

Teknikens

22

27/10 1971 3:25 INKL MOMS I DANMARK 5:50 I FINLAND FMK 3:60 I NORGE 5:85 INKL MOMS

Bil och Båt

värld



EST:

NYA VOLVO 144

å här tränar racerproffsen

Fem extra hästkrafter har gjort nya 144 de Luxe snabbare och snålare

■■■ Det säljs fler och fler av den här "årtalsstämplade" Volvon, som alltså kostar tusenlappen mer, men som också kommer att hålla sig ung längre. Någon påtaglig "lyxutrustning", som motsvarar namnet "de luxe" eller pristillägget kan man knappast tala om — men det beror på att basmodellen så när som på klockan är så välutrustad man kan begära.

Däremot öppnar de Luxe-modellen vägen till nya motoralternativ, bl a den sk D-motorn, som också debuterade i fjol. En stark, men välgörande tyst efterträdare till den ganska bullriga S-motorn. I år är den fö ännu starkare, 105 hk har blivit 110. Årsmodellbytet markeras mera påtagligt med infällda dörrhandtag både på den här och övriga Volvomodeller

■ Fabriken redovisar alltså en effekthöjning med 5 hk — från 90 till 95 hk DIN respektive från 105 till 110 hk SAE. Men hänvisar inte till några rena trimningsåtgärder — annat än att motorn fått GL-versionens topplock med större avgasventiler — men desto mera till översyn och intrimning efter ett års produktion. Arrangemanget med förvärmning av luft- och bränsleblandningen är borta. Man har nått lika bra och delvis bättre avgasreningsvärden genom "pys-sel" med förgasarna. Och att någonting har hänt på effektsidan märks också om man direkt jämför de två årsmodellernas prestanda. 72:an med 4 dörrar accelererar t ex enligt våra prov ungefär en sekund snabbare till 100 km/h än 71:an med två dörrar och alltså något lägre vikt. I det lägre registret är skillnaden ännu större. Hela 1,5 sekund snabbare till 50 km/h visar, att stadsaccelerationen verkligen har förbättrats avsevärt.

■ Inte oväntat har den här finjusteringen också fört med sig en förbättring av bränsleförbrukningen. Det rör sig om hundradelar, men åt rätt håll. I dag är det bara Audi 100 LS som går billigare än Volvo i den här klassen och inte ens det försprånget håller över hela skalan. Volvo 142 — 144 är med den här motorn snålare än alla konkurrenterna under 80 km/h, medan Audi tar över ledningen från 90 och uppåt.

Det fina, tysta draget hos Volvos D-motor är oförändrat. Inte ens när man pressar pedalen i botten får man fram ett ljud som avslöjar hög effekt via dubbelförgasa-

re. På den här punkten är alltså motorn lika komfortabel som en bra insprutningsversion och betydligt vilsammare än den E-version som finns i 142 Grand Luxe. Att motorn ändå inte alltid verkar så stark som den är kan bero på en så trivial sak som högt pedaltryck. Man får trampa rätt hårt på gaspedalen — och kan subjektivt uppleva det som en tröghet hos motorn.

Den svaga punkten hos den här motorn vid debuten var diskutabel segdragning. Man hade helt enkelt inte klarat den uppsatta målsättningen, att förena standardmotorns lågvarvsegenskaper med sportmotorernas högvarvsdito. Nu, efter den här överarbetningen, redovisar man visserligen inte högre vridmoment — det är fortfarande lägre än hos standardmotorn — men en för-

bättring verkar att finnas där i alla fall. Låt oss uttrycka det så här: Vi hittade ingen anledning att som i fjol klaga på dåligt drag som tvingade fram oberäknade nedväxlingar. Rent siffermässigt måtte vi något bättre omkörningsacceleration på högsta växeln vid motorvägsfart, medan draget var oförändrat i mellanfarterna.

