

TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Volvo 142, 105 hk: Mustigare motor, samma ekonomi —bättre bil

*Volvo bryter traditionen.
Introducerar ett motoralternativ
mellan standard och sport,
som ger 105 tysta hästkrafter och
orkar bättre utan alltför
flitigt växlande. Volvo 142 med
mellanmotorn är 1 600 kronor
dyrare än standardalternativet.
Är den värd det?*

Av STIG BJÖRKLUND (text), Teknikens världs
testlag och ULF HOLMSTEDT (foto)



■■■ Volvo har brutit en tradition. Ända sedan modell 142-144 lanserades har Volvokunderna endast haft att välja mellan standard och sport. Valet har stått mellan samma vagn med antingen en effektmässigt beskedlig men tystgaende, problemfri motor och en ganska hardtrimmad dito som förvisso också haft sina nycker.

I dag är sortimentet utökat till tre motoralternativ: den gamla välkända standardmotorn, en potent men brutal sportmotor från 1800-linjen och en helt ny "mitt-emellanmotor", som varken är standard eller sport.

Samma uppdelning i tre modeller finns även när det gäller utrustning och pris, och väljer man även här den som är mittemellan har man nya Volvo de Luxe B 20 D som den officiella beteckningen lyder. B 20 D står för den nya motorn, även kallad 105-hästaren efter antalet SAE-hästar. För att få den motorns extrahästar gentemot basmodellens - det rör sig om 8 hk DIN eller 15 hk SAE - måste man dels välja de Luxe-modellen, dels lägga ca 650 kr extra på bordet för högre effekt. Total skillnad: ca 1 600 kr.

Är det värt pengarna?

■ Den mest markanta skillnaden bortsett från motoreffekten ligger i kylarmaskeringen. Volvo de Luxe (och den ännu dyrare Volvo Grand Luxe) har den nya, svarta grillen med den snedställda Volvopilen, basmodellen fortsätter med samma grill som förut. Krasst sett rör det sig naturligtvis om ett led i en kampanj för vad man i USA kallar "planerad föräldring", dvs man ger en ny modell nagonting som får en äldre eller billigare att se föräldrad ut, och så hoppas man på att kunderna skall följa det planerade mönstret och falla för det nya. Tricket är gammalt och beprövat och det lyckades också för Volvo den här gången. I dag köps det nästan dubbelt så många Volvo de Luxe. Däremot har färre än beräknat brytt sig om att också satsa på flera hästkrafter. 142-köparna är i största utsträckning nöjda med den motor som finns sedan gammalt. De som köper extra hästkrafter är oftast sådana som valt kombimodellen 145 och mera patagligt känt behovet av starkare motor under vissa körförhållanden.

Äntligen klocka!

Vad skiljer de Luxe från standard förutom grillen? Klockan förstås. Det är en tillfällighet som ser ut som en tanke att när Gunnar Engellau lämnar rodet i yngre händer kommer äntligen en klocka som standard på i varje fall någon Volvoversion. I de Luxe-utrustningen ingår en riktigt ele-

gant klocka på ett sk tunnelfack bakom växelspaken. Kanske inte på bästa plats, eftersom man måste kika under högerarmen för att kontrollera tiden, men tack ändå...

Nya, bredare fälgar och gördeldäck som standard ingår också i valutan för den extra tusenlappen. Ny tygklädsel och textilmattor avslutar listan över detaljer som skiljer.

Och så över till det enda verkligt nya i sammanhanget, den nya D-motorn.

Slutsportat

■ Motorn presenteras inte som en sportmotor, men efterträder en sådan i Volvos program. Fram till hösten 1970 fanns dels Volvo 142 med den ordinarie 2-litersmotorn på 82 hk DIN (A-motorn), dels 142 S med B-motorn: samma slagvolym med hela 100 hk DIN under huven. I dag är den starkare motorn på "bara" 90 hk DIN, som tas ut vid 5 300 v/min (mot 100-hästarens 5 500) med en kompression på 9,3:1 (mot 9,5:1), men med ett vridmoment som faktiskt är avsevärt bättre än föregångarens. Toppvärdet, 15,7 kpm DIN, ligger visserligen bara 0,2 kpm över 100-hästarens, men det avgörande är att det tas ut vid ett betydligt lägre varvtal, 2 800 varv per minut mot 3 500.

