

Teknikens värld

# TEST



# VOLVO 144 B20

144:an är Volvobilen som äntligen blivit riktigt färdig. Den nya B 20-motorn är precis vad den här vagnen behöver. Accelerationen är till och med bättre än vad fabriken lovar!

AV STIG BJÖRKLUND  
(TEXT) OCH  
TEKNIKENS VÄRLDS  
TESTLAG.  
FOTO: PeO ERIKSSON

■■■ Volvo 144 tog på överraskande kort tid ledningen i bilarnas "allsvenska" och har nu ett till synes betryggande försprång.

Samtidigt har åtskilliga av medtävlarna blivit lika bra som Volvo på en del punkter, kanske rent av visat upp bättre värden på andra och är i många fall billigare. Det är mot den bakgrunden man får se Volvos satsning inför modell -69. Man sänker priserna i varje fall på Amazonserien när de flesta andra höjer, därför att ett helt paket av nya säkerhetsbestämmer krävt ändringar. (Sänkningarna på 140-serien slog aldrig igenom utanför Göteborg.) Och man presenterar en förstorad, mycket förbättrad motor.

Den tidigare 1,8-liters B 18-motorn har borrats upp till en volym av 2 liter (genom att cylinderdiametern ökats från 84,14 till 88,90 mm). I realiteten är ändringen mera komplicerad, eftersom man velat bibehålla godstjockleken och alltså måste ändra gjutformen. Som komplement till volymökningen har man tex förstorat insugsventilerna från 40 till 42 mm, introducerat nya ventilstyrningar, nya ventilsäten, som ger bättre tätning, förstärkt vevstakarna, monterat blybronslager även i standardmo-

torn, introducerat växelströmgenerator osv. Sportmotorn har fått slirkopplad fläkt, som snurrar fritt när den inte behövs för kylningen, samtliga motorer har termostatsbyrd förvärmning av insugningsluften plus avgasrening som standard.

■ Efter att ha provat nyheten är det bara att gratulera. B 20-motorn är vad den här bilen behöver. Smidigheten, segdragningen, ljudet, allt är fortfarande i toppklass, medan effekten nu bättre än tidigare svarar mot bilens tyngd. Om Amazon är en föråldrad produkt, som tack vare den här motorn fått en förlängd nådatid, så är 144 vagnen som äntligen blivit riktigt färdig. Liksom när det gäller Amazon ser vi att accelerationsförbättringen to m är bättre än vad fabriken utlovat. Den stora vinsten ligger visserligen inte i högre effekt utan i förbättrat vridmoment, men den vinsten gör sig påmind i praktiskt taget all körning. Att den effektiva vridmomentvinsten är 1,5 kpm säger kanske inte så mycket. Men vi kan också uttrycka det så att B 20-motorn över praktiskt taget hela det varvtalsområde vi normalt utnyttjar har ett bättre vridmoment - bättre "drag" - än den tidigare B 18-motorn nådde upp till

som maximum. Värdet ligger nämligen över 15 kpm från ca 1 000 till drygt 4 000 varv per minut med toppvärdet 16,5 kpm vid ca 300 v/min.

Priset för den här förbättringen är blygsamt. Bränsleförbrukningen vid jämn körning har stigit med i genomsnitt en halv deciliter per mil över hela skalan. Volvo 144 är därmed varken snålare eller törstigare än konkurrenterna i klassen (se tabell).

■ Kraftöverföringen är oförändrad på standardmodellen (medan däremot stationsvagnen och sportversionen med överväxel fått en annan bakaxelutväxling). Liksom tidigare bugar vi oss för en perfekt växlingsmekanism, samtidigt som vi för all del inte skulle ha något emot en annan spaktyp. Med bakåtlutande spak får man lyfta i ettan, trean och backen, vilket i varje fall i början känns avigt. Det bör dock påpekas att 144-spaken är kortare och stadigare än Amazons och alltså inte har samma "spretighet".

