

TEKNIK FÖR ALLA

18
24 AUG — 7 SEPT
PRIS 1:75 INKL OMS
I DANMARK 3:50 INKL OMS
I NORGE 3:50
I FINLAND Fmk 1:95
1966



EXTRA: NY VOLVO! 4 MOTORER FÖR SPEEDY
BILSPECIAL: USA-67:or SPORTDYKARSKOLA



VI VISAR VOLVO 144

Under fyra-fem år har Volvo arbetat på Projekt 1400 och lagt ner omkring 150 milj kronor på bilen, som så småningom kallades Typ 144. Över tio prototyper har sammanlagt körts över hundra tusen mil, och fabriken anser nu 144:an vara mogen för marknaden.

Text, STEIN BEKKEVOLD

Då det här nya projektet startades för ett flertal år sedan bestämde man att bilen skulle vara något längre än Amazon (den blev 27 cm längre), den skulle vara litet lägre (blev 3 cm) samt bredare (13 cm), men den fick inte väga mer än 100 kg mera, på grund av att man ämnade använda en uppiffad version av den genomprövade B 18-motorn.

MOTORN

har samma dimensioner men har fått en Zenith-Stromberg-förgasare som till-



Ser man bilen bakifrån så är likheten med Amazon inte längre så framträdande. Framför allt är bakrutan stor och ger säkerligen en sikt som tillfredsställer alla säkerhetskrav. Stötfångarna är verkligen bra, med gummi utesetter hela längden!

sammans med betydligt större luftfilter och nytt avgassystem gör att man kan plocka ut hela 85 hk ur den. Sportmotorn lämnar 115 hk och har dubbla SU-för-gasare.

DRIVAGGREGATET I ÖVRIGT

består mest av gamla, kända delar. Tex är växellådan den från Amazon väl-kända M 40-lådan, som speciellt vad stegningen beträffar har visat sig vara alldeles utmärkt. Bakaxeln är stel men har fått en ny upphängning, något som vi senare kommer tillbaka till. Vi för-modar att differentialspärren kommer att finnas mot beställning, något som är en uppenbar fördel i ett klimat som vårt.

En stor nyhet i drivaggregatet är kopplingen som har fått en sk solfjäder vilket innebär att pedaltrycket endast behöver vara 1/3 av det som fordras på andra typer. Kardanaxeln är tvådelad med en helt ny mellanlagring som praktiskt taget eliminerar störande och för-slitande vibrationer. Hjulens drivaxlar är flänsade, vilket innebär att service-arbeten som bromsinspektion o dyl nu är betydligt lättare att genomföra, bl a genom att man inte längre behöver an-vända avdragare o dyl.

Växellådan manövreras med en golv-spak av stort sett samma typ som ti-digare, dvs en ganska lång "stång", och bilen kan dessutom fås med samma Borg-Warner-automatlåda som tidigare på Amazon.

INREDNINGEN

är ytterst smakfull samt praktiskt ut-förd, med moderna material som har stor slitstyrka och fuktbeständighet. Stolarna är ytterligare en förbättring från Amazon, den seriebil i marknaden som har de mest påkostade stolarna. I 144 har man gått ännu ett steg längre, tex genom att man i ryggstödsinställ-ningen har byggt in en lamellkoppling, som vid tex en påkörning bakifrån gör att kroppens tröghetskraft får stödet att vika sig bakåt till bäddläge, något som i mycket hög grad förhindrar uppkoms-ten av skador på halskotorna, och som därför är en säkerhetsdetalj som häl-sas med stor tillfredsställelse.

Man har ytterligare sökt förbättra Volvostolarnas sittkomfort genom att förse dem med en något annorlunda stoppning och klädsel, och vi anser att hela bilens inre ser ytterligt lovande ut.

KAROSSEN

är givetvis av den sk självbärande ty-pen, men det verkar som om Volvo inte riktigt lärt sig behärska skalteorierna, man har nämligen försett 144:an med ett kraftigt plåtfackverk av ungefär samma typ som Amazon, vilket inte ger samma viktekonomi som en renare kon-struktion (se TFA nr 17/66). Karossen verkar dock robust och styv, och man har dessutom gått in för att undvika alla rostfickor etc.

Hela karossen är rostskyddad med

primer på vanligt sätt, dessutom be-handlas bottenbalkarna ytterligare med en speciell rostskyddsfärg. Bilen genom-går den vanliga grundliga lackerings-proceduren och har när den är färdig tex tre lager täcklack, den totala lack-mängden uppskattas till 15 kg.

