

MOTOR

Nr 18

29 aug 1974



Utgiven av Motormännens Riksförbund



VOLVO 240 OCH 260

ersätter 140- och 160-serien.
Stor presentation av nyheterna
och en första provkörningsrapport.
Vi visar också

SAAB-75 OCH CITROËNS NYA MODELLER

NYA SIFFROR PÅ VOLVO:

140 blir 240, 160 blir 260, B 20B blir B 21A...

□ Den stora förändringen i karosslinjerna är alltså VESC-fronten eller rättare en modifierad VESC-front. Ändringen har förlängt 240-karossen med 13 centimeter. Förutom ökad krocksäkerhet — en jämnt fördelad energiupptagning — ger den låga frontprofilen bättre närsikt. Men om ni ser på bilderna här intill så upptäcker ni att för ögat förefaller den nya 240-fronten snarast högre än 140-fronten gör.

Ni ser också att blinkers/p-ljus fått en annan utformning och nu smälter bättre in i karosslinjerna. Inbyggda i fronten är också varselljus som nu blir standard på alla Volvo-modeller. Det bockar och tackar vi för eftersom M och Motor sedan länge propagerat för sådana lampor.

De kraftiga stötfångarna som kom förra året finns kvar men har dragits längre »runt hörnen» och smälter bättre in i

vagnens linjer. 240-serien har runda strålkastare av halogentyp medan 264 får dubbla rektangulära. På 240-vagnarna ligger strålkastarna något försänkta i fronten. Ett galler i försänkningens botten släpper igenom smuts som annars gärna samlas framför strålkastarna. Det vet vi från andra vagnar med liknande utformning.

Karosseriändringarna ligger alltså framför vindrutan. På 264 har också bakpartiet ändrats något. Det innebär, att med undantag av längden är vagnarnas huvudmått oförändrade. En liten skillnad blir det dock i höjd eftersom Volvo nu går över till 14 tums hjul. Den ändringen motiveras med att 14 tum är den internationellt mest gängbara och lättast tillgängliga däckdimensionen.

Ändringarna i interiören bör glädja dem som inte gillat rattställningen i Volvo. I 75 års modell har ratten en lutning

på 23 grader jämfört med 17 grader på tidigare versioner. Det bör ge bekvämare körställning och lättare insteg till förarplatsen.

Stolarna har gjorts om med fastare stoppning än tidigare. Både höjdläge och sittdynans lutning kan justeras på förarstolen och svankstöd och ryggstödslutning är liksom tidigare steglöst ställbara. Nackskydd är inbyggda i ryggstöden men Volvo går nu ifrån »kudde» och har i stället ett skydd av gallertyp. Det ger bättre sikt för baksätespassagerarna och skymmer inte heller förarens »snett åt sidan»-sikt. Liksom tidigare varierar man klädseln i olika modeller — L-vagnarna har tyg med kantskoning i vinyl, mellan-serien, som kallas DL, har hel tygklädsel och GL, som bara finns med fyra dörrar, har läderklädsel.

Instrumentpanelen har fått en något ändrad layout. De tidigare runda frisklufts- och värmeintagen har gjorts rektangulära och ventilerarna i panelhörnen har en fast spalt, riktad mot sidorutorna. B 20 A-motorn finns, som sagt, kvar medan B 20 B med två förgasare försvinner. A-motorn är oförändrad och ger 82 hk, 60 kW. Den sitter i 242 L och 245 L och är vidare ett alternativ i DL-serien. DL säljs också med den nya motorn B 21. Den är på 2,1 liter med cylinderhuvud helt i aluminium och överliggande kamaxel. I förgasarversion — en förgasare — ger den 97 hk DIN eller 71 kW. Det är tre hk lägre än den gamla tvåförgasarmotorn. I 244 GL sitter E-versionen av B 21 med kontinuerlig bränsleinsprutning och transistoriserat tändsystem. I det utförandet ger den 123 hk (90 kW) DIN. Också här en effektminskning jämfört med B 20 E men

140 blir 240 och 160-serien byter nummerbeteckning till 260. Istället för B 20 B-motorn kommer B 21 med överliggande kamaxel och den raka sexan ersätts med »samarbetsmotorn» på sex cylindrar i V, d v s den motor som Volvo tillverkar i Frankrike i samarbete med Renault och Peugeot.

