

Volvo 1974

Ljuset kommer från Trollhättan



Volvo går på Saabs linje i år med strålkastartorkare, förstärkta stötfångare och elvärmd förarstol. Dessutom har krocksäkerheten förbättrats. Men den stora nyheten är ett nytt insprutningssystem på Grand Luxe-modellen.

Av DAG E HOGSTEN

■■■ Nya Volvo. Det kan inte hjälpas, men det första man tänker på när man ser den är Saab.

1974 års Volvo har nämligen just den förträffliga utrustning som man redan tidigare hittat på Saab 99:

Strålkastartorkare.
Elvärmd förarstol.

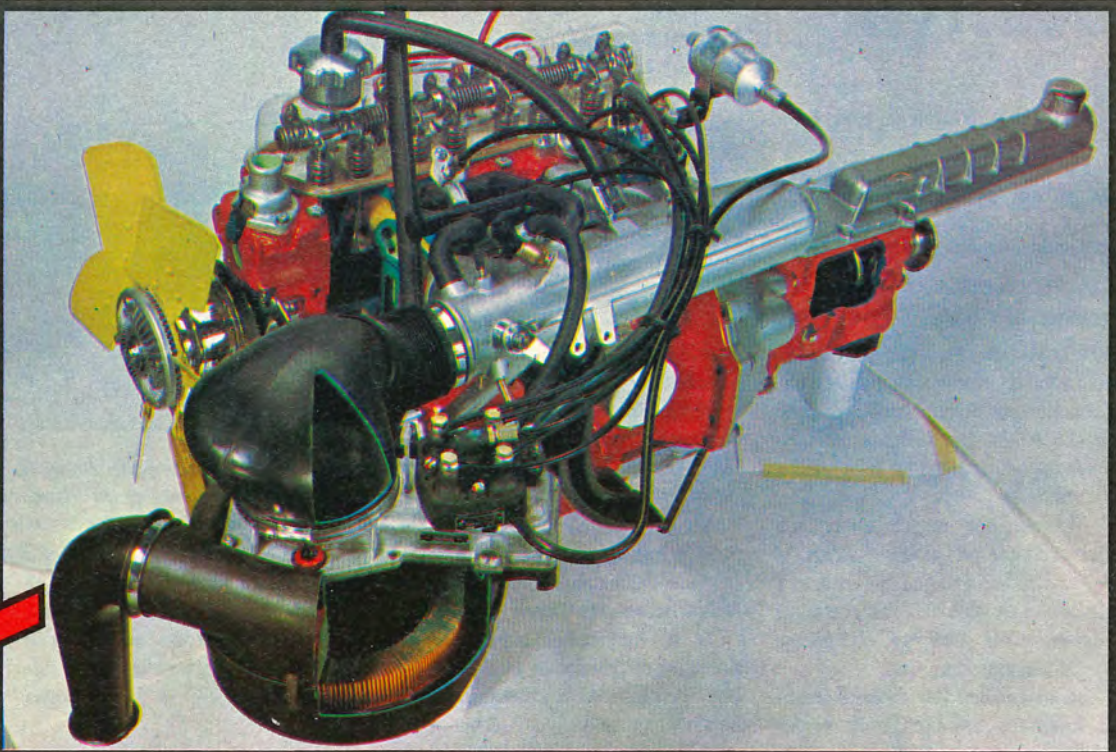
Extra kraftiga stötfångare.

I övrigt omfattar nyheterna främst en rad säkerhetsdetaljer och ett nytt system för bränsleinsprutning. Det kommer dock bara på den dyra Grand Luxe-modellen.

Volvobilarna blir också dyrare. Hur mycket har inte Pris- o Kar-



◀ ● De viktigaste nyheterna på Volvo 1974 är strålkastartorkarna (fast de är ju påbjudna i lag), kraftigare stötfångare, frånvaron av ventilationsrutor, elvärmd förarstol, säkrare placering av bränsletanken och förstärkta ramar i frambörrarna. Backspeglarna är också nya.