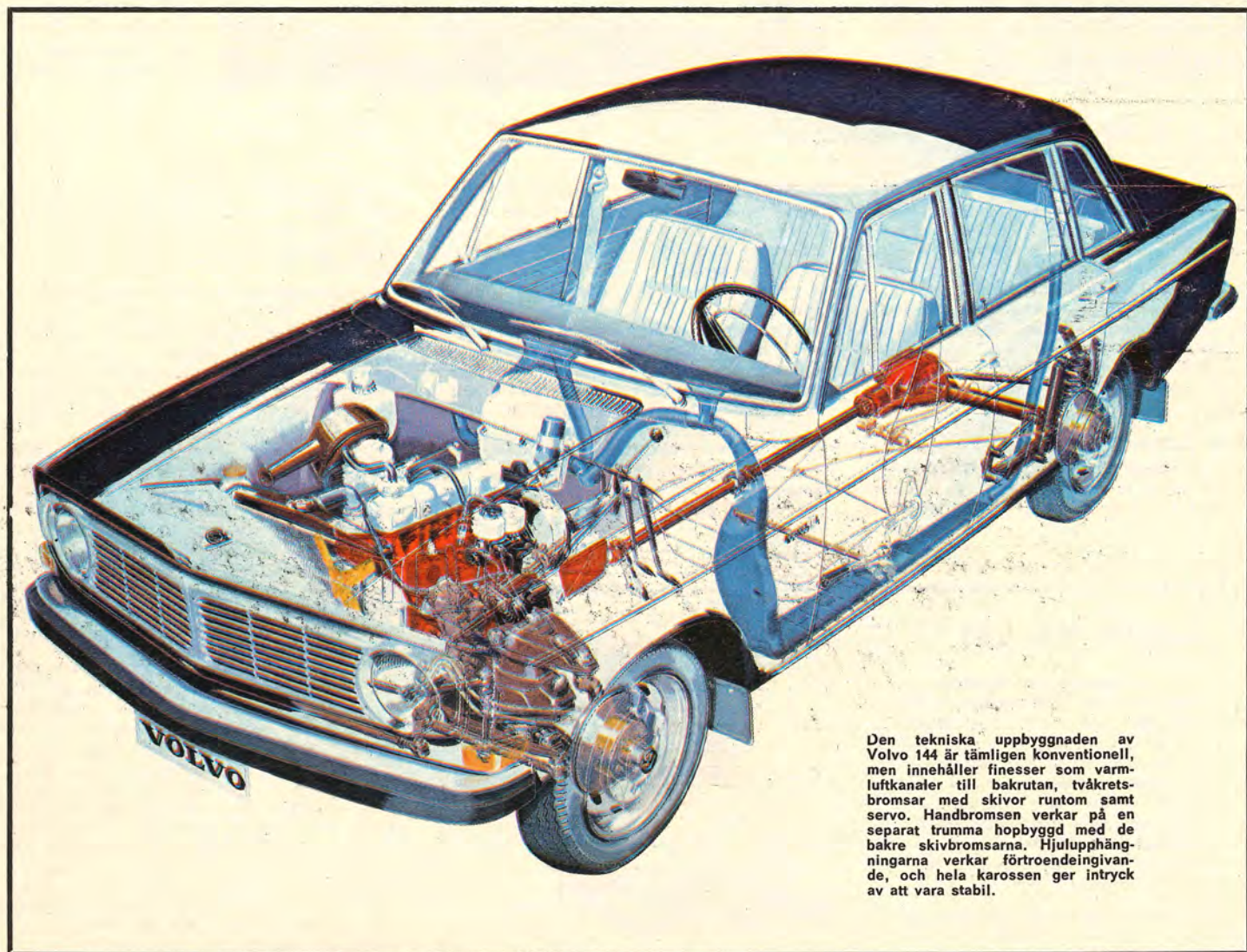
Genom att förse karossen med stora flak av en ny typ av isoleringspapp som garanteras inte absorbera fukt samt att använda underredsmassa har man fått ner såväl vägljud som skador av sten-sprut etc till ett minimum, tex påstås det så vanliga Amazon-brummandet va-ra praktiskt taget borta. Vilket kanske är till sorg för en del, men många till glädje.

Bilens mycket stora glasytor är ock-så ett steg i rätt riktning och vi tycker framförallt att vindrutan samt bakrutan ser oerhört sympatiska ut. Detta är kanske den största skillnaden från Ama-zonen, att man har lyckats ge bilen ordentligt sikt.

HJULUPPHÄNGNINGEN

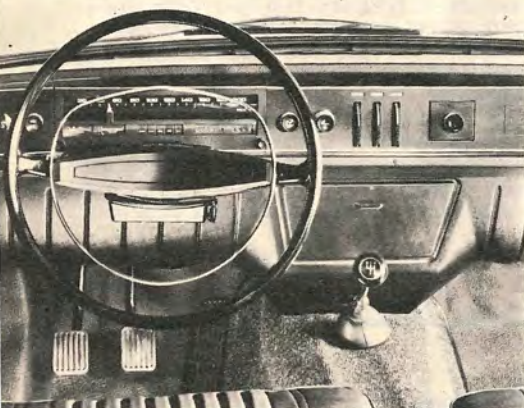
nämnde vi tidigare, och kan börja med framhjulen, som givetvis är separatupp-hängda, och det med två tvärliggande triangellänkar. Fjädringen sker med spi-ralfjädrar. Framhjulets upphängnings-vinklar, dvs camber, caster och toe in är avpassade så till varandra att bilen praktiskt taget styr sig själv i enlighet med modernt tänkande.