Mot detta står emellertid standardmotorns 16 kpm vid 2 300 varv per minut, och den skillnaden känns faktiskt även om man inte går direkt från den ena modellen till den andra. I synnerhet om vagnen är någorlunda tungt lastad och om dubbelförgasarna inte är perfekt intrimmade kan den nya motorn upplevas som en direkt besvikelse vid tex stadskörning. Vi vet också att Volvoägare som bytt upp sig till de Luxe med D-motorn har klagat över den här försämringen, och att verkstäderna långt ifrån alltid kunnat åstadkomma någon tillfredsställande förbättring. Faktum kvarstår: den starkare motorn är just på den här punkten svagare, eftersom den bara i bästa fall ger hygglig segdragnad där Volvos standardmotor har en av sina bästa sidor. Volvos påståendet att med 105-hästaren "standardmotorns lågvarvsegenskaper kombinerats med B 20 B-motorns högvarvsegenskaper" är alltså enligt vår erfarenhet inte helt riktigt, även om målsättningen i och för sig är berömvärd.

■ Vårt testexemplar, som vi omedelbart efter leveransen tog på en 400-milatur Stockholm-Genève och åter, hade dåligt segdragande motor redan från början. Dessutom var toppfarten begränsad till något över 140 km/h. Någonting var alltså

galeat. Under de sista dagarna, när verkstadstid redan var beställd, blev motorn allt sämre och sämre tills den slutligen måste bogseras i gång. Efter service och genomgång var segdragningen bättre om också inte helt vad man väntar sig av en Volvo. Gången var utmärkt och bilen normalt snabb. Vid snabb körning kom emellertid glödtändningsproblemen tillbaka, förmodligen beroende på för mjuka tändstift.

Vad man förlorar "i botten" får man i det här fallet igen på toppen av varvtalskurvan. Den stora charmen hos den nya motorn ligger enligt vår erfarenhet i ett väsentligt förbättrat drag vid omkörningar. Och detta med en ljudkomfort och en bränsleekonomi som faktiskt är bättre än för standardmotorn. Motorn bullrar mindre när man drar den högt på växlarna respektive kör den fort på landsväg. Den förbättringen blir speciellt märkbar när det gäller kombimodellen Volvo 145 som genom annan bakaxelutväxling alltid är något surrigare än personvagnen. Vi har tidigare kört kombivagnen en kort provslinga med båda motoralternativen och direkt kunnat konstatera hur mycket vilsammare D-motorn är med sin högre effekt.

Snål stor motor

■ Bränsleförbrukningen hos Volvos sportmotorer brukar alltid vara lägre än hos standardmotorn, och detsamma gäller för den nya 105-hästaren. Utöver jämförelsetabellens uppgifter kan vi nämna att medelförbrukningen vid rätt snabb autostradakörning (drygt 100 km/h i verklig genomsnittsfart) låg på ca 1,1 l/mil.

För att få den genomsnittsfarten måste nälen nästan konstant visa på 120-130 km/h, men det hände rätt ofta att visaren gick upp till 140 km/h. Då var ljudnivån fortfarande så låg att den tillät nästan normal samtalston. D-motorn har nämligen ingenting av det smattrande insugningsljud som brukat karaktärisera Volvos tidigare sportmotorer och som kan bli direkt besvärande i 142 Grand Luxe.

D-motorns högre effekt har erhållits dels med hjälp av bl a ändrad kamaxel och en helt ny dubbelförgasare. Den senare har en ganska unik finess som sägs ge bättre avgasrening genom konstant blandningsförhållande bränsle/luft oberoende av temperatur. Munstycket kan nämligen förskjutas och påverkas automatiskt

av bensinens temperatur.

■ Växellådan är densamma som i basmodellen, liksom bakaxelutväxlingen. Toppfarten bör ligga en aning högre för den starkare versionen, men skillnaden har knappast någon betydelse under svenska körförhållanden.

