

Teknikens

NR 10 13/5 1970 2:25 INKL MOMS I DANMARK 4:80 I FINLAND FMK 2:65 I NORGE 5:30 INKL MOMS

Bil och Båt

värld

ALLT OM VOLVO!

- Testet (142 Automatic) med röntgenteckning • Den begagnade Volvon (test 144) • Säkerheten • Tävlingsbilen
- Framtidsbilen • Tillbehören •
- Chefen • Tillverkningen •
- Försäljningen • Den första Volvon •
- 16 specialsidor •



Mopedduellen—nu 6 sportmopeder

Av Anders Thunberg (text)
och Teknikens världs testlag.
Foto: Ulf H Holmstedt

VOLVO 142

AUTOMATIC

Volvo 142 såldes mest av alla bilmärken i Sverige i fjol i versionen med manuell växellåda. Automaticversionen innebär en klar fördel – man slipper ifrån arbetet med den hårda kopplingspedalen. Detaljarbetet är av högsta klass, och väghållningen räcker mer än väl för bilens prestanda. 142 Automatic är nämligen ingen racer, den kan t o m sägas vara otillåtet trög vid omkörningar, drar mycket bensin och är förhållandevis långsam.





Soltak kan vara värt pengarna
för den som vill åka
luftigt men dragfritt.
Bromspedalen är rejält tilltagen
och lätt att hitta, lätt att trampa.



4,6 meters vändradie gör
Volvon tämligen lätt-
manövrerad i stadstrafik,
men styrningen är tung.
I synnerhet vid låga farter.

■ ■ ■ Sedan Volvos 140-se-
rie introducerades hösten
1966 har den haft en oerhörd
framgång bland bilkonsu-
menterna. Under 1969 regi-
strerades inte mindre än
38 869 exemplar i Sverige –
utan konkurrens största mo-
dellen i landet.
En sådan framgång når man
inte utan att ha något
speciellt, något extra att
komma med. Somliga stor-
säljare är ekonomiska, and-
ra extra sportiga, eller prak-
tiska etc. Volvo säljer bilar
på begreppet kvalitet.

En titt på accelerationssiff-
rorna ger emellertid besked
om att vagnen är trög. Jäm-
för man med Saab 99 EA,
som också har en kraftkrä-
vande automatlåda, "vin-
ner" Volvon bara upp till 50
km/h – resten av kurvan lig-
ger betydligt sämre än Saa-
bens. Upp till 90 km/h skil-
jer det 1,4 sekunder, till 100
km/h hela 7 sekunder. En –
orättvis – jämförelse med
en manuellt växlad Opel Re-
kord visar att Opeln är hela
10 sekunder snabbare till
110 km/h.

Nej, Volvo 142 Automatic
är ingen racer, den kan t o m
sagas vara alltför trög för
säkra omkörningar.
Topparten uppmätte vi till
140 km/h, fabriken anger 150
km/h.

Ekonomin med att äga en
Volvo hänförde sig främst
till det fina andrahandsvär-
det. Bränsleförbruknings-
siffrorna är inte särskilt lå-
ga. Automatlådan tar sin
del, men det håller ändå inte
vid en jämförelse med and-
ra vagnar med precis samma
BW 35-låda.

VAND



VOLVO
FORTS

TEKNISKA DATA

PRIS: 21 950:- kronor på gatan. I priset ingår servobromsar, automatisk växellåda, säkerhetsbälten fram och bak, 5 års Volvo-garanti, elektriskt värmd bakruta samt varningsblinkers.

MOTOR: 4-cylindrig, 4-takts vätskekyld radmotor med stötslängspåverkade toppventiler. Cylindervolym 1986 cm³, kompression 8,7, borring/slag 88,9/80,0 mm, 5-lagrad vevaxel. 1 förgasare. Maxeffekt 82 hk DIN vid 4700 v/min, max vridmoment 16 kpm vid 2300 v/min. Vikteffekt 14,8 km/hk DIN.

TRANSMISSION: 3-stegs automatisk växellåda (Borg Warner 35). Total utväxling på de olika stegen (1-3) 19,6-9,8, 11,8-5,9, 8,2-4,1. Backväxeln 17,2-8,6.

Bakaxel 4,1.

BROMSAR: Servopåverkat 2-krets bromssystem med skivor fram och trummor bak. Mekanisk parkeringsbroms på bakhjulen.

FJÄDRING/HJULSTÄLL: Fram individuella hjulupphängningar med spiralfjädrar. Bak stel axel med spiralfjädrar.

STYRNING: Snäckväxel. 4,1 varv mellan fulla utslag. Vändradie 4,6 m.