Totalt erbjuder Volvo åtta modeller — sex i 240-serien »graderade» från L, som motsvarar gamla basmodellen, till GL, och två versioner av 264 med typbeteckningarna 264 DL och GL. 164 skall vara kvar i produktion för vissa utlandsmarknader och byggs vid fabriken i Kalmar.

Andra förändringar: framvagn av fjäderbenstyp, modifiering av bakhjulsupphängningen, styrningen och bromsar samt frontpartier med drag från vagnarna i det s k VESC-projektet.

B 20 A-motorn skall finnas kvar i ett par vagntyper medan tvåförgasarversionen försvinner helt. Försvinner gör också den elektroniska insprutningen som fanns för motorerna i 164. De nya V 6-motorn har kontinuerlig bränsleinsprutning, det s k CI-systemet som Volvo presenterade på 74 års modell.

Motor
presenterar
modell
75

Den nya stolen är
slankare än den tidigare.
Nackskyddet är av gallertyp.
240-karossen är 13 cm längre än före-
gångaren. Den är också något högre
genom övergången till 14 tums hjul. De
runda strålkastarna är av halogentyp.
Varselljus är standard på samtliga
Volvo-modeller.



Kombivagnen 245 finns i L- och DL-utförande men inte som tidigare i någon version med insprutningsmotor.

Instrumentpanelen har modifierats något. Klocka och friskluft/värmeventiler är nu rektangulära. I panelhörnventilerna finns en fast spalt riktad mot sidofönstren.



skillnaden är bara en hk. Samtliga motorer kan köras på 93-oktanig bensin.

Den nya motorn i 260-serien har typbeteckningen B 27 som anspelar på att volymen på sexan är 2,7 liter. Den har överliggande kamaxlar och är gjuten i aluminiumlegering. Motorn finns enbart med bränsleinsprutning och ger 140 hk (103 kW) DIN. B 27 »matchas» med tre olika växellådor, manuella fyr- och femväxlade och en automat. Också V 6-motorer kan köras på 93-oktanigt bränsle.

I 260-serien ingår två versioner, 264 DL och 264 GL. GL-varianten har elektriska fönsterhissar och förkromad grill medan 264 DL får nöja sig med svart grill.

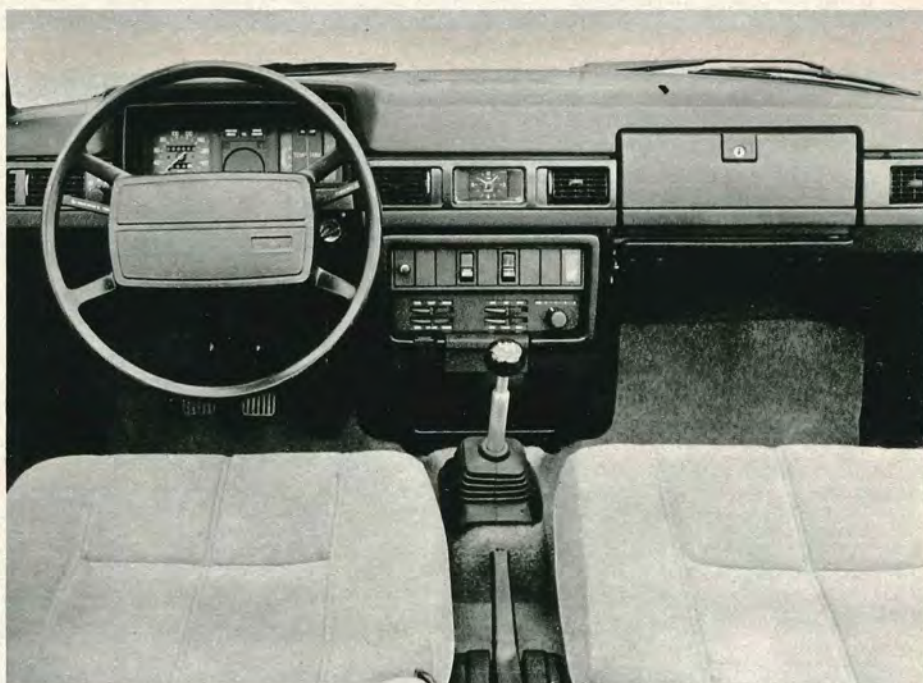
De nya fronterna har, som sagt, »häm-tats» från VESC-vagnarna och samma sak gäller ändringarna i framvagn och styrsystem. Både 240- och 260-serien har framvagnar av fjäderbenstyp. De skall bli ge lågt slitage och låga servicekostnader. Förändringarna i köregenskaper återkommer vi till i testrapporten.