● Så här ser motorn ut i Grand Luxe-modellen från och med 1974 års modell. Den mekaniska insprutningen (fabrikat Bosch) ersätter elektroniken. Fördelen är främst att det nya systemet är lättare att göra service på.

◀ ● Precis som Saab kommer Volvo med elslingor i förarsätet. Ett relä slår automatiskt till om man sätter sig i bilen när temperaturen i sätet är under 14 grader plus. När temperaturen nått 26 grader slås strömmen av igen.

SNABBFAKTA

Detta är de viktigaste nyheterna på Volvo 1974:

- En helt ny typ av bränsleinsprutning (bara på Volvo Grand Luxe)
- Strålkastartorkare
- Elvärmd förarstol
- Stötfångare som klarar bilen vid en krock i 5 km/h
- Främre dörrbåge av stål
- Säkrare placering av bensintanken
- Inga ventilationsrutor

telnämnden beslutat än.

Den nya stötfångaren är inte av samma typ som redan används på USA-versionen. Där är stötfångarna fjädrande genom teleskopstötdämpare.

Sverigeversionen är helt enkelt extra kraftigt gjord. Den skall klara bilen från skador vid en krock i



Volvo satsar på säkerhet även i år

5 km/h rakt framifrån eller bakifrån.

Elslingorna i förarstolen kopplas på när dynans temperatur är under 14 grader och slås av när temperaturen är uppe i 26 grader.

Lykttorkarna – en gammal nyhet

Strålkastartorkarna är ingen nyhet. Det är samma typ man tidigare kunnat köpa som tillbehör till sin Volvo. De är dessutom lagstadgad utrustning från 1974 års modeller.

74:orna har några väsentliga förbättringar på säkerhetssidan.

Främre dörrbågen är numera tillverkad av stål och fastsvetsad i dörren. Det skall ge ett bättre skydd vid rundslagning.

Bensintanken har flyttats framåt närmare bakaxeln och under

golvplåten. Därmed är risken mindre att tanken spricker och vållar bilbrand om bilen blir påkörd bakifrån.

Tankens volym har också ökat från 58 till 60 liter.

Stadigare stolar

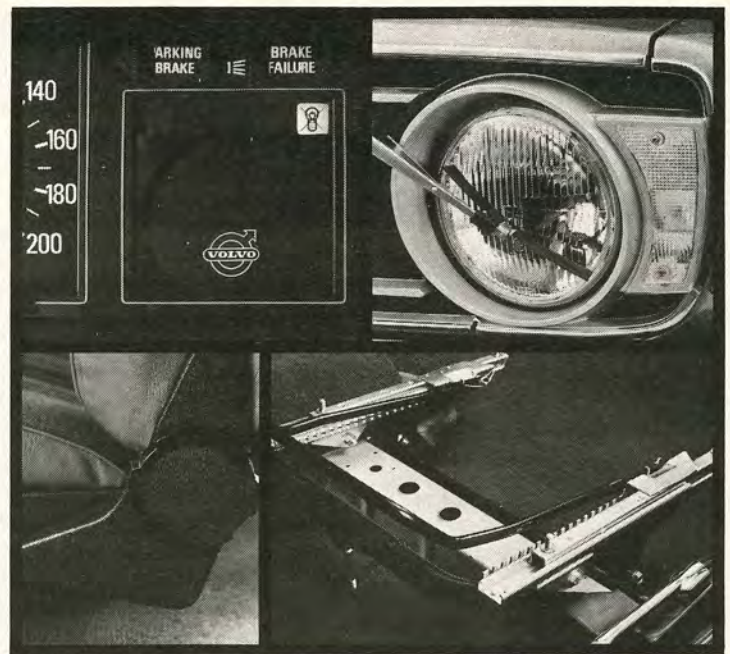
Framstolarna har förstärkts för att bättre kunna fånga upp den kraft som utvecklas när en baksätespassagerare slungas framåt vid en frontalkollision.