MÄTT OCH VIKT: Axelavstånd 260 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm, längd 465 cm, bredd 174 cm, höjd 146 cm. Tjänstevikt 1 270 kg, maxlast 400 kg, max släpnavsvikt 1 200 kg, maxlast på taket 100 kg.

TILLVERKARE: AB Volvo, Göteborg.

ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130
Volvo 142 Automatic	4,6	9,1	15,1	27,1	ca 52 sek
Saab 99 E Automatic	5,4	8,5	13,7	20,1	ca 38,4 sek
Opel Rekord 1900	4,2	7,4	11,8	17,1	ca 30,0 sek
Peugeot 504	3,3	6,8	11,9	18,1	ca 36,1 sek

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	50	70	90	110	130
vid en verklig fart av	49	64	83	103	121

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid en konstant fart av	50	70	90	110	130
Volvo 142 Automatic	0,87	0,93	1,08	1,26	1,46
Saab 99 E Automatic	0,78	0,84	0,95	1,07	1,23
Opel Rekord 1900	0,63	0,74	0,88	1,07	1,30
Peugeot 504	0,84	0,89	0,96	1,09	1,31

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd stadskörning: 1,52 lit/mil vid en genomsnittsfart av 38 km/h.

Gediget arbete och högt andrahandsvärde...

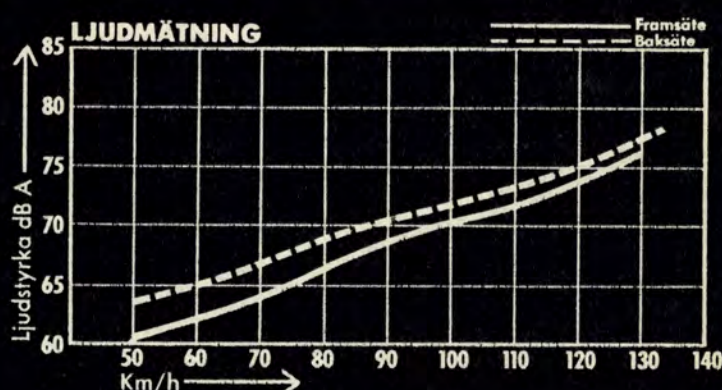
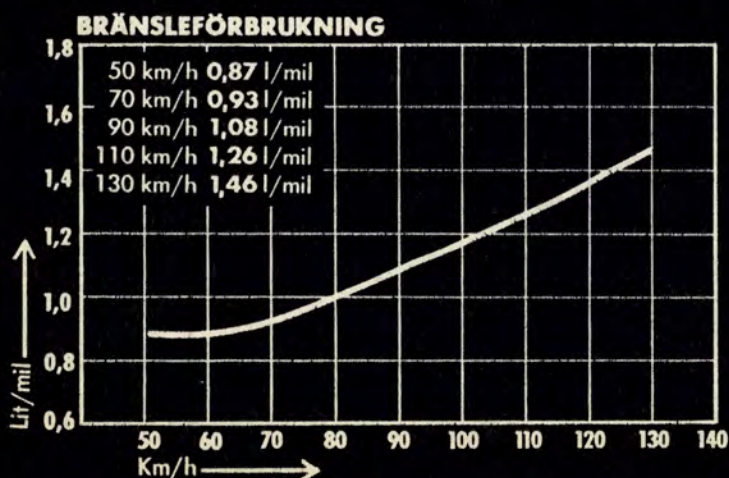
FORTS Jämför vi med Saab 99 EA igen, så tar Volvon mer bensen än Saaben i hela fartregistret. Saaben är visserligen lite lättare (ca 90 kg) och har mindre motor (ca 300 cm³), men det motiverar knappast deciliterstora skillnader per mil. Det finns uppgifter som talar för att Volvons kaross är aerodynamisk otillfredsställande utformad och att det skulle gå att få ner den kraftiga bensinförbrukningen med ganska små ändringar i utseendet. Hos Volvo dementeras detta kategoriskt... På det hela taget ger Volvon en känsla av trötthet även på andra punkter – reglage, justeringar, styrningar etc. Inredningen har inte ändrats nämnvärt under den tid vagnen varit i produktion. Hastighetsmätaren är av den liggande termo-

metertypen som vi har svårt att uppskatta, den är svåravläst. Övriga instrument är tydliga och lättlästa. På knappsidan är det däremot sämre beställt. Alla strömställare är samlade i två grupper till höger respektive till vänster om instrumenten. De sitter skyddade innanför en ram av stötupptagande material – ett bra skydd för de åkande vid olyckor. Men: knapparna sitter för tätt tillsammans. Det fordras träning för att i dagsljus kunna nå rätt knapp i rätt ögonblick och ändå hålla blicken på trafiken. I mörker är det omöjligt. Volvo har lyckats utmärkt med belysningen till värmereglagen – det borde inte vara svårare att ge övriga väsentliga reglage som vindrutespolare och strålkastare en motsvarande