Forts på sid 28



Volvo 144 de Luxe har fått fem hästkrafter starkare motor till 1972 års modell. Det har gjort den avgjort snabbare i accet och dessutom aningen snålare på bränslet. I farter under 80 km/h är det nu ingen jämförbar bil som drar mindre bränsle än denna modell.

av STIG BJÖRKLUND (text) och
Teknikens världs testlag
foto: PeO ERIKSSON



Även vägegenskaperna är föremål för en översyn. Ändrad stötdämparsättning har medfört att de annars så typiska sättningarna med bakvagnen har reducerats. Men med full last får man finna sig i att de ännu är kvar.



Förutom de tekniska och utrustningsmässiga nyheterna på 1972 års Volvomodeller har också slopandet av riktpiserna placerat Volvo -72 i rampljuset. Fasta men sänkta priser skall enligt deklarationen göra slut på prutandet. Men nog fanns det väl mera prutmän än de 200–300 kronor som "sänkningen" gav i Stockholm? Men i den bilden finns kanske också en annars oundviklig prishöjning. En viss förvirring följer alltid med åtgärder av det här slaget.

Bra nyhet: Den korta, väl placerade växelspaken – även om den är hårdjobbad

FORTS

■ På avdelning transmission sätter vi kors i taket och överröker en blomma till Volvo. Äntligen har den gamla spretiga 30-talskryckan ersatts med en riktig växelspak. Kort men högt placerad, lika lättåtkomlig som föregångaren och med lika bra men trivsammare funktion. Men vi kan förstå om en och annan späd kvinna tycker den nya spaken går tungt – speciellt när man vill lägga in backen.

Plats för lättnad finns också när det gäller kopplingen. Vår pedalkraftsmätare visade ett kraftbehov av 10 kp i vänsterbenet för varje växlingsrörelse, och det är för mycket under körning i stadstrafik.

■ Bromsarna får beröm som vanligt. Effektiva och med extra säkerhetsmarginal i form av den unika tvåkretsuppdeleningen som aldrig låter frambromsarna svika, och med en verkligen effektiv servo, 40 kilos tryck räckte den här gången för stopp från 100 km/h, och den kraftansträngningen klarar vem som helst. På önskelistan har vi nu bara en lastkännande i stället för permanentinställd reduceringsventil så att bakbromsarna aldrig kan låsa före frambromsarna. Eller ännu hellre den elektroniska antiblokeringsutrustning, som väl alla fabriker i dag jobbar med för högt tryck.

■ Styrningen är relativt trög vid mycket långsamma parkeringsmanövrer, man när bilen börjar rulla är Volvo något mera lättstyrd än de framhjulsdrivna bilar i samma klass. Styrutväxlingen är inte så direkt som hos mera sportiga bilar – men det finns heller ingen som slår den här stora bilen i fråga om vändbarhet på litet utrymme.

■ Vägegenskaperna tycks vara föremål för en konstant och välkommen översyn. Att gördeldäcken ger en märkbar småstötighet vid stadsfärter är väl inte mycket att göra någonting åt, däremot verkar det som om man börjar få bukt med fjädringens och stötdämpningens tidigare ofullständigheter. För andra gången i rad noterade vi den här gången att Volvos typiska sättningar med

bakvagnen har reducerats betydligt. Ändrad stötdämparsättning finns med i listan över åtgärder sedan sist, och ingreppet har lyckats. Fortfarande är det emellertid bäddat för baktunghet med det enorma överhäng som bilen har. Med fullt utnyttjad lastkapacitet får man nog finna sig i att de gamla tendenserna slår igenom. Över huvud taget finns det en genomgående känsla av tyngd – både soliditet och klumpighet – över Volvo; en känsla som har traditioner. Man känner från första stund att bilen är relativt tung att styra ut från parkeringsplatsen, tung i kopplings- och gaspedal, tung i sina karosserirörelser och från och med nu också lite tung i växlingen.

■ Interiören är detaljförbättrad men på ett sätt som märks. En ny ratt med tillplattad rattning ger bättre sikt över instrumenten, ädelträimitation lyser upp panelen, som kompletteras av en löst upphängd liknande panelbit för klocka, elruteregler och varningsblikernapp utanför säkringsluckan ovanför kardantunneln. Framstolarnas rullbälten har byggts in i dörrstolpens klädsel, nackskyddet har gjorts smalare, choken har kompletterats med kontrollampa och bilen har fått en summerton som varnar när dörren öppnas och ljuset är påslaget.

