



TEKNIKENS VÄRLD
TEST

Volvo 142 Grand Luxe: En lyxig snålvarg

Volvo Grand Luxe har fått en ny insprutningsmotor. Snålare, smidigare och renare än föregångaren. En bra sak, alltså. Resten av bilen är det gamla vanliga: lite lyxigt, lite trögt, mycket kvalitet.

Av STIG BJÖRKLUND (text), Teknikens världs testlag –
PeO ERIKSSON (foto)

■ ■ ■ Volvo Grand Luxe var i den första versionen i mängd och mycket ett hopplock under falsk varubeteckning.

Motorn från sportvagnen 1800 E och läderstolarna från 164:an i karossen från Volvo 142 gav till resultat en renodlad GT-version som vi ansåg borde marknadsföras med tydligare adress till de sportvagnsbitna.

Snabb, ekonomisk, bekväm men bullrig till tusen redan utan att man försökte utnyttja alla hästkrafterna under huven.

Sedan dess har det hänt saker. Elektronikmotorn har setts över, och det påträngande smattret från luftinsuget har onekligen dämpats betydligt.

Men tanken att ha en datamaskin i miniatyr som regulator för bränsletillförseln har tydligen inte helt tilltalat serviceavdelningen, och när det dök upp en chans till en lika bra men enklare lösning var Volvo inte sena att nappa på kroken.

**Enklare –
och bättre?**

Nu är den här, Volvo Grand Luxe

med system CI i stället för E, Continuous Injection, dvs kontinuerlig, mekaniskt styrd bränsleinsprutning i stället för order från den mystiska E-lådan.

Samma motoreffekt, samma uppgivna prestanda, men är det också samma bil?

Låt oss från början glömma bort den allra första Grand Luxe-versionen vid den här jämförelsen. Den hade en ren och oförfalskad sportvagnsmotor vars ljudnivå vid tex motorvägsfart antog alarmrande proportioner.

Rätt snart fick man alltså ned ljudnivån till komfortablare värden, och vi har sedan dess kört E-motorer med mycket behaglig karaktär. Volvo 145 med elektroniskt styrd bränsleinsprutning och automatlåda tex visade sig vara en alldeles utmärkt bil för snabb transport av även skrymmande gods och dessutom en förträfflig husvagnsdragare.

**Tema med
variationer**

Karaktéristiskt för E-motorn var tydligen också att det skilde en hel del i ljudnivå från exemplar till





● Ventilationsruta och en del vindbrus har försvunnit.

● Sportigare

● Strålkastar rengörarna är obligatoriska numera.



Accelererar som en sportbil:



exemplar. Originellt nog finns samma tendens kvar även sedan man bytt motorsystem.

Under några dagars körning i Finland med tre olika exemplar av 1974 års Volvo Grand Luxe med den nya motorversionen hittade vi lika många varianter i fråga om motorkaraktär:

En utpräglad mjuk med turbinljud långt upp på varvskalan, en annan med insugningssmutter så

att säga "på lur", så snart man gick aningen högt på växlar och en tredje med ett ganska irriterande motorsurr som gång på gång fick föraren att leta efter en femte växel.

Vår fjärde provvagn, den som vi nu testat på svenska vägar, låg närmast bil nr 2 i Finlandstestet. Tyst som en vanlig förgasmotor vid jämn körning, men med ett mer och mer påtagligt smattrande insugningsljud ju mer den pressades.

Det går inte att fastställa någon exakt fart vid vilken det här hårdare ljudet ofelbart kommer in, därför att den avgörande faktorn är hur mycket gas eller i det här fallet rättare sagt luft man måste ge motorn för att hålla en viss fart vid ett visst tillfälle.

Vid normal 90-körning är motorn tyst och smidig, vid 110–120, dvs runt 4 000 v/m, kan man få in den här grövre motorkaraktären i bakgrunden i motlut, vid

hård motvind etc, och först högre upp räcker det med fartvinden som motstånd.

Slänger man däremot in en lägre växel och låter varvräknarens nål närma sig eller passera 5 000-strecket blir ljudkaraktären omedelbart en sportvagns.

