



Provkörd dragbil:

VOLVO 940 MED "LÄTT-TURBO"

Av LARS ERIK PAULSSON

Från läsare har vi fått höra idel lovord om de "lätt-turbo"-motorer som våra båda svenska biltillverkare presenterat på senare tid. Så när Volvo inbjöd till provkörning med bilar med den nya motorn, föll det sig naturligt att närmare undersöka hur väl bilen egentligen fungerar med olika husvagnar. Och resultatet var imponerande...

Även om Volvo 850 numera är Sveriges mest sålda bil, så är intresset för "folkbilen" 940 – som ju för drygt fem år sedan helt ersatte trotjänaren 740 – fortfarande stort. Inte minst husvagnsfolket uppskattar, enligt Volvo-folk, bilens egenskaper.
 Och sedan årsskiftet ska bilen, fortfarande enligt Volvo,

vara en ännu bättre dragbil tack vare den nya "komfortturbon", som ersatt den tidigare sugmotorn på 116 hästkrafter.

–Komfortmotorn har betydligt bättre vridmoment, säger Ove Karlén som är projektledare på Volvos motorfabrik i Skövde. Den orkar mycket mer, och det redan från låga varv. Den lilla turbon laddar mjukt,

nästan omärkligt, och bara när det behövs.

"SEG" OCH PIGG

Själva turboaggregatet är mycket litet, och snurrar därför igång redan vid låga varv och måttlig belastning. Resultatet har blivit en motor som svarar snabbt och jämnt, och – precis som när det gäller den kraftigare turbo-motorn – man märker inget av den "kick" som ibland finns hos turboladdade bilar.

Maximala laddtrycket är endast 0,3 kPa, vilket ger en – för turbo-bilar – låg bränsleförbrukning och ett litet motorslitage.

Maximalt vridmoment är 230 Nm, och det uppnår man vid 2.300 rpm. (Med manuell växellåda motsvarar detta knappa 100 kmh, och med automatlåda drygt 100 kmh.) Men vridmomentkurvan är tämligen

flack, och ett moment på minst 220 Nm har man mellan cirka 1.800 och 3.500 rpm.

I praktiken betyder detta en bil med "seg" karaktär, där växellådan (vi provade en manuellt växlad bil) inte behövde användas särskilt flitigt vid landsvägskörning.

Bilen är också pigg, och på papperet skiljer accelerationstiden från 0 till 100 endast en sekund mellan den här bilen och bilar med den "fullvuxna" turbo-motorn.

FEMMAN MED VAGN

"Segheten" – inte att förväxla med "trötthet" – märktes också när vi kopplade olika husvagnar bakom bilen. I lagstadgad fart gick det ofta bra med femmans växel, när vägen var plan och vinden inte alltför kraftig. Och körde vi "med råge", vilket väl

de flesta husvagnsåkare gör, så var femman en alldeles utmärkt växel.

□ Men när vägen lutade uppåt, och även när motvinden senare ökade, så fick vi ta till fyrans växel för att behålla ett fint "flyt" i körningen. Och i en lååång, suuugande uppförsbacke, fick vi faktiskt en gång ta till trean...

NIVÅREGLERING VETTIGT

Vår testbil var extrautrustad med automatisk nivåreglering (merkostnad cirka 4.000 kronor) vilket kanske ger en något stötigare gång med olastad bil, men som samtidigt gav en fin känsla av styvhet och stabilitet.

□ Och med tillkopplad husvagn upptäckte vi, vilken fördel det kan vara med en så "primitiv" konstruktion som en stel bakaxel. Men så finns det också redan i konstruktionskraven på en Volvo en punkt med rubriken "dragförmåga".

□ -Volvo 940 har en stabil bakhjulsupphängning med grova bakre krängningshämmare, säger John-Erik Andersson som är chassikonstruktör på Volvo Personvagnar. Detta ger en sidstuv konstruktion.

□ Till de goda vägegenskaperna även med tillkopplad vagn hör naturligtvis också det stora axelavståndet på 277 centimeter.

