

Nytt insprutningsystem



Den nya kraftigare stötfångaren ger 140-fronten ett ganska tungt utseende...

...men smälter bättre in i 164-fronten (th).

Strålkastartorkarna är i princip av samma konstruktion som de tillbehörstorkare man började sälja förra året. Torkarna sveper glaset på samma sätt som en vindrutetorkare och spolningen sker genom torkarmen.

- Nytt insprutningssystem för E-motorn i 140-serien men ingen effektökning och i övrigt oförändrat motorprogram,

- kraftigare stötfångare som klarar p-krockar i fem kilometers fart utan att bilen skadas, uppvärmbar förarstol

- ny utformning av främre dörrbågen. Ventilationsrutan försvinner

- varnare för ljusbortfall

- ändrad tankplacering med påfyllningsröret innanför en lucka.

Det är nyheterna från Volvo inför 1974.



Nytt i instrumentpanelen är en lampa som varnar för ljusbortfall — »den tänds när lamporna inte fungerar perfekt. Framstolarnas infästning har förstärkts.

Den främre dörrbågen tillverkas i stål och svetsas fast i dörren. Ventilationsrutan har tagits bort (th).

Bensintanken har flyttats framåt och påfyllningsröret täcks av en lucka (tv).



Ytterligare en nyhet är givetvis strålkastartorkare i standardutrustningen. Enligt lag skall ju alla »74-or» vara utrustade med sådana. Volvo har i ett par års tid haft torkare på tillbehörslistan.

Tre detaljer skiljer modell -74 utseendemässigt från nuvarande versioner. Den mest framträdande är de nya stötfångarna fram och bak, stötfångare med betydligt större profilhöjd än de tidigare och med förmåga att skydda bilen mot skador i samband med p-manövrer. Vi har än så länge bara sett de nya modellerna på de bilder som ni kan se här intill. Första intrycket blir att den främre stötfångaren ger vagnarna i 140-serien ett tungt och ganska klumpigt utseende. Den smälter bättre in i fronten på 164.

Utseendeändring nummer två är framdörrarnas bågar som i fortsättningen inte har någon ventilationsruta. Bågen tillverkas i stål och svetsas nu fast i

i övrigt detaljändringar

dörren vilket ger en styvare infästning och bättre rundslagningskydd.

Detalj nummer tre kanske det tar längre tid att upptäcka — luckan över bensinintaget. Viktigare än den förändringen är att själva tanken fått ändrad placering. Den har flyttats längre fram och placerats under golvplåten vilket minskar risken för tankskador vid påkörning bakifrån. Tankvolymen har ökat från 58 till 60 liter och man har byggt in en expansionstank som rymmer fem liter.

Också Volvo har nu insett att förarstolen kan vara ohälsosamt kall att sätta sig på och följt Saabs linje med uppvärmning. Liksom i Saab-stolen kopplas uppvärmningen på via en termostat när temperaturen i sittdynan är under 14 grader. Den slår av när temperaturen stigit till 26 grader. Där har Volvo valt en något lägre temperatur än Saab. Uppvärmningstiden från 0 till 26 grader är ungefär tre minuter.

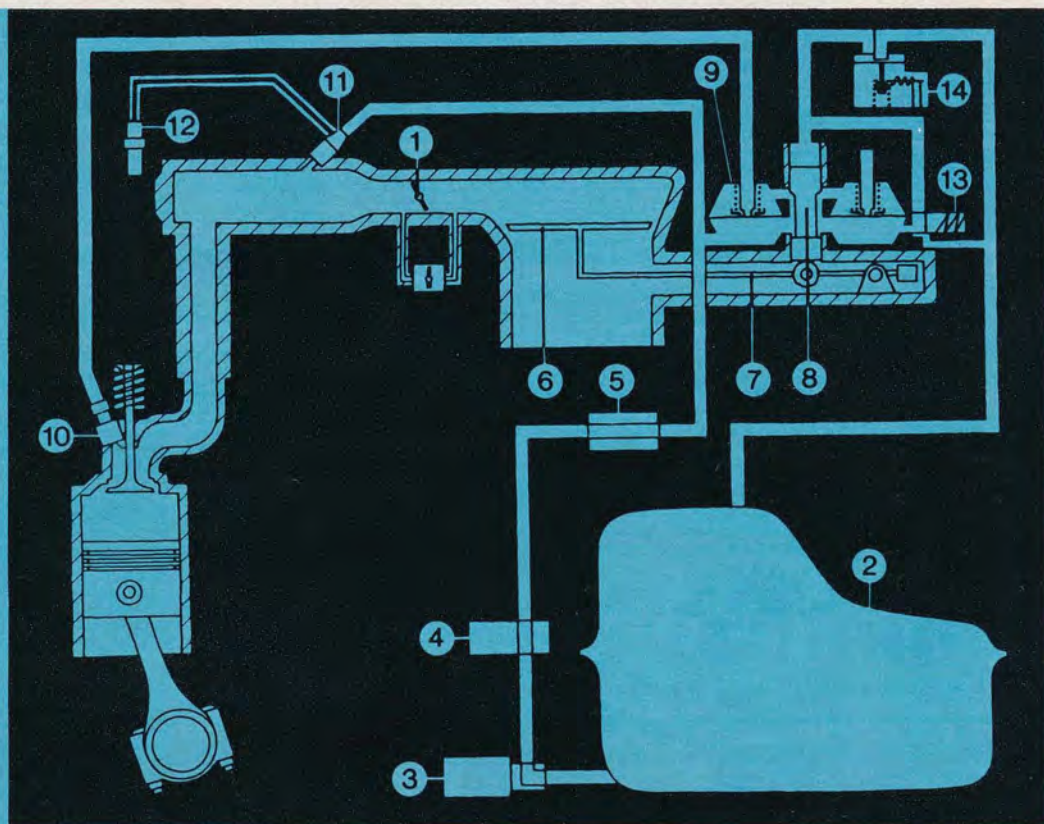
Ett problem ur säkerhetssynpunkt är förmågan hos framstolarnas ryggstöd att fanga upp baksätesspassagerarna vid en krock. Enligt nya bestämmelser, som har utarbetats av FNs ekonomiska kommission för Europa, ökas kravet på stolsryggens motståndskraft till 54 kgm nästa år.