Inte bara skrythästar

Motoreffekten är imponerande – 124 hk DIN – men eftersom bilen är tung och motorn förvånansvärt "snäll" inte minst i stadstrafik skulle man kunna svära på att det mesta är skrythästar.

Man kan köra i timmar utan att tänka på sportvagnsprestanda, därför att man helt enkelt inte behöver ta till drastiska nedväxlingar för att komma fort förbi när så behövs.

Ställer man om sig till accelerationstest förvandlas emellertid Volvo Grand Luxe omedelbart från dr Jekyll till mr Hyde.

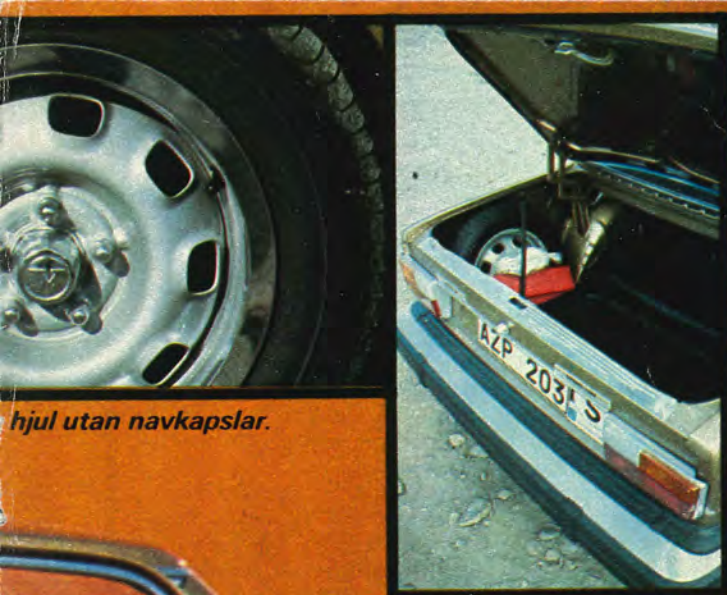
Stående kilometern avverkas på under 34 sekunder, 0–100 km/h på förnämliga 12 sek, och den lilla skillnad som finns gentemot den allra första modellen kan till stor del skyllas på ökad vikt.

Övergången till den nya, enkla bränsleinsprutningen har alltså definitivt inte inneburit någon nämnvärd försämring av effekten.

Snål på bränsle

Bränsleförbrukningen är till och med lägre än för E-motorn, dvs än för den version vi körde i början av 1971. Förmodligen fick man även på den här punkten fram bättre värden efter debuten, men kvar står att nya Volvo Grand Luxe utan problem kan köras på under litern per mil i våra svenska hastigheter.

Kurvan viker dock uppåt mot slutet, vilket ger en antydning om att långa motorvägsetapper utomlands tar sin tribut.



hjul utan navkapslar.

● Mindre plats för bagage.



Vad nytt i övrigt? 1974 års Grand Luxe skiljer sig inte mycket från övriga versioner i 140-serien, och grillen har tex inte längre kvar de karakteristiska dubbla extraljus.

Kvar som identifikation finns nu endast emblemen, mera påkostade fälgar samt läderklädsel — på 4-dörrars Grand Luxe också takluckan som standard. Resten är 74 års Volvo de Luxe, dvs 73:ans med årets aktuella ändringar på eller under skalet.

Välkomna Saabnyheter

De nya stötfångarna av aluminium och med kraftig infästning och dito gummiinklädnad väcker i varje fall uppmärksamhet. Utlovas skyddad karosseriet i en smäll på upp till 5 km/h, vilket Teknikens värld för övrigt testade i nr 20.

Man ställer sig dock tvivlande till skyddseffekten vid en sned-

smäll, och dessutom lär själva stötfångaren inte klara kontakten med tex en lyktstolpe utan att deformeras. Saabs lösning verkar bättre på den här punkten.

Strålkastartorkarna har vi vant oss vid som rätt vanlig extrautrustning, men nu är de alltså standard efter lagstiftningsåtgärder.

Inbyggd värmedyna i förarstolen är Volvos "Saab-nyhet" nr 3. I just Grand Luxe ligger värmedynan under en rätt hård och tjock läderklädsel, som inte tycks värmas igenom så snabbt som tygklädseln, men nyheten kommer säkerligen att välkomnas desto mera, eftersom kallt läder är extra otrivsamt.