"belysning". En klocka efterlyses också. Det måste numera anges vara en säkerhetsdetalj. I övrigt ger inte inredningen någon anledning till anmärkningar. Volvos berömda framstolar är suveränt bekväma. Ställer man in svankstödet ordentligt efter sin egen kroppsbyggnad sitter man ovanligt bra. Tvådörrarskarossen gör vad man väntar sig av en konventionell bil i den prisklassen. Fyra personer sitter bekvämt – fem personer får också plats ganska långa sträckor utan att det blir tröttsamt i baksätet. Bagageutrymmet bjuder inte på några överraskningar. Det sväljer ordentligt med bagage, även om tröskeln av vridstyvhetsrisk är lite väl hög att lyfta tunga saker över. Konstruktionen är inte omställbar för att transporte-

ra långa föremål, som tex plankor till sommarstugan – utrymmet tar 395 liter vanligt bagage. Punkt och slut. Volvo 142 är alltså inte särskilt snabb, inte särskilt bränslesnål, lite rörig i reglagen och konventionell i fråga om utrymmena. Dessutom är den ganska dyr i inköp även om man tar 5-årsgarantin med i beräkningen. Ändå säljs den bra, så bra att den toppar statistiken i Sverige och har icke föraktliga exportframgångar. Detta måste bero på att fabriken under en lång tid tillsammans med bilen sålt en bild av obändig svensk kvalitet. Ett mätresultat på kvalitet – Svensk Bilprovnings statistik – har inte influerat ännu, eftersom den första egentliga årgången (1967) provas först i år. Ett resultat som kan bli av tvivelak-

...men den är



TOPPFART

	Stående km/h	Toppfart ca
Volvo 142 Automatic	40,7 sek	140 km/h
Saab 99 E Automatic	38,4 sek	150 km/h
Opel Rekord 1900	35,6 sek	160 km/h
Peugeot 504	36,2 sek	155 km/h

STYRKRAFT

Nödvändig för vridning av stillastående framhjul på asfalt: 13 kp.
Vid krypkörning: ca 1,5 kp.

LJUDNIVÅ

Ljudnivån mäts i decibel i höjd med de ökadens huvuden. Streckad linje anger ljudnivån i baksätet, heldragen i framsätet.

TIDIGARE TEST

Alfa Romeo 1750	20/68	Mercedes 220 D	21/68	Saab 99/70	20/69
Aston Martin DBS	22/69	Mercedes 230	24/69	SAAB 99 EA	8/70
Audi 60	15/68	Mercedes 250 Automat	5/70	Simca 1100	13/68
Audi 100 LS	13/69	Opel GT 1900	9/70	Simca 1501 S	8/69
BMC 1300 MG	16/68	Opel Rekord 1900 de luxe	6/69	Toyota Corolla Sprint	18/69
BMW 200 CS	12/68	Opel Kadett 1100 Automat	6/70	Toyota Corolla	26/69
BMW 2002	1/70	Peugeot 204 D	3/69	Toyota Crown	9/69
BMW 2500	14/69	Peugeot 304	4/70	Triumph GTG MK II	9/70
Citroën Dyane Confort	11/68	Peugeot 404 D	17/69	Triumph 2.5 PJ	21/69
Citroën DS 20	10/69	Peugeot 504	25/68	Vauxhall Victor 2000	14/68
Fiat 850 S	12/69	Plymouth Valiant	16/69	VW Porsche 914-4	8/70
Fiat 124 Sport Coupé	5/69	Porsche 911 E	9/70	Volkswagen 1600 TLE Automatic	26/68
Fiat 128	25/69	Rambler Hornet	7/70	Volkswagen TL Automatic	10/68
Ford Capri 2000 GT XLR	9/70	Renault 4L	9/68	Volkswagen 411	22/68
Ford 20 M XL	1/69	Renault 6	19/69	Volkswagen 1500	23/69
Ford 17 M 1700 S	23/68	Renault 16 TS	19/68	Volvo P 1800 E	2/70 + 9/70
Ford 26 M	3/70	Rover 3500	15/69	Volvo 164	4/69
MGB GT	9/70	Saab V4	2/69	Volvo 144 B 20	24/68

tigt värde, då man nyligen lovat alla 140-ägare gratis test på Bilprovningens punkter innan de åker in med den till anstalterna landet runt.

Bortsett från siffror och generella omdömen ger Volvo 142 Automatic en trygghetskänsla från dörrhandtagen till den stela bakaxeln. En känsla av att man har med gediget hantverk att göra. Det genomgående goda detaljarbetet i kombination med en helt sensationslös uppfattning om hur en bil skall se ut 1970 bidrar till känslan av trygghet.