Också bakaxelupphängningen har modifierats med ändring av bärmarnas infästning och momentstagets lagringspunkter. Sedanversionerna har krängningshämmare både fram och bak.

Modifieringen av bromssystemet — fortfarande två kretsar med triangeldelning, dvs framhjulen är kopplade till båda kretsarna — innebär att huvudbromscylinern inte kräver ökat pedaltryck vid krets bortfall. Med en krets ur funktion finns fortfarande åttio procent av bromskraften kvar.

När detta skrives har vi inga prisuppgifter på de nya modellerna. Tillverkningen av 240-serien är igång sedan början av augusti medan produktionen av 260-serien börjar i oktober.

PÅ SID 41 KAN NI LÄSA DEN FÖRSTA PROVKÖRNINGSRAPPORTEN.

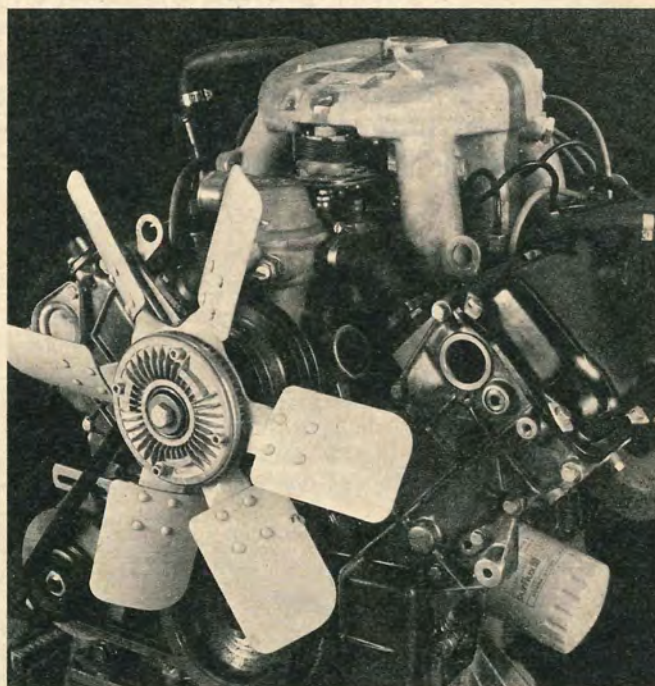
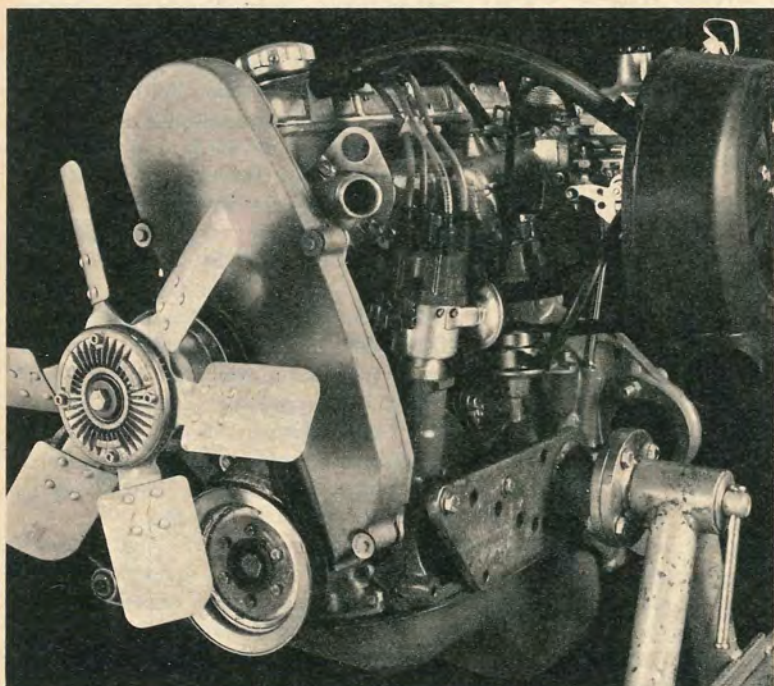




