

Vi har provkört 73:orna:

Volvo ¹⁴²/₁₄₄ -en bil som blivit mycket bättre på gamla da'r

Visst kan det löna sig att klaga! Alla ni som klagat på Volvos tunga koppling, vingliga styrning och hopplösa instrumentbräda: Ni kan gott byta upp er till en 73:a från Hisingen. För på nästa års modeller är allt det här ändrat. Och en hel del annat.

Av ANDERS TUNBERG

■■■ 1972 års modeller från Volvo markerar på många sätt en ändring i tankandet på den stora fabrikskonstruktionsavdelning. Det verkar nämligen som om teknikerna för första gången på mycket länge har lagt sina öron mot jorden och lyssnat till suset från gräsrotterna; de ändringar som gjorts har många ropat förgäves efter i flera år.

Det som främst faller en i ögonen är den ändrade fronten. Den är till allra största delen gjord i plast — ett material som i det här fallet är billigare att hantera än metall. Kombinationen grå och svart plast ser inte så ryslig ut som man kan tro — Volvo behåller sin diskreta framtoning.

Övriga nyheter på fronten är den

reviderade stötfångaren, som numera inte har gummilist i hela sin längd, och nya blinkers, som går runt hörnet och lyser med ett nästan bländande sken.

Sedd från sidan domineras nya Volvon av en liten plåtskälla mellan bakre sidrutan och bakrutan. Den är inte bara dekorativ i sig, den döljer också en svärbearbetad svetsfog. Det är billigare att sätta dit plåtbiten än att slipa fogen så att den blir snygg.

Mycket nytt på utsidan

Aktern har fiffats upp med nya och större bakljus. Som dock inte går runt hörnen. GL-modellen och 164:an har

● Volvos 73:or känner man lättast igen på den nya fronten. Grillen är gjord i plast, stötfångaren är något modifierad och blinkerarrangemanget är nytt.



● Instrumentbrädan är helt ny. Hastighetsmätaren är rund och lättavläst, reglaget för vindrutetorkare och -spolare sitter på rattstängan.





● Bakifrån lägger man främst märke till de nya bakljusen, som är stora och ljusstarka. Dessutom är stötfångaren ny och monterad något högre än tidigare.

SNABBFAKTA

● Man har gjort många ändringar på Volvos 73:or. De här är de viktigaste:

- Helt ny instrumentbräda med bl a rund h-mätare och vindrutetorkarreglaget på rattstäng.
- Nytt värme- och ventilations-system med bättre kapacitet och fler variationer.
- Säkerhetsratt och ny fram-

vagn som gör bilen helt kurssta-bil.

- Flamsäker inredning och bättre ljud- och värmeisolering.
- Halogenstrålkastare på de dyraste modellerna.
- Nytt lås för säkerhetsbältet.
- Samt sist men inte minst: Man har gjort kopplingen riktigt lätttrampad.



Bästa nyheten hittills: Instrumentbrädan

dessutom en kromsarg runt hela härligheten så att envar ska se att här åker en som kostat på sig en dyrare modell.

GL-modellen har också ett litet emblem i fronten.

Men detta, gott folk, är bara ett yttre bländverk som i stort sett berättar att det rör sig om en ny årsmodell. Kliver man in i bilarna uppenbarar sig nämligen en av de verkligt stora nyheterna: Instrumentbrädan.

Den är helt ny från kant till kant. Man har kastat hela den gamla designen på sophögen och med den alla svårigheter att nå reglagen.

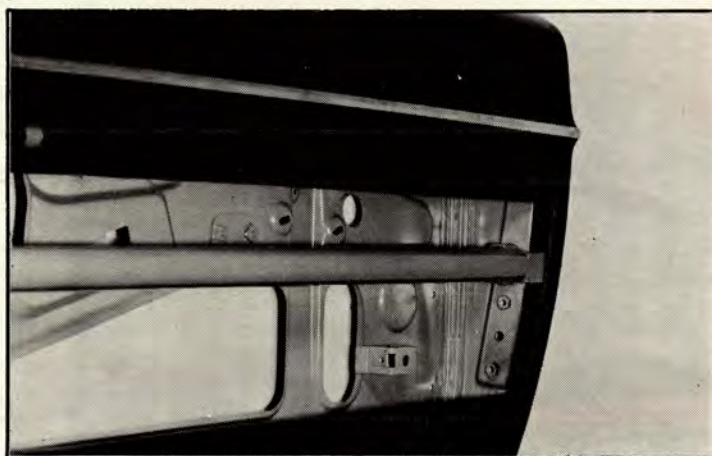
Den nya designen är lite franskt kantig och ger till en början ett något förvirrande intryck. Det är falskt, för redigare uppställning av instrument, reglage och strömbrytare var det länge sedan vi såg.

Få instrument — men lättlästa

Instrumenten är inte särskilt många: Hastighetsmätare, bensin- och vattentempmätare. H-mätaren sitter till vänster, har vita siffror på svart botten och är på det hela taget mycket lättläst. Tempo- och bensinmätarna delar på utrymmet till höger. Mellan dessa två och h-mätaren finns det plats för en varvräknare, som för ö är standard på de dyrare modellerna.

På rattstängan sitter enligt övligt mönster två spakar, en till vänster och en till höger. Den vänstra aktiverar körriktningsvisarna samt omkopplingen mellan hel- och halvljus. Den högra sköter vindrutespolare och torkare. Precis som på alla andra bilar alltså. Ett bra arrangemang som skulle ha införts för länge sedan. Nu är det här i alla fall och det är vi tacksamma för.

