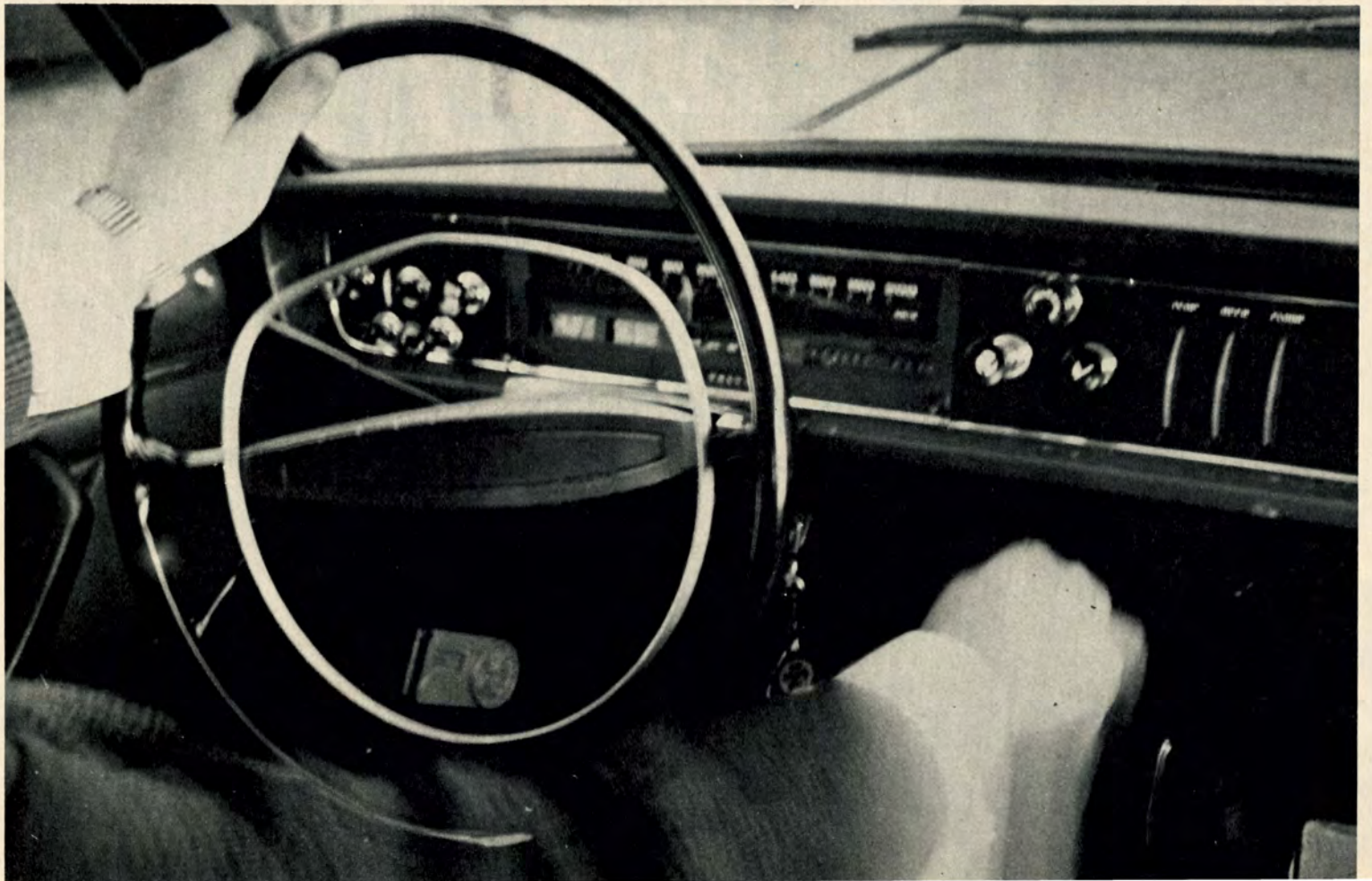


Automatlådan – bara
fyra växlingar
på ca 25 km
stadskörning.
Med den vanliga
växellådan
blev det 153
växlingar (nedan).

AUTOMATLÅDAN



Faromoment i halka: "kickdown"

■ Visst är automatlådan säker och bekväm – men den har några farliga moment för den ovane. Det gäller när man använder den sk kickdown i halt väglag. Det är lätt hänt att drivhjulen spinner loss vid nedväxlingen, och då vill det till rutin

för att inte få sladd och gå av vägen.

Är ni ovan – ta det då varligt med gasen vid omkörningarna. En bra metod att lära er behärska bilen i vinterföre är att träna på isbana – det gäller för övrigt alla bilar, inte bara de med automatlåda. ■

Automatlåda – jämn, lugn körning. Ingen slirning på kopplingen i rusningsköerna, båda händerna på ratten, blicken hela tiden på den omgivande trafiken. Gasa, bromsa, styra. Enklare kan det inte bli. Men är det värt den dryga tusenlapp extra som lådan kostar? Med högre bensinförbrukning, sämre acceleration, ingen som helst motorbroms? Teknikens värld provade två Volvo 145, den ena med automatlåda, den andra med konventionell växellåda. Här redogör vi – utan några rekommendationer för någondera – för resultatet.

Av Teknikens världs testlag

Foto: PeO Eriksson, Ulf Holmstedt

Är den värd en tusenlapp extra?

■■■ Teknikens världs testlag provkörde två Volvo 145 – en med manuell växellåda, en med automatlåda i normal storstadstrafik mitt på eftermiddagen.

