



KAN NI verkligen KÖRA BIL?

26/10 1966 Nr 22

Pris inkl oms 1:85

I Norge 4:10, Danmark 4:25

I Finland Fmk 1:95

Teknikens värld



**VOLVO 144
I FYRFÄRGSTEST!**



Ett helt nytt skal över en beprövad mekanisk stomme. Volvo 144 har (se bilderna) tonvikten lagd på god runtsikt och linjer som står sig

VOLVO 144S

Teknikens värld
TEST

Volvo 144 är den största händelsen inom svensk bilindustri på tio år. Hur är den att köra, hur står sig standard- och sportmodellen mot sina konkurrenter? Vetgirigheten är stor hos den bilintresserade allmänheten, och Teknikens värld ger här de första svaren i form av en provkörningsrapport av Volvo 144 S inom färgtestens ram. Resultaten av en längre tids testning och egna prov har av tidsskäl inte kunnat presenteras inom färgtestens ram – men de kommer längre fram.

Pris på gatan: 20 900 kr i Stockholm.

Skatt per år: 222 kr.

5-årig vagnskadegaranti ersätter försäkringens vagnskadedel.

4-cylindrig frontmotor på 115 hk SAE.

Toppfart: 165 km/t.

Skivbromsar runt om, dubbla kretsar, servo.

4 dörrar som standard. Bagageutrymme bak.

VAD KOSTAR DEN?

Volvo 144 S kostar på gatan i Stockholm 20 900 kr, inklusive hel rostskyddsbehandling, underreksbehandling, backljus, elektrisk vindrutespolare, stänkskydd fram och bak, helljusblink, trippmätare, elektrisk överväxel, fällbara framstolar, 3-punkts säkerhetsbälten fram men inte klocka.

Av konkurrenterna kostar BMW 1800 TI ca 22 800 kr, Mercedes-Benz 200 ca 21 500 kr, Rover 2 000 ca 22 400 kr, Opel Rekord 1900 (4-dörrars de Luxe) och Ford Taunus 20 M TS ca 18 200 kr.

Andrahandsvärdet blir – om ingenting särskilt inträffar – säkerligen det bästa i prisklassen. Volvo 144 S får liksom övriga Volvo personvagnar 5-årig s k PV-garanti.



Hård kurvtagning — men 144 släpper inte väggreppet! Den förbättrade bakaxelupphängningen gör sig tydligt märkbar även på dålig väg.

KONSTRUKTION

Självbärande karosseri med 4 dörrar, alla hängda i framkant. Motorn fram, bagageutrymme bak, vagnen bakhjulsdriven. Bensintanken placerad bak, rymd 58 liter. 12 V elsystem. Total längd 464 cm, bredd 173 cm, höjd 144 cm, hjulbas 260 cm, spårvidd 135 cm, tjänstevikt: ca 1 240 kg.

MOTOR

4-cylindrig, 4-takts vätskekyld toppventilmotor på 1,8 liter. Max effekt 115 hk SAE, vid 6 000 v/min (100 hk DIN vid 5 600 v/min). Cylinderdiameter 84,14 mm, slaglängd 80,00 mm, kompression 10,0:1. Max vridmoment 15,5 kpm SAE vid 4 000 v/min (DIN: 14,8/3 500). Vikteffekt: 10,8 kg per hk SAE.

Samma motor som i Volvo 1800 S men med ett annat avgassystem.

Testlagets betyg: Trots det höga effektuttaget är motorn smidig och har mycket god segdragning. Den får karaktär av sportmotor först vid ett visst gaspådrag. Kraftigt insugningsljud från ca 120 km/t på fyran, något mera dämpat på överväxel.

Åtkomligheten i motorrummet är mycket god, god eller acceptabel utom för oljemätstickan.

KRAFTÖVERFÖRING

Koppling av sk solfjäderstyp, 2-delad kardanaxel, bakhjulsdrift via stel axel. 4-växlad, helsynkroniserad växellåda med golvspak, elektriskt påverkad överväxel med rattspak. Totalutväxling: 1:an 13,27:1, 2:an 9,07:1, 3:an 6,20:1, 4:an 4,56:1, överväxel 3,45:1. Bakaxelutväxling 4,56:1.