Motor
presenterar
modell
75

264 med dubbla rektangulära halogenstrålkastare, d.v.s. separata lampor för hel- och halvljus. 264 GL har förkromat frontgaller, 264 DL har svart grill.

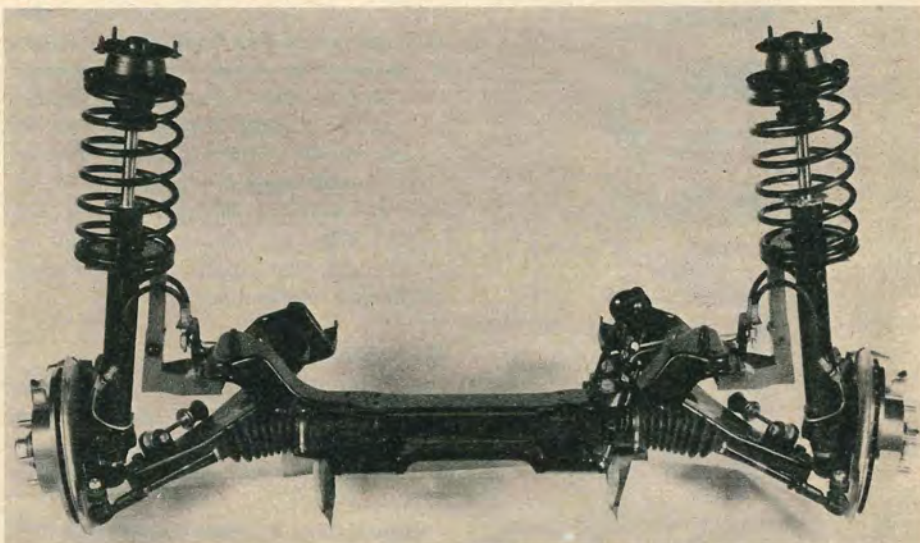
Den nya sexcylindriga V-motorn, byggd av Volvo tillsammans med Renault och Peugeot, har 2,7 liter i cylindervolym och överliggande kamaxlar. Det är en motor med insprutning av CI-typen. Maxeffekten är 140 hk (103 kW) DIN.



Den nya B 21-motorn på 2,1 liter finns i två versioner — med en förgasare då den ger 97 hk (71 kW) och i E-version, d.v.s. med kontinuerlig bränsleinsprutning, då den ger 123 hk (90 kW) DIN. Motorn, som har överliggande kamaxel och cylinderhuvud helt i aluminium, kan köras på 93-oktanig bensin.

Stolarna har gjorts om. Höjdläget och sittdynans lutning kan ändras. Nackskydden, inbyggda i ryggstöden, är av galler-typ för bättre sikt (t.v.).

Både 240- och 260-serien har fått framvagnar av sk fjäderbenstyp. Spårvidden fram har ökat jämfört med tidigare modeller (t.h.).



