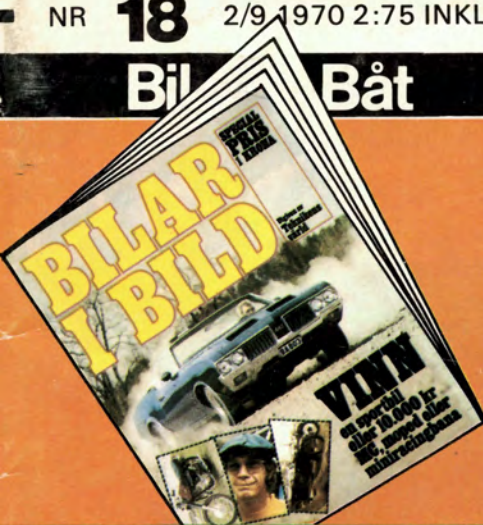


Teknikens

NR 18 2/9 1970 2:75 INKL MOMS I DANMARK 4:95 I FINLAND FMK 3:25 I NORGE 5:30 INKL MOMS

Bil Båt

värld



SAMLAR
färgbilder
av bilar,
mc,
motor-
stjärnor

BILDER
i varje nummer
av Teknikens
värld och
i samlarkuvert
för 60 öre

VINN
en egen bil
10.000
kronor,
mc eller
moped!



**NYA
VOLVO
GRAND
LUXE**

Första provkörningen!

sept

*Teknikens värld
har provkört*

VOLVOS NYA LYXMODELL MED SPORTMOTOR

142 Grand Luxe är det positivaste Volvo visat upp på många, många år. Den är visserligen en lyxmodell, som kostar lite mera pengar än standard-142:an, men den ger en komfort, en motorstyrka och en behaglig gång som är värd överpriset. Genom den elektroniska insprutningen har man t o m fått ner bränsleförbrukningen under litern.

Av KARL-ERIK NYKVIST

■■■ Vad man främst fäster sig vid i Volvos nya lyxmodell — Volvo 142 Grand Luxe — är motorn. Konstruktörerna har helt enkelt plockat in samma motor i 140-vagnen som sedan ett år funnits i Sportcoupén 1800 E. Det betyder att man dels får 130 SAE-hästar att handskas med och dessutom elektronisk bräns-

leinsprutning. Den nya modellen får härigenom betydande prestanda.

■ Vidare har man försett den här modellen med klocka — den finns också i de nya de Luxe-modellerna och Volvo 164 från och med i år. Bra! Klocka måste anses vara en säkerhetsfaktor i en bil.

forts sid 20



● Det här är Volvos 140-serie årsmodell 1971 uppställd på parad. Grand Luxe till vänster (och upptill) är den komfor-

tablaste och starkaste med flera lån från 164:an. De luxe kan fås med alternativ motor 90 hk SAE eller 105 hk SAE. Bas-



modellen till höger har fått nytt kylsystem, modifierad växel-låda samt en förlängd hjulbas. Och den är billigare!

● Klockan — denna länge omstridda och efterlängtade de-talj — har gjort entré i 140:s lyxmodell. Det var på tiden!



VANØ

Tre nyheter gör Grand Luxe till en

Forts fr sid 20

■ Bredare fälgar — de gamla 4 1/2-tumsfälgarna ersätts med 5-tums på den här modellen. Däcken blir av radialtyp men av samma dimension som tidigare, alltså 165 × 15. Nu således med tillägget SR.

Det är de tre nyheter som tekniskt gör Volvo 142 Grand Luxe till en bättre bil — delvis en säkrare bil. De exteriöra nyheterna — främst grillen — framgår av bilderna.

Inredningens mera lyxbetonade karaktär är hämtad från 164-

modellen.

■ Teknikens värld har provkört den nya Grand Luxe-modellen. Den hade dock inte de bredare fälgarna och radialdäcken — bilen kördes "camouflerad" för att inte väcka uppseende. Den hade inte heller den nya grillen.