Volvo klarar den bestämmelsen med dubbelläsning av framstolarnas glidskenor och ett modifierat fällbeslag. I längdriktningen manövreras stolen i fartsättningen med en spärrbygel i stolens framkant, en spärrbygel som man när både med höger och vänster hand. Tidigare har spärran suttit på stolens utsida.

På säkerhetssidan kan vidare noteras en modifiering av rattstängan på 140-serien. Förutom den tidigare »fingerkrokskonstruktionen» har rattstängan försetts med ett bälgör som svetsats in i styrkolonnens ytterrör.

Några nya modellvarianter kommer inte till 1974 men en försvinner. Det är 145 Express, dvs modellen med höjt tak.

N O Andersson



CI istället för elektronik

□ Det nya insprutningssystemet på B 20-motorn som nu ersätter elektroniken kallas CI, dvs Continuous Injection eller, översatt, kontinuerlig insprutning. Det bygger på vakuumpincipen och den största fördelen är en relativt okomplicerad konstruktion. CI-systemet har dessutom goda avgasreningsegenskaper och låg ljudnivå.

Det arbetar på följande sätt: Bränslet leds från tanken (2) med hjälp av bränslepumpen (3) till en tryckackumulator (4). Därefter förs bränslet via ett filter (5) till bränslemätaren. För att hålla ett konstant tryck finns en systemtryckventil (13). Systemet omfattar också en luftmätningseenhet, vilken mäter den luftmängd, som förs in i motorn vid ett visst bestämt tillfälle. Luften strömmar genom en konisk öppning i vilken en mätskiva (6) är anbringad. Denna intar ett läge i höjddled i förhållande till den insugna luft-

mängden, vilken bestäms av motorns varvtal och luftspjällets (1) läge. Ju högre mätskivan lyfts desto större blir öppningen mellan denna och konans innerväggar.

Luften passerar underifrån genom konan. Mätskivan är förbunden med en hävarm (7), som är försedd med motvikt. Hävarmen pressas mot en styrkolv (8). Ju högre mätskivan lyfts desto högre lyfts också styrkolven i bränslemätningssystemet. Styrkolven ökar eller minskar bränslemängden i direkt proportion till luftmängden.

Ovanför styrkolven råder ett bränsletryck. Den bränslemängd, som matas till motorn, bestäms av hur mycket de vertikala slitarna i cylinderväggen är öppnade. Det finns en slits för varje cylinder. För att garantera att alla cylindrarna får exakt samma bränslemängd, har bränslemätningssystemet utrustats med

en differensstryckventil (9) för varje slits. Därigenom hålls tryckfallet över kolven konstant.

Från bränslemätaren fortsätter bränslet till en insprutningsventil (10) för varje cylinder. Dessa insprutningsventiler är fjäderbelastade och öppnar vid ett tryck av tre bar varvid insprutningen sker kontinuerligt. När motorn stängs av sänks trycket i systemet till 2 bar, vilket innebär, att insprutningen avbryts. Detta tryck bibehålls under lång tid tack vare tryckackumulatören. Därmed elimineras ångbildning, vilket underlättar start vid hög yttertemperatur.

Vid kallstart sprutas extra bränsle genom en kallstartventil (11) styrd av en termostidgivare (12). Under körningen sänker sedan en styrtryckventil (14) trycket ovanpå styrkolven och producerar en »fetare» bränsleluftblandning. Ventilen fungerar som automatisk choke.