Inte heller när det gäller styrning, bromsar, kör- och vägegenskaper samt komfort och utrymmen skiljer sig 142 de Luxe särskilt mycket från basmodellen. Styrningen är enligt våra prov något tyngre beroende på gördeldäcken. Den kan kännas en aning "vevig" vid komplicerade manöverförhållanden men har å andra sidan en utväxling som gör att det subjektiva intrycket missleder. Volvo 142 är trots sin storlek en av marknadens mest lättmanövrerade bilar när det gäller vändningsmanövrer.

Tungtrampade bromsar

■ Bromsarna är effektiva och ger kort bromssträcka även vid panikbromsning. På vårt exemplar krävde emellertid bromsarna vid 100-provet ett pedaltryck som låg klart över det normala, hela 55 kilo.

Normalt brukar det räcka med 30-40 kp, men inte ens Volvo kan garantera en absolut jämn kvalitet över hela linjen.

Fjädringskomforten vid stadskörning påverkas något av övergången till gördeldäck som standard. Gången blir småskuttigare även på jämnt underlag. Men det priset får man betala för säkrare väggrepp i kurvorna och förmodligen större livslängd hos däcken. Liksom tidigare irriterades vi av att bakfjädringen kommer i rytmiska gungningar och "sätter sig" ganska hårt vid körning med passagerare och/eller last. En egenhet som man tydligen får vänja sig vid.

■ Interiören är som nämnts något mera påkostad än hos basmodellen, men det rör sig inte om någon direkt iögonenfallande lyxutrustning. Vad som märks är klockan, medan tex textilmattorna på golvet måste skyddas med lösa gummimattor för att inte bli rena smutshärdar.

Positivt: de goda utrymmena och den kompletta utrustningen i instrumentväg samt den generösa sikten runt om. Eluppvärmningen av bakrutan gör det lättare att snabbt få fri sikt bakåt, medan däremot luftutsläppet vid bakrutan inte verkar att fungera till-



FÖRTE Skuttigare men säkrare med gördeldäck

räckligt snabbt med fyra personer i bilen och fuktig luft ute. Den ypperliga värmen kompletteras tyvärr inte av separata friskluftsintag upptill utan endast i knähöjd, och därmed blir inte friskluftstillförseln så god att genomluftningen får tillräcklig effekt. Rattställningen är enligt vår åsikt tröttande.

För att få den säkra rattfattningen "tio minuter i två" måste en normalstor person hålla händerna obekvämt högt, och snart får man känslan av att hänga i rattens. Småväxta personer får ännu större besvär med rattfattningen och

riskerar dessutom att få rattens övre del i synfältet. För andra ligger signalhornsringens övre del mitt i siktlinjen mot hastighetsmätaren.

■ Bagageutrymmet hör till klassens absolut bästa. I enlighet med modern filosofi när det gäller karosseriets vridstyvhet har konstruktörerna valt hög bakvägg, som gör in- och urlastning ganska komplicerad, men å andra sidan gör det lätt att utnyttja hela utrymmet effektivt.

En bil för vem?

Volvo 142 de Luxe är det naturliga valet för den som vill hänga

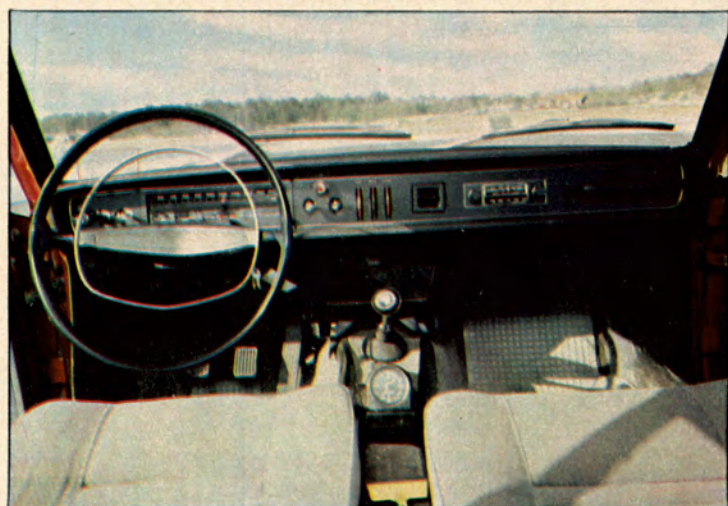
med i modellbytena och vill att det skall synas. Det kostar visserligen en tusenlapp mer att få den nya grillen, gördeldäcken, klockan och textilmattor på golvet. Men man kan också resonera som så att man har igen en hel del av extrakostnaden i form av bättre andrahandsvärde om några år. I övrigt är 142 de Luxe en alldeles vanlig Volvo med dess förtjänster och fel — även om Volvo envist brukar förneka att det finns några skavanker.

