



1975 års Volvo-modeller:

SATSNING PÅ FÖRNYELSE



Grundmodellen i 240-serien är 242 L. Den är utrustad med en slitstark klädsel i tyg och vinyl.



Volvo introducerar nu en ny generation personbilar. Utseende- och egenskapsmässigt uppvisar 1975 års Volvomodeller ett klart släktskap med säkerhetsbilen VESC. Bland nyheterna märks nya motorer och växellådor, ny hjulupphängning, nytt styrsystem och ny inredning. Den nya generationen volvobilar består av två serier — Volvo 240 med sex olika modeller och Volvo 260 med två modeller.

Många nyheter, men ...

Ingen ändring för ändrandets skull



Stolarna har en styvare konstruktion, samt är fastare förankrade i golvet. Dom är enkelt höj- och sänkbara.



Den nya framvagnen är av fjäderbenstyp — en välkänd konstruktion, som Volvo nu vidareutvecklat.

— De nya bilarna är utvecklade med säkerhetsbilen VESC som bas, framhåller chefen för AB Volvo, Personvagnar, Robert Dethorey. De är konstruerade — i linje med Volvos filosofi att säkerhet och kvalitet ställs i främsta rummet — för en marknad med hård konkurrens och med kritiska och fordrande konsumenter.

— 1975 års personbilar är resultatet av vår hittills största

satsning på nykonstruktion och vidareutveckling, omtalar Robert Dethorey. Jag vill klart understryka att vi inte ändrat för ändrandets skull på en enda punkt. Det betyder att det bästa från tidigare Volvo-modeller överförs till den nya generationen. Detta gäller t ex för kupé- och bagageutrymme, som redan tidigare erbjöd bästa möjliga säkerhet och uppfyllde högt ställda utrymmeskrav.

Säkerhetsbil

Från den s k VESC-projektet har vi hämtat konstruktionslösningar av både skadereducerande (passiv) och olycksförebyggande (aktiv) karaktär, säger Robert Dethorey. Stor vikt har också lagts vid resultaten av Volvos trafikolycksundersökningar. 1975

års volvomodeller kan betecknas som säkerhetsbilar i produktionsutförande.

Utprovning

De nya modellerna har i väsentlig omfattning utprovats i Volvos nya tekniska centrum och på den nya provbanan i Hällered, som båda tillhör världens mest avancerade testanläggningar. Många komponenter och system har utprovats i säkerhetsbilen VESC. Utseende- och egenskapsmässigt uppvisar både 240- och 260-serien också ett klart släktskap med just VESC, bl a när det gäller den energiupptagande fronten, framvagnen och styrsystemet.



Styrningen av kuggstångstyp ger exaktare styrning samtidigt som vändradien i det närmaste är lika liten som tidigare. (4,9 m mot 4,8.)

Strömställarna för belysningen är av vridtyp.





Ökade valmöjligheter

Introduktionen av de nya personbilarna innebär i praktiken att köparen ges ytterligare möjligheter att välja modell efter individuella behov. I 240-serien, som omfattar 2-dörrars-(242), 4-dörrars- (244) och herrgårdsvagnsmodeller (245), finns tre olika utföranden, nämligen L, DL och GL. 260-serien omfattar 264 i DL- och GL-utförande.

Nya motorer

Till den nya volvgenerationen hör två helt nya motortyper. För 240-serien har Volvo, som alternativ till den välkända B20-motorn, konstruerat en 2,1 l-motor med cylinderlock helt i aluminium och överliggande kamaxel. Den nya motorn har beteckningen B21 och finns dels i en förgasarversion (B21A) på 97 hk (71 kW) DIN och dels i en version med kontinuerlig bränsleinsprutning och transistoriserat tändsystem (B21E) på 123 hk (90 kW) DIN.

Aluminium

För 260-serien introduceras en V6-motor på 2,7 l. Den har överliggande kamaxlar och är gjuten i en aluminiumlegering. Beteckningen är B27 och motorn är försedd med kontinuerlig bränsleinsprutning och transistoriserad tändning. Den utvecklar

140 hk (103 kW) DIN. Tre nya växellådor — manuella fyr- och femväxlade och en automatisk — har tagits fram. De är speciellt anpassade till V6-motorn.

Bränsleekonomi

De nya motorerna har konstruerats för att ge god bränsleekonomi. Stor vikt har också lagts vid miljösynpunkter både när det gäller avgasrening och ljudnivå. Motorerna kan köras på 93-oktanig bensin. Ur säkerhetssynpunkt har kraven varit högt ställda när det gäller accelerationsegenskaperna och ur körsynpunkt när det gäller motorns flexibilitet.