Runt de tidigare nämnda instrumenten och på en väl tilltagen



● *Amerikanska lagstiftare kräver skydd vid sidokrockar från 1973 och framåt. Volvo har en balk i varje dörr. Den monteras i alla bilar, oavsett var de ska säljas.*

konsol i vagnens mitt sitter en imponerande mängd varningslampor och strömbrytare. I den samlingen bidrar det nya värme- och friskluftssystemet med de flesta kranarna.

Invecklat men bra luftsystem

Genom de ordinarie kanalerna och fyra vridbara munstycken i instrumentbrädan kan man numera ordna praktiskt taget vilket klimat som helst i sin Volvo.

Även ratten är ny. Den är 30 mm mindre i diameter än den gamla och tagen i stort sett direkt från experimentbilen VESC. Den domineras av en stor stötputtande kudde i centrum.

Klädseln i 73:orna är flamsäker, ytan är ruggad som en fin filt och den är bra att sitta på.

Det har alltså hänt en hel del med nästa års Volvobilar rent utseendemässigt. Men man har inte stannat vid det. En provtur avslöjar att man har arbetat för högt tryck i Göteborg det senaste året.

Volvo -73 — en bil som går rakt fram

Vi hade tillfälle att åka några varv med 73:orna på Volvos gamla provbana i Göteborgs norra utkant. Bekantskapen med de nya bilarna blev kort, men gav i alla

fall tillfälle att prova på nyheter-na.

Framvagnen har modifierats en hel del för att ge bättre kursstabilitet. På äldre modeller var det ju så att man måste sitta och smärta för att hålla vagnen på rak kurs även på raksträckor. Det bekymret är borta.

Hemligheten ligger i diverse förkortade styrstag, men kanske främst i att man helt enkelt har skruvat fast styrsnäckan. Det är kanske lite väl populärt uttryckt, men det är så det fungerar.

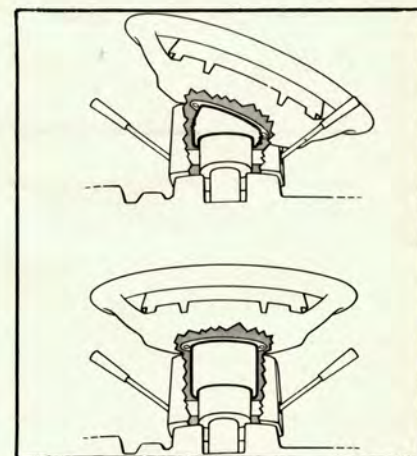
Resultatet är emellertid en helt kursstabil vagn, den går dit man styr den — varken mer eller mindre.

140-seriens olika modeller är också betydligt mer lättstyrda än de varit till och med 1972 års modell. Trots att man alltså har gjort ratten mindre och inte ändrat utväxlingen i styrsnäckan är 73:orna bekvämare att handha vid fickparkeringar och andra trånga manövrar. Läger man till detta faktum att Volvos tekniker också lyckats göra kopplingen riktigt lätttrampad behöver man inte tveka att använda sin 140:a i stadstrafik.

Det har lönat sig att klaga

Instrumentbrädan, styrningen och kopplingen — tre väsentliga de-

● *Så här ser en riktigt dyr Volvo ut i aktern från och med 1973. Volvo 164 E glänser med två extra emblem och en kromlist som inramning.*



● *Den nya säkerhetsratten sitter fast vid rattstängan med en ny manick som är "energiupptagande" på ett sådant sätt att ratten vinklas in mot bröstkorgen om föraren skulle kastas mot den vid en kollision".*

taljer som retat många Volvoförare under åren — har alltså ändrats till det bättre.

Övriga detaljändringar: Bakdörrarna har fått barnsäkring. Låsen till säkerhetsbältena är annorlunda — man trycker på en knapp, och upp hoppar den lösa låshalvan. Halogenglödlampor av typ H 4 är standard på 142/144 GL, 164 och 1800 ES. (Kan också fås som tillbehör på övriga modeller — man byter bara strålkastarinsatser och glödlampor.)

Volvo 145 finns från och med i höst att tillgå i två nya versioner — en med E-motorn och en med speciellt oöm inredning. Volvo 144 kommer i GL-utförande. I dörrarna på alla modeller finns balkar som skyddar vid sidokrockar. Vindrutetörkarna har fått större svepfält och starkare motorer. Och så vidare... Man har gjort ett tusental förändringar och förbättringar.

Lite mera i skymundan meddelas samtidigt att Volvo 1800 E — den vanliga sportvolvon — går ur produktion i samband med modellskiftet. 1800 ES — sportkombi — har blivit så populär, speciellt på andra sidan Atlanten, att man tvingas koncentrera produktionsresurserna på den. Säger man. Är detta manne början till slutet för den nu trettonåriga Volvon? ■



● Volvo 164 har även den fått fronten omdesignad. Även i det här fallet är grillen gjord av plast utan att därför se ut som en billig transistorradio. Stora Volvon har dessutom fått något större däckdimension – 175SR-15.



● Volvo 145 kommer i två nya versioner: En med E-motorn för dem som vill åka fort, och en med speciellt oöm inredning för dem som vill lasta smutsiga och vassa grejor.

● Volvo 1800 ES är ensam kvar i sportvagnsparken. Vanliga 1800 E tillverkas inte längre. Nytt på 1800 ES är att halogenstrålkastare monteras som standardutrustning.

