



**VOLVO**

# VERKSTADS- MEDDELANDE

## PERSONVAGNAR

BETR.	INTRODUKTION	PRODUKT	P
	120, 140, 1800	GRUPP	00
DATUM	Aug 1968	NR	17

Blad 1 av 2

### Ändringar på personvagnar, 120-serien, 140-serien, 1800.

#### Motor

En ny motor införes på våra vagnar i höst. Den kommer att finnas i två utföranden, B 20 A och B 20 B, varav B 20 A är försedd med en förgasare och B 20 B med två. Motorerna har följande allmänna specifikationer.

		120, 140		1800
		B 20 A	B 20 B	B 20 B
Effekt, hk vid varv/min	SAE	90/4800	118/5800	118/5800
	DIN	82/4700	100/5500	105/5500
Max.moment, kgm vid varv/min	SAE	16,5/3000	17/3500	17/3500
	DIN	16/2300	15,5/3500	16/3500
Kompressionstal		8,7	9,5	9,5
Cylinderantal		4	4	4
Cylinderdiameter, mm		88,9	88,9	88,9
Slaglängd, mm		80	80	80
Slagvolym, liter		1,99	1,99	1,99
Ventilspel, inlopp, mm		0,40-0,45	0,50-0,55	0,50-0,55
	utlopp, mm	0,40-0,45	0,50-0,55	0,50-0,55
Kompressionstryck, kg/cm <sup>2</sup>		11-13	12-14	12-14
Förgasare, typ		Zenith- Stromberg	* SU	Zenith- Stromberg
	antal	1	2	2
Tändstift		Bosch W 175 T 35	Bosch W 200 T 35	Bosch W 200 T 35
	Tändinställning (bortkopplad vakuumregulator)	22-24° f.ö.d. vid 1500 r/m	10° f.ö.d. vid 600- 800 r/m	10° f.ö.d. vid 600-800 r/m
Tomgångsvarvtal		700	800	800

\* Europa. USA och Kanada: Zenith-Stromberg.

B 20-motorerna bygger på B 18. I förhållande till denna har B 20 förstärkt motorblock. Vidare är vevstakarna förstärkta och såväl ram- som vevlager är blybronslager på båda motorutförandena.

Samma cylinderlock användes för både A- och B-motorer och variationerna i kompressionstal erhålles med olika tjocka packningar.

Insugningsventilerna är större. De har vidare en ny typ av ventiltätning på toppen av ventilstyrningen, vilka hindrar oljeinsug till förbränningsrummet. Ventilerna har givits större möjlighet att rotera under gång vilket ger längre livslängd. Kamaxelkugghjulet har stålnav mot tidigare gjutjärnsnav.

Vevhusventilation har införts på samtliga motorer. Ventilen i tidigare system har ersatts med ett fast munstycke.

Även avgaskkontroll införes på samtliga motorer. På B-motorer är systemet motsvarande det vi tidigare har haft på USA-vagnar. På A-motorer erhålles avgaskkontroll genom ändrad förgasare, som levereras från förgasarleverantören plomberade och inställda med rätt bränsle-luftblandning för alla körförhållanden.

B 20-motorerna är utrustade med termostatreglerad förvärmning av insugningsluften (ej 1800 eller högerstyrda 140). Insugningsluften hålles konstant vid ca  $30^{\circ}$  C genom att kall luft tagen utanför motorrummet blandas med varm luft från en skärm vid avgasröret. Luftförvärmningens fördelar är: Isbildningsproblem i förgasare eliminerar. Snabbare uppvärmning. Kortare chokningstid. Rätt temperatur på insugningsluften oberoende av ytterlufttemperaturen.

B-motorerna har försetts med ljuddämpande luftfilter (ej 1800 eller högerstyrda) . Bytintervallen blir normalt 4000 mil.

Trycket i kylsystemet är höjt till  $0,7 \text{ kg/cm}^2$  (B 18  $0,3 \text{ kg/cm}^2$ ). För att motstå det högre trycket är kylare och kylarslangar förstärkta. Locket med tryckventilen på expansionskärlet kan ej monteras på tidigare vagnar, varigenom risk för förväxling undviks.

På vissa modeller införes fläkt med slirkoppling, vilken maximerar fläktens varvtal till ca 3000 varv/min.

Tändsystemet har fått ny typ av störningsskydd, nya tätningar vid tändstift och fördelarlock samt nytt fördelarlock för att göra systemet mindre fuktkänsligt.

B-motorer har fått vakuumbeställning av negativ typ, vilken sänker tändningen vid retardation. Detta bidrar till bättre avgaskkontroll.

### Elsystem

Samtliga vagnar får växelströmgenerator. På 140-serien blir den av fabrikat Bosch (K1-14 V 35 A 20) medan övriga vagnar får den generator av typ Motorola, som vi tidigare haft på 123 GT (Se verkstadshandbok P avd 3 (32), växelströmgenerator). Båda typerna har mekanisk regulator.

### Kraftöverföring

I samband med de nya motorerna har växellåda M 40 ändrats på ett par punkter. Sålunda har kuggvinkeln på 3:ans kugghjul minskats för att få mindre axiell påkänning och diametern på backaxeln ökats från 18 till 23 mm.

Ny kraftigare överväxel har införts. Den nya överväxeln har dessutom ändrat hydraulsystem. Detta ger smidigare in- och urkoppling och är dessutom mindre känsligt för föroreningar då det förutom förfilter även finns ett finfilter i tryckledningen.

Utväxlingen i överväxeln är 0,797:1 och systemtrycket vid direktväxel ca 1,5 kg/cm<sup>2</sup> och vid överväxel 25 - 28 kg/cm<sup>2</sup>. I samband med överväxel är bakaxelutväxlingen ändrad till 4,3:1.

Mätstickan för automatväxellådan är ändrad dels så att den är lättare att avläsa dels har den försetts med markering för oljenivå vid både kall och varm växellåda. Automatväxellådan har dessutom försetts med uttag för oljekylare, vilken bör monteras på vagnar som ofta har släpvagn.

Övriga viktigare ändringar redovisas nedan typvis:

### 120-serien

Mekaniskt kopplingsreglage av samma typ som 140-serien.

Tvåkrets bromssystem. Trumbromsarna bak bibehålles, men får självjustering som påverkas av handbromsen.

Dubbla bromsventiler som får bryttrycket 34 kg/cm<sup>2</sup> för tvådörrars och 50 kg/cm<sup>2</sup> för herrgårdsvagn.

Direktverkande bromsservo av samma typ som 140.

Rattlås.

Vindruta av "high-impact"-typ.

## 140-serien

Förutom de generella ändringarna får 140-serien bl.a. tygklädsel.

## 1800

Mekaniskt kopplingsreglage.

Tvåkrets bromssystem av samma typ som 120-serien.

Bromsventilerna får bryttrycket  $29 \text{ kg/cm}^2$ .

Direktverkande bromsservo.

Vindruta av "high-impact"-typ.

Ändringarna är införda från och med följande chassinummer

120 - 2 dörrars	312500
120 Herrgårdsvagn	70300
142	52900
144	89800
145	9200
1800	28300