Framvagn

För att uppnå bästa möjliga åkkomfort har både 240- och 260-serien försetts med en framvagn av sk fjäderbenstyp. Konstruktionen är utvecklad av Volvo på tidigare kända principer. Framvagnen är enkelt och robust uppbyggd för att ge lågt slitage och låga servicekostnader. Spårvidden fram har ökats med 70 mm jämfört med tidigare modeller.

Bakvagn

Bakaxelupphängningen har modifierats.

Nya konstruktioner är infästningen av bärararmarna och lagringspunkterna för momentstaget. Detta ger en stabil styrning av bakaxeln och effektiv dämpning av vägljuden. Två- och fyrdörrarsmodellerna är försedda med krängningshämmare både fram och bak.

Styrning

Den nya framvagnen ger i kombination med en styrväxel av kuggstångstyp mycket exakt styrning och goda köregenskaper. Antalet leder i denna styrmekanism är endast fyra. Fjäderbenskonstruktionen har även kunnat kombineras med liten vändradie samt liten styrrullradie. För att tillgodose största krav på krocksäkerhet har styrmekanismen fyra olika kollapsfunktioner.

Säkerhet

Den utdragna fronten av VESC-typ ger en jämt fördelad energiupptagning — en mycket viktig egenskap vid frontalkollision. För att uppnå bästa resultat har 240-karossen förlängts 13 cm jämfört med 140-karossen. Frampartiet har en låg profil, vilket ger god närsikt. Stötfångaren är integrerad med fronten och har, liksom i bakpartiet, dragits runt hörnen för att skydda mot parkeringsskador.

Rullbälten i baksätet, helpressat innertak samt stolar med kraftig förankring i golvet och fasta nackskydd är andra exempel på säkerhetsdetaljer.

Bromsar

Samtliga modeller har skivbromsar på alla hjulen och dubbla triangeldelade kretsar. Även om en av bromskretsarna faller bort finns 80 procent av bromskraften kvar. Huvudbromscylindern är av stegkonstruktion så att pedaltrycket inte ökar vid ett eventuellt krets bortfall. Bromsförstärkaren har stor kapacitet och bromsbeläggen har mycket lång livslängd.

Parkeringsbromsen, som verkar på bakhjulens skivbromsar, manövreras med en spak mellan framstolarna.

Varselljus

De nya modellerna har strålkastare med stor kapacitet — runda för 240-serien och dubbla rektangulära för 260-serien.

Samtliga modeller har sk varselljus som standard — dvs en typ av belysning, som gör att fordonet syns bättre i trafiken. Det tänds så snart bilen startas. Varselljuset har sk långlivslampor med brinntider på ca 1 000 timmar jämfört med normallampans ca 100.

Stolar

De nya stolarna är konstruerade för att ge bästa komfort. De är formade för att även ge ett smidigt in- och ursteg. Stoppningen är fast, vilket bidrar till hög komfort även vid långresor. Både stolens höjdläge och sittdynans lutning kan enkelt justeras efter individuella behov. Rygglutningen justeras steglöst liksom svankstödet. De i stolarna inbyggda nackskydden är av gallertyp för att medge genomsikt från baksätet. De belysta bälteslåsen finns mellan stolarna.



Handbromsen är flyttad till en konsol mellan stolarna, som förutom bälteslåsen också innehåller en askkopp för baksätespassagerarna.

Interiör

Instrumentbrädan har rektangulära former för luftutsläpp, instrument och klocka. Luftutsläppen tillåter ett effektivt utnyttjande av värme- och ventilationssystemets kapacitet. Totalt finns 12 utsläpp i kupén för värme och friskluft. De yttre luftutsläppen på instrumentbrädan har en fast spalt, som ständigt är riktad mot sidorutorna. Reglagen på instrumentbrädan är utformade så att de inte skall kunna förväxlas. Ratten har en lutning på 23° jämfört med 17° för tidigare modeller, vilket ger bekvämare körställning och bättre instegsutrymme.

14 tums hjul

De nya volvomodellerna har 14 tums hjul — dvs den internationellt mest gångbara och lättast tillgängliga däckdimensionen. GL-utförandena har 70 procent lågprofildäck, medan övriga utföranden får däck med samma profilförhållanden — 83% — som tidigare modeller.

Det betyder att rullradien — och därmed

uppvisar även andra skillnader än motoralternativen. I L-utförandet består t ex klädseln av tyg med kantskoning av vinyl medan DL-utförandet har hel tygklädsel och 244GL har läderklädsel.

