



Volvos nya modeller:

Volvo kommer med de största modellförändringarna på många år. Säkerhetsbilen VESC har fått låna sitt framsida till seriebilarna, både vanliga Volvon och 264:an har fått nya motorer och vägegenskaperna har förbättrats. Vi har provkört de nya bilarna och kan konstatera: Hisings-traktorn har plötsligt blivit både smidig och lättkörd.

Av DAG E HOGSTEN

■ ■ ■ Nu nalkas hösten. Det är den tid då tusen sinom tusen Volvoägare kör till sin återförsäljare för att få den gamla utbytt mot en ny.

Vad bjuds Volvoföraren då för nyheter på modell -75?

En ny placering av klockan? En ändrad växelspaksknopp? Kanske en ny varningslampa med summerton som varnar honom för någonting farligt?

Nej, mer än så faktiskt. Volvo 1975 är kanske ingen helt ny bil,

men den uppvisar massor av förändringar som i de flesta fall är förbättringar. Officiellt handlar det om Volvos största satsning hittills på nykonstruktion och vidareutveckling, kan man läsa sig till i ett pressmeddelande.

Helt ny framvagn, nytt främre karosseri, ny styrning, modifierad bakhjulsupphängning, nya stolar, två nya motorer och flera nya växellådor, varselljus som standard, 14-tumshjul — det är inte små förändringar.

När vår trogne Volvokund styr hemåt från återförsäljaren gör han det som en betydligt fattigare man.

Det börjar bli ett gräsligt dyrt nöje att hålla normal folkhemsstandard. Exakt hur mycket priserna stiger den här gången vet

vi inte, men höjningen blir under alla omständigheter saftig.

Som vanligt när en ny bilmodell introduceras tiger fabrikanten krampaktigt om det som intresserar folk mest, alltså priset.

Därmed är fältet fritt för vilda gissningar. Låt oss dra till med minst 2 000 kronor för 240-serien (ja, det heter inte 142 och 144 längre) och säkert en betydligt kraftigare höjning för 264 med dess helt nya motor och växellåda.

Det betyder att man måste betala närmare 30 000 för en vanlig Volvo om man vill ha något utöver den enklaste tvådörrarsmodellen med svagaste motorn och manuell växellåda.

Prisutvecklingen börjar kännas lite grym, även om man för



Traktorn har blivit lättkörd

pengarna erhåller nöjet att disponera åtta och en halv kvadratmeter av det svenska vägnätet.

Volvo växte 14 cm i fjol när

SNABBAKTA

- Volvoprogrammet 1975 omfattar sex modeller i 240-serien och två i 260-serien.
- Volvo 242/244 L har 82 hk motor.
- Volvo 242/244 DL har 97 hk motor med överliggande kamaxel samt rikligare utrustning.
- Volvo 245, stationsvagnen, har 97 hk motor.
- Volvo 244 GL har 123 hk motor med bränsleinsprutning och transistortändning, lyxut-

pansarstötfångarna kom och i år lägger den nya nosen ytterligare 13 cm till längden. Redan 240-modellerna är i dag längre än den

rustning och kan beställas med överväxel.

- Volvo 264 DL har 140 hk V 6-motor med två överliggande kamaxlar och transistortändning.
- Volvo 264 GL har samma motor men rikligare utrustning.
- Volvo 264 kan fås fyr-, fem- eller automatväxlad.
- Alla Volvomodellerna kan beställas med servostyrning och automatisk växellåda.

● Volvomodellerna 1975: modell 244 (t v) och 264 Grand Luxe.

väldiga Citroën DS och 264-an är en av de få bilar som mäter mer än fem meter — man får leta bland tyska bilar med tilläggsbe-teckningen Lang för att hitta något ännu värre att joxa in i parkeringsfickorna.

Trots allt är det första gången på länge som det känns meningsfullt att byta en gammal Volvo mot en ny.

Framför allt är den nya Volvon säkrare, både genom den ökade energiupptagning som vinnas med den längre nosen (från säkerhets-bilen VESC) och genom åtskilligt förbättrade köregenskaper.

Bortsett från fickparkeringsbekymmer är nya Volvo betydligt smidigare och lättare att köra än fjolårsmodellen. Den nya V 6-motorn i 264-an förefaller vara ett väldigt framsteg jämfört med gamla B 30-motorn.

Det blir några nya färger också — ljusgrönt för 240-serien samt koppar och silvergrått för 264-an.

Om utseendet på nya Volvo, och då främst 264, har vi en alldeles bestämd uppfattning som vi dock behåller för oss själva.

Du kan ju titta på bilderna själv och konstatera att säkerheten har sitt pris.





◀ ● Stationsvagnen Volvo 245 visar upp samma förändringar som de andra modellerna. Kan även fås med 123 hk motor.

