

# B18 blir B20 i oförändrad modell



En efterlängtat nyhet, stödlås på Amazon. B20A-motorn har fått effekten höjd från 85 till 90 hk SAE och vridmomentet har ökat från 15,0 till 16,5 kpm. (t h)



Luftförvärmningen håller insugningsluften vid konstant temperatur, 30 grader. Teckningen visar arrangemanget på tvåförgarsarmotorn med de båda kanalerna en till grenröret och den andra fram till kylargrillen. Termostaten A i spjällhuset påverkar spjället B. Då motorn är kall är spjället stängt mot frontkanalen och all luft tas via kanalen från grenröret. Då lufttemperaturen ökar öppnar termostaten spjället.

Klädseln i 142/144/145 ändras. Man använder i fartsittningen nylontyg i sits och ryggsöd. Materialet kylar mindre på vintern och kladdar mindre på sommaren.



Volvo-nyheterna inför 1969 finns i första hand under motorhuv. När detta skrivs gäller det ingen sexcylindrig motor utan istället större fyror — två liter mot tidigare 1,8 — med något ökad effekt men framför allt ökat vridmoment.

Ytterligare nyheter och förändringar: Klädseln i 140-serien blir av ny typ. Man använder i fartsittningen ett nylontyg som uppges vara mer klimatvänligt. D v s det kylar mindre på vintern och kladdar mindre i sommarvärme.

Volvo Amazon och P 1800 får tvåkretsbrömsar av samma typ som på 140-serien. Amazonvagnarna får rattlös och förbättrad klädsel. Man behåller vinyklädseln men under ytskikt läggs nu ett lager av skumplast och på så sätt minskar känsligheten för kyla och värme.

Utseendemässigt märker man inte förändringarna på annat sätt än att frontgallren försetts med ett litet B20-emblem. Vi skall också nämna, att Amazon GT försvinner ur produktionen.

## Bättre acceleration och segdragning

Vi har provkört den nya B20-motorn några mil och kunde konstatera en klar skillnad både i segdragning och acceleration. Toppfarten påverkas knappast av effekttökningen och det har

# serie



Utänpå »firas» den nya tvålitersmotorn med ett litet emblem i grillen. I övrigt är både Amazon och 140-serien oförändrade utseendemässigt. Amazon-vagnarna har ändrats mer än 140-serien. Förutom B20-motorn har Amazon nu också bromsar av tvåkretstyp, stöldlås och samma glas i vindrutan som 140-vagnarna.

tydigen inte heller varit fabrirens avsikt.

B20 är utvecklad ur B18-motorerna vars motorblock redan från början var tilltaget med »överkapacitet». Slaglängden är oförändrad och volymökningen har nåtts genom större cylinderdiameter. Samtidigt har man också ändrat vattenkanalerna i blocket för att kunna bibehålla cylinderväggarnas tjocklek.

Att avgasrening skulle bli standard från och med i höst har Volvo meddelat tidigare. Sportmotorn B20B utrustas med det system som introducerades på amerikansk marknad förra hösten, dvs dubbla förgasare och speciellt insugningsrör med förvärmning av bränsle-luftblandningen. Standardmotorn B20A förses med en ny förgasartyp som Volvo utarbetat tillsammans med Zenith-Stromberg.

Nu har inte luftförvärmningen bara till uppgift att ge renare avgaser. Eller kanske rättare sagt, förutom renare avgaser ger förvärmningen också kortare körning på choke och dämpning av insugningsljudet.

Luftfiltret har försetts med ett spjällhus som har två yttre kanaler, en som går till motorns grenrör och en som mynnar vid grillen utanför motorrummet. I spjällhuset påverkas spjället av en termostat med uppgift att hela tiden hålla luften vid konstant temperatur.

Vid kallstart stänger spjället helt tillförseln av luft via kanalen från grillen och all förgasarluf t tas istället från grenrörskanalen. Luften kring grenröret når hög temperatur mycket snabbt efter start.

Den varma luften strömmar in i förgasaren och blandas med bränslet på vanligt sätt. Genom att luften är varm behövs inte speciellt fet blandning för att motorn skall gå rent. Det innebär praktiskt att man snabbt kan skjuta in i chokreglaget.