260-serien

Både 264DL och 264GL förses med den nya V6-motorn B27E med kontinuerlig bränsleinsprutning (CI). Jämfört med 240-serien är skillnaderna påtagliga beträffande t ex karossutformning, inredning och utrustning. 260-serien har en annan utformning av bl a frontparti, motorhuv och bakljusarrangemang. 264GL har elektriska fönsterhissar, som standard. 260-serien har rektangulära strålkastare med separata halogenlampor för hel- respektive halvljus. 264DL har svart grill och 264GL förkromad.

Nya färger

Den nya volvogenerationen tillförs tre nya ytterlack. En ny ljusgrön färg är avsedd



264 finns i två utföranden — DL och GL.

slitaget inte ändras nämnvärt jämfört med tidigare modeller.

för samtliga modeller och två metalllack — koppar och silvergrå — för 260-serien och 244GL.

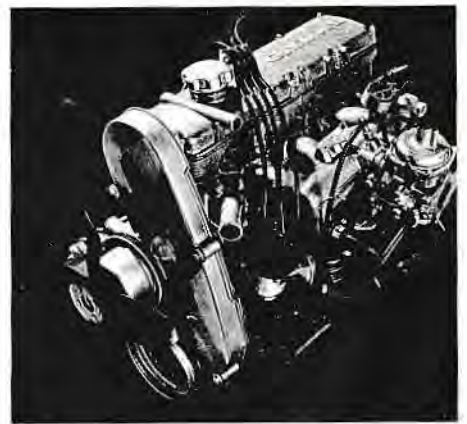
240-serien

Den nya 240-serien omfattar sex olika modeller. 242L och 245L utrustas liksom 242DL, 244DL och 245DL med den välkända B20A-motorn. DL-utförandena kan alternativt erhållas med den nya fyrcylindriga B21A-motorn. 244GL har den nya B21E-motorn med kontinuerlig insprutning (CI). De olika utförandena

Produktion

240-serien produceras sedan i början av augusti vid Volvo Torslandaverken. Den ersätter 140-serien medan 164 fortsätter att produceras vid Volvo Kalmarverken för export till vissa utomeuropeiska marknader. Produktion av 260-serien inleds i oktober.

B21:an — ett intressant tillskott i motorfamiljen



Den nya fyrcylindriga B 21-motorn tillverkas i Skövde. Den finns i en insprutningsversion och en förgasarsversion på 123 resp. 97 hk DIN.

Ett intressant tillskott i Volvos fyrcylindriga motorprogram är B21. Motorn har en slagvolym på 2,1 liter och kommer att finnas i en förgasars- och en insprutningsversion. Konstruktionen bygger på erfarenheterna från B20-motorn med dess kraftiga vevmekanism med fem överdimensionerade ramlager. Topplocket är emellertid helt nytt, gjutet i en aluminiumlegering och med en remdriven överliggande kamaxel.

I standardutförandet — B21A — är motorn utrustad med en förgasare. Effekten är enligt DIN-normen 97 hk vid 5.000 varv/min (71 kW vid 83 varv/sek). Denna version kommer att finnas som alternativ till B20 i DL-utförandena.

B21E är försedd med kontinuerlig insprutning av samma typ som Volvo introducerade i 1974 års modeller. I denna version lämnar den nya motorn 123 hk DIN vid 5.500 varv/min (90 kW vid 92 varv/sek). B21E kommer att finnas i 244GL.

”Cross-flow”-topp

Topplocket är av s k cross-flow typ, d v s det har en varm och en kall sida eller med andra ord; den kalla bränsle-luftblandningen sugas eller sprutas in på motorns ena sida och de varma avgaserna blåses ut på den andra.