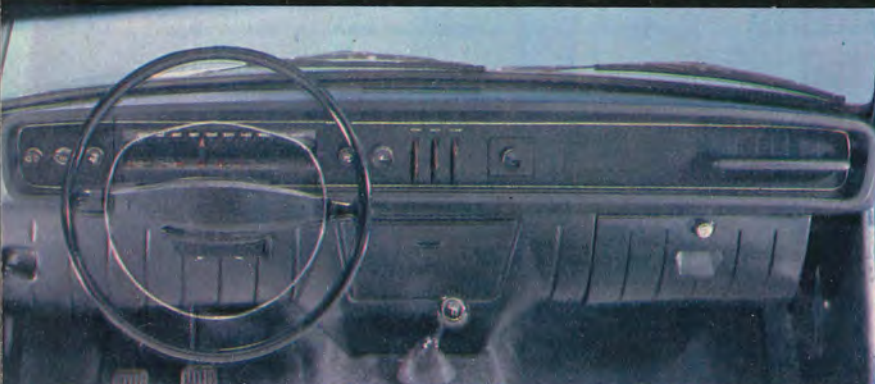
■ Bromsarna har inte ändrats men ligger redan i toppklass. Trots att vagnen har skivbromsar runt om, är pedaltrycket mycket lågt även vid panikbromsning. Den ovanligt effektiva bromsservon är en detalj som inte







Volvos 144 har ett väl tilltaget bagageutrymme. Man får lyfta högt för att lasta. Men den konstruktionen har fördelen att ge karossen större vridstabilitet.



Instrumenteringen skiljer sig inte från den tidigare 144-modellen. Överskådlig med lättavlästa symboler.



Till det yttre är det inte mycket som skiljer 1969 års 144 från 1968 års. Ett tecken på fronten – B20 – är allt.

**2,2 sekunder  
snabbare  
från  
0 till 100 km/h**

**FORTS** minst damerna bör uppskatta.

■ Styrningen är också oförändrad på 69:an. Fortfarande relativt tung när vagnen står stilla men vid körning ungefär lagom, lättare än tex hos nya Saab 99. Det krävs visserligen fyra rattvarv mellan fulla framhjulslutslag, men då får man också en vänddiameter som ingen av konkurrenterna i klassen kan visa upp maken till. Styreffekten per rattvarv är alltså betydligt bättre hos 144:an än tex hos den betydligt mera tungstyrda Volvo Amazon.

■ Vägegenskaperna skulle kunna sammanfattas i ett enda adjektiv: pålitliga. Volvos konstruktörer avstår medvetet från så påkostade lösningar som delad bakaxel à la BMW men har nära nog lyckats uträtta underverk med den traditionel-

la stela bakaxeln.

Väggreppet i kurvor är mycket gott, medan däremot fjädringskomforten fortfarande har viss begränsning. På ojämnt underlag och vid snabb körning på även svagt vågig väg känns 144:an irriterande kort i bakfjädringen. Den sätter sig ned ganska hårt med bakvagnen, en tendens som givetvis blir ännu mera utpräglad ju hårdare denna är lastad.

Konstruktörerna är givetvis fullt medvetna om detta, men anser inte den olägenheten vara värd en ändring. Samma tendens finns för övrigt även hos den i år lanserade stora "Volvo 164".

■ En nyhet i interiören är framför allt sätesklädseln. Den pipstoppsmönstrade vävplasten har bytts ut mot spunnen akrylfiber, som ger direkt linnekänsla men än-

