

**SE PROVKÖR  
VOLVO 144 S**  
Text och foto:  
ÅKE BORGLUND

# SNABB OCH EKONOMISK -MEN NÄRSIKTEN ÄR URUSEL!

■■■ Volvo 144 är redan en stor säljschlagger. Trots bistrare tider köper folk plötsligt en bil som kostar över 20.000 kronor. Förklaringen måste ligga i en enastående tilltro till svenska produkter. Vår lojalitet mot de inhemska bilsmedjorna är nästan rörande. Testexperterna har stött och blött den nya hisingsbilen i spaltkilometrar. Mest stött.

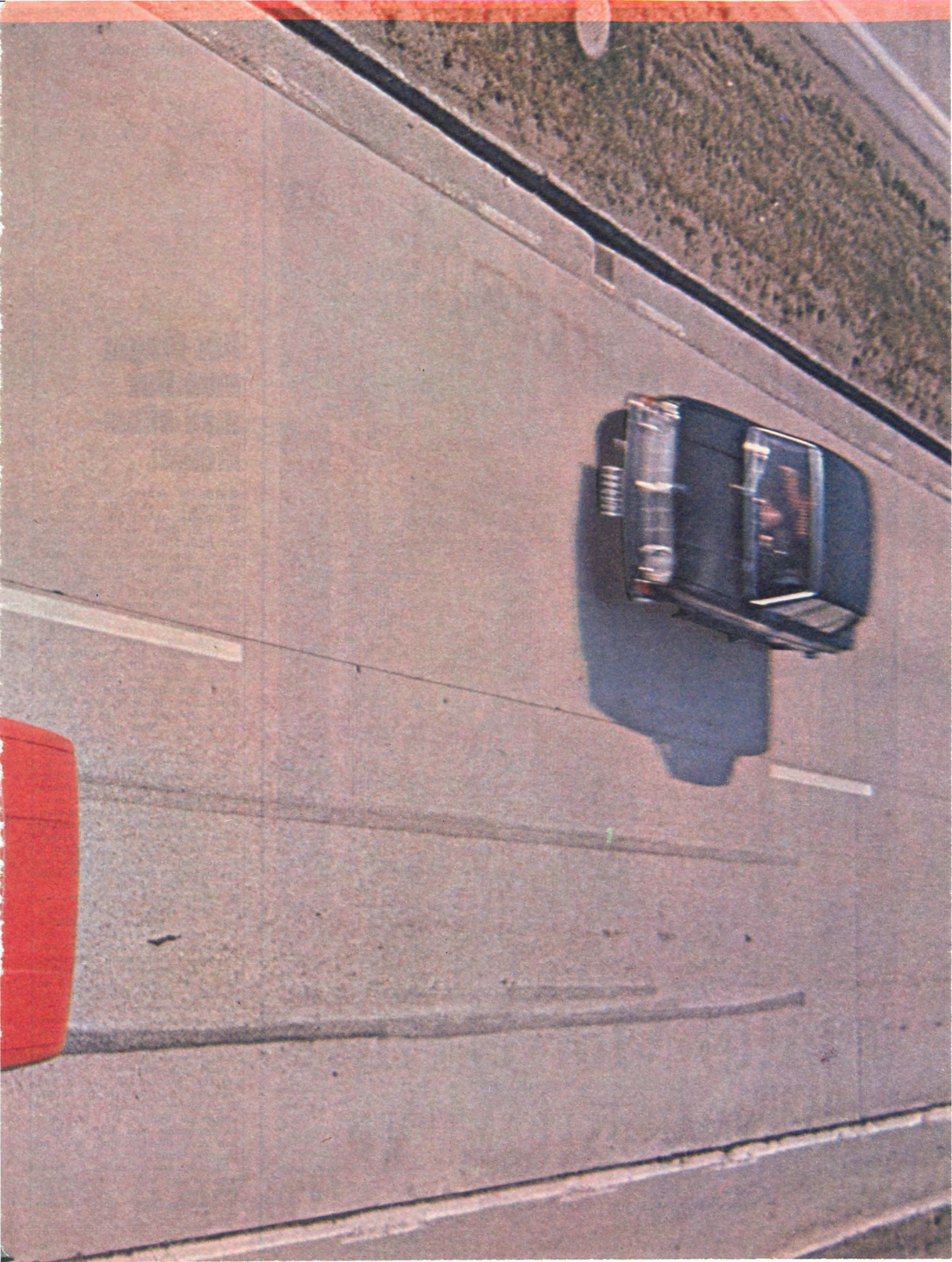
Volvos försäljningstaktik är intressant, ledd av skickliga strateger. Prisupptrappningen för att få Medel-Svensson att köpa dyrare och dyrare bil är ett psykologiskt mästerstycke.

■ När Amazonen kom sa folk att den är ju alldeles för dyr. Men det dröjde inte länge förrän den körde om 544:an. Säkert kommer Amazonen snart att röna samma öde. Inte minst genom konkurrensen med nya 16.000-kronors SAAB:en som just nu provkörs för fullt någonstans i världen och troligen presenteras redan i höst.

Två svenska bilar i samma prisklass blir för trångt. Sammanslagningen Volvo-SAAB blir säkert ett faktum så fort nya SAAB fått fäste på marknaden. Volvo och (Forts på sid 73)









**VOLVO forts**

## Ny starkare motor redan färdig för produktion!

SAAB har till stor del samma aktieägare. Och dessutom den snillrika vagnskadegarantin gemensam.