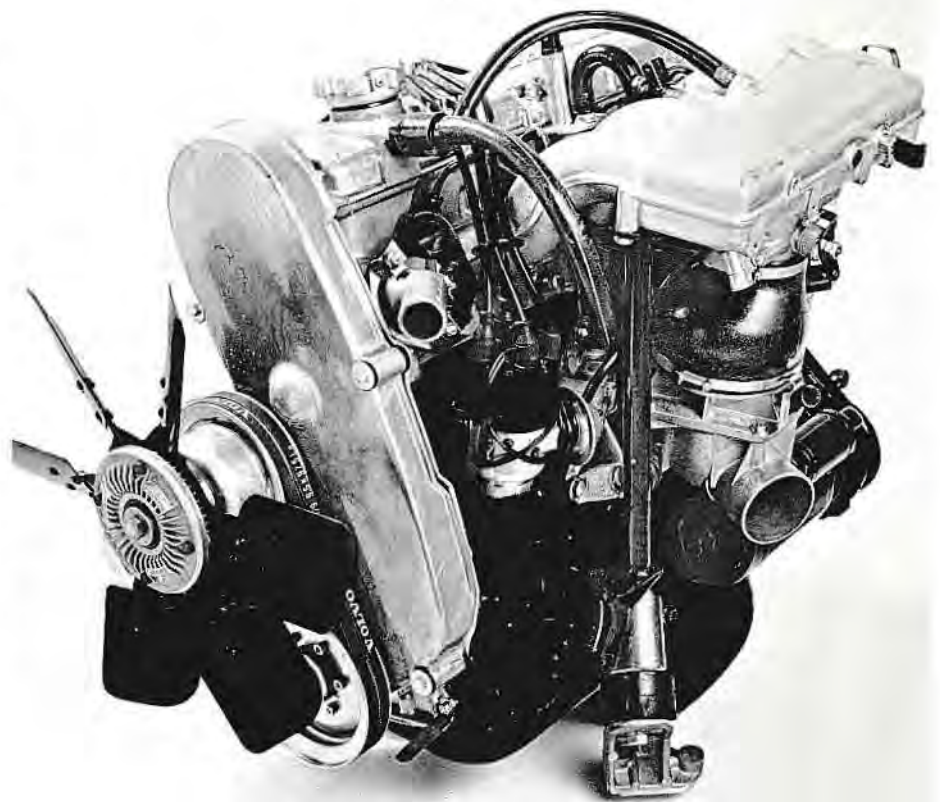
Den överliggande kamaxeln är remdriven och påverkar ventilerna direkt utan några mellanliggande vipparmar.

Tystgående

Den direktverkande kamaxeln ger få rörliga delar. Tillsammans med topplockets aluminiumlegering, som ger en mycket god värmetransport bort från det heta området kring ventilerna, betyder det att ventilspelet hålls konstant under en mycket längre tidsperiod. Det innebär också att ventilmekanismen blir tystare, samtidigt som kontrollen över avgaserna blir effektivare.

Transistortändning

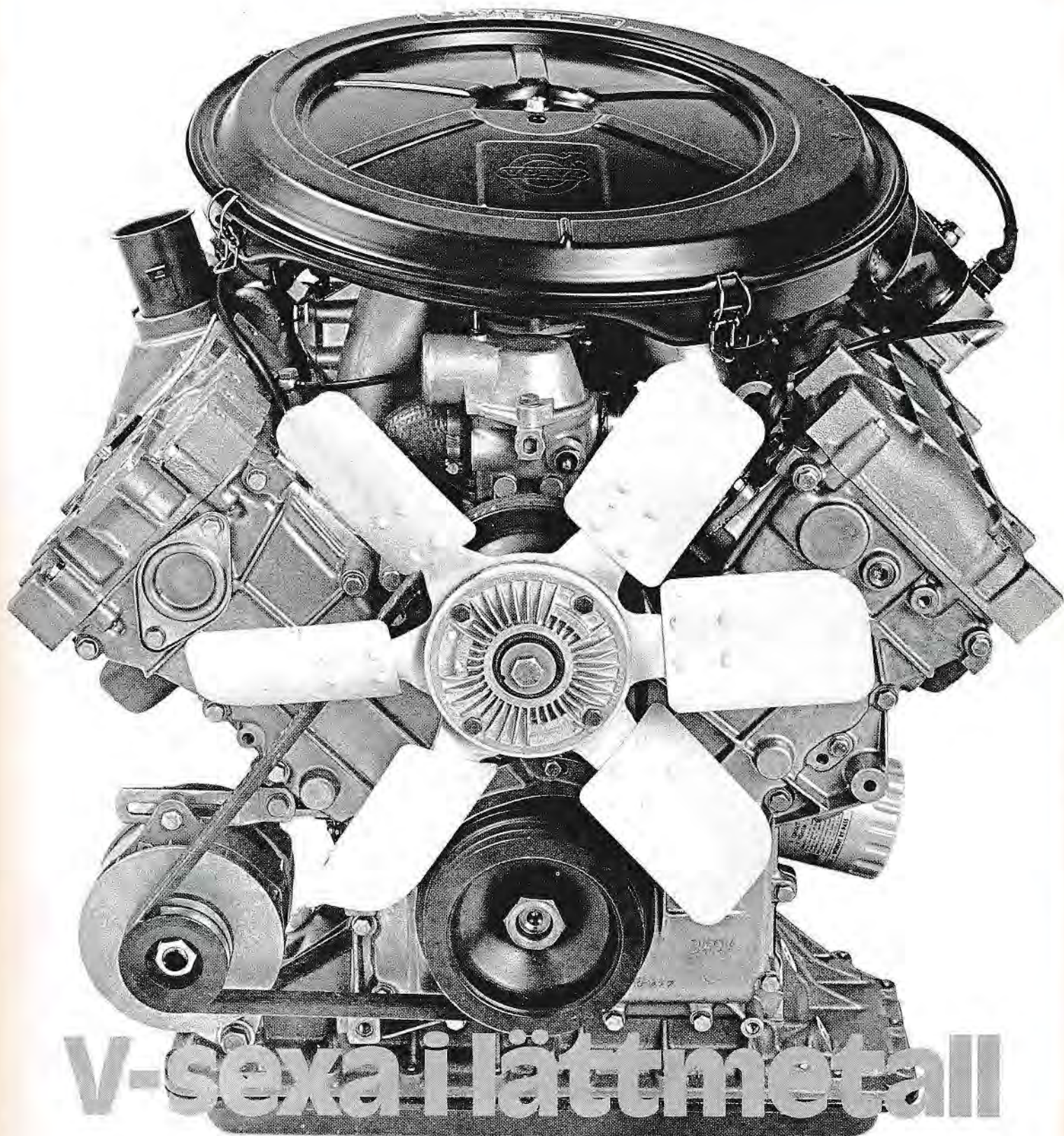
B27E är utrustad med ett nytt transistoriserat tändsystem utan de traditionella brytarspetsarna. Detta inte bara reducerar underhållet, utan betyder också att



