



Volvo 144 de Luxe 100 hk:

Sportig, men snål och säker

De utvärtes nyheterna på Volvos 73:or har ställt den nya motorn på 100 hk DIN lite i skymundan. Det är synd, för den är ett fint alternativ för den som vill åka lite sportigt. Med allt vad det innebär av för- och nackdelar.

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

■■■ Volvo 144 går in på sitt sjunde modellår. I år förnygras både exteriör och interiör, och 1972-73 blir alltså en gräns som kommer att ha betydelse för andrahandsvärdet i framtiden.

den.

Det mest positiva är att ändringarna i år till stor del är svaret på inte minst biltestarnas böner. Den nya instrumentpanelen lyfter äntligen

upp Volvo på konkurrenternas nivå när det gäller reglagekomfort och ventilation, och även på punkterna styrning och koppling försvinner gamla svagheter. "Önskelistan krymper", som vi skrev redan när 72:orna lanserades.

Exteriört blir 73:orna lätta att känna igen på den nya plastgrillen, främre blinkers som går om hörnen, den nya "akterspeglens" med större ljus, stötfångarnas nya gummibeklägning... Samtidigt har man liksom de senaste två åren skickat med ytterligare 5 hk för den som väljer kombinationen de Luxe och starkaste motorn — men slopat effektagivelsen på karosseriets sidoemblem.

Veteran till heders

I jakten efter allt flera hästkrafter har Volvo nu tagit fram och dammat av en gammal bekant. Den s.k B-motorn på 100 hk DIN och 118 hk SAE som fram till för ett par år sedan satt under huven i Volvo 142-144 S har kommit till heders igen. Till och med effekten är densamma som då, men ändå har det hänt saker med motorn.

Toppocket har nämligen flyttats över från D-motorn,

vilket bl.a betyder större ventiler än vad som fanns i ursprungsmotorn, och i sin nya version har motorn dubbla SU-förgasare av en modernare konstruktion än i föregångaren. På den amerikanska marknaden är just den här kombinationen redan inkörd, men för svenska förhållanden rör det sig alltså om en nyhet i det tysta.

Ytterligare 5 hk på toppen alltså, och hästkrafter som inte helt äts upp av den nya modellens 40 hk högre tjänstevikt. Våra accelerationsjämförelser visar att 144:an har filat ytterligare några tiondelar här och var på sina redan tidigare förnämliga siffror.

Segdragningen försämrad

Den som väljer en sportigare motor är väl också beredd att ta dess speciella karaktär med på köpet. Den nya B-motorn har visserligen fått bättre segdragning än den förra 100-hästarsversionen — den är "snällare" i stadstrafik — men den visar fortfarande inte upp samma fina vridmoment vid låga varv som Volvos standardmotor.

Gentemot förra årsmodellens 95-hästarsmotor fick vi fram





Minus för trög växelspak

en intressant tendens. Vid uppdragning på högsta växeln från 50 km/h sackade den nya motorn efter i området 50 – 70 och 70 – 90 km/h, men sedan gick den förbi med stor marginal. Vid 130 km/h skilde det drygt 3 sekunder till den nya 100-hästarmotorns favör.

Ljudnivån är inte särskilt hög, men när man kommer upp i motorvägsfart hör man ändå tydligt att det rör sig om en sportmotor. För den som vill ha hög effekt utan insugningssmutter ligger dock den här motorn betydligt bättre till än elektronikversionen i Volvo 142-144 GL.

Bränsleekonomin är som tidigare förnämlig. Våra jämförelser visar att den nya "sportmotorn" fortfarande är en av de snålaste i klassen vid låga landsvägsfarter och vid simulerad stadskörning.

Lättare växling, tack!

På transmissionssidan redovisas inga större ändringar, endast en nedväxling av ettan. Kopplingen har gjorts mera lätttrampad och den här gången mätte vi upp 8 kp (mot tidigare 10). Plats för ytterligare lättning, alltså, och detsamma gäller växelspaksmekanismen. Framför allt är det trögheten vid sidoflyttning av spaken som irriterar när man arbetar med den korta växelspak som introducerades förra året. Funktionen är perfekt, men just den här kombinationen av trög växling och fortfarande ganska tung koppling gör att det ännu är svårt för den ovane att köra en Volvo riktigt smidigt.