I klartext: Växellåda och bakaxelutväxling är lika som hos vanliga Amazon Sport, Volvo P 1800 och nya Volvo 123 GT. 144 S har också i stort sett samma motoreffekt som de två senare.

Växelspaksarrangemanget är Volvos klassiska, dvs lång, bakåtlutande spak av ålderdomlig typ. Ingen direkt sportvagnsspak men direktverkande och funktionssäker.

Kopplingspedalen är inte hårdtrampad. Nödvändigt pedaltryck 11 kp.



BROMSAR

Skivbromsar med servo runt om, dubbla bromskretsar, som vardera berör båda framhjulen och ett bakhjul.

Testlagets betyg: Behagliga bromsar med effektiv servo, som ger förnämlig bromsverkan med lågt, nyanserbart pedaltryck.

Bromssträcka vid inbromsning från 100 km/t (Volvos prov) 52 meter, pedaltryck 27 kp. (Med ena bromskretsen ur funktion 62 meter—60 kp.) Pedaltryck vid Teknikens världs provbromsningar från 120 km/t 28 respektive 30 kp.





Elegant, välutrustad panel, fast klockan saknas. Stoppat rattcentrum, samma växelspak som Amazon.



Volvo 144 rymler mätt i mjukt bagage lika mycket som Opel Rekord — 48 bollar. Hög bakkant.



För h-trafiken: Avgasröret vid vänster bakhjul.



Bra detalj 1: Säkringarna under panelen.



Bra detalj 2: Glödlampsbyte från motorrummet.



Bra det. 3: Gummi-klädda stötfångare.



Under huven återfinnes Volvos "enhetsmotor" med två förgasare.



Nya Volvo 144 är rymlig, särskilt beträffande benutrymme fram och bak. Vidöppnande dörrar ger bekväm instigning.

STYRNING

Styrinrättning av typ skruv med rulle. Tvådelad rattstäng med brytkoppling. 4 rattvarv mellan fulla framhjulslutslag (Amazon 3,25 rattvarv). Minsta vänddiameter vid framhjulen 9,25 m (Amazon 9,5 m).

Testlagets betyg: Vid stillastående är styrningen fortfarande ganska trög, och även vid långsam körning, typ parkeringsmanövrer, finns en del "Amazon-känsla" kvar. Så snart vagnen rullar på vägen är emellertid styrningen en helt annan, mycket lättare än Amazons och med mindre stötighet i ratt. Styrningen är mindre direkt än hos Amazon, men det kändes inte som någon nackdel.

Erforderlig styrkraft: Stillastående hjul på asfalt ca 25 kp. Krypkörning 1-2 kp.



HJULSTÄLL

Fram: Dubbla, tvärställda svängarmar. Krängningshämmare. Bak: Stel axel, hallen av långa gummilagrade svängarmar och korta momentarmar samt panhardstag. Spiralfjädrar och hydrauliska teleskopstötdämpare runt om. Däck: 165 S 15" högfartsdäck.

Testlagets betyg: Vägegenskaperna är en positiv överraskning. Amazons "skumpighet" är helt borta, 144:an har en tung, solid karosserigång, som är mycket vilsam. Endast korta stötar, möjligen från däck, gick igenom fjädringen på normaljäm väg. Bakhjulets väggrepp förbluffande, även på gropig, kurvig grusväg. Karossen är mycket väl isolerad från vägljud.

EXTERIÖR OCH INTERIÖR

Elegant, tidlös exteriör. Utrymme för 5 personer. Fram som standard separata stolar med helt nedfällbara ryggstöd och reglerbart svankstöd. Inställningsmöjligheter även för höjd och lutning (med verktyg). Bak nedfällbart mittarmstöd.

Påkostad instrumentering, även om klocka saknas. Bra handskfack av lådtyp, väl placerade och utformade reglage. Utrymmena är vad den inre längden (benutrymme fram och bak) beträffar bättre än hos BMW 1800-2000 och Ford Taunus 20 M, lika som hos Rover 2000 men sämre än hos Mercedes-Benz 200. I fråga om armbågsbredd fram och bak är Volvo överlägsen BMW 1800-2000 och Rover 2000 men underlägsen Taunus 20 M och Mercedes-Benz 200.