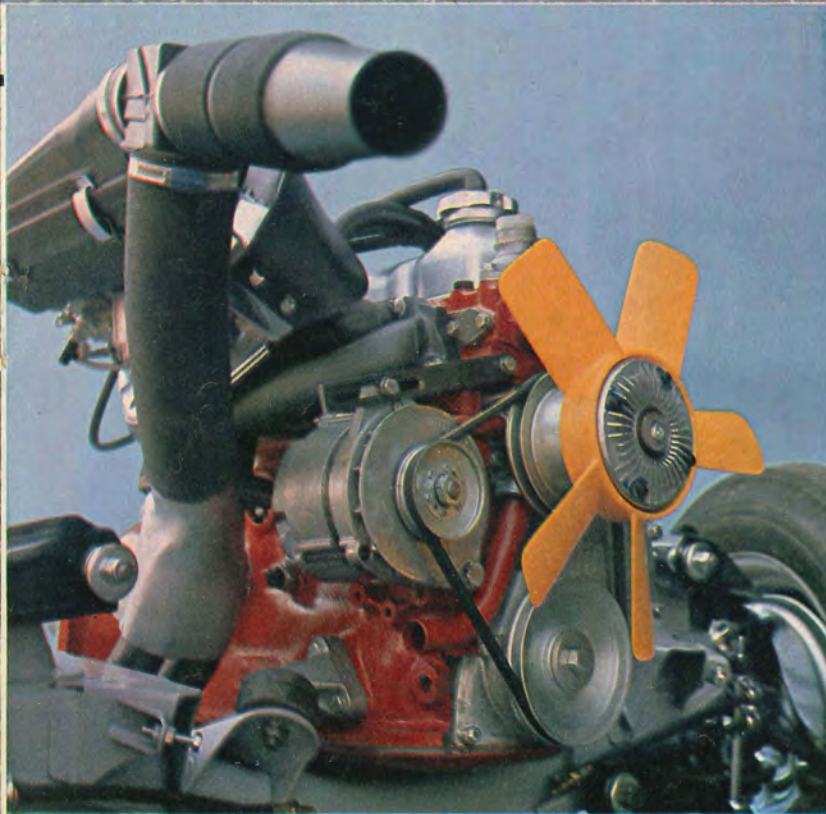
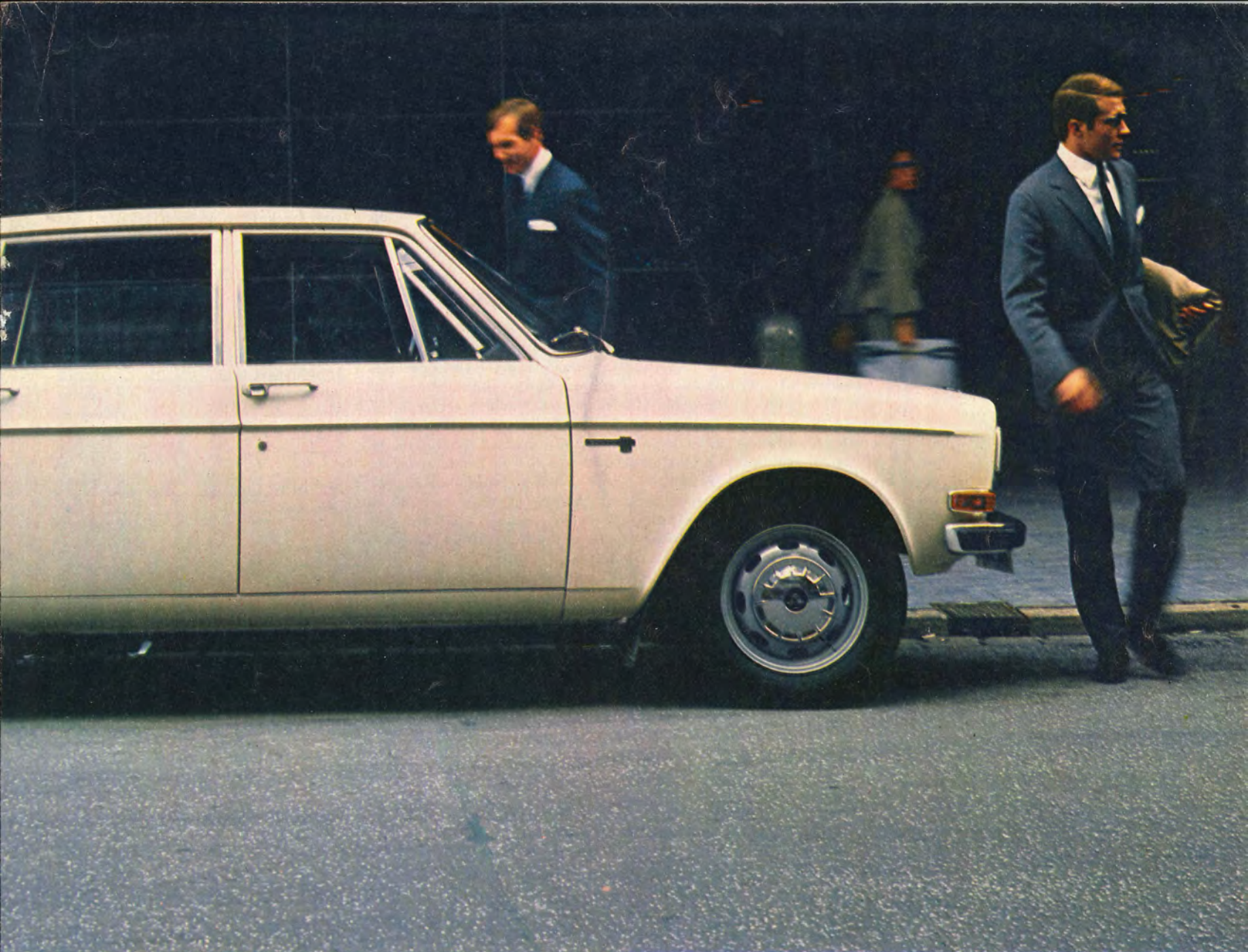
då sägs vara tvättbar. Ett mycket behagligt material att sitta på både när det är varmt och när det är kallt, dessutom är den nya klädseln mjukare, vilket påverkar sittkomforten.