tändinställningen blir mer konstant under motorns livslängd. I kombination med den kontinuerliga insprutningen innebär detta

att kontrollen över avgasernas innehåll blir avsevärt säkrare. Båda versionerna av B21 är avsedda att köras på 93-oktanig bensin.

Data i korthet om B21:	B21A	B21E
Bränslesystem:	En förgasare	Kontinuerlig insprutning
Oktanantal:	93	93
Effekt enligt DIN-normen	97 hk vid 5.000 varv/min (71 kW vid 83 varv/sek)	123 hk vid 5.500 varv/min (90 kW vid 92 varv/sek)
Vridmoment:	17,3 kpm vid 2.500 varv/min (170 Nm vid 42 varv/sek)	17,3 kpm vid 3.500 varv/min (170 Nm vid 58 varv/sek)
Kompressionsförhållande:	8,5:1	9,3:1
Vikt:	155 kg inkl elektrisk utrustning och förgasare	163 kg inkl elektrisk utrustning och insprutningssystem



Volvos nya sexcylindriga motor kombinerar hög effektivitet med god bränsleekonomi. Det är en av marknadens lättaste motorer. Effekten är 140 hk (103 kW) DIN. Motorn kan köras på lågoktanig bensin.

B27E, som den nya motorn heter, är på 2,7 liter med cylindrarna i V-form. Motorn är gjuten i en aluminiumlegering och en överliggande kamaxel per cylinderrad. Den är extremt lätt — ca 150 kg inklusive elektrisk utrustning och insprutningsutrustning. Förbränningsrummen är halv-sfäriska och motorn har våta, utbytbara cylinderfoder.

De kedjedrivna kamaxlarna är placerade mellan ventilraderna och påverkar dessa med vipparmar. Kedjorna är självjusterande med hjälp av ett hydrauliskt justerdon. Motorn har ett kontinuerligt insprutningssystem av samma typ som introducerades i 140-serien 1974 års modell.

Nytt tändsystem

B27E är utrustad med ett nytt transistoriserat tändsystem utan de traditionella brytarspetsarna. Detta inte bara reducerar underhållet, utan betyder också att

tändinställningen blir mer konstant under motorns livslängd. I kombination med den kontinuerliga insprutningen innebär detta att kontrollen över avgasernas innehåll blir avsevärt säkrare. Det låga kompressionsförhållandet i den nya motorn gör att den kan köras på miljövänligare 93-oktanig bensin.

B27E är i hög grad en morgondagens motor. Lagstiftningen, den ökade trafikintensiteten och de högre bränslekostnaderna har gjort att hög toppfart får stå tillbaka för kraven på acceleration, flexibilitet och bra bränsleekonomi.

Rekordsatsning på utbildning, utställningar och information

Årets ÄT (ändringstillfälle) är ett av de största och mest betydelsefulla som presenterats, vilket är ett av skälen till att den interna utbildningen och informationen intensifierats. Unikt är att samtliga VTV-anställda fått en ingående presentation av de nya modellerna redan före pressvisningarna. Utbildningsavdelningen på VTV har tagit fram det utbildningsprogram, som när detta läses har nått

ut till samtliga anställda. Det har visats i projektorer för grupper om tre till fyra personer per gång och inte mindre än 27 apparater har använts för att på begränsad tid kunna nå så många som möjligt.