Smidigare ratt – trögare styrning

Styrningen har setts över för att bilen skulle få bättre riktningstabilitet, och det verkar som om den tidigare kritiserade degigheten har försvunnit i och med den operationen. Samtidigt har rattens gjorts hela 30 mm mindre, vilket är välkommet inte minst från utrymmessynpunkt. Bilen känns på ett sätt lättare att köra nu när den stora till och med siktskymmande kringlan har pensionerats.

Det behövs emellertid inga in-

strument för att märka att styrningen i praktiken har blivit tyngre. Man får ta i mer än någonsin för att klara en rattvridning vid stillastående och krypkörning, och den här tyngden hänger med även vid vanlig körning, där den dock inte är till direkt nackdel. Som alltid får man i stället god utdelning i form av en vändbarhet som är unik för biltypen.

Vägegenskaperna i övrigt är de gamla välkända. Sveriges populäraste bilmodell hör ju också till de största och tyngsta på marknaden, och sådant går inte att trola bort helt ens med en sportmotor. Känslan av tyngd finns där, alltså, även om det går att dra iväg förvånans-

värt snabbt förbi trafikpropparna när det öppnar sig en lucka.

Bromsarna är som tidigare mycket effektiva. Smidiga vid normal körning men med krav på mycket högt pedaltryck när det verkligen gäller, dvs vid en panikbromsning från hög fart.

"Önskelistan krymper" var alltså det uttryck vi använde för precis ett år sedan. "Närmast i tur" – skrev vi då – "står en spak för vindrutetorkare och spolare plus en separat friskluftsdirigering till panelens övre del i stället för nere vid benen. Och visst vore det skönt om klockan äntligen blev både standard på alla modeller och hamnade på sin logiska plats

– där askkoppen sitter i dag."

Klockan är fortfarande inte standard på den billigaste modellen, men annars skulle man kunna tro att Volvos konstruktörer haft Teknikens värld framför sig när den nya instrumentpanelen kom till. Nu kom spaken för vindrutetorkare och spolare, nu kom klockan upp på sin rätta plats och nu fick vi äntligen ett rejält frisklufts-system även i Volvo.

Inte mindre än fyra vridbara intag ingår i den helt nya instrumentpanelen som är både sober, säker och genomtänkt. De båda yttre är kopplade till defrosterreglaget, de båda inre kan ställas in för att leverera friskluft i panel-