Bra detalj, som finns kvar: spakmanövreringen av främre ryggstödens lutning. Samtidigt noterar man att Volvos 3-punktsbälte nu fått en smidigare anordning för justering av längden.

■ Körställningen är fortfarande en smula originell. Ratten sitter högt och nästan lodrätt, vilket innebär att kortväxta personer förligen får hänga med händerna i ratten för att kunna hålla rätt. Visserligen kan sätet justeras även i höjled, men det kräver fortfarande tillgång till verktyg. Saabs metod förefaller vara den hittills smidigaste.

Körning med raka armar





Den nya 2-litersmotorn ger nya 144:an avsevärt bättre prestanda utan att för den skull öka bränsleåtgången.

kräver för de flesta att ryggstödet fälls ganska mycket bakåt. Förarstolens justeringsmån räcker inte till, vilket inte beror på att man är rädd för trängsel i baksätet. Volvo 144 har en mycket generös total inre längd och ligger för övrigt i topp i klassen när det gäller utrymmen (lika rymlig som tex Opel Rekord och Ford 17 M).

■ Säkerhetsmässigt var Volvo 144 vid sin debut en pionjär. I dag har främst de amerikanska men nu också delvis de svenska säkerhetsbestämmelserna tvingat alternativt stimulerat konkurrenterna att ta ett stort steg framåt, och därmed har försprånget minskat. Volvo har fortfarande ett mera påkostat tvåkretssystem för bromsarna än de flesta andra vagnar, men sådana detaljer som kollisionssäker

rattstång, säkerhetsratt, generös inre stoppning osv är numera nästan standard, vilket man givetvis enbart bör vara tacksam för. Även i fråga om sk olycksförebyggande säkerhet, dvs goda bromsar, säkra vägegenskaper osv ligger flera av konkurrenterna på ungefär samma höga nivå som Volvo 144. (Tex BMW 1800-2000, Opel Rekord, Rover 200, Fiat 125.)

■ Det har alltså skett en glädjande höjning av bilarnas kvalitet i just den här klassen, vilket väl också är det som tvingat Volvo att försöka säkra sitt försprång med en ny motor. Volvo 144 har därmed blivit en ännu trivsammare familjebil med lagom motoreffekt och med smidighet som genomgående tema. En bra svensk produkt som blivit bättre. ■





## Tekniska data

**Pris:** ca 20 230 kr "på gatan" i Stockholm (efter höjning av skattepåslaget med 478 kr i november) 2-dörrars Volvo 142 18 900 kr + 467 kr. I standardutrustningen ingår ljusstuta, automatiskt backljus, defroster på bakruta, helt nedfällbara ryggstöd samt säkerhetsbälten fram.