Det är knappast troligt att ett så intensivt utbildningsprogram som nått så många på så kort tid någonsin genomförts i svensk industri tidigare.

30-minutersprogrammet inleddes med att respektive fabrikschef hälsade sina bilbyggare välkomna tillbaka efter semestern, samtidigt som han i korthet presenterade de förändringar som ägt rum i fabriken under de fyra veckorna den stått stilla. Därefter vidtog en ingående presentation av de nya modellerna, deras tekniska lösningar och skillnaderna mellan Volvo -74 och -75.

— Årets ÄT är mycket stort och ställer mycket höga krav på oss alla, säger VTV-chefen Ove Lindblad. Jag anser det vara självklart att vi går ut med ingående information och att utbildning sker i förtroende till alla berörda. Bilbyggarens första kontakt med nyheterna skall inte ske via massmedia. I år har vi dessutom tagit steget fullt ut och förlagt utbildningen till ordinarie arbetstid, vilket jag hoppas uppskattas.

— Ett nytt grepp, kommenterar Verkstadsklubbens ordförande Bengt Ekeblad. Det är roligt att denna typ av information som vi talat så länge om, nu kommit igång. Så fort folk i vår omgivning får höra talas om att man är VTV-anställd frågar de om bilarna och det minsta man kan begära är att bilbyggaren skall kunna svara. Den här formen av utbildning kan så småningom göra oss till bättre representanter för vårt företag.

— Målet för hela aktiviteten är att se till att bilbyggaren vet mer än omgivningen om de nyheter vi presenterar, säger Urban Bjurö, chef för Utbildningen. Att vi dessutom fått tillfälle att ge denna utbildning före presentationen för allmänheten torde vara unikt i Volvos historia.

● Utställningar

Den utbildningsverksamhet som varit i gång sedan semestern kompletteras nu av de tre utställningar som öppnats vid TN-,



Utbildningen av bilbyggarna vid VTV om det nya i årets ändringstillfälle sker i små grupper.

TK- och TA-portarna. Där visas mellan kl 10 och 17 inte bara de nya vagnarna, utan också de tekniska lösningar som bilbyggarna monterar in, motorer och olika komponenter.

Dessutom vill utställningarna tala om vad som händer med de bilar som producerats, hur de introduceras, hur reklamavdelningen sprider kännedom om produkten, hur säljarkåren ute på marknaderna utbildas och hur serviceavdelningen förbereder ett modellbyte.

● Trycksaker

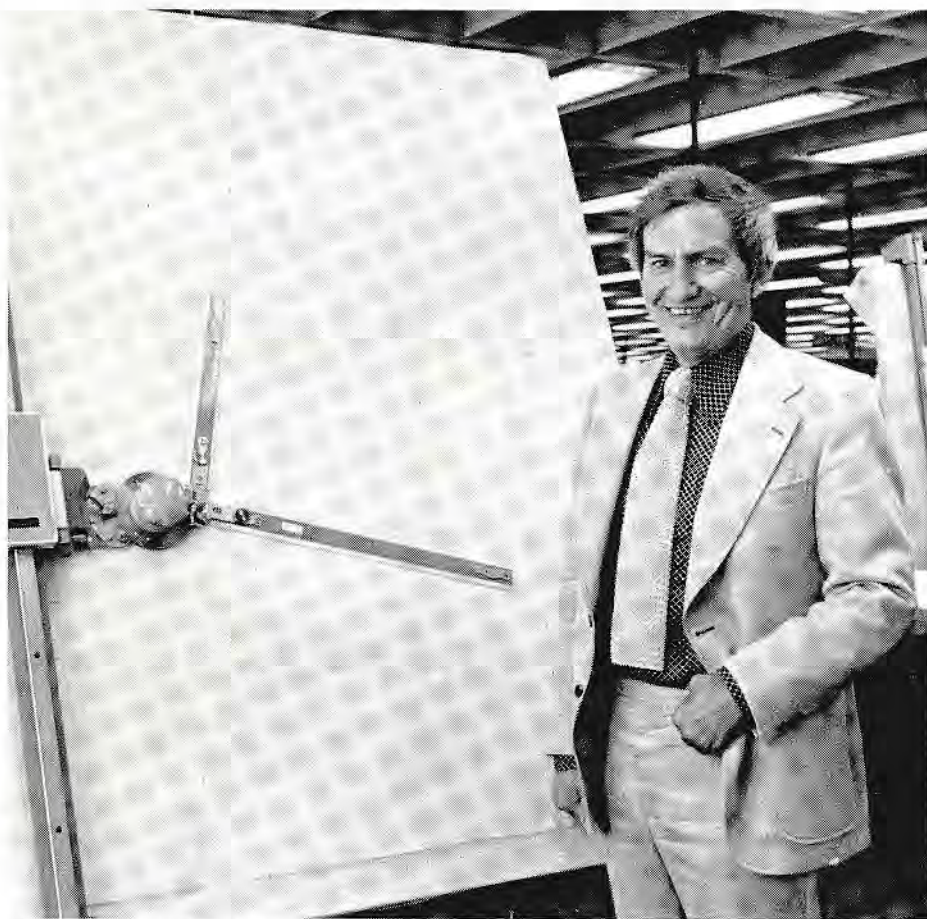
Volvo Kontakts specialupplaga kompletteras inom VTV med distribution av en ingående tryckt presentation av både 240- och 260-serien.