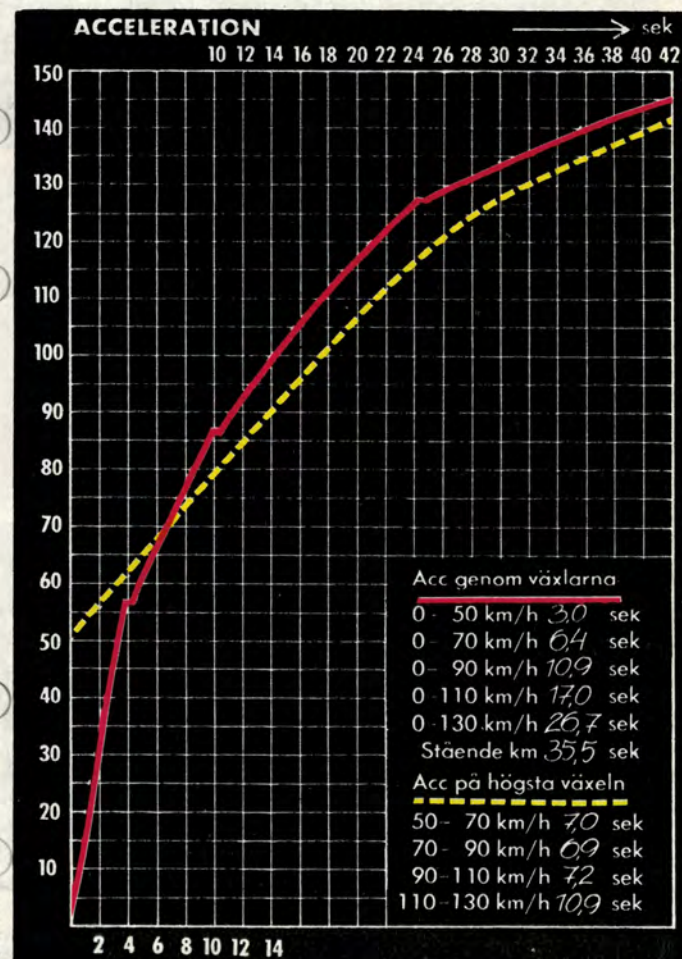


TEKNIKENS VÄRLD
TEST



Volvo 144 de Luxe

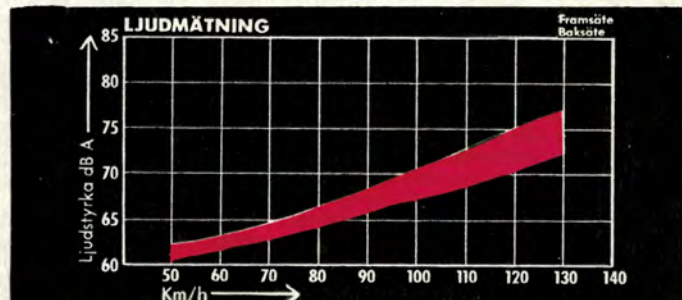
Sportig version av nya 144 de Luxe. Ny exteriör, ny instrumentpanel, äntligen modernt ventilationssystem. Extra hästkrafter ger bättre acc än hos föregångaren med ungefär oförändrad bränsleförbrukning. Effektiva men hårdtrampade bromsar, smidigare koppling, bättre styrning – dock inte vid parkering!



● En förnämlig accelerationskurva för en så tung bil som nya Volvo 144. Acc 0 - 100 km/h klaras på 13,9 sek.

ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130 km/h
Volvo 144 de Luxe 100 hk DIN	3,0	6,4	10,9	17,0	26,7 sek
Volvo 144 de Luxe 95 hk -72	3,1	6,6	11,2	17,6	31,0 sek
Volvo 142, 82 hk	3,9	7,4	12,3	19,1	32,3 sek
Saab 99 2,0 L	3,9	6,9	11,1	17,0	26,5 sek
Opel Rekord II 1900	3,0	6,5	10,1	16,2	26,0 sek



● Ljudkurvan visar klart lägre värden än för föregående modell, ett bra bevis på den förbättrade ljudisoleringen.

● Klipp gärna ur testet och spara det – t ex i en vanlig A4-pärm.

höjd även när värmen är påslagen. Alla fyra är enkelt stängbara, vilket alltså samtidigt ger stora möjligheter att koncentrera tillgänglig luft- eller värmekapacitet just där man vill ha den.

Systemet är tänkt för komplettering med luftkonditionering där sådan anses vara behövlig, men det gör alltså inte användbarheten mindre här hos oss.

På värmesidan noterar man dels nya reglage, dels större möjligheter att variera. Den nya panelen har som tidigare tandade, genomlysta rullar för gradering av luft - värme mot vindrutans respektive mot golvvutrymmet (fram och bak), men nu finns också se-

parata reglage för temperaturreglering av inkommande friskluft och för blandning av friskluft och återcirkulerande luft.

Klädseln är av ett nytt material med stor brandhårdighet, men en oinitierad märker ingen skillnad mot tidigare modellers tygklädsel. Komforten är som tidigare av hög klass med inställbara svankstöd och nackskydd som extra plus, de Luxe-modellen har dessutom mittarmstöd bak.

Lättare att komma i och ur

Utrymmesmässigt har inga förändringar skett – annat än att föraren tack vare den mindre rat-

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	50	70	90	110	130 km/h
vid en verklig fart av	45	65	84	104	124 km/h



● Bränsleförbrukningen är fortfarande låg inom vårt register, men kurvan har fått en något högre topp än tidigare.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid konstant fart

	50	70	90	110	130 km/h
Volvo 144 de Luxe 100 hk DIN	0,63	0,70	0,83	1,05	1,32
Volvo 144 de Luxe 95 hk -72	0,58	0,68	0,84	1,04	1,26
Volvo 142 82 hk	0,57	0,69	0,87	1,07	1,28
Saab 99 2,0 L	0,68	0,75	0,88	1,06	1,25
Opel Rekord II 1900	0,55	0,66	0,83	1,01	1,20

MEDELFÖRBRUKNING vid programstyrd start- och stoppkörning, motsvarande normal stadskörning, 1,27 l/mil. Genomsnittsfart 40 km/h. (Volvo 95 hk 1,26 l/mil, Volvo 82 hk 1,32 l/mil, Saab 99 1,42 l/mil, Opel Rekord 1,30 l/mil).