**Garanti:** 6 månader utan körsträckebeogränsning. 5 års vagnskadegaranti inbakad i priset.

**Motor:** 4-cylindrig 4-takts vätskekyld radmotor med toppventiler. Borring/slag 88,9/80,0 mm. Volym 1 990 cm<sup>3</sup>. 90 hk SAE vid 4 800 v/min (82 hk DIN/4 700 v/min). Kompressionsförhållande 8,7:1. Vridmoment 16,5 kpm SAE vid 3 000 v/min. (16,0 kpm DIN/2 300 v/min), 5-lagrad vevaxel, växelströmgenerator, termostat-

styrd luftförmärning, automatisk avgasrening. Vikteffekt: 13,9 kg per hk DIN.

**Transmission:** 4-växlad, helsynkroniserad växellåda med golvspak. (3-växlad automatväxellåda mot ca 1 000 kr merkostnad.) Totala utväxlingsförhållanden: 1:an 12,83:1, 2:an 8,16:1, 3:an 5,58:1, 4:an 4,10:1, back 13,33:1, slutväxel 4,1:1. (Överväxel mot 850 kr merkostnad på Volvo 142 S med 118 hk motor.)

**Bromsar:** Skivbromsar på samtliga hjul, servo som standard. 2-krets bromssystem med båda framhjulen och ett bakhjul i varje krets. Reduceringsventil vid bakbromsarna mot bakhjulsåsning. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen via trummor i anslutning till bakre skivbromsarna.

**Fjädring/hjultställ:** Fram dubbla

tvärlänkar med spiralfjädrar, teleskopstötdämpare och krängningshämmare. Bak stel axel, hållen av längsgående svängarmar och dito momentsteg samt avfjädrar av spiralfjädrar. Teleskopstötdämpare. Däck: 165 S 15". Styrväxel av typ skruv med rulle. Delad rattstång av säkerhetstyp. 4 rattvarv mellan fulla framhjulutslog. Minsta vänddiameter vid framhjulen ytterkanter 9,2 meter. **Mått och vikt:** Axelavstånd 260 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm, total längd 464 cm, bredd 173,5 cm, höjd 144 cm. Bränsletanken rymmer 58 liter. Tjänstevikt 1 230 kg (2-dörrarsversionen 1 210 kg), max tillåten totalvikt 440 kg (2-dörrars 460 kg).

**Tillverkare:** AB Volvo, Göteborg. Auktoriserade verkstäder på närmare 200 orter i Sverige.

## Betygslista

De olika betygen är: Sämre, hyggligt, Bra, mycket bra, toppen.

### MOTOR

|                 |            |
|-----------------|------------|
| Startegenskaper | Mycket bra |
| Gensvar         | Mycket bra |
| Vibrationer     | Toppen     |
| Segdragnig      | Toppen     |
| Ljud            | Mycket bra |

### TRANSMISSION

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Växelmekanism     | Toppen     |
| Synkronisering    | Toppen     |
| Koppling          | Mycket bra |
| Transmissionsljud | Toppen     |

### STYRNING

|            |            |
|------------|------------|
| Matstånd   | Bra        |
| Gensvar    | Mycket bra |
| Väggkänsla | Mycket bra |
| Återgång   | Mycket bra |

### FJÄDRING

|           |            |
|-----------|------------|
| Äkkomfort | Bra        |
| Kräkning  | Mycket bra |
| Dämpning  | Mycket bra |

### KÖREGENSKAPER

|                      |            |
|----------------------|------------|
| Kurstabilitet        | Toppen     |
| Väntat uppförande    | Toppen     |
| Snabb kursförändring | Mycket bra |
| Sidvinds känslighet  | Mycket bra |

### BROMSAR

|               |            |
|---------------|------------|
| Pedaltryck    | Mycket bra |
| Gensvar       | Mycket bra |
| Fäding        | Mycket bra |
| Kurstabilitet | Mycket bra |

