

De vanligaste felen på Volvo-Ford-Fiat

Det finns inga felfria bilar. Även de som anses bäst är behäftade med fel eller svagheter. Vilka är bra att veta – främst kanske om man skall köpa begagnad bil. Här börjar Teknikens värld en serie om de vanligaste felen på de vanligaste bilarna. Först: Volvo, Ford 17 M och Fiat 124.

■■■ Trots en allt hårdare konkurrens håller Volvo fortfarande sin sätplats i den svenska försäljningsstatistiken.

Orsakerna är flera. Volvo är en helsvensk bilprodukt och har ett stadgat rykte som kvalitetsbil.

Vidare leder Volvo stort när det gäller service-nät och tillgång på reservdelar. Volvo var också först med 5-årsgaranti, något som fortfarande står högt i kurs som försäljningsargument.

Allt detta har bidragit till att ge Volvo-bilarna ett högt s k andrahandsvärde.

Att Volvo nu också står på andra plats i Svensk Bilprovningens "kvalitetsbarometer" ger naturligtvis ytterligare näring åt den gamla in-mutningen:

Volvo = kvalitet.

■ I verkligheten finns det naturligtvis fläckar också på Volvo. Den har fel och brister precis som alla andra.

Visserligen kan man peka på Bilprovningens senaste statistik och hävda att den styrker påståendena om kvalitet. Men då skall vi hålla i minnet att denna statistik lider av vissa svagheter denna gång:

De flesta märkesvagnar och bland dem Volvo kallades som bekant in för s k gratis tillsyn omedelbart före inställelse till årlig kontrollbesiktning.

Att detta i hög grad påverkat statistiken och med den kvalitetsbedömningen är ett oavslutigt faktum.

Vad är det då för svagheter som uppträder på Volvos nya volymvagn Volvo 142?

■ Det mest iögonfallande är den ojämna standarden. En del bilar som kommer in för olika former av besiktningar och kontroller är perfekta rakt igenom, andra är, som en expert uttryckte saken, "näst intill buske".

■ Bromsarna är bra konstruerade men ojämna när det gäller tillverkning och montering. Det finns all anledning att underkasta bromsarna speciell kontroll när man funderar på att köpa en begagnad Volvo 142.

■ Framvagnen är en av de svagaste punkterna på hela bilen. Den måste hållas efter omsorgsfullt om man inte skall riskera dyrbara reparationer och utbyten av nedslitna detaljer. Som en följd av detta följer onormalt däckslitage.

Volvo 142 är med andra ord mycket "hård på" frambäck.

■ Styrinrättningen är tungarbetad och styrsnäckans placering och infästning sådan att kursstabilitet och vägsäkerhet blir lidande. Fäll upp motorhuvun och titta på styrsnäckan medan någon vrider fram och tillbaka på ratten så ser ni orsaken: styrsnäckan vickar vilket får till följd att bilen "slingrar" sig fram på vägen och kräver upphörlig rattpassning.

■ Volvo-motorn är berömd för sin slitstyrka men också för sin besvärande "törst". För-gas- och tändinställning måste passas och justeras med mycket korta intervaller om man vill undvika alltför dryga bensinräkningar.

■ Till detta kommer också problemet med kol-oxidhalten i avgaserna. På denna punkt bör Volvo till marknads allra värsta bovar.

Och kom ihåg:

■ När det gäller att hålla avgaserna inom lagens toleranser (max 4,5 volymprocent koloxidi) så är det bilägaren som är ensam ansvarig!

När trafikpolisen fått utrustning och på allvar kan börja kontrollera avgaserna i samband med s k flygande inspektioner – då blir det böter om er bil ger ifrån sig otillåtna mängder koloxidi!

■ Handbromsen har sedan länge varit en källa till bekymmer och där har ännu inte införts

några avgörande konstruktionsförbättringar.

Vidare är avgassystemet utsatt för sådan mekanisk påverkan att det lätt uppstår läckor. Det är i första hand de kraftiga rörelserna hos motorn som bryter upp röskävarna.

■■■ Ford Taurus 17 M, volymvagnen som fört upp Ford på femte plats i den svenska försäljningsstatistiken, har som andra märkesvagnar "ryckt upp sig" i den senaste statistiken från Bilprovningen.

VOLVO 144

För-gas- och tändinställning måste justeras ofta. Annars är Volvo-motorn besvärande törstig.

Tungarbetad styrinrättning. Snäckans infästning gör att kursstabiliteten blir lidande. Styrsnäckan vickar och bilen slingrar sig fram.

Framvagnen en av bilens svagaste punkter. Måste hållas efter. Olägenheten medför bl a onormalt däckslitage fram.