Takhöjden fram är något bättre hos Volvo än hos dessa konkurrenter, bak däremot något sämre än hos de andra.

Bagageutrymmet sväljer något mindre bagage än Opel Rekord och Mercedes-Benz 200:s, ungefär lika mycket som t.ex. BMW:s och mer än Rovers.

VÄRME OCH VENTILATION

Värmesystemets effektivitet är högre än hos Amazon. Varmluft inte bara till bakre fotutrymmet utan också varm eller kall luft direkt till bakrutan via tröskellådorna. Tvåstegs fläkt. Extra friskluftsintag under panelens ytterdelar.

Svartvägsprovet



■ Volvo 144 är naturligtvis litet stor att åka omkring i skogen med, men fram kommer man, och fort! Nu åkte vi inte på var vanliga testbana men fick i alla fall en god uppfattning om bilen. Ka-

VAD SA VI DÅ?

Volvo 144 S är helt ny men samtidigt en utveckling av Amazon Sport, som testades senast i TV nr 26-64. Vi satte plus för komfort, acceleration, takhöjd fram, bränsleförbrukning, vägegenskaper och växellåda.

Minus fick motorljud, bagageutrymme, sikt, hårdtrampade bromsar (ingen servo), takhöjd bak, hård fjädring för normalbilisten samt frånvaro av klocka.

PLUS

Avsevärt mycket bättre kör- och vägegenskaper än hos Volvo Amazon.

Bekväm, rymlig interiör för fyra personer.

Lätttrampade, effektiva bromsar.

Stort bagageutrymme.

God sikt runt om.

Säkerheten ovanligt väl tillgodosedd.

SÄKERHET

Konstruktionsmässigt är säkerheten bättre tillgodosedd än vanligt. Extra förstärkt kaross, gummiklädda stötfångare, 2-krets bromssystem med båda framhjulen och ett bakhjul i varje krets. Rattstang med brytkoppling, skrivbromsar runt om, motor fram, bensintank bak.

Den inre säkerheten är mycket väl tillgodosedd. Vindruta av lammellglas med plastmellanlägg, stoppning runt instrumentpanelen, försänkta dörrhandtag (dock ej fönstervevar), bekväma 3-punktssealar med ny lastyp o s v.

SERVICE

Auktoriserade verkstäder för Volvo finns nu på nära 200 orter i Sverige. Servicemöjligheterna är alltså mycket goda.

Reservdelarna är genomgående relativt billiga för Volvo. Några prisexempel för 144 och 144 S: en komplett kolsats kostar kr, en sats avgasventiler med fjädrar kr, en cylinderlockspackning kr, termostat , kopplingslamell med centrum , en hel sats bromsbelägg , komplett avgassystem . För en framflygel får man betala , för en bakstötångare och för en kylarmaskering kr.

Fasta reparationspriser kommer att tillämpas men är ännu inte fastställda.

rosseriet är absolut fritt från skrammel, och isoleringen mot vägsprut är god. Växellådan är bra stegad med en hög trea, men spaken är fortfarande hopplöst lång och omodern. Väggreppet är utomordentligt trots den stela bakaxeln, det märks verkligen att Volvo förbättrat bakaxelupphängningen. Bilen sladdar ytterst ogärna vilket betyder att man får arbeta litet extra med ratten, något som i och för sig inte är oangenämt! De kraftiga slagen i ratten, som var en olägenhet hos Amazon, har här helt försvunnit. Körställningen kan justeras in perfekt, och sportigheten accentueras av den nästan vertikala ratten. Bromsarna var flitigt i elden men mattades inte, och dessutom fordrade de relativt lågt pedaltryck. Bilens goda sikt ger extra trygghet.

NÄR VI FÅR HÖGERTRAFIK

Volvo 144 S är som alla nya bilar efter den 1 juli i år högerförberedd genom att strålkastarna är högerasymmetriska. Dessutom mynnar avgasröret vid vänster bakhjul, vilket efter dagen H betyder ut mot gatan.

Ingång till förarsätet från höger sida försvåras mera av växellådspuckeln höjd än av själva växelspaken, som sitter fäst långt fram.

MINUS

Hårt motorljud vid snabb körning. Trångt för tre personer i baksätet.