Bara att slå sig ner i den här bilen ger en känsla av lyx och bekvämlighet. Genom att förarstolen var högt uppjusterad blev också körställningen acceptabel även om det inte går att köra med raka eller nästan raka armar. Vill

man det måste man halvliggas bakåt vilket inverkar menligt på utrymmet för passagerarna i baksätet.

■ Den i Volvo länge efterlysta klockan är placerad på en konsol på kardantunneln. Placeringen kan diskuteras — man måste släppa blicken från vägbanan och titta snett ner åt höger för att se urtavlan. Men det är ett klart bättre alternativ än att — framför allt i mörker — behöva "saka" fram ett svåravläst armbandsur ur rockärmen.

■ Den stora nyheten — B 20 E-motorn — är en klart positiv upplevelse. Det inregistrerar man omedelbart vid start. Den går tyst och följsamt redan på ettan och påminner därför också körmasigt mycket om den större 164:an som har sexcylindrig motor. Det som avviker är främst växelspakens längd. Genom växlarna plockar man sig mjukt och tyst — det ger en angenäm körkänsla. Grand Luxe-modellen har mycket goda prestanda. Fabriken uppger accelerationstiden till 10,5 sek



Exteriört skiljer sig Grand Luxe-modellen från basmodellerna genom den nya grillen, två extraljus av halogentyp och 5-tumsfälgar med radialdäck. Dessutom har den inte skivtallrikar.

Säkerhetsbältena bak har fått en upphängningsanordning som förhindrar att de ligger och "skräpar" på sätet eller golvet.

De Luxe-modellerna — finns både i 142, 144 och 145-utförande — är lika Grand Luxen till det yttre men saknar de två extraljusen. De har också vanliga skivtallrikar på de nya fälgarna.



Volvos nyheter 1971:

Nya modeller, ny motor, bredare fälgar, radialdäck, klocka, lyxinredning och lägre pris på basmodellen.

■■■ Volvo introducerar med 1971 års modeller två nya varianter i 140-serien. Det är Volvo 142 Grand Luxe och 142/144/145 de Luxe. Dessutom har en del ändringar gjorts på basmodellerna och 164:an.

■ VOLVO 142 GRAND LUXE förses med en B 20 E-motor med elektroniskt styrd bränsleinsprutning. Det är samma motor som förra året introducerades i P 1800 E. Våxellådan är speciellt anpassad för B 20 E-motorns karaktärstik. De förbättrade prestanda som den här motorn

ger har följts upp med bättre bromsar — tjockare skivor fram och större yta på bromsbelägen.

□ Grand Luxe-modellen förses dessutom med 5 tums fälgar av ny typ (4 1/2 tum tidigare) men däcken har samma dimension som tidigare, alltså 165 × 15 men av radialtyp.

□ Inredningen är densamma som hos 164 vilket innebär bl a läderklädsel. Vidare har GL-modellen heltäckande textilmattor, automatiska rullbälten fram och elektrisk klocka placerad på ett fack på kardantunneln.

bättre bil

från 0-100 med manuell låda. Det var den varianten vi provkörde. Automatlåda ger ca en halv sekund sämre acc. Acc-tiderna är nästan lika goda som på Volvos sportcoupé 1800 E.

■ Bränsleekonomin förefaller också vara bra. En 50-milatur på landsväg gav en snittförbrukning under en liter per mil.

Vridmomentet är ovanligt högt för att vara en 4-cylindrig motor — max 18 kpm vid 3500 varv/min — vilket är positivt både för accelerationsmöjligheter-

na och segdragningsförmågan på olika växlar och vid olika hastigheter. Innan man blir van att köra Volvo på det sättet kan man förledas att glömma växlingen — motorn är tystlåten över ett mycket brett varvregister.

Vid snabbare körning på motorväg kan man fortfarande hålla vanlig samtalston mycket långt upp i fartregistret.