N O Andersson och Iva Maasing
efter den första provkörningen
av Volvo -75:

Strunta i utseendet...



Det blir säkert livliga diskussioner om Volvos nya frontparti, den enda egentliga yttre förändringen jämfört med nuvarande modell. En del kommer att tycka, att ändringen gjort vagnen klumpig andra förmodligen att den är snygg. □ Men smaken är alltid subjektiv och egentligen är det utseendemässiga oväsentligt. Det väsentliga är de ändringar som fabriken gjort under skalet. Volvos försäljningsledning talar om en ny generation vagnar och det är inte utan att man instämmer efter några timmars körning på fabriken provbana.

□ De tekniska förändringarna är, som sagt, stora och man kan förvänas över, att inte fabriken »manifestera» detta med större karossförändringar. Tydligt anser man att det gamla är gott nog och ändrar i stället inuti kupén där det nu sitter nya framstolar.

Dessa har en slankare uppbyggnad och fastare stoppning än de tidigare. Genom att dynorna inte längre har uppbyggda valkar i sidorna tar man sig lättare i och ur vagnen. Förarstolens dyna kan dessutom ställas i höjdled vilket inte går på 140-serien.

Detta tillsammans med ändrad rattlutning gör att de flesta nu bör finna bekväm körställning.

Men det är inte bara rattens lutning som har ändrats utan hela styrningen. Volvo har nu äntligen helt fått bort glapet kring styrningens mittläge. Den nya kuggstångstyrningen ger föraren möjlighet att med små exakta rattrorelser möta kursavvikelse orsakade av sidvind eller vägbanelutning. (På nya 264 är kuggstångstyrningen, som går ganska lätt i sig själv, försedd med tryckkoljeservo men ger ändå en viss väggänsla.)

Från de tidigare tvärlänkar har Volvo nu gått över till en framhjulsupphängning med fjäderben och en mycket stadig, triangelformad tvärlänk nertill. Det ger vagnarna



Volvo 240-serien känns stadigare än föregångarna i undangirar.

en behagligare gång över ojämnheter i vägbanan.

Man har studerat hur olika hårdhet i upphängningens gummibussningar inverkar på styregenskaperna och åkkomforten och lyckats nå en kompromiss. Även den stela bakaxeln med sina längslänkar och sin tvärlänk har modifierats för dämpad överföring av väggljuden samtidigt som bakaxeln får lämpligare styregenskaper vid tvärgirar.

Kör man mer forcerat eller tvingas göra häftiga undangirar känns de nya vagnarna stadigare än föregångarna. Vi gjorde en serie undangirar både med 240 och 260 och noterade att bilarna reagerade ganska snabbt för tvärrattutslag. Bakvagnarna kasade

lugnt åt sidorna utan någon tendens till farligare sladdar. Men bilarna krängde ordentligt från sida till sida och på 244 GL med dess hala skinnklädsel har man svårt att sitta kvar.

Bromssystemet har modifierats. En huvudcylinder av stegtyp ger bättre dosering av bromskraften men våra nödbromsprov visade att pedaldvägen kan vara ganska lång. De nya Volvo-modellerna håller rak kurs med såväl kalla som varma bromsar men vid nödbromsning med ena sidans hjul på halare underlag får bilarna en viss tendens att vrida sig åt det strävar hålet. Det beror på att man fortfarande har en viss positiv

styrrullradie på framvagnen.

Den nya B 21-motorn då? A-motorn känns piggare än B 20 A men så värst mycket mer kultiverad är den inte. Motorljudet hörs ganska tydligt inne i vagnen vid acceleration. Ur underhållssynpunkt verkar den nya fyran tilltalande. Ventilmekanismen med remdriven, överliggande kamaxel kan klara många tusen mil utan koll eller justering av ventilspelet. Alla komponenter är lättåtkomligt placerade på motorns sidor.

GL-modellens insprutningsversion av B 21 är ganska reaktionssnabb och stark men blir ljudlig i högre farter, i vilket fall om man inte utnyttjar överväxeln.