Problem med påfyllningen

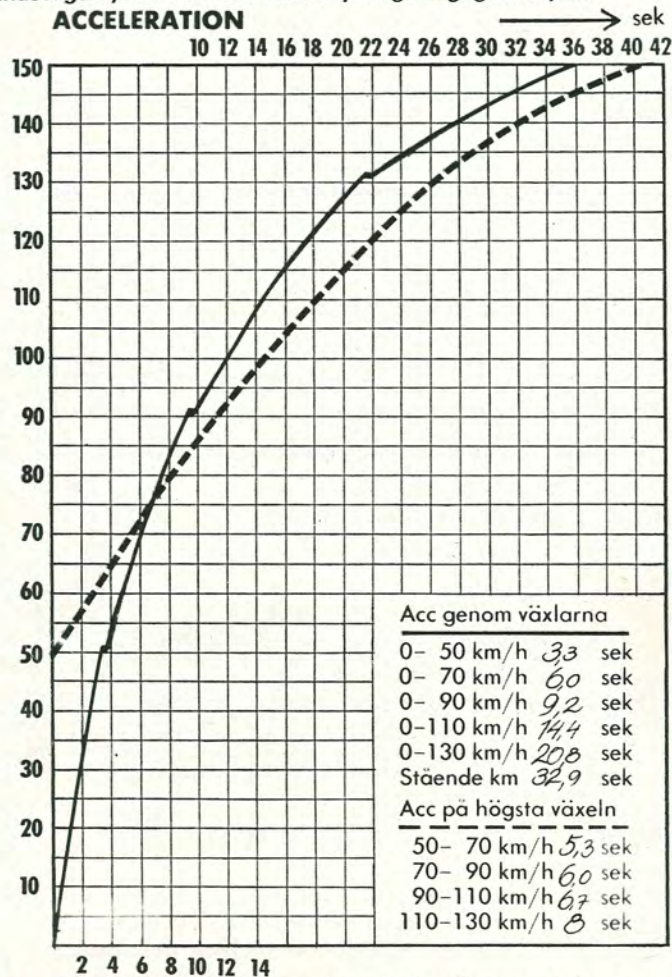
På avdelning "egna" nyheter noteras i första hand en flyttning av bränsletanken från det utsatta läget längst bak till platsen mellan bakhjulen.



Volvo 142 Grand Luxe

Ny version av Volvos numera enda sportiga modell. Oförändrad effekt, men mekaniskt i stället för elektroniskt styrd bränsleinsprutning, mycket snabb och ändå bränslesnål, mera bekväm landsvägskryssare än en bil med sportiga vägegenskaper.

ACCELERATION

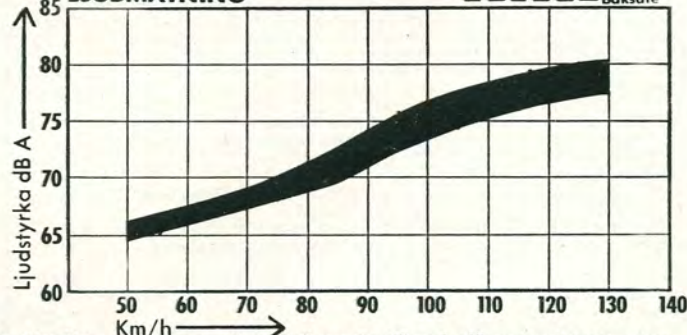


● Accelerationen är aningen sämre än hos förra modellen, men bilen hör ändå till de accelerationssnabbaste i klassen.

ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130 km/h
Volvo 142 Grand Luxe -74	3,3	6,0	9,2	14,4	20,8 sek
Volvo 142 Grand Luxe -71	3,2	6,1	8,9	13,3	19,1 sek
Saab 99 EMS	4,1	6,6	10,9	15,3	22,0 sek
Alfa Romeo Alfetta	3,1	6,0	9,5	13,6	19,2 sek
Audi 100 Coupé S	3,2	6,4	9,7	14,4	19,4 sek

LJUDMÄTNING

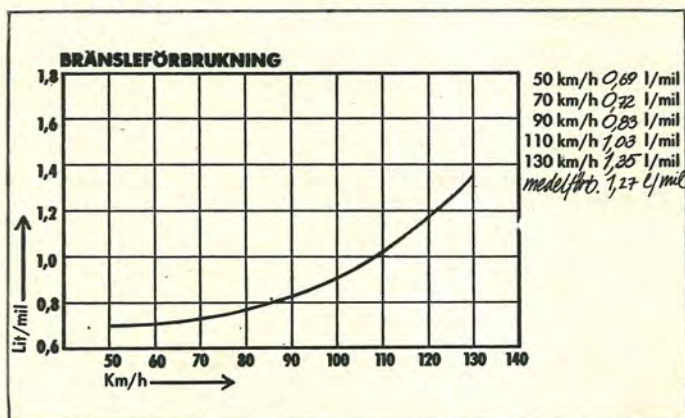


● Ljudkurvan ligger något högre än för vår förra testvagn, som fick oväntat låga värden trots att den subjektivt var bullrig.

klipp gärna ur testet och spara det

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	50	70	90	110	130 km/h
vid en verklig fart av	45	65	85	105	125 km/h



● **Bränsleförbrukningen är låg i förhållande till effekten, men blir mera normal när man kommer över svensk motorvägsfart.**

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

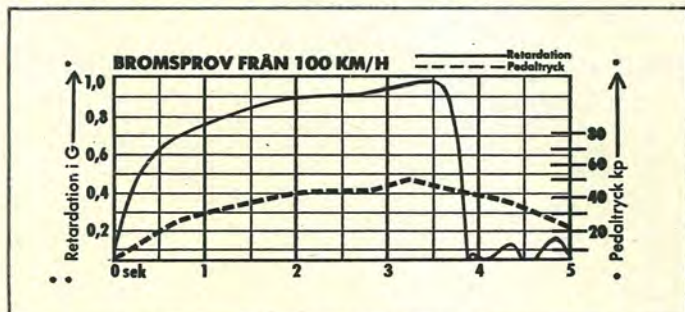
Liter per mil vid konstant fart

	50	70	90	110	130 km/h
Volvo 142 Grand Luxe -74	0,69	0,72	0,83	1,03	1,36
Volvo 142 Grand Luxe -71	0,77	0,85	0,98	1,16	1,37
Saab 99 EMS	0,69	0,72	0,85	1,05	1,29
Alfa Romeo Alfetta 4:an	0,45	0,59	0,80	1,03	1,29
Alfa Romeo Alfetta 5:an	—	0,49	0,66	0,88	1,11
Audi 100 Coupé S	0,63	0,69	0,79	0,94	1,14

GENOMSNIITTSFÖRBRUKNING vid programstyrd start- och stoppkörning, typ normal stadskörning, 1,27 l/mil, Medelfart 40 km/h. (142 GL-71 1,58, Saab EMS 1,46, Alfetta 1,28, Audi Coupé 1,38 l/mil.)

TOPPFART

	Stående km	Toppfart ca
Volvo 142 Grand Luxe -74	32,9 sek	175 km/h
Volvo 142 Grand Luxe -71	32,6 sek	175 km/h
Saab 99 EMS	33,4 sek	170 km/h
Alfa Romeo Alfetta	32,7 sek	175 km/h
Audi 100 Coupé S	33,2 sek	175 km/h



● **Bromsarna är perfekta. Observera det fina utbytet i retardation i förhållande till pedaltrycket, även om detta är ganska högt.**

BROMSARNA-PEDALTRYCK

Från 100 km/h verklig fart till stopp med 2 personer: 49 meter. Nödvändigt pedaltryck 45 kp. Pedaltryck koppling ca 8 kp.

STYRKRAFT

Nödvändig rattkraft för vridning av stillastående framhjul på torr asfalt ca 20 kp. Dito vid krypkörning 3-4 kp.

TEKNISKA DATA

Pris: 28 500 kr "på gatan" i Stockholm, med automatlåda 29 800 kr (4-dörrars med soltat 30 300 kr, med automatlåda 31 600 kr, med överväxel 31 500 kr).