TOPPFART

	Stående km	Toppfart ca
Volvo 144 de Luxe 100 hk DIN	35,5 sek	160 km/h
Volvo 144 de Luxe 95 hk -72	36,1 sek	155 km/h
Volvo 142 82 hk	36,7 sek	150 km/h
Saab 99 2,0 L	35,4 sek	155 km/h
Opel Rekord II 1900	35,1 sek	165 km/h



● Bromscurvan visar god effekt vid måttligt pedaltryck, men maximalt utbyte får man först med hela 65 kilo på pedalen.

STYRKRAFT

Nödvändig styrkraft för vridning av stillastående framhjul på torr asfalt ca 18 kp. Dito vid kryp körning 2-3 kp.

BROMSAR-PEDALTRYCK

Från 100 km/h verklig fart till stopp med 2 personer 51 meter. Nödvändigt pedaltryck 65 kp. Pedaltryck koppling ca 8 kp.

TEKNISKA DATA

Pris: 25 000 kr "på gatan" i Stockholm (inklusive 700 kr påslag för 100 hk-motorn. Volvo 142 de Luxe 90 hk 24 200 kr, dito 82 hk 23 500 kr, dito standardmodell 22 800 kr). I standardutrustningen ingår framstolar med fällbara ryggstöd, inställbara svankstöd, nackskydd och tyglädsel, backljus, elbakruta, trippmätare, varningsblikker, ljusvarnare, bältesvarnare, elektrisk klocka, rullbälten fram.

Fabriksgaranti 6 månader utan milbegränsning, 5-årig vagnskadegaranti.

Motor: 4-cylindrig, 4-takts vätskekyld rak toppventilmotor med sidoliggande kamaxel. Boring/slag 88,9/80,0 mm, volym 1986 cm³. Effekt 100 hk DIN vid 5 500 v/min (118 hk SAE). Vridmoment 15,5 kpm DIN vid 3 500 v/min. Kompression 9,3:1,2 förgasare, 5-lagrad vevaxel. Vikteffekt 13,1 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 5,68:1, 4:an 4,10:1. Slutväxel 4,10:1.

Bromsar: Skivbromsar runt om, servo, 2-krets bromssystem med båda framhjul och ett bakhjul i varje krets. Reduceringsventil för bakbromsarna. Handbromsen verkar mekaniskt på trumkor vid bakbromsarna.

Styrning: Styrnsäck och delad rattstång med säkerhetskoppling, 4:1 rattvarv mellan fulla framhjulsslut, minsta vänddiameter 9,2 meter.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädrar och teleskopstötdämpare fram och bak. Fram individuell hjulupphängning med dubbla tvärlänkar och krängningshämmare, bak stel axel, hållen av dubbla längslänkar och dito reaktionsstag samt snedställt tvärstag.

Mått och vikt: Längd 464 cm, bredd 174 cm, höjd ca 146 cm, axelavstånd 262 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm, Tjänstevikt 1 310 kg, max tillåten belastning 410 kg, varav 100 kg på tak. Godkänd släpvagnsvikt 1 200 kg.

Elsystem: 12 V, växelströmsgenerator. Batterikapacitet 60 Ah.

Obehagligt surrig på motorväg

(forts fr föreg sid)

ten inte längre behöver klämma sig in. Volvo tillhör ju marknadens rymligaste bilar, slagen med några centimeter i inre bredd av nya Ford Consul-Granada men ändå mer än tillräckligt spaciös för de flesta av oss. Även bagageutrymmet hör till klassens allra största, och här är det väl bara den mycket höga bakväggen som alltid kommer att vara en praktisk nackdel.