Bakaxeln är stel och fjädras med spi-



Den tekniska uppbyggnaden av Volvo 144 är tämligen konventionell, men innehåller finesser som varm-luftkanaler till bakrutan, tvåkrets-bromsar med skivor runt om samt servo. Handbromsen verkar på en separat trumma hopbyggd med de bakre skivbromsarna. Hjulupphäng-ningarna verkar förtroendeingivan-de, och hela karossen ger intryck av att vara stabil.

Ser man Hisingens nya stolthet snett framifrån som på den här bilden så är den första reaktionen att detta ju är en helt konventionell bil. Från denna vinkel liknar den t o m Amazon något och måste sägas ha fått en stram linjeföring som kommer att hålla sig tilltalande i många år framåt.



Instrumentpanelen verkar vid första ögonkastet tilltalande, det återstår att se hur pass praktisk och säker den är. Trippräknaren nollställs med en tryckknapp till höger, en verklig finess! Volvo 144 har fått innerutrymmen som får föregångaren att verka riktigt trång. Framstolarnas ryggar fälls ner i bäddläge med ett enkelt handgrepp, och har dessutom fått en lamellbroms som väsentligt minskar risken för nackskador vid påkörning bakifrån.

VI VISAR VOLVO (Forts fr föreg sida)

ralfjädrar. På tvären bak ligger ett mycket långt Panhard-stag som dämpar bakaxelns rörelser, samma effekt har de längsgående stagen som förhindrar att axeln "jazzar" tex vid kraftig acceleration och bromsning.

Bilen har dubbelverkande teleskopstötdämpare runtom och hela hjulupphängningen kan sägas vara konventionell, och alltså inte speciellt raffinerad. Efter testen kan vi berätta mera om detta!

BROMSARNA

är sannerligen lovande! Skivor runtom, servo, samt en handbroms som verkar separat på trummor hopbyggda med de

bakre skivbromsarna. Detta är tillsammans med tvåkretssystemet, där varje krets försörjer bägge framhjulen och ett bakhjul (vilket ger 80 procent av total bromseffekt med en krets ur funktion!) kanske bilens största och bästa nyheter.

När det gäller bilens värme- och friskluftssystem lägger man märke till en stor värmeväxlare och kraftig fläkt med två hastigheter. Luft blåses även till bakrutan genom speciella kanaler, ett mycket lovvärt tilltag. Den enda bil i någotsånär överkomlig prisklass med samma fina princip är Porsche 912, som kanske berättar vad Volvo har lagt ner på sin nya skapelse.

Värmekanalen är vidare gjord så att den läcker ut värme till baksätesspassagerarna, och hela anläggningen är dimensionerad för våra hårda förhållanden!

Instrumenten är väl samlade men samtidigt lättlästa, vi hoppas bara att man har undvikit störande reflexer o dyl. Vi kan ju berätta att man har gjort lösa pilar att fästa på hastighetsmätaren som påminnelse vid hastighetsbegränsningar etc. Pilarna kostar förresten femtio öre per styck!

Den kanske största, för att inte säga enda besvikelsen med Volvo 144 var att bilen försetts med en vanlig likströmsgenerator, med max-effekt på ca 300 watt. Detta finner vi högst förvånande med tanke på dagens utveckling. Nya Saab har ju en växelströmsgenerator, så varför inte Volvo? Det kanske är frågan om att man vill hålla igen för att kunna presentera några nyheter även nästa år??

Vårt intryck av bilen är alltså att den är mycket genomarbetad och att de flesta lösningarna är alldeles utmärkta. Vi har inte här kunnat berätta allt om det nya underverket från Hisingen men hoppas att så småningom kunna göra detta efter en ingående test. Vi ska bara tala om att i projektets målsättning ingick även önskemålet att bilen inte skulle bli så väldigt mycket dyrare än Amazonen, och ett pris på under 19 000:— har nämnts som högst sannolikt. Så det är nu dags att sänka priset på Amazonen, för 144:an verkar sannerligen vara värd betydligt över 3 000:— mera än sin gamla lillasyster! ■

SAAB V4 67!

Som ett alternativ till tvåtaktsmotorn finns i 1967 års SAAB-modeller en fyrtaktsmotor med en effekt av 73 SAE-hk. Det är en fyrcylindrig 60° V-motor med en slagvolym på 1,5 liter. Modellserien har därmed utökats genom att både Sedan-modellen och Herrgårdsvagnen levereras med tvåtakts- alternativt fyrtaktsmotor. Monte Carlo-modellen har som tidigare den direktsmorda tvåtaktsmotorn på 841 cc.

I NÄSTA NUMMER KOMMER EN PROVKÖRNINGSRAPPORT!