— Det är ett omfattande och kostnadskrävande program vi presenterar, säger Urban Bjurö, men utgifterna betraktar vi som en investering. Ju mer vi kan om produkten och ju bättre informerade vi är, desto intressantare blir jobbet och desto bättre blir produkten.

Åke Nilsson:

ÄT -74 — största satsningen någonsin

ÄT/74, dvs omställningen från 1974 års modeller till 1975 års modeller, är den största satsning som Volvo någonsin gjort, säger Åke Nilsson, chef för Konstruktion och Utveckling vid Volvo Personvagnar. Förändringen har i produktberoende kostnader, dvs i konstruktionsarbete, prototyper, provning, beredning för produktion samt speciella verktyg och inkörning kostat 685 mkr.



Åke Nilsson, chef för Konstruktion och Utveckling vid Volvo Personvagnar.

Tekniskt sett har 1975 års modeller utfallit mycket bra. De rigorösa testerna i PV-huset och på Hällered dokumenterar 1975 års modeller som ytterligare förbättrade Volvo-bilar. Vi har liksom tidigare valt att använda pengarna för betydande tekniska förbättringar. De kosmetiska ändringarna har begränsats till sådana som varit nödvändiga p g a tekniska förändringar.

Genom projektets omfattning och inriktningen mot en kortare framtagningstid än normalt, har projektet ställt den involverade personalen på hårda prov. En god hjälp har varit det produktframtagningssystem som startades samtidigt med projektet och

som genom tidsplaner, ansvarsfördelning och rapporter gör projekt av denna omfattning greppbara.

Inga system kan emellertid ersätta erfarna medarbetares insatser. Det har inför ÄT/74 gjorts många stränga insatser av medarbetare på PV-sektorn, Inköp och de olika tillverknings- och monteringsföretagen. Det är de många enskilda insatserna som väldisciplinerat och industriellt medvetet genomföres inom ramen för produktframtagningssystemet, som möjliggör ett så lyckosamt genomförande av ett ÄT som vi nu upplever med ÄT/74. Alla dessa människor är värda ett varmt tack för ett väl genomfört ÄT.

Tre PV-konstruktörer om ÄT -74 VI HAR KLARAT AV DET!

Lennart Mörk, chef för Motor och transmissionsutveckling, vad har Du för kommentar till årets ÄT?

Detta är ju det största ÄT vi har haft på motorsidan och jag tycker att vi, så här långt, har lyckats bra.

Det som varit besvärligast har varit certifieringen för Amerika men veckan före semestern fick vi ett OK där, vilket kändes skönt.

Personligen skulle jag vilja rikta ett varmt tack till alla mina "gubbar" för deras insatser.

Sven Bengtsson, som ansvarar för inredning, vad har Du för kommentar till årets ÄT?

Satsningen för inrednings del har, liksom för övriga delar av vagnen, varit en av de största, men just i dag verkar det som om vi har klarat av det hela.

Besvärligheter har vi haft in i det sista med säkerhetsprovning p g a vissa omkastningar i kravbestämningarna men den delen är nu helt avklarad.

Vi upplever i dag en generationsväxling i fråga om inredningskonstruktion p g a att tidigare system med mer eller mindre metervara ersatts med verktygsformade detaljer som kräver en noggrannare passning mellan övriga delar av vagnen. Men även dessa problem har vi lyckats lösa genom ett gott samarbete med övriga avdelningar och mina medarbetares goda vilja och arbetsinsats. Ingen nämnd och ingen glömd.

Jan Mellbin som svarar för framvagnsutveckling, vad tycker Du om årets ÄT?

Chassit är ju helt nytt, konstruktions- och provningsarbetet har därför varit hektiskt under den korta utvecklingstiden.

Jag tror att erfarenheterna från arbetet med VESC-vagnen varit till stor nytta vid genomförandet av detta projekt.



Nivåreglering. Återger bilen horisontalläge när den lastats ned bak. Praktiskt tillbehör för den som ofta kör med släp eller tung last, eftersom den minskar risken för att blända mötande trafik

och slå i underredet på dåliga vägar.