Säkerhet i toppklass

Säkerhetsmässigt fortsätter Volvo sin förbättringslinje. I år kommer liksom på Saab 99 sidoförstärkningar i dörrarna (efter krav från USA), och samtidigt introduceras alltså ny instrumentpanel och en ny ratt med både centrumstoppning och deformationszon à la Mercedes-Benz.

Vi noterade också att säkerhetsbältena av rulltyp är mycket smidigare och har en bekvämare utlösningsmekanism än tidigare. I kombination med den eleganta infällningen av bältena i sidostolparna och bältesvarnaren som standard är det här ungefär så långt man kan komma utan lagstiftning. Bältet är diskret "förpackat", bekvämt att ta på sig och bilen talar om när det är dags, dvs



● Fronten hör till det som ändrats: är nu av plast.

när man slagit på tändningen och lägger i ettan för att köra.

En bil för vem? Volvo 142-144 är idealbilen för de flesta svenskar, det bevisar försäljnings-siffrorna med all önskvärd tydlighet. Den är svensk, den är stabil, solid, till och med påkostad, inte minst när det gäller säkerhet, den är konventionell, rymlig, har ett bra servicenät bakom sig, och det höga priset kompenseras tydligen av klassens bästa andrahandsvärde.

de Luxe-versionen har vid det här laget tagit över största delen av försäljningen, men däremot har kunderna i kanske oväntat hög grad hållit kvar vid basmotorn på 82 hk DIN (även kallad 90-hästaren efter sin effekt i SAE-häst-krafter). Den nya B-motorn på 100 hk DIN respektive 118 hk SAE kommer förmodligen inte att kunna locka över flera köpare till avdelningen för högre prestanda utan understryker den skillnad som finns mellan typerna.

Det är ingen smattrande sportmotor som ständigt måste hallas på höga varv, men den är aningen för surrig för att vara helt komfortabel vid motorvägskörning och den har på sin höjd hyggelig segdragning där alltså den billigare versionen verkligen är generös. Å andra sidan handlar det alltså om helt andra prestanda.

Två motorer för två olika typer av köpare. Det är bara att katalogisera sig själv för att kunna välja rätt.



● Instrumentbrädan för upp Volvo i konkurrenternas klass.

VAD SADE BILPROVNINGEN?

● Volvo 142-144 har vid Svensk Bilprovningens årliga kontrollbesiktningar klarat sig hyggligt men långt ifrån lysande. 1970 års modell visade upp 46 fel per 100 undersökta bilar mot 49 fel hos den statistiska medelbilen. 1969 års modell, kontrollbesiktad 1971, visade upp 56 fel per 100 bilar mot medeltalet 61, medan S-modellen klarade sig sämre: 67 fel, kombivagnen 145 ännu sämre, 76 fel, och 145 S allra sämst, 78 fel mot medeltalet 61. Anmärkningarna gällde då huvudsakligen bristfällig parkeringsbroms, glapp i oftast övre spindelleder, glapp i stötdämparbusningar samt (speciellt på kombimodellen) lösa undre stötdämparfästen. Bagatellmärkningar, t ex mot vindrutetorkarblad och glödlampor har här inte medtagits. Den senaste redovisningen, av 1970 års modeller, uppstår tyvärr inga exempel på felaktigheter.

HUR BLIR ANDRAHANDS-VÄRDET?

● Volvo står med mycket högt andrahandsvärde och den tendensen kan beräknas stå sig speciellt bra för modeller från 1973 och framåt. MRF-listan över genomsnittliga marknadsvärden utgår från de Luxe-modellen och anger avdrag med 800 kr för billigare versioner av årsmodell 1971-72. En Volvo 142-144 de Luxe -72, körd ca 1 000 mil, står i ca 19 200 kr, vilket är 5 100 kr och 20,0 % lägre än dagens nypris i Stockholm, 24 300 kr. Värdet sjunker sedan med ca 600 kr per mil och 1 200 kr per årsmodell. En 1971 års 144 de Luxe, körd 2 000 mil, står alltså i ca 17 400 kr (28,4 % under nypris), en 142-144 -70, körd 3 000 mil, står i 15 400 kr, vilket är 32,5 % under dagens nypris för standardmodellen av 142-an. En -69 års 142-144, körd 5 000 mil, kan enligt listan fås för ca 13 100 kr, dvs 42,5 % under dagens nypris för dagens standard 142-a.