Enligt vår mening finns i alla fall detaljer som borde ses över och som väl också med tiden kommer

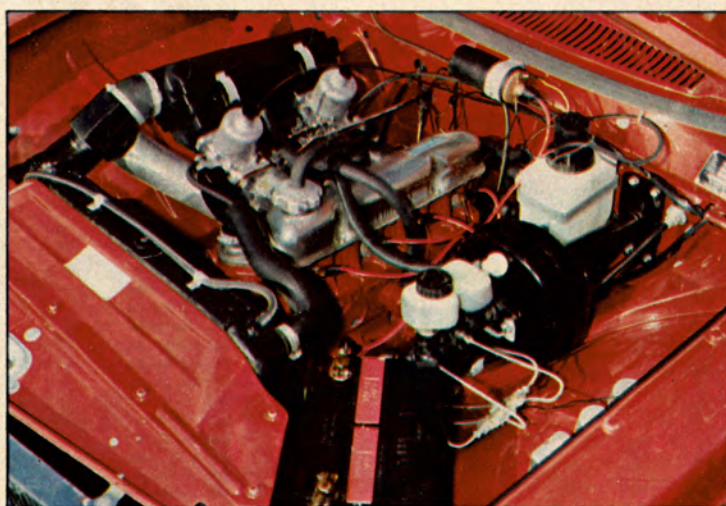
att rättas till. Exemplet med klockan visar ju att ingenting är hopplöst!

Lönar det sig att betala mer än 600 kr extra för den nya, starkare motorn? Ja, om man verkligen lider av att basmodellens motor har för dålig ork på toppen eller blir för "surrig" när man försöker bättra på temperamentet med hjälp av flitig växling.

Man får mera must utan att bränslekontot behöver skjuta i höjden. Men man får räkna med att segdragningen vid låg fart med belastad vagn inte blir lika god som med standardmotorn. ■



Inredningen är exakt densamma som tidigare: samma ansamling av knappar att ta fel på till vänster om ratten, samma avstånd till radion. — Men klockan är ny och välkommen.