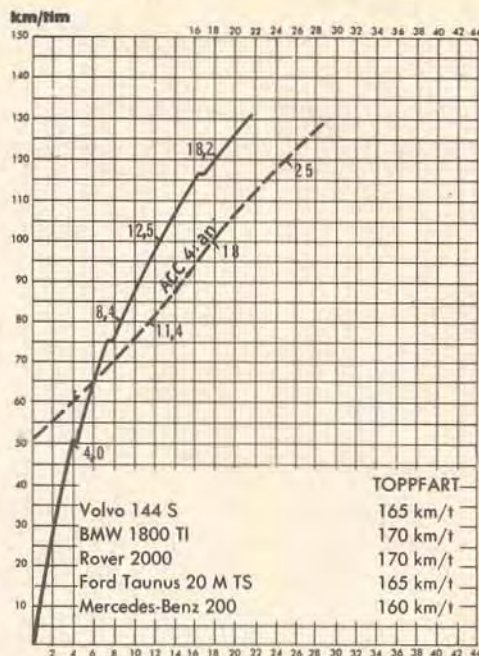
Dålig takhöjd bak.

Hög tröskel i bagageutrymme.

Klocka saknas.

Högt pris med tanke på vagnens storlek.

ACCELERATION

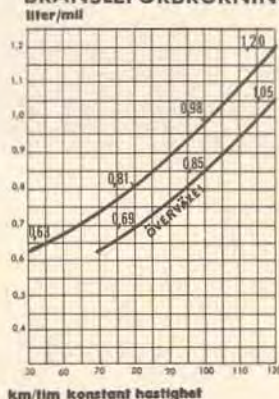


ACCELERATION I SEK

	0-50	0-80	0-100	0-120 km/t
Volvo 144 S	4,0	8,4	12,5	18,2 sek
BMW 1800 TI	4,0	7,7	12,0	17,8 sek
Rover 2000	4,5	10,4	16,4	23,4 sek
Ford Taunus 20 M TS	4,0	9,1	14,2	22,0 sek
Mercedes-Benz 200	4,2	8,5	14,2	21,8 sek

De första produktionsexemplaren av Volvo 144 S var vid testlagets första besök hos Volvo inte inkörda nog för att medge rättvisa accelerations- eller bränsleförbrukningsprov. Uppgifterna för Volvo 144 S har Teknikens värld fått av Volvos utvecklingsavdelning.

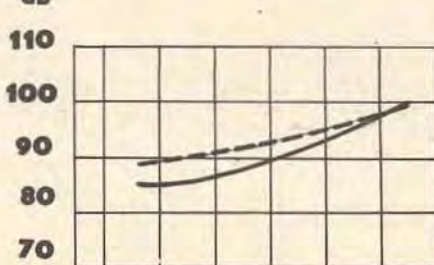
BRÄNSLEFÖRBRUKNING



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid	50 km/t	80 km/t	100 km/t	120 km/t
Volvo 144 S	0,63	0,81	0,98	1,20
Dito med överväxel	-	0,69	0,85	1,05
BMW 1800 TI	0,65	0,83	1,05	1,37
Rover 2000	0,65	0,79	0,97	1,25
Ford Taunus 20 M TS	0,91	0,98	1,10	1,33
Mercedes-Benz 200	0,83	0,92	1,05	1,27

LJUDNIVÅ

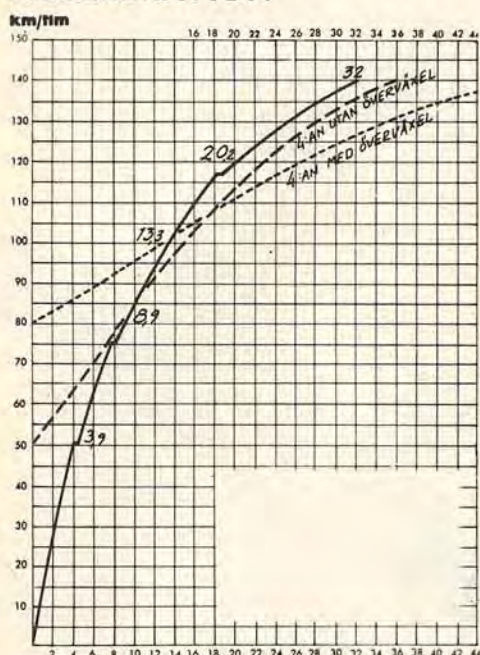


Ljudnivån mäts i decibel. Heltidagen kurva gäller fram- och baksäte, streckad baksäte.