Förstärkningen gäller dels stolens infästning i glidskenorna, dels ryggstödet. Det senare är som tidigare fällbart men justeras numera med hjälp av en ratt.

Rattstängan har försetts med ett bälgrör som skall öka kollapsibiliteten. Detta betyder på svenska att rattstängan lättare ger efter och trycks ihop vid en kollision. Därmed minskas risken för svåra bröstskador.

Att du kör en Volvo av årets modell kan grannen lätt konstatera. Inte bara med ledning av stötfångarna och strålkastartorkarna.

74:an har heller inga ventilationsrutor. Moderna bilar har så bra ventilation att sådana inte behövs, anser Volvo i likhet med



● På instrumentbrädan finns nu en varningslampa som lyser om det uppstått något fel på ytterbelysningen. Stolinfästningarna har ändrats och strålkastarstorlekarna är numera standard.

många andra bilfabriker.

Fördelarna är mindre vindbrus, bättre sikt åt sidan och kanske blir det även något svårare för bil-tjuvar att ta sig in i en Volvo 1974.

Dessutom blir Volvos tillverkningskostnader lägre.

Vänta er dock inte att det skall synas på priset.

Nackdelarna med att vara utan ventilationsruta berör väl närmast

Volvo 1974

Åtta Volvoägare om nya modellen

Volvo 1974 är här med åtskilliga förbättringar. Men hur ser Volvokunderna på nyheterna? Teknikens värld gick ut och frågade ett antal Volvo-ägare om årets modifieringar kunde få dem att byta bil. Alla tyckte att förbättringarna var bra, men de flesta ansåg att det är för dyrt att byta till en ny vagn.

Sture Wallin, disponent, 43, Volvo 144 1972, 4 000 mil:

Strålkastartorkarna och de nya stötfångarna är förstas det bästa. Jag brukar byta vartannat år, så det hade nog blivit en ny Volvo i höst för mig under alla omständigheter.

Anonym herre i en grå Volvo 142:

Nä, jag bryr mig inte om några nyheter. Nej, säger jag. Jag är inte en sådan där som byter för att det blir förändringar.

Stig Johansson, fastighets-skötare, 50. Volvo 142, 6 000 mil:

Det är ju vettiga förändringar alltså sammans och så småningom byter jag väl. Särskilt bra är strålkastartorkarna – jag trodde faktiskt att de redan var standard – och de kraftigare stötfångarna.

Curt Lindkrans, försäljare, 32, Volvo 145 1970, 7 000 mil:

Inte byter jag till en ny vagn bara för att de ändrar lite grann. Strålkastartorkare kan man ju förresten montera som extrautrustning. Det är bra att bensintanken har fått en säkrare placering. Egentligen skulle jag vilja ha en Saab 99 men är beroende av en kombivagn. Det blir väl en bättre begagnad 145:a igen om något år.

Marianne Persson, 28, hemmafru, Volvo 142 1971, 5 500 mil:

Det är för dyrt att byta till en ny bil. De flesta förbättringarna verkar bra, men varför tar man bort ventilationsrutan? Jag tycker den är utmärkt när det är ruskväder

och rutorna vill imma igen.

Anonym herre i en Volvo 142 Grand Luxe 1973:

Jag ger fullständigt f-n i vilka förändringar Volvo hittar på. Jag har alltid haft Mercedes förut och skall snart byta till mig en sån igen.

Josef Lindberg, resande, 40, Volvo 142 1973, 3 500 mil:

I regel byter jag till en ny Volvo varje eller vartannat år eftersom jag är beroende av bilen i mitt arbete. Av förändringarna uppskattar jag mest strålkastartorkarna – sådana har jag redan låtit montera på min egen bil – och den eluppvärmda förarstolen. Varför bara förarstolen förresten?

Nils Johansson, kamrer, 35, Volvo 144 1971, 6 500 mil:

Den här bilen har jag köpt begagnad och det skulle aldrig falla mig in att köpa en helt ny – det blir alldeles för dyrt. Vi åker inte mer än kanske 1 500 mil om året och jag tycker att vi klarar oss utan finesserna på 74:an även om de kanske är bra i och för sig.



