



Nya Volvo 142 Grand Luxe är inte bara snabbare, den är också vägsäkrare. Köregenskaperna har förbättrats och väggreppet är bättre än det man är van vid från Volvos tidigare modeller.

En stor del av förklaringen till det förbättrade väggreppet ligger i radialdäcken, som är standard på Grand Luxe.



Provkörd:

Elektroniska Volvon ett krutpaket

□ □ Medan vi får köra långsammare och långsammare blir bilarna snabbare och snabbare. Volvos nya Grand Luxe med insprutningsmotor är ett veritabelt krutpaket. Några exakta accelerationstider kunde jag inte ta under den korta provtur som Volvo hade organiserat på ett flygfält i Göteborgstrakten. Men mycket över tio sekunder lär inte 130-hästaren ta till 100 km/tim. Grand Luxe har samma motor som sitter i sportkupén 1800 E men i 142 Grand Luxe går den betydligt tystare och känns i varje fall rent subjektivt sett smidigare och behagligare.

■ Förbättrade köregenskaper

De högre fartresurserna kompletteras av betydligt förbättrade köregenskaper. De breda fälgarna och radialdäcken ger ett helt annat väggrepp än man är van vid från en standard-Volvo. Speciellt märkbart är det vid forcerade undanmanövrar, där man får en helt annan styrprecision. Vid hård kurvtagning påverkas bilen mindre av gaspådrag eller gasuppsläpp. Samma fina vāghållning bjuder den

billigare och motorsvagare de Luxe med den nya B 20 D-motorn på 105 SAE-hk. Prestandamässigt verkar den dock inte särskilt imponerande. Den saknar helt ettrigheten hos tidigare S-motorer. Men som bruksmotor med smidighet och segdragnin i första rummet är den ett steg över standardmotorn.

■ Planlös panel

På senare år har Volvo haft bland de bästa sätena på marknaden och Grand Luxe är ännu bättre med mjukare stoppning och skinnklädsel. På

den modellen liksom i 164 är rullbältena standard.

Instrumentpanelens många småreglage verkar planlöst utspridda och så trångt placerade att man lätt tar fel. Det är märkligt att Volvo inte gått in för torkare och spolare med spakmanövrering. Likaså verkar standardpanelen i Grand Luxe i påvraste laget för en bil av den här typen. En varvräkare hade varit på sin plats med en så varvillig motor som E-motorn.

När Volvo nu äntligen erbjuder en klocka i sina bilar har man placerat den nere vid golvet, där den inte är speciellt lättavläst.

■ På-gatan-priserna

Volvos prislista för 1971 upptar hela 44 olika modeller när versioner med automatlåda, soltak etc räknas in. Den billigaste 142 med 90 SAE-hk kostar 20 300 kr, de Luxe med 90 hk kostar en tusenlapp mer och med 105 hk ytterligare 600 kr. Grand Luxe går på 24 750 kr, med automatlåda och soltak 26 500 kr. Volvo 164 kostar 28 500 kr och 1800 E 31 050 kr. Till priserna kommer ca 200 kr i frakttillägg.

En fullständig test av Grand Luxe kommer i höst i Vi Bilägare. □

Jan Ullén