Förbättringarna droppar alltså in och önskelistan krymper. Närmast i tur står en spak för vindrutetorkare och spolare plus en separat friskluftsdirigering till panelens övre del i stället för nere vid benen. Och visst vore det skönt om klockan äntligen blev både standard på alla modeller och hamnade på sin logiska plats – där askkoppen sitter i dag.

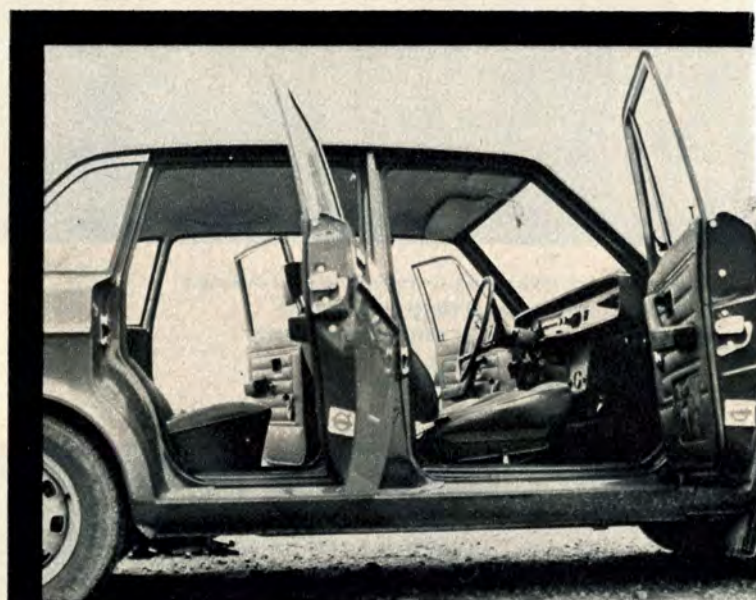
■ Ur- och istigning är en operation med både glädjämnen och bekymmer. Nästan 90-gradig öppningsvinkel på dörrarna – plus ett bekvämt stopp ungefär halvvägs för trånga parkeringsutrymmen – är en finess som man uppskattar gång på gång. Trängseln mellan rattens nederkant och sätets överkant irriterar lika regelbundet. Volvo

har ju nästan vertikalt placerad ratt med ganska stor diameter, och vill man då inte sänka sätet permanent så får man ta den här olägenheten att klämma sig in på förarplatsen.

Stora plus i det här sammanhanget är naturligtvis komforten, den behagliga klädseln och de mycket generösa utrymmena för både passagerare och bagage. Större bil än så här är det ytterst få människor som behöver ens om de skulle ha råd.

■ Volvos ställning som Sveriges mest sålda bil säger naturligtvis inte att den är Sveriges bästa bil. Men Volvo är den bil som av olika orsaker tycks tillfredsställa de

flesta. En bil för dem som inte sätter körglädje och bästa möjliga vägegenskaper i första rummet utan mera satsar på andra i och för sig också viktiga krav. Volvo är bilen för den som främst vill ha pålitligt andrahandsvärde, serviceresurser över hela landet, utrymmen som räcker för både vardag och semester, rykte för kvalitet, erkänd satsning på säkerhet, men ändå konventionell konstruktion. Kort sagt en bil med inbyggd trygghet. Strängt ekonomiskt sett kanske en både onödigt stor och onödigt dyr bil för många av köparna – men vi börjar ju bli vana att betala för trygghet.



TEKNISKA DATA:

Pris: 22 600 kr "på gatan" i Stockholm (med 90 hk-motor 22 000 kr, 2-dörrars de Luxe 21 900 kr resp 21 300 kr.) Tillägg för soltak 700 kr, för automatlåda 1 100 kr. I standardutrustningen ingår helt fällbara framstolar med tygkläddel och nackskydd, ljusstuta, backljus, eluppvärmd bakruta, klocka, varningsblinkers omställbar backspegel, cigarrettändare, trippmätare, varningssummer för öppen dörr, kontrollampor för handbroms och choke, rullbälten fram, 3-punktsbälten bak.