I standardutrustningen ingår framstolar med läderklädsel, nackskydd, helt fallbara ryggstöd, inställbart svankstöd, förarstolen dessutom med termostatsstyrd eluppvärmning, klocka, trippmätare, backljus, ljusstuta, cigarretthållare, omställbar backspegel, rullbälten fram, bältesvarnare, belysning i motorrum, handskfack och bagagerum, ljusvarnare, s k glödtråds-vakt, eluppvärmd bakruta, varningsblinkers, säkerhetsstötångare, strålkastartorkare.

5-årig vagnskadegaranti. Fabriksgaranti: 6 månader utan milbegränsning.

Motor: 4-cylindrig, rak, vatskeyld radmotor med stötstängsmanövrerade ventiler och mekaniskt styrd bränsleinsprutning. Boring (slag 88,9) 80,0 mm, volym 1 986 kbm, effekt 124 hk DIN vid 6 000 r/m (91 kW), max vndmoment 17,0 kpm DIN vid 3 500 r/m. Kompression 10,5:1. Vikteffekt 10,5 kg/hk DIN (4-dörrars 10,8 kg).

Transmission: Motorn fram, drivning bak, 4-växlad, helsynkroniserad låda med golvspak. Totala utväxlingsförhållanden: 1:an 13,98:1, 2:an 8,16:1, 3:an 5,58:1, 4:an 4,1:1, bak 13,33:1. Slutväxel 4,1:1.

Bromsar: Skivbromsar fram och bak, servo, 2-kretssystem med 2 framhjul och 1 bakhjul i varje krets. Handbromsen verkar mekaniskt på bakbromsarna.

Styrning: Med snäcka 4,5 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Minsta vänddiameter 9,8 meter. Säkerhetsrattstäng med klockkoppling och teleskopiskt hopskjutbart bälgrör.

Elsystem: 12 V, växelströmgenerator. Batterikapacitet 60 Ah.

Fjädring/hjulställ: Spiralfjädrar och teleskopstöttdämpare fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar och krängningshammare, bak stel axel, hållen av långsgående svängarmar, dito reaktionsstag och snedställt s k panhardstag. Radialdäck 165 SR 15.

Mått och vikt: Total längd 478 cm, bredd 171 cm, höjd 147 cm, axelavstånd 242 cm, spårvidd fram/bak 135/135 cm. Tjänstevikt 1 300 kg (4-dörrars 1 340 kg), totalvikt 1 720 kg, därav max 100 kg på taket. Största tillåtna släpavagnsvikt 1 200 kg. Bränsletanken rymmer 58 liter.

Bagageutrymmet är mindre i år

➔ Även övriga nyheter har med säkerheten att göra. Rattroret har fått ett bälgrör som ger efter vid en frontalkollision, en s k glödtråds-vakt på instrumentpanelen varnar för eventuellt ljusbortfall fram eller bak, framstolarnas ryggstöd har fått rattmanövrering och spärrlåsning i stället för friktions-låsningen och stolarnas glidskenor har nu dubbellåsning.

Man löser ut spärrarna genom att lyfta ett tyvärr ganska kort, tvärliggande stag på stolarnas framkant.

Rekordtrög styrning

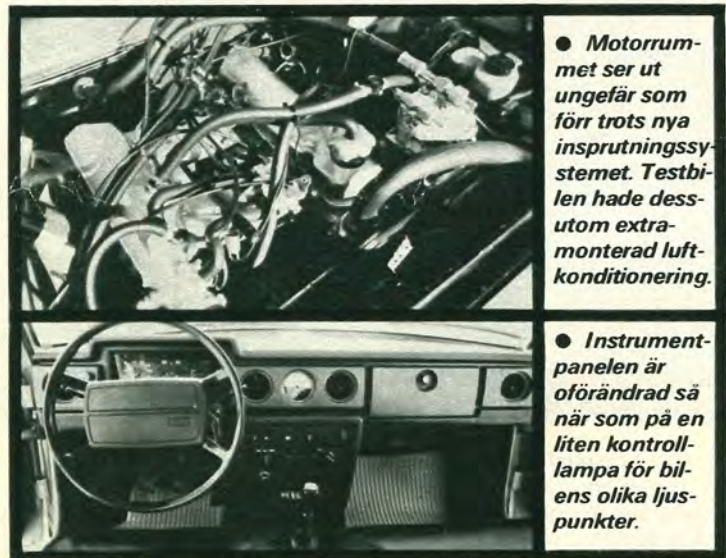
Och körmässigt? Kommer man som vi över direkt från konkurrenten Saab 99 EMS känns t ex Volvos styrning som ett dåligt skämt.