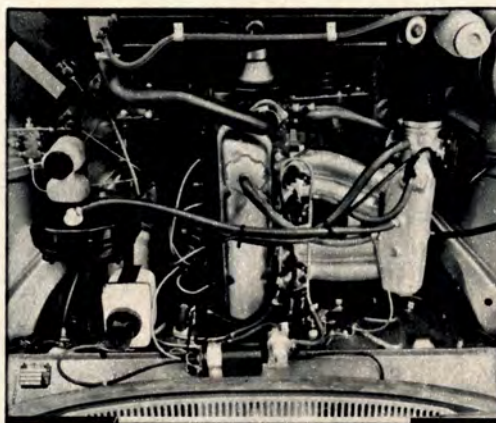
■ Vad betyder då bredare fälgar och radialdäck? Tyvärr fick vi inte tillfälle att köra Grand Luxe med den utrustningen. Att fälgar-

na ökats till 5 tum mot tidigare 4 1/2 har egentligen bara teoretiskt intresse. De har ökats lika åt bägge sidor, vilket ger oförändrad spårvidd.

Fälgbredden ändrar inte bilens egenskaper och 165 x 15-däcken ändrar heller inte egenskaper för att de sätts på en annan fälg. Anläggningsytan mot vägen blir densamma. Men Volvo sätter på radialdäck som standard på de dyrare modellerna i år vilket är en given fördel. Med radialdäck minskar också den slingriga gång

som är så karakteristisk för Volvo (men som inbitna Volvoförare inte längre lägger märke till). Slingrigheten har dels berott på de smala ribbmönstrade diagonaldäcken, dels på styrsnäckans fäste. Detta elimineras alltså nu till en del.

De sk basmodellerna — det är de som säljs i de stora mängderna — har kvar de gamla diagonaldäcken — och saknar fortfarande klocka. Det är bara de dyra lyxvarianterna som får del av årets stora — och goda — nyheter. ■



Interiören och inredningen i Grand Luxe är densamma som i 164: skinnklädsel, heltäckande textilmattor, rullbälten fram, klocka.

Motor är på 130 SAE-hästar och har elektronisk bränsleinsprutning. Det är samma arrangemang som sedan ett år finns i P 1800 E.

□ Till det yttre är det den nya grillen, extraljusen av halogentyp, de bredare fälgarna och de nya emblemen som skiljer Grand Luxe från basmodellerna.

■ **VOLVO DE LUXE** är en enklare variant än Grand Luxe. Den finns i såväl 2-dörrars som 4-dörrars och kombiversion. Även den får ny grill, bredare fälgar och radialdäck men saknar GL-modellens extraljus. Kombi-varianten får dessutom luftutsläpp bak. Interiört skiljer den sig från den billigare basvarianten genom ny tygklädsel, textilmattor

och ett tunnelfack med elektrisk klocka.

□ De Luxe-modellen kan erhållas med två motorvarianter, dels den vanliga B 20 A-motorn som ger 90 hk SAE och dels den nyare varianten B 20 D som utvecklar 105 SAE-hk vid 5 500 varv/min. D-varianten har en SU-förgasare som konstruerats på uppdrag av Volvo. Den har automatisk justering till ett konstant blandningsförhållande luft-bensin oavsett temperatur, vilket enligt uppgift bidrar till bättre avgasre-

ning och gör motorn mer lättkörd i sträng kyla.

■ **BASMODELLERNA** har, liksom de redan beskrivna varianterna, fått nytt kylsystem med större volym och därmed ökad kylningsprestanda. Växellådan har modifierats och hjulbasen förlängts.

■ **VOLVO 164** får också en make up. Växellådan modifieras, servostyrning blir standard, fälgarna ökas till 5 1/2 tum och så får också denna modell klocka.

Bromsar, kylsystem och hjulbas ändras som på 140-serien.

■ **VOLVO 1800 E** slutligen kan man nu få med automatlåda. Den är treväxlad med hydraulisk momentomvandlare och delgasnedväxling. Den manövreras med golvspak.

■ **OM PRISERNA** är ingenting sagt utöver att basmodellen i sitt enklaste utförande — Volvo 142 — på gatan skall kosta 20 450 kronor, vilket innebär en mindre prissänkning. ■