Sedan insugningsluftens temperatur nått ungefär 30 grader öppnar termostaten spjället och kall luft sugns in via kanalen från grillen. Termostaten håller sedan konstant temperatur på insugningsluften genom att öppna och stänga spjället.

### Höjt övertryck

Kylsystemet är av den slutna typen och i princip oförändrat. För att minska risken för kokning — det gäller inte vårt klimat utan vissa exportmarknader — har övertrycket i systemet höjts från 0,3 till 0,7 kg/cm<sup>2</sup>.

Kylsystemets fläkt har olika utförande på standard- och sportmotor. På den senare sitter nu en slirfläkt. Det innebär att fläktbladen, som tillverkas i plast, har en slirkoppling med olja som maximerar varvtalet

till ca 3 000 varv. Fördelen är lägre motorljud vid höga varv och även en viss effektivitet. Slirfläkten finns inte på sportmotorn i Amazon utan enbart i 140-serien.

### Lägre kompression

Att man i samband med ökad effekt minskar kompressionen hör ju inte till vanligheten men

det sker nu. Förklaringen ligger i att effekthöjningen nås genom ökad cylindervolym. Kompressionsänkningen gäller enbart sportmotorn som har förhållandet 9,5:1 mot tidigare 10,0:1. Den praktiska betydelsen är att sportmotorn skall kunna köras på 97-oktanig bensin.

Standard- och sportmotor har samma topplock och skillnaden (forts på sid 26)

**B20B-motorn, dvs sportmotorn, ger nu 118 hk SAE. Samtliga B-motorer har växelströmgenerator och sportmotorn i 140-serien har en slirfläkt som minskar motorljudet. Väsentligare än effekthöjningen är att det maximala vridmomentet ökat till 17,0 kpm vid 3 500 varv.**





**Oslagbart!**  
**2:35**  
 cirkapris

**Sheriff**

**LAGOM MILD CIGARILL**

## B18 blir B20...

(forts från sid 13)

i kompression beror på olika typer av packningar.

Ytterligare ett par förändringar i motorn. Lagren är av blybrons som tål cirka 50 procent högre belastning än lager i vitmetall. Vidare använder man en ny typ av ventillåsning som ökar ventilerans rotation. Man når på så sätt jämnare förslitning och minskar risken för brända ventiler. Växelströmsgenerator, som tidigare bara funnits på Amazon GT blir nu standard över hela linjen.

Till slut några siffror: Effekten höjs från 85 hk SAE till 90 hk på standardmotorn och från 115 hk SAE till 118 på sportmotorn. På B20A ökar det maximala vridmomentet från 15,0 kpm SAE vid 3 000 varv till 16,5 kpm vid samma varvtal. B20B får en ökning från 15,5 kpm SAE vid 4 000 varv till 17,0 kpm vid 3 500 varv.

### Känsligare automat

Automatväxellådan, som kan fås både i Amazon och 140-serien, har försetts med sk delgasnedväxling. Praktiskt innebär detta, att man inte behöver trampa gaspedalen i botten, kick-down, för att automatlådan skall växla ned från trean till tvåan. I fartområdet 30—60 km/tim sker nedväxlingen, tack vare en ny ventiltyp, också vid lätt gaspådrag.

Amazon har ju tappat en hel del mark sedan 142/144 kom med i spelet men tydligen inte mer än att vagnen anses vara värd en del förbättringar. Fabriken har ju tidigare förklarat att Amazon skall finnas med i produktionen åtminstone till 1970. Vad som nu har skett är att Amazonerna får tvåkretsbronsar av samma typ som på 140-serien. Varje krets bromsar tre hjul — båda framhjulen och ett bakhjul. Vad som i fortsättningen skiljer Amazonens bromsar från 140-seriens är att den förra har skivor fram och trummor bak medan 140-serien har skivor runt om.

### Hur är det med sexan?

När detta skrivs har Volvo ännu inte släppt ut uppgifterna om den nya och väntade sex-cylindriga versionen som får modellbeteckningen 164.

Den kommer dock med säkerhet denna höst och blir av allt att döma en lyxbil som på allvar kan konkurrera med Mercedes, både när det gäller prestanda och pris. **N O Andersson**