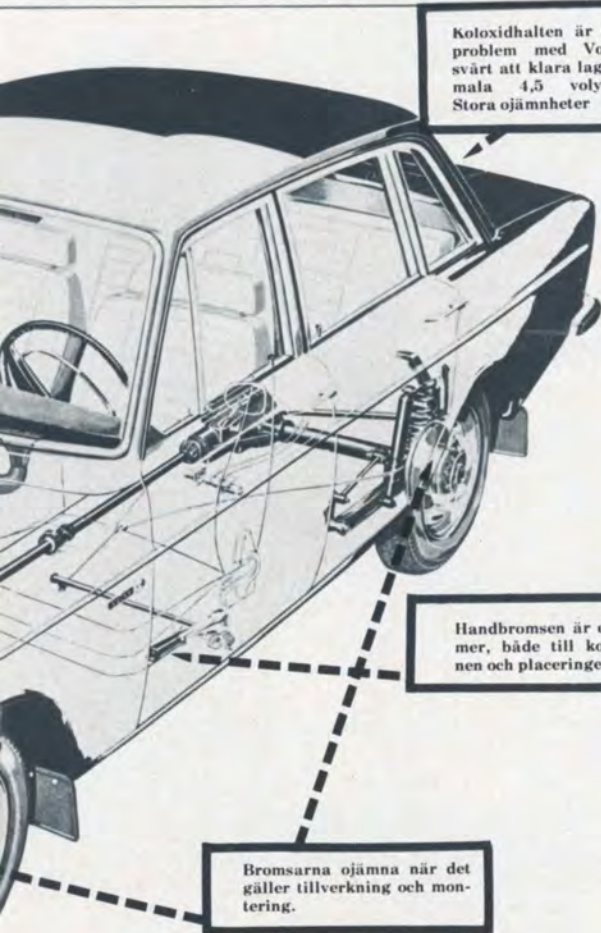
Ford Taunus 17 M är uppe på femte plats på bilarnas topplista. Känsligaste punkt är framvagnen. Fiat 124 (på bilden i S-utförande). Handbroms och framvagn är detaljer man bör hålla ögonen på.



Vid kontrollbesiktningen av 1966 års modeller noterade Bilprovningen 148 fel per 100 undersökta vagnar; i år 1967 års modeller kontrollbesiktades för första gången noterades "bara" 96 fel per 100 vagnar.

En klar förbättring alltså.

■ Framvagnen är en av de allra känsligaste. Direkt bräcklig enligt många uppfattning. Det vanligaste felet är inte ett utan flera och de är en direkt följd av framvagnskonstruktionen.



Koloxidhalten är ett annat problem med Volvo. Har svårt att klara lagens maximala 4,5 volymprocent. Stora ojämnheter

Handbromsen är ett bekymmer, både till konstruktionen och placeringen.

Bromsarna ojämna när det gäller tillverkning och montering.

Rattfrossa, onormalt däckslitage, snabbt nedslitna kullleder, styrstag och p-ändar är mycket vanligt.

De undre spindellederna ger sig som regel först och den allmänna "frossan" påverkar ganska snart även hjullager och hjulbalansen.

Framvagnen måste med andra ord skötas perfekt för att livslängden skall bli någorlunda acceptabel.

■ Kylvattenpumpen hör till de som "rasar" snabbt på Taunus 17 M. Den är dålig och måste bytas onormalt ofta.

■ Handbromsen är precis som på Volvo av dålig konstruktion och fordrar ständigt "service" för att ge acceptabel bromsverkan.

Till de mera påfrestande olägenheterna hör också det kraftiga rasslet från kamaxelkedjan. Det är en olägenhet som inte direkt påverkar funktionen men som borde elimineras för ökad trivsel.

■ Vid Bilprovningens kontroll av 1967 års modeller noterade man bl a avgasläckage i ljud-dämpare, rör och rörskarvar samt ganska allmänt rostangrepp och skavskador på bromsrören.

■■■ Fiat 124 Special som är Fiats volymvagn i Sverige (och i Europa med för den delen) har ännu inte blivit tillräckligt gammal för årlig kontrollbesiktning men Specialens föregångare – den "vanliga" 124:an – debuterar nu i Bilprovningens statistik.

Och det är långt ifrån samma lyckliga debut som Volvo 142:ans.

Fiat 124 kom näst sist i "kvalitetsbarometern" med hela 151 fel per 100 undersökta vagnar.

När den här vagnen lanserades valdes den tämligen enhälligt till "Arets Bil i Europa" och man har nu anledning att fråga sig:

Är det möjligt att Europajuryen mistog sig så kapitalt att en av de allra sämsta bilarna fick titeln "Arets Bil"?

Nej, den "sorgliga" debuten i statistiken beror nog snarare på att AB Svenska Fiat inte "bjöd" på den allmänna förkontrollen som i år medfört att statistiken blir vilseledande för oss bilköpare.

■ Det som i första hand "drog ner" siffrorna för Fiat 124 är handbromsen och framvagnen; punkter för vilka Bilprovningen noterade mer än dubbelt så många anmärkningar på Fiat som på genomsnittsbilen.

Det är också värt att notera att huvudparten av alla anmärkningar mot framvagnen gällde skadade dammskydd för styrlederna.

■ Andra framträdande "sjukdomar" hos Fiat är styrsnäckan som fordrar fortlöpande övervakning.

Justeringen håller helt enkelt inte, konstruktionen är på den punkten inte alls tillförlitlig. Felet kräver inte reparation, men ständig justering och det kostar också pengar.

■ Kamaxelkedjan är också ett bekymmer. Den rasslar kraftigt redan efter kort tid och det låter betydligt allvarigare än det är. Eftersom det är ofarligt så vill Fiat tyvärr inte göra något åt det.

■ För övrigt måste framhållas att bottenplaceringen i "kvalitetsbarometern" ter sig lite tveklaktig eftersom en helt enig expertis betraktar Fiat 124 som en bra bil; vilket självfallet är ytterligare en anledning att läsa den nya statistiken från Bilprovningen med vetskapen om den fria service som föregått besiktningen i tankarna. ■