Motor: 4-cylindrig, 4-takts vätskekyld radmotor med stötstängspåverkade toppventiler. Borring/slag 88,9/80,0 mm, volym 1 986 cm³. Effekt 95 hk DIN vid 5 300 v/min (110 hk SAE). Kompression 9,3:1. Vridmoment 15,7 kpm DIN vid 2 800 v/min. Vikteffekt 13,5 kg per hk DIN.

Transmission: Bakhjulsdrift, 4-växlad, helsynkroniserad låda med golvspak. Totala utväxlingsförhållanden: 1:an 12,83:1, 2:an

8,16:1, 3:an 5,58:1, 4:an (direkt) 4,10:1. Slutväxel 4,10:1.

Bromsar: 2-krets bromssystem med båda framhjulen och ett bakhjul i varje krets. Skivbromsar runt om, servo som standard och (icke lastkännande) reduceringsventil för bakhjulen. Handbromsen verkar mekaniskt på trummor vid de bakre skivorna.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädrar och teleskopstötdämpare runt om. Fram individuell hjulupphängning med dubbla tvärlänkar och krängningshämmare, bak stel axel hållen av länslänkar, reaktionsstag och snedställt tvärstag.

Mått och vikt: Axelavstånd 262 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm, längd 464 cm, bredd 174 cm, höjd 146 cm. Tjänstevikt 1 270 kg, maxlast 430 kg, därav max 100 kg på taket. Maximalt tillåten släpvagnsvikt 1 200 kg. Bränsletanken rymmer 58 liter.

Styrning: Styrnacka 34,1 rattvarv mellan fulla framhjulslutslag.

Elsystem: 12 V, växelströmsegnerator. Batterikapacitet 60 Ah.



Den stora öppningsvinkeln på dörrarna gör i- och urstigning lätt. Med undantag för förarplatsen, där rattställningen tvingar föraren att tränga sig ut under rattet. Rullbältets "kanal" i mittstolpen gör också att det inte gärna rullar upp sig självt utan blir hängande precis som vanliga bälten. Till det yttre är ändringarna få. En är handtagen i dörrarna som fått annan utformning. Dessutom markerar nu också den högre effekten - motorn - i emblemet.

ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130 km/h
Volvo 144 de Luxe -72 (110 hk SAE)	3,1	6,6	11,2	17,6	31 sek
Volvo 142 de Luxe -71 (105 hk SAE)	4,6	7,5	12,5	18,5	31,5 sek
Saab 99 -72	5,0	8,6	13,6	20,3	sek
Opel Rekord 1900 L	4,2	7,4	11,8	17,1	30 sek
Volkswagen K 70 L	4,8	7,8	12,5	19,1	32 sek
Audi 100 LS	3,5	6,6	11,0	16,3	25,7 sek

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	50	70	90	110	130 km/h
vid en verklig fart av	49	68	88	106	124 km/h

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid konstant fart

	50	70	90	110	130 km/h
Volvo 144 de Luxe -72	0,58	0,68	0,84	1,04	1,26
Volvo 142 de Luxe -71	0,62	0,72	0,87	1,08	1,32
Saab 99 -72	0,58	0,71	0,90	1,11	1,34
Opel Rekord 1900 L	0,63	0,74	0,88	1,07	1,30
Volkswagen K 70 L	0,74	0,75	0,91	1,14	1,43
Audi 100 LS	0,67	0,76	0,85	0,98	1,17

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd start- och stoppkörning, motsvarande normal stadskörning, 1,26 l/mil. Motsvarande värde för Volvo de Luxe 105 hk -71 1,45 l/mil.