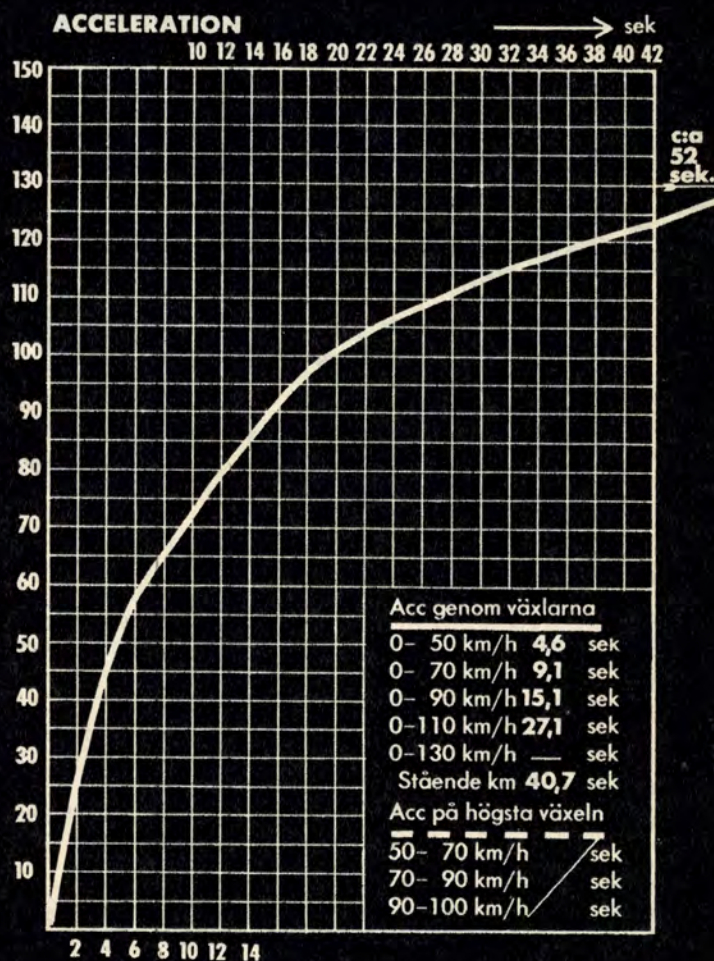
Själva konstruktionens karaktäristika går igen i körningen. Volvon är inte direkt lättmanövrerad med den tunga och något inexacta styrningen. Automatlådor hjälper naturligtvis upp intrycket. Med god styrfart är den ganska händig i stadstrafik. Med automat-

lådor slipper man också den annars så tunga kopplingspedalen.

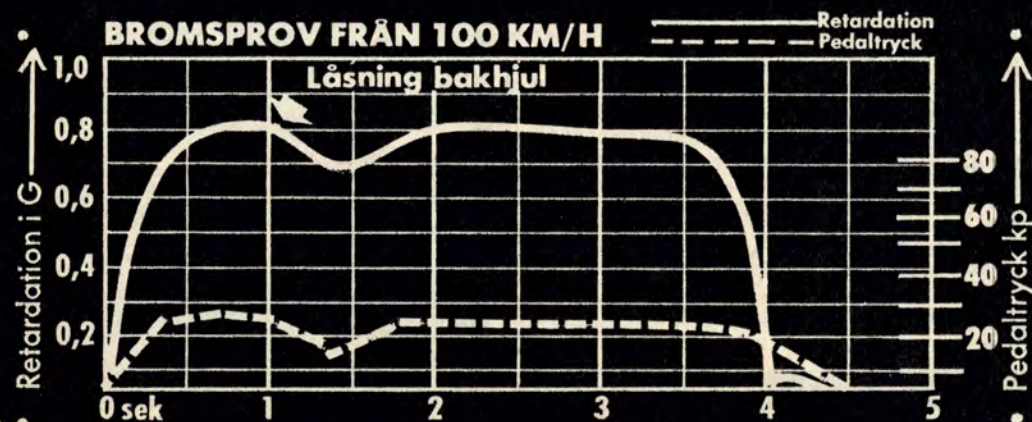
Inte heller i landsvägstrafik bjuder den på några överraskningar, även om en ovan Volvoförare lätt kan skrämmas av den dåliga accelerationen vid omkörningar. Speciellt om man skall förbi långa lastbilar eller om man behöver lite extra skjut uppför en backe. Vaghållningen räcker väl till för vagnens prestanda och styrningen är neutral med en dragning åt understyrning vid forcerad kurvtagning. Pga otillräcklig infästning av styrsnäckan slingrar vagnen lätt även på rak väg. ■

Specialreportaget om Volvo fortsätter på sid 56 med test av beg 144.

ACCELERATION



långsam, trög och törstig



Drivhjulseffekt

