningsslampan för handbromsen har dubbel funktion. Skulle en av

bromskretsarna skadas så att trycket sjunker så tänds den röda lampan i och med att man trampar ner bromspedalen. Samma varningssystem finns numera också på fyrdörrarsvagnarna.

Utseendemässigt blir inte skillnaderna mellan de båda vagnarna så stora. Den breda dörrutan och sidorutan i kombination med en ganska smal mellanstolpe gör emellertid att tvådörrarsvagnen ger ett luftigare och faktiskt mer elegant intryck än »storebror».

De båda framstolarna har spärrar som förhindrar att ryggstöden faller framåt om någon kastar mot dem. Spärreglagen har placerats på stolarnas insidor och är därmed lätta att nå från förarplatsen. Fällbarheten framåt har inte inverkat på möjligheterna att luta ryggstödet steglöst bakåt och givetvis finns också det reglerbara svankstödet med i stolkonstruktionen.

Det har ju redan sagts åtskilliga gånger, att 144 inte är någon ersättare för Amazonen utan ett komplement. Amazon kommer att finnas i produktion i vilket fall fram till 1970. I dag är tillverkningstakten ungefär fiftyfifty mellan 144 och Amazon men mot årets slut kommer 144 i överläge.

När vi ändå är inne på produktionsförhållanden kan vi också nämna, att det i dag av 144-tillverkningen säljs ca 40 procent vagnar med den starkare motorn och 60 med den svagare. Om vi jämför med Amazon så är förhållandet där ungefär 20—80.

N O Andersson