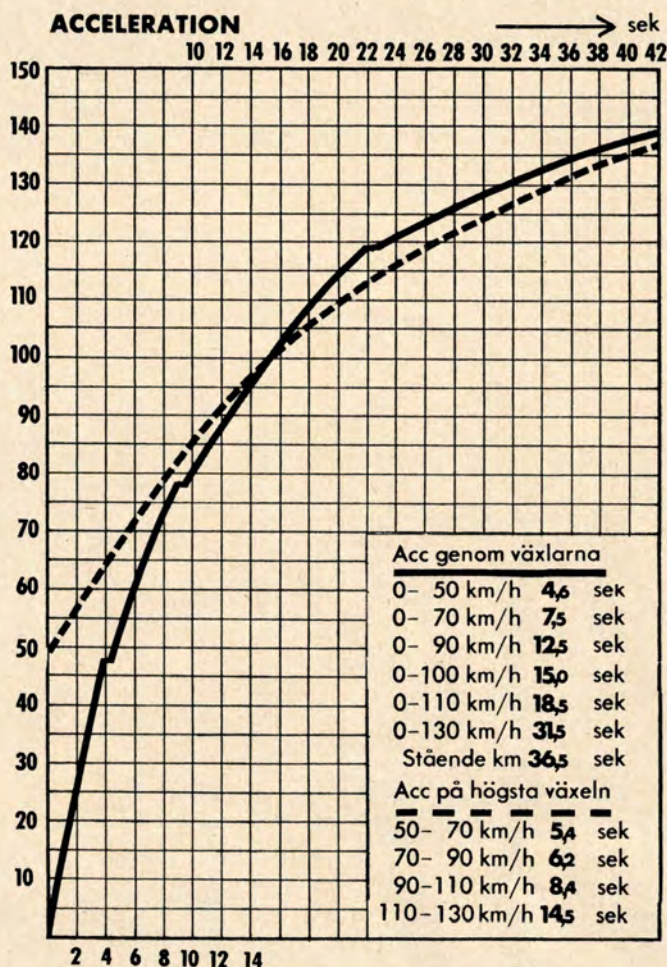


Den nya motorn är en positiv överraskning. Den orkar bättre vid omkörningar och är mycket tystlåten. Och detta har åstadkommits utan att bränslekostnaderna skjutit i höjden.

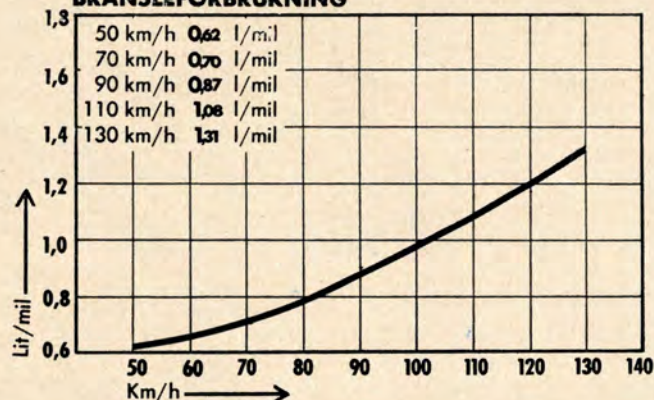
VÄN

Nya motorn förvånansvärt bensinsnål och tyst

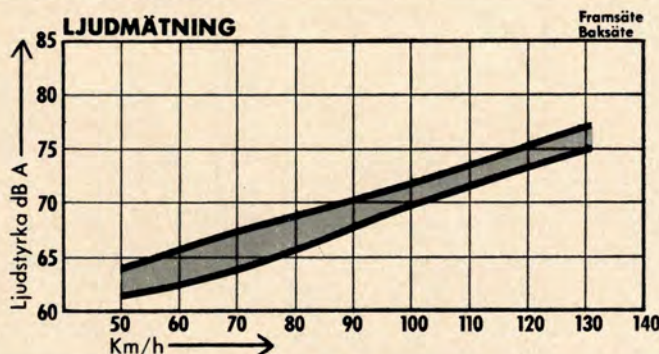
ACCELERATION



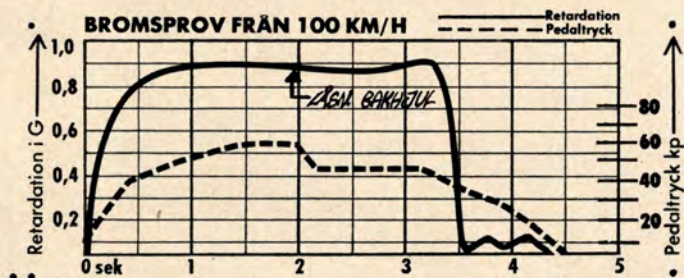
BRÄNSLEFÖRBRUKNING



LJUDMÄTNING



BROMSPROV FRÅN 100 KM/H



TEKNISKA DATA

Pris: Volvo 142 de Luxe B 20 D kostar på gatan i Stockholm 22 400 kr. Tillägg för soltak 650 kr, för överväxel 850 kr och för automatlåda 1 100 kr. I standardutrustningen ingår tygklädsel, nedfällbara ryggstöd på framstolarna, nackskydd fram, ljusstuta, backljus, eluppvärmd bakruta, varningsblinkers, omställbar backspegel, elektrisk klocka, rullbälten fram, 3-punktsbälten bak, cigarettändare.