Sju år med Volvo 140

dem som den vägen brukar smuggla ut kolapapper och fimpar i naturen.

De yttre backspeglarna är också nya för året.

Mörkröd och mörkgul är två nya färger att välja på. Och den ljusblå gör comeback.

Till raden av varningslampor och summertoner i Volvo sällar sig nu en ny liten lampa. Den lyser om det skulle bli något fel på halvljus, bakljus eller parkeringsljus.

Hur många lampor tål vi?

Kanske det är bra. Men hur omständliga varningssystem bör man egentligen ha i en bil? Man strävar efter att göra förarplatsen så enkel och lättkött som möjligt och samtidigt översvämmas instrumentpanelerna av små lampor som blinkar åt dig att nu har du glömt det eller det eller nu är det fel på ditt eller datt.

Någon ny Volvo kommer alltså inte i höst. 1974 blir ett mellanår. Höstens nya modeller har i alla fall en hel del vettiga modifieringar som gör Volvo till en avgjort bättre bil än i fjol.

Ny insprutning dödar elektroniken

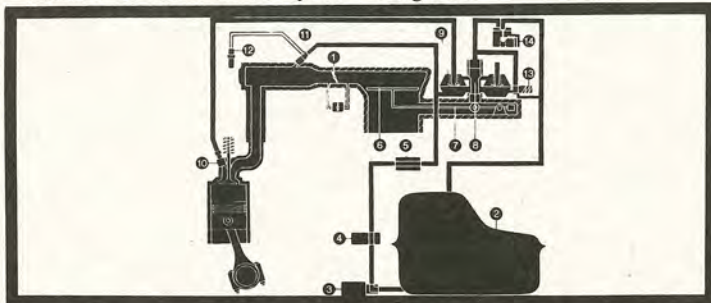
■ Om Volvos nya insprutnings-system håller vad det lovar blir elektroniken kortlivad.

Faktum är att tex västtyska

kan undvika den ryckighet som ofta präglar motorer med elektroniskt styrd insprutning.

Däremot ger det inte högre effekt än elektroniken.

■ Skissen visar hur CI-systemet fungerar:



Bosch har överflyttat allt sitt utvecklingsarbete när det gäller bränsleinsprutning till det nya systemet som på Volvo kallas CI (kontinuerlig insprutning).

Systemet är egentligen häpnadsväckande enkelt. I princip går det ut på att man mäter den mängd luft som strömmar in i motorn och anpassar bränslemängden i direkt proportion.

Fördelarna framför elektroniken: CI-systemet är enklare och billigare att tillverka, enklare och billigare att göra service på. Man

Från tanken (2) matas bränslet av bensinpumpen (3) till en tryckackumulator (4) och vidare genom bränslefilteret (5) till bränslemätaren.

Samtidigt strömmar luft in i motorn genom en konisk öppning. I denna finns en mätskiva (6). Detta är luftmätningens enhet.

Hur mycket luft som släpps in regleras av luftspjället (1) som i sin tur påverkas av gaspedalen.

Ju mer luft som kommer in, desto mer lyfts mätskivan. Denna är förbunden med en hävarm (7)

som är försedd med en motvikt. Hävarmen påverkar en styrkolven (8). Styrkolven lyfts samtidigt med mätskivan och släpper in mer eller mindre bränsle beroende på värvtalet.

För varje cylinder finns en slits med differenstryckventil (9) som ser till att bränsletrycket ovanför kolven hålls konstant.

■ Nu har bränslemätningen skett och bensinen strömmar vidare till en fjäderbelastad insprutningsventil (10). Ventilen öppnas vid ett tryck av tre bar och insprutningen sker kontinuerligt.

Även när motorn stängts av behålls ett tryck i ledningen. Detta förhindrar ångbildning.