km/tim 40 60 80 100 120 140 160

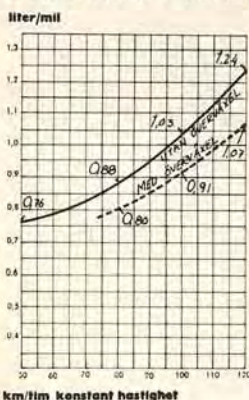
Komplettering till fyrfärgstest Volvo 144 S

ACCELERATION



sek

BRÄNSLEFÖRBRUKNING



km/tim konstant hastighet

RESERVEDELSPRISERNA

är genomgående billiga i förhållande till de flesta konkurrenternas. Utbytesmotor kommer att finnas men är ännu inte prissatt. Sats kolvar med kolringar och kolvbultar kostar 224 kr, sats avgasventiler och ventilmjälrar 58 kr, cylinderlockspackning 9:25, termostat 16 kr, oljerensarinsats (skall bytas var 1000:e mil) 11 kr och strömfördelarlock utan kablar 7:50. För en kopplingslamell, komplett med centrum, får man betala 81 kr, sats kompletta bromsklotsar runt om 156 kr och för avgasrör, komplett med ljuddämpare 144 kr.

BROMSPROV (Tjänstevikt + 100 kg)

fort	bromssträcka	pedalkraft
1:a 100 km/t	49 meter	20 kp
2:a 100 km/t	50 meter	22 kp

Släande km, 33,0 sek

Kandidater till "Årets bil": VOLVO 144 S granskas av juryn

Juryn för Teknikens världs hedersutmärkelse "Årets bil" har denna gång granskat Volvo 144. Vagnen kan anses som ett svar på önskemål från press och allmänhet om säkrare bilar. Ett bra svar? Det tyckte juryn.

Text: Gunnar Elmgren
Foto: PeO Eriksson

Vid jurysammanträdet för Volvo 144 var Bertil Aldman, Gunnar Friberg, Björn Karlström, Bo Ljungfeldt, Rune Lundh, Bengt Odelgard och Lennart Öjsten närvarande. Ordförande var Rune Melander, sekreterare Gunnar Elmgren. Juryns förväntningar på Volvo 144 var högt spända. Anledningen till att juryn ville titta på Volvo 144 är självklar: här har vi den intressantaste produkt som svensk bilindustri förmått skapa på många år. En säker bil, som kostar under 20 000 kronor, även om det är med ett nödrop. Billigaste versionen av 144 med 85 hästkrafters motor kostar 19 300 kronor "på gatan".

Vad juryn tyckte sig sakna hos Volvo 144 var det nya transporttänkande som man finner hos den senaste "Årets bil", Renault 16. Men 144:an ger mycket annat. Juryn ansåg att det var en mycket redig bil, byggd för att hålla sti-

len i många år. Detta understryks av karossens tidlösa linjer.

Juryn lade stor vikt vid att Volvo 144 genomgående konstruerats som en säker bil. Inbyggd säkerhet är bättre än påbyggd, sade man. Det bästa exemplet på den inbyggda säkerheten är utan tvekan det nya bromssystemet. I princip är det ett tvåkretssystem, men finessen är att det alltid fungerar på minst tre hjul, 80-procentig bromsverkan vad som än händer! Ett annat exempel på säkerhetstänkande, som man för övrigt inte bara finner hos Volvo, är värme- och defrosteranläggningarnas kapacitet. På 144:an har man verkligen gjort vad man kunnat för att få bilen vintersäker.

Eftersom Volvo 144 testas av Teknikens världs testlag på sidan 00 i detta nummer ber vi er slå upp färgsidorna för att ta del av en fullständig teknisk specifikation.



Arbetet på "Årets bil" går vidare. I nummer 21 presenterades den första kandidaten, Triumph 1300. I detta nummer har juryn bekantat sig med Volvo 144. I julnumret avslöjas den - Årets bil!