Vid parkeringsmanövrer är den rekordartat trög, och man har

ingen kompensation i form av exakt funktion under körning (men däremot i en ovanligt liten vändradie). Även växlingen är något för trög för att vara bekväm och det är först vid körning på fina, raka vägar som Volvo Grand Luxe verkligen kommer till sin rätt.

Då fungerar den som en bekväm, välutrustad, säker, snabb och bränslesnål landsvägskryssare med mycket goda omkörnings-resurser i reserv, med mycket goda utrymmen för förare och bagage och med den där extra lyxpräglens som läderklädseln ger — utan att för den skull helt ge rättvisa åt sätesfjädringen.

Och till detta kommer en allmän känsla av kvalitet, ibland befogad, ibland bara en följd av inbyggd tröghet, plus alltså ett oslagbart andrahandsvärde i en prisklass där tusenlapparna rasar snabbt.



● **Motorrummet ser ut ungefär som förr trots nya insprutningssystemet. Testbilen hade dessutom extra-monterad luftkonditionering.**

● **Instrumentpanelen är oförändrad så när som på en liten kontroll-lampa för bilens olika ljuspunkter.**

HUR BLIR ANDRAHANDSVÄRDET?

● Volvo av senare årsmodeller har ett erkänt gott andrahandsvärde, som i sin tur till stor del förklarar vagnens popularitet trots ganska högt pris. Även när det gäller nya 142 Grand Luxe kan man alltså räkna med att andrahandsvärdet blir bra, men här gäller det dock att hålla ett par saker i minnet.

Prisklassen som sådan är känslig, och värdeinsparningen under de första milen är större än när det gäller den vanliga Volvoklassen, dvs under 25 000 kr. Även en Grand Luxe faller alltså snabbt från strax under 30 000-kronorssträcket till något över 20 000-kronorssträcket, varefter värdeinsparningen bromsas upp.

Motorbranschens riksförbund raknar i sin prognosprislista med ett mervärde på ca 2 000 för Grand Luxe jämfört med de Luxe (som är drygt 3 000 kr billigare som ny). För en 1973 års 142 GL, körd 1 000 mil, skulle detta betyda ett fall från 26 400 kr till 23 000, varefter värdet sjunker med 60 öre per mil och 1 000 kr per årsmodell.

Som jämförelse kan nämnas att en Audi 100 GL enligt samma lista sjunker från 26 300 kr till 21 000 efter 1 000 mil och sedan med 60 öre per mil och 1 400 kr per årsmodell. För en 71:a, körd 5 000 mil, ger detta ett listpris på 17 700 kr för Volvo och 15 700 kr för Audi.

VAD SÄGER BILPROVNINGEN?

● Volvo 142 Grand Luxe är ju en motorstarkare variant av den 142:a som i princip varit med sedan hösten 1966, och därför har man nu ett gott grepp om hur de olika komponenterna stoppar och hur bilprovningen ser på vagnen.

På 1970 års modell, den senaste från vilken besiktningsutfallet redovisats, fick parkeringsbromsen som alltid kraftig anmärkningsfrekvens (otillräcklig bromsverkan) men dessutom riktades många anmärkningar även mot t ex framvagn (glapp i övre spindelleder) och stötdämpare (undre fästen bak ofta lösa).

Allt detta förekommer i stor utsträckning även på tidigare årsmodeller. Å andra sidan ligger Volvo tydligen bra till när det gäller avgassystem, bromsledningar, strålkastare och bränslesystem. Summa 46 fel per 100 undersökta bilar mot 49 för den s k medelbilen.

1972 års 142 Grand Luxe bör alltså när den tiden kommer kunna klara sig hyggligt genom skärselden, men svaga punkter finns och kommer förmodligen alltid att finnas, precis som på alla andra bilar.