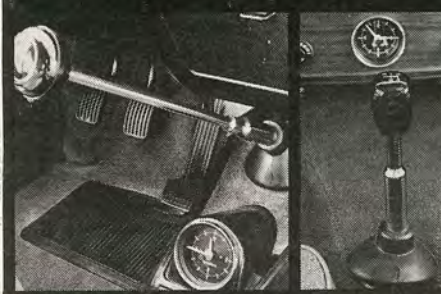
Det finns också en kallstartventil (11) som styrs av en termostidgivare (12) så att extra bränsle kan sprutas in när motorn är kall. Ännu en ventil (14) sänker sedan trycket ovanpå styrkolven (8) så att motorn får en fetare bränsleluftblandning.

CI kommer bara på 140-seriens Grand Luxe-modell. Volvo 164 har alltså som tidigare elektronisk insprutning.

Och sportbilen 1800 ES går nu ur produktion. Vila i frid.



● Volvos releasebild hösten 1966. Nedan två variationer på temat "Volvo och klockan".



Det är nu sju år sedan Volvo presenterade den första bilen i 140-serien. Den valdes genast till Årets Bil och väckte uppseende för säkerhetsdetaljerna. Så här har vår folkäraste bil utvecklats genom åren.

1967. Volvo 144 är en sensation när den presenteras. Särskilt uppmärksammas det arbete som lagts ned på den inre säkerheten. Bromsarnas tvåkretssystem är en vägande faktor när Teknikens världs jury väljer 144:an till Årets Bil. Motorn är samma B18-typ som Volvoägarna känner igen från PV 544 och Amazon.

1968. Som väntat fortsätter Volvo att utveckla den nya modellen till en serie. Först kommer tvådörrarsversionen 142 och senare kommer stationsvagnen 145.

Bilen har redan från början blivit en succé och det är bara en tidsfråga innan Amazonen går ur produktion.

1969. När 1968 års modell av Volvo 142 presenteras kostar den

i sitt enklaste utförande 18 800 kronor. 140-serien är redan Sveriges mest sålda bil.

Nytt för året är framför allt den nya B20-motorn på 90 respektive 118 hästkrafter SAE. Kunden kan nu välja mellan elva olika versioner. Man kan tex få automatisk växellåda eller överväxel.

Det finns också en större modell — den sexcylindriga Volvo 164.

1970. Ett mellanår. Men Volvo får säkerhetsbälten även i baksätet.

1971. Nu kommer 142 Grand Luxe med elektronisk insprutning och 130 hästkrafter SAE. En mycket snabb bil som skiljer sig från standardmodellerna genom bl a bredare fälgar, kraftigare bromsar, lyxig inredning med bl a läderklädsel samt — hör och häpna — KLOCKA! Mycket ovanligt dittills i Volvosammanhang. Tyvärr sitter den på golvet.

Volvo de Luxe är något enklare. Den har bl a ny grill och kan fås med den nya B20D-motorn som ger 105 hk SAE.

Alla bilarna i 140-serien får förlängd hjulbas, större kylsystem och förbättrade växellådor.

1972. Volvo ändrar den risiga instrumentbrädan — tyvärr utan att lyckas särskilt bra. Även 140-serien får nu den korta växelspaken från sportvagnen 1800 och automatväxellådan förbättras. Ratten och dörrhandtagen är också nya.

1973. Instrumentbrädan får en ny omgång och nu lyckas Volvo mycket bättre. Ny front (av plast), nytt bakljusarrangemang och nya stötfångare är synliga finesser.

Värmen och ventilationen förbättras och Volvo lanserar en ny ratt, som skall ge bättre skydd mot bröstskador. Klädseln har gjorts flamsäker.

Volvo har också modifierat framvagnen och på det viset fått bukt med den typiska instabiliteten vid körning rakt fram. Styrningen och kopplingspedalen har blivit mera lättarbetade. Sent omisider har Volvo kurerat 140-serien från några av dess allvarligaste svagheter och inför 1974 följer man alltså upp med detaljförändringar som har med säkerhet och praktisk körtrivsel att göra.

Sjunde årgången — nu börjar vi verkligen bli nyfikna på när den NYA Volvon kommer...