Garanti 6 månader utan körsträckebeogräsning, 5 års vagnskadegaranti.

Motor: 4-cylindrig, 4-takts vätskekyld radmotor med stötstångspåverkade toppventiler. Boring/slag 88,9x80,0 mm, total slagvolym 1 986 cm³. Max effekt 90 hk DIN vid 5 300 v/min (105 hk SAE). Vridmoment 15,7 kpm DIN vid 2 800 v/min. Kompression 9,3:1. Vikteffekt 14,0 kg/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 4,10:1 (direkt). Slutväxel 4,10:1. Mot merkostnad elektriskt manövrerad överväxel i kombination med slutväxel 4,30:1. Totalutväxling 4:an 4,30:1, 4:an plus överväxel 3,43:1. Mot merkostnad automatlåda.

Bromsar: 2-krets bromssystem med båda framhjul och ett bakhjul i varje krets. Skivbromsar runt om, servo som standard. Handbromsen verkar mekaniskt på trummor i bakhjulsbromsarna.

Fjädring/hjulställ: Fram individuell hjulupphängning med dubbla tvärlänkar och spiral-

fjädrar. Bak stel axel, hållen av länslänkar, reaktionsstag och snedställt tvärstag samt avfjädrad av spiralfjädrar. Krängningsdämpare fram, teleskopstötdämpare fram och bak.

Mått och vikt: Axelavstånd 262 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm, längd 464 cm, bredd 174 cm, höjd 146 cm. Tjänstevikt 1 260 kg, max last 440 kg, därav på tak max 100 kg. Maximalt tillåten släpvagnsvikt 1 200 kg. Bränsletanken rymmer 58 liter.

Styrning: Styrnacka 4,1 rattvarv mellan fulla hjulutslag, minsta vänddiameter 9,2 meter.

Elsystem: 12 V, växelströmgenerator.

Batterikapacitet 60 Ah.

Tillverkare: AB Volvo, Göteborg.



Bagageutrymmet hör till de bättre i klassen. Men tröskeln är hög och det är tungt att lyfta i stora väskor!

ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130 km/h
Volvo 142 de Luxe B 20 D	4,6	7,5	12,5	18,5	31,5 sek
Volvo 144 B 20 A	4,8	7,9	12,3	18,5	34,0 sek
Opel Rekord 1900 L	4,2	7,4	11,8	17,1	30,0 sek
Audi 100 LS	3,5	6,6	11,0	16,3	25,7 sek
Chrysler 180	4,1	7,1	12,0	17,7	27,5 sek

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	50	70	90	110	130 km/h
vid en verklig fart av	52	71	90	110	130 km/h

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid konstant fart	50	70	90	110	130 km/h
Volvo 142 de Luxe B 20 D	0,62	0,70	0,87	1,08	1,31
Volvo 144 B 20 A	0,69	0,77	0,91	1,11	1,40
Opel Rekord 1900 L	0,63	0,74	0,88	1,07	1,30
Audi 100 LS	0,67	0,76	0,85	0,98	1,17
Chrysler 180	0,91	0,89	0,97	1,12	1,30

GENOMSNIITSFÖRBRUKNING vid programstyrd start- och stoppkörning, motsv normal stadskörning, 1,45 l/mil. Medelfart 40 km/h.

TOPPFART

	Stående km	Toppfart ca
Volvo 142 de Luxe B 20 D	36,5 sek	155 km/h
Volvo 144 B 20 A	36,9 sek	150 km/h
Opel Rekord 1900 L	35,6 sek	160 km/h
Audi 100 LS	34,8 sek	170 km/h
Chrysler 180	35,9 sek	165 km/h

BROMSAR-PEDALTRYCK

Från 100 km/h verklig fart till stopp med 2 personer 51 meter. Nödvändigt pedaltryck 55 kp. Pedaltryck koppling 13 kp.

STYRNING

Nödvändig styrkraft för vridning av stillastående framhjul på asfalt 13 kp. Vid krypkörning ca 1 kp.