Vi ville undvika den värsta rusningstrafiken för att inte vara alltför orättvisa mot den manuella växellådan. Men resultaten blev ändå häpnadsväckande.

Under 25 km stadskörning tvingades föraren göra inte mindre än 153 rörelser med växelspaken och kopplingspedalen. Det gör ett arbetsmoment med två kroppsdelar, en arm och ett ben, inblandade var etthundrasextiandra meter. Då räknade vi bara armen att växla med och foten till kopplingspedalen. Dessutom måste man ju lyfta och sänka gaspedalsfoten vid varje växling.

Fyra växlingar mot 153!

På samma sträcka behövde vi med den automatväxlade bilen flytta växelväljarspaken till neutralläge bara

fyra extra gånger. Det var när vi fastnade så difinitivt vid trafikljus och i stockningar att momentomvandlaren hade blivit alldeles för varm om man låtit växellådan vara inkopplad.

FYRA rörelser mot ETT-HUNDRAFEMTITRE!

Men smakar det så kostar det – bekvämlighet har aldrig varit billig.

Tillägget för en automatisk växellåda på de flesta bilar kostar mellan 1 000 och 1 500 kr. Regeln är att ju dyrare bilen är, desto mer kostar det att få automatlåda på den. Detta är initialkostnaden. Därtill kommer den ökade bensinförbrukningen. De båda Volvobilarna fick gå i par en sträcka på 33,1 mil – mest landsvägstrafik. För undvikande av förarfel bytte vi bil var femte mil.

På den sträckan drog den manuellt växlade bilen 36,3 liter, den automatväxlade 40,3 liter. Utslaget per mil blir det respektive 1,096 lit/mil och 1,217 lit/mil. Skillnaden är alltså lite (Forts på sid 41)



Choken utdragen, tändningen på, väljaren från N till L...



... och se – automat-Volvon snurrade i gång i laglig fart!

Det gick att bogsera i gång den – i 20 km/tim!

"Start med bogsering: Placera väljaren i N-läge och dra ut choken något. Koppla till tändningen då bilen erhållit tillräcklig fart och för väljaren till läge L, varvid motorn dras i gång."

Ovanstående är ett citat direkt ur instruktionsboken för testlagets Volvo 145 med automatlåda.

Väl medvetna om att de flesta automatlådor kräver betydligt högre hastighet än de lagstadgade 20 km/tim – som gäller för bogsering – för att orka dra i gång motorn beslöt vi oss för att testa 145:an. Vi noterade också något skadeglatt att det inte uppgavs någon hastighet i instruktionsboken. Första försöket: när föraren av bogserbilen gav tecken på att den lagstadgade hastigheten uppnåtts slog

testföraren på tändningen i Volvon och förde växelväljaren till L via läge D. Inget hände, motorn vägrade tända.

Andra försöket: den här gången drog testföraren växelväljaren direkt till L – och bilen gick i gång.

Det bör noteras att motorn var varm vid detta prov. Vad som händer efter en kall natt vet vi inte.

Men en i testlaget har härresande minnen från en numera preskriberad bogsering i en tre meters lina där motorn inte gick i gång ens i 90 km/tim.

Det absolut bästa är att köpa ett par startkablar och sedan be någon vänlig människa med fungerande bil att ge er startström. Den metoden sviker aldrig.



Testbilarna kördes dryga 33 mil – mestadels landsväg. På den sträckan drog som väntat bilen med automatlådan mest bensin. Men vid kontrolltankingningen visade den sig trots allt ganska sparsam – bara dryga deciliter törstigare. Volvo själv har mätt upp betydligt större skillnad mellan de båda typerna.

(Forts från sid 21)

"Man mår mycket bättre när man slipper växla"

drygt en deciliter milen – mindre än vad tex Volvo själv funnit vid egna prov.

Enligt de siffror vi fått fram – dvs en 12-procentig höjning av bränslekostot för automatlådebilen – bör extrakostnaden för enbart bensinen bli cirka 170 kr om året för medelbilisten, som kör omkring 1 500 mil/år. En annan nackdel är sämre acceleration.

Dessutom är det hart när omöjligt att gunga sig loss när man kört fast i snö genom att växelväs lägga i ettan och backen – den opera-



tionen tar lite för lång tid för att bli tillräckligt effektiv.

Hur går bogseringen?

Är batteriet urladdat efter en smällkall natt, kan det vara mycket besvärligt – ibland omöjligt att bogsera i gång en bil med automatlåda. Åtminstone om man skall hålla sig inom lagens ramar. Högsta tillåtna hastighet vid bogseringen är 20 km/tim. Med vår test-45 gick det utmärkt vid andra för-

söket. Volvon gick i gång i exakt 20 km/tim. (Se specialprov.)

Ovan uppräknade nackdelar ter sig rätt obetydliga jämfört med vad man vinner på att slippa växla.

Växlingar tar uppmärksamheten från den övriga trafiken samtidigt som den innebär en fysisk ansträngning som under långa körningar i stark trafik blir ganska stor.

Dessutom kan man i extrema fall också räkna med att automatlådan är betydligt snällare mot motorn än nor-

malföraren, då man slipper allt onödigt hissande upp och ned med motorvarvet.

Medicinska undersökningar har dessutom påvisat att hela ens person fungerar lugnare om man slipper tänka på att växla själv. Hjärtverksamheten blir lugnare, stresskänslan mindre. Detta är inte minst viktigt.

Det som talar för den manuella växellådan är dels priset, dels den sysselsättningsterapi som för många är bilkörningens hela charm. Också ett argument.