□ Vändradien är 9,9 meter, och bilen har naturligtvis servo-styrning. Smidigheten, exem-

pelvis inne på en campingplats, blir därför god.

BRA HUSVAGNSSPEGLAR

Ett litet problem kan det vara att hitta husvagnsbackspeglar som passar. Eftersom bilens A-stolpar lutar en hel del, så kan det vara svårt att se något i skärmmonterade universalspeglar. Men tillsammans med bilen passade vi på att prova en helt ny sorts Volvo-märkta skärmbackspeglar.

□ Fästena, som greppar om skärmen ovanför hjulhuset, är asymmetriska - det finns alltså en högerspegel och en vänsterspegel - och tillsammans med en liten "extraled" mellan den vågräta armen och spegelhuset gör detta det lätt att finna en optimal montering. Högerspeglarna hamnar innanför vindrutetorkarnas svepta fält, och vänsterspeglarna kan man få precis ovanför den ordinarie ytterspeglarna.

□ Sikten är alltså bra i husvagnsspeglarna, utan överdrivna huvudvridningar, och stabiliteten är mycket god.

LASTARE

Som husvagnsåkare släpar man ju ofta en hel del prylar med sig, och därför fann vi det naturligt att testa just kombiversionen av "nya" 940.

□ Med fem åkande i bilen - även mittpassageraren i baksä-



Det är under huven som hemligheten sitter - ett litet turbo som ger god kraft även vid låga varv.

tet har rullbälte - är lastutrymmet dryga metern djupt. Bredden är som störst 146 centimeter, och mellan hjulhusen mätte vi upp 112 centimeter.

□ Men är man inte fem i familjen, kan man få ännu större lastutrymme. Baksätet är nämligen på sedvanligt sätt delat 40/60, så att man kan få ett djup på drygt 1,8 meter. (Ja, faktiskt ytterligare ett par decimeter, om man lyfter ur sittdynan i baksätet.) Fällningen är mycket enkel, och numera behöver man inte ens ta bort nackskydden när ryggsäten ska fällas.

□ Mycket bra är det också, att det i lastutrymmet finns lastsäkringsöglor, så att man kan surra



Volvos nya skärmmonterade husvagnsspeglar visade sig fungera alldeles utmärkt.



Lastutrymmet sväljer det mesta man behöver ha med sig, och lastförankringsöglor finns.

fast campingmöbler och annat man fraktar.

ETT VETTIGT VAL

När vi för två och ett halvt år sedan provkörde en 940 Turbo, var vi mycket tillfreds med den bilens dragegenskaper. Och den enda anmärkning vi egentligen hade, hängde samman med att dåtidens husvagnsfart var 70 kmh.

□ Nu har ju farten höjts, vilket naturligtvis gör att både den och

den nu testade bilen arbetar vid ett gynnsammare varvtalsområde i husvagnsfart. Och ett studium av vridmomentkurvorna för de båda motorerna visar, att momentet vid husvagnsfart på femmans växel är i stort sett detsamma.

□ Någon större anledning att lägga ut drygt 14.000 kronor för den starkare motorn finner vi således inte - såvida man inte har stor glädje av den större kraften i högre farter än vad vi får köra i med husvagn! **H&C**

Fakta Volvo 945 Komfortturbo

Motortyp	Rak 4-cyl. Turbo och laddluftkylare
Cylindervolym	2.316 cm ³
Max effekt vid 4.900 rpm	135 hk/99 kW
Max vridmoment vid 2.300 rpm	23,4 kpm/230 Nm
Drivmedel	Blyfritt 95 oktan
Kraftöverföring	Motor fram, bakhjulsdrift
Växellåda	5-växlad manuell
Längd	487 cm
Bredd	175 cm
Höjd	143,5 cm
Axelavstånd	277 cm
Bakre överhäng	118 cm
Däckdimension	185/65R15
Tjänstevikt	1.520 kg
Totalvikt	1.940 kg
Max släpvagnsvikt med förstärkningsatts	1.600 kg
Pris ca	1.800 kg
	193.900 kr