Nivåregleringen finns i två olika utföranden. Dels ett helautomatiskt, där man ställer in önskad nivå med tvåtangenter på instrumentpa-

nelen. Dels ett halvautomatiskt system, som pumpas upp på samma sätt som ett däck.



Elektrisk fönsterhiss. Regleras med kontakter på instrumentbrädan. Det tar fem sekunder att höja eller sänka fönstret på någon av främrdörrarna. Någon risk för att ett finger skall komma i kläm finns inte, då det endast behövs 5 kp för att hissen skall stoppa.



Volvo 4 stereo. Volvo har nu även tagit fram stereobandspelare för 4-spårskassetter. När kassetten skjuts in kopplas radion automatiskt ifrån och bandspelaren på. Bandspelaren har automatisk tillbakaspolning, vilket gör att man aldrig behöver vända på bandet. Radiodelen finns i olika utföranden.

För dig som vill ha NÅGOT EXTRA!

Det finns mycket man kan göra med en Volvo. Utrusta den t ex med något eller några av de tillbehör som finns. Till 1975 års Volvo har det tagits fram en hel del nyheter på tillbehörssidan av vilka vi här skall presentera några. Observera också att samtliga är Volvo Originaltillbehör med ett års garanti. Detta gäller inte för radio- och stereoapparaterna som har två års garanti.



Motordriven antenn. Antennhöjden ställs in från förarplatsen. Bra, om man behöver köra bilen genom en snabbvätt t ex.

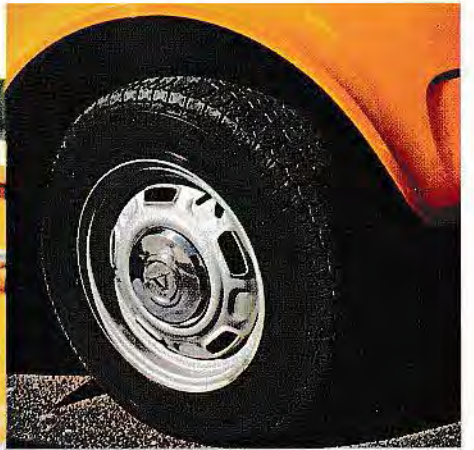


Barnskydd

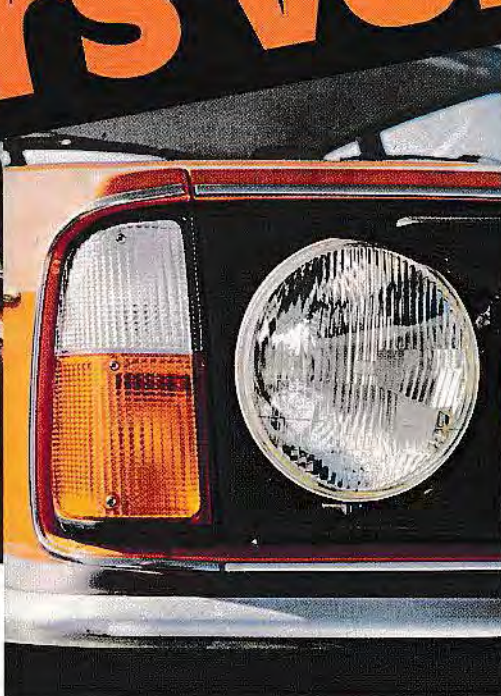
Det här skyddet fyller upp utrymmet mellan framstolarna — där barn älskar att stå — och hindrar barnet från att åka fram vid en häftig inbromsning t ex. Som synes sker infästningen i stolsramen.



Kudde till nackskydd. För ökad bekvämlighet. Den är lätt att ta av och på. Dessutom är den tvättbar.



1975 års Volvo



245 DL
21

Den nya motorn på 2,1 liter är ett alternativ i DL-modellerna och finns med kontinuerlig insprutning i GL.



245 finns i både L- och DL-utförande — den senare med två olika motoralternativ.





260-serien har jämfört med 240-serien en annan utformning av bl a frontparti, motorhuv och bakljusarrangemang. Produktion av 260-serien inleds i oktober.



Plyschklädsel — eller skinn i 264.



Elektriskt drivna fönsterhissar är standard på 264 GL och finns som tillbehör till övriga modeller.

VOLVO kontakt

Ansvarig utgivare:
Hans Blenner

Redaktör:
Lars Andersson, tel 1129

Redaktion:
Bo Sundström, tel 1179
Virto V. Viita, tel 1067
Dejan Tomic, tel 1178
Gudrun Lindström, tel 1164