■ Själv anser jag det inte absolut självklart att en bil måste vara bättre än alla andra för att den är Made in Sweden. Men det är onekligen med en viss respekt man sätter sig ned för att formulera ett omdöme efter att ha kört bilen några dagar. 144:an är klart prydlig, designen är lugn och kultiverad. Inte spännande eller revolutionerande i linjerna men snygg och harmonisk.

Svenska bilar är mycket robust byggda, det är sant. Och stor omtanke har ägnats säkerheten i 144:an. På en punkt reagerar jag dock kraftigt: Hur kan en fabrik som berömmar sig för framsynt-

het bygga en bil som beträffande närsikten redan är helt omodern? En person som är under medellängd ser inte ens motorhuven om ryggstödet är lutat i behaglig vinkel. Inget av bilens hörn är synligt från förarplatsen. Den här politiken, som Volvo tycks renodla av okänd anledning, kommer att vålla bilens ägare mycken förtret vid högeromläggningen. Då om någonsin behöver man se var bilen börjar och slutar. Närsikt är också en säkerhetsfaktor.

■ 144:an är en komfortabel vagn. Fyra vidöppnande dörrar och plats för långbenta även i baksätet som är utrustat med mittarmstöd. Framstolarna är väl utformade med steglöst ställbara ryggar för högsta personliga komfort. I sätets vinkel där ryggslutet vilar kändes på provvagnen en hård kant genom stoppningen. Klädsel av ett vaxduksliknande material som har något av våtvärmande omslag över sig. Sk pipstoppling med smutssamlade veck.

Vagnen har en stor bils sköna gång på vägen. Vägegenskaperna är av hög klass, man åker mycket fort utan att märka det. Trots den stela bakaxeln sitter bilen ner på ett föredömligt sätt. Styrningen liknar Amazonens men känns bättre. De servoförstärkta bromsarna — skivor runt om — inger största förtroende.

■ Motorljudet blir rätt påträngande vid kraftig acceleration och mycket höga farter. Motorn — som i S-typen lämnar 115 hästar — är nog den mest fulländade och tåliga fyra som någonsin byggts. Den är utsökt välbalanserad och har en

härligt frisk gång. Vid körning på överväxeln går bilen tyst upp till cirka 140 km. Bränsleekonomin är förvånande god, 1—1,3 liter/mil, alltefter körsätt.

Imponerande är det fina samspillet gas—kraftöverföring. Härligt mjuk men bestämd funktion. Resonans och vibrationer saknas helt. Bilen verkar ovanligt mogen för att vara så ung.

Betecknande är att Volvo örfjar med den motor man redan har på lager. Prischocken skulle blivit större om man slängt i en sexa direkt. Men den finns färdig och om något år kanske folk inte bakar för 22 000 kronor heller.

■ 144:an blev Årets Bil 1966. Det finns anledningar: Säkerhetsskarn med lås som pallar för det mesta. Dubbla bromssystem. Delad rattstäng. Madrasserad interiör utan vassa kanter. Fästen för selar även i baksätet, som också har fått egna värmekanaler.

Bagageutrymmet är stort, men tröskeln är för hög att lyfta väskorna över. Miss i utrustningen: Klocka saknas. Ursvagt!

Kul detalj: Vägmatrare som går till 100 000 mil. Fabrikanten har tydligen förtroende för sin produkt!

Är bilen för dyr? Knappast. Man måste jämföra med Mercedes 230 eller BMW 1800 för samma kvalitet, utrymme och prestanda. Ingen av dessa är billigare. Och ingen har vagnskadegaranti som spar tusenlappar på sikt.

### Nästa vecka

### provkörs Fiat 124

## BETYG Säkerhet

|                      |         |
|----------------------|---------|
| Bromsar              | 5 poäng |
| Rattstängens typ     | 5       |
| Vindruta             | 5       |
| Sikt                 | 2       |
| Torkare, spolare     | 4       |
| Strålkastare         | 4       |
| Bensintank bak       | 5       |
| Däcksutrustning      | 3       |
| Vägegenskaper        | 4       |
| Hästkrafter/ton = 75 | 4       |
| Omkörningsförmåga    | 4       |
| Yttre skydd          | 4       |
| Inre skydd           | 5       |
| Säkerhetsbälte       | 5       |

Summa 59 poäng  
av 70 möjliga

## Komfort

|                       |         |
|-----------------------|---------|
| Inre utrymme          | 4 poäng |
| Sittkomfort           | 3       |
| Bagageutrymme         | 4       |
| Ljuddnivå             | 3       |
| Körvänlighet          | 5       |
| Finish                | 4       |
| Inre utrustning       | 4       |
| Värme och ventilation | 4       |

Summa 31 poäng  
av 40 möjliga

## Ekonomi

|                  |         |
|------------------|---------|
| Bil för pengarna | 4 poäng |
| Andrahandsvärde  | 5       |
| Garanti          | 2       |
| Försäkring       | 5       |
| Bränsleekonomi   | 4       |
| Servicekostnader | 4       |

Summa 24 poäng  
av 30 möjliga

**TOTALT**  
114 poäng av 140 möjliga