TOPPFART

	Stående km	Toppfart ca
Volvo 144 de Luxe 110 hk -72	36,1 sek	155 km/h
Volvo 142 de Luxe 105 hk -71	36,5 sek	155 km/h
Saab 99 -72	-	155 km/h
Opel Rekord 1900 L	35,6 sek	160 km/h
Volkswagen K 70 L	36,9 sek	160 km/h
Audi 100 LS	34,8 sek	160 km/h

BROMSAR-PEDALTRYCK

Från 100 km/h verklig fart till stillastående med 2 personer 52 meter. Erforderligt pedaltryck 40 kp. Kopplingens pedaltryck 10 kp.

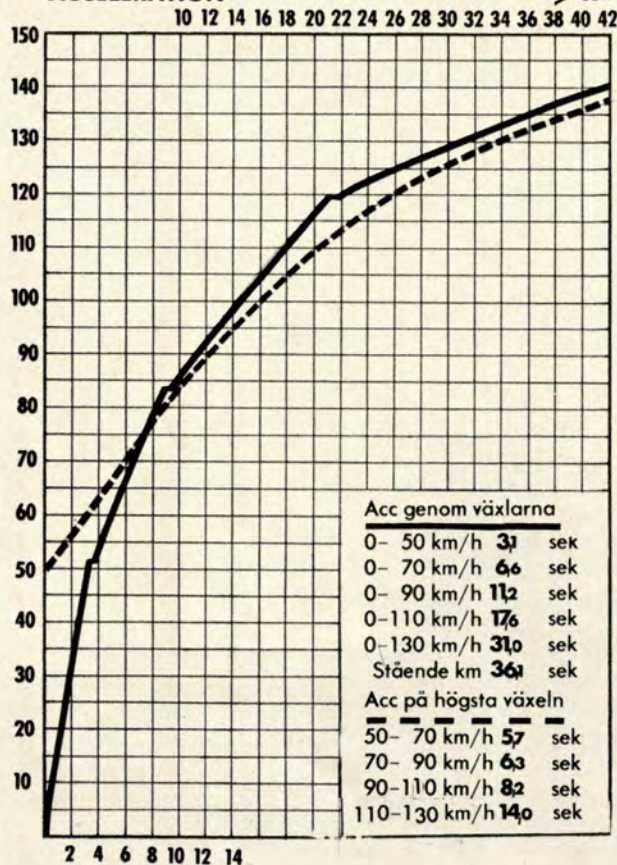
STYRKRAFT

Nödvändig styrkraft för vridning av stillastående framhjul på torr asfalt 14 kp. Dito vid krypkörning 1-2 kp.

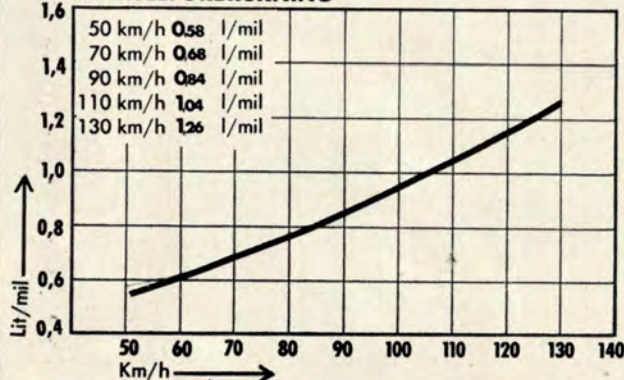
LJUDNIVÅ

Ljudnivån mäts i decibel i höjd med de äkandes huvuden, dels i framsätet, dels i baksätet.

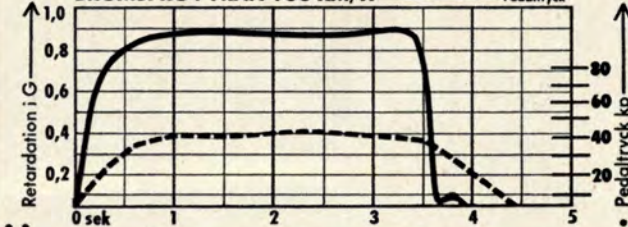
ACCELERATION



BRÄNSLEFÖRBRUKNING



BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



LJUDMÄTNING