### REGLAGE

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Rattställning          | Sämre |
| Pedaler                | Bra   |
| Växelspakens placering | Bra   |
| Samordning             | Bra   |
| Småreglage             | Bra   |

### INTERIÖR

|                        |            |
|------------------------|------------|
| I- och urstigning fram | Mycket bra |
| I- och urstigning bak  | Mycket bra |
| Framsätteskomfort      | Mycket bra |
| Benutrymme fram        | Mycket bra |
| Takhöjd fram           | Mycket bra |
| Baksätteskomfort       | Mycket bra |
| Benutrymme bak         | Mycket bra |
| Takhöjd bak            | Hyggligt   |
| Instrumentering        | Mycket bra |

### SIKT

|            |            |
|------------|------------|
| Framåt     | Mycket bra |
| Åt sidorna | Mycket bra |
| Bakåt      | Mycket bra |

### KLIMATSKYDD

|                 |            |
|-----------------|------------|
| Värme/defroster | Mycket bra |
| Ventilation     | Bra        |
| Täthet          | Toppen     |

### ALLMÄNT

|                 |            |
|-----------------|------------|
| Strålkastare    | Mycket bra |
| Vindrutetorkare | Mycket bra |
| Bagageutrymme   | Mycket bra |

## ACCELERATION

|                   | 0-50 | 0-80 | 0-100 | 0-120 km/h |
|-------------------|------|------|-------|------------|
| Volvo 144 B 20    | 4,8  | 9,3  | 14,8  | 24,1 sek   |
| Volvo 144 B 18-68 | 4,5  | 10,7 | 17,0  | 26,4 sek   |
| Volvo Amazon-69   | 4,3  | 8,6  | 14,2  | 23,5 sek   |
| Opel Rekord 1900  | 4,2  | 9,8  | 14,4  | 21,0 sek   |
| Ford 17 M 1700 S  | 4,3  | 9,9  | 17,2  | 30,0 sek   |
| BMW 2000          | 4,2  | 7,5  | 12,3  | 18,7 sek   |

## HASTIGHETSMÄTAREN

| visade                 | 50 | 80 | 100 | 120 km/h |
|------------------------|----|----|-----|----------|
| vid en verklig fart av | 45 | 75 | 94  | 114 km/h |

## STYRKRAFT

Erforderlig styrkraft för vridning av stillastående hjul på asfalt 15 kp. Vid krypkörning ca 1 kp.

## PEDALTRYCK

Från 100 km/h till stopp med 2 personer 48 meter. Nödvändigt pedaltryck 20 kp. Pedaltryck koppling 10 kp.

## TOPPFART

|                   | Stående km | Toppfart ca |
|-------------------|------------|-------------|
| Volvo 144 B 20-69 | 36,9 sek   | 155 km/h    |
| Volvo 144 B 18-68 | 37,6 sek   | 150 km/h    |
| Volvo Amazon-69   | 36,3 sek   | 155 km/h    |
| Opel Rekord 1900  | 35,6 sek   | 160 km/h    |
| Ford 17 M 1700 S  | 38,4 sek   | 145 km/h    |
| BMW 2000          | 34,0 sek   | 168 km/h    |

## BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid konstant fart

|                   | 50   | 80   | 100  | 120 km/h |
|-------------------|------|------|------|----------|
| Volvo 144 B 20    | 0,69 | 0,83 | 1,00 | 1,23     |
| Volvo 144 B 18-68 | 0,64 | 0,79 | 0,95 | 1,18     |
| Volvo Amazon-69   | 0,66 | 0,80 | 0,95 | 1,16     |
| Opel Rekord 1900  | 0,63 | 0,81 | 0,97 | 1,17     |
| Ford 17 M 1700 S  | 0,66 | 0,82 | 0,99 | 1,20     |
| BMW 2000          | 0,70 | 0,87 | 1,04 | 1,25     |

Bränsleförbrukning vid programstyrd start- och stoppkörning, typ normal stadskörning 1,24 l/mil. Medelhastighet 38 km/h.