240-serien: Ny framvagn, ny motor

■■■ Från och med i höst heter det Volvo 242, 244 och 245.

Sedan kan det stå L, DL eller GL. L betyder standardutförande. DL står för De Luxe och GL för Grand Luxe — då handlar det om lyxmodellen med bl a bränsleinsprutning och 123 hästar DIN.

Det finns tre motorer att välja på: den gamla B20 på 82 hk DIN och två varianter av en delvis nykonstruerad motor som kallas B21.

Man har utgått från B20-motorns block och konstruerat en helt ny aluminiumtopp med remdriven överliggande kamaxel.

Cylinderdiametern har ökat så att volymen nu är 2 127 cm³ mot gamla motorns 1 986 cm³.

I enförgasarversionen, som ersätter B20-motorns tvåförgasarversion på 100 hk DIN, utvecklas 97 hk DIN vid 5 000 r/m. Vrid-

momentet har förbättrats något till 17,3 kpm DIN vid 2 500 r/m, kompressionen är 8,5:1 och motorn kan köras på 93-oktanig bensin.

Detsamma gäller den motor som nu monteras i Grand Luxe-modellen trots att kompressionen där ligger så högt som 9,3:1. Motorn har kontinuerlig bränsleinsprutning av den typ som nu har slagit ut den elektroniska insprutningen hos allt fler biltillverkare, senast Saab.

E-motorn ger 123 hk DIN vid 5 500 r/m och vridmomentet är exakt detsamma som för förgasarversionen — fast här kommer bästa draget inte förrän vid 3 500 r/m.

På papperet har den nästan identiska prestanda med B20E-motorn, men är lågvarvigare och kan alltså köras på 93-oktanig

bränsle.

Volvos nya topp är av sk cross-flow-typ, vilket helt enkelt innebär att insuget sker på ena sidan och avgaserna sprutas ut på den andra — ett system som har utvecklats på tävlingsmotorer.

Till Grand Luxe-modellen kommer också som extrautrustning en elektrisk överväxel som manövreras med en strömbrytare i växelspaksknoppen.

Att det är 75:a ser man mest på den långa nosen som kommer från säkerhetsvagnen VESC. Den gör bilen 13 cm längre och har som främsta funktion en större och jämnare energiupptagningsförmåga än tidigare.

De kraftiga stötfångarna har dragits ut runt bilens hörn för att skydda mot parkeringsskador.

I fronten finns varselljus integrerade i parkeringslampornas

utrymme. De är synliga även från sidan.

Varselljuset är avsett för dagsljuskörning. De har en bräntid som är tio gånger så lång som havljuslampornas. De senare behöver man alltså hädanefter bara använda i mörker.

Stolarna är nya och har en mycket skön textilkädsel. I Grand Luxe går det också att få klädsel av skinn, som är starkt och elegant men absolut inte lika behagligt att sitta på.

Förarstolen är ställbar även i höjdd och har precis som tidigare inbyggda värmeslingor som ska göra vinterkörningen dragligare.

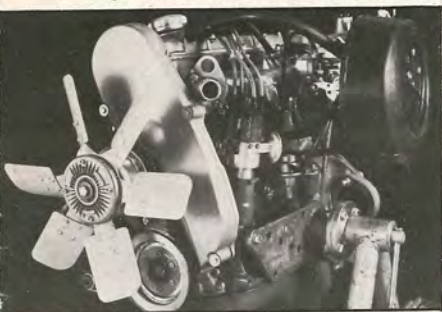
Handbromsen har efter alla dessa år hamnat på sin rätta plats, dvs mellan framstolarna. Tack.

Inuti har instrumentpanelen delvis gjorts om, bl a för att ge plats åt inte mindre än tolv olika

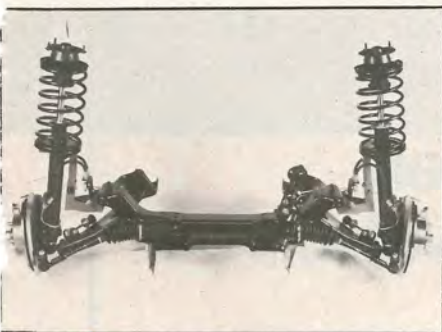


● Instrumentbrädan är delvis ny med plats för många luftutsläpp. Handbromsen sitter mellan stolarna på 75-orna.

◀ ● Det är framför allt den nya, långa nosen och de mindre hjulen som gör att man känner igen den nya årsmodellen.



● Ovan den nya B21-motorn. Blocket kommer från den vanliga B20-motorn. Toppen är dock helt nykonstruerad med överliggande kamaxel. Nedan den helt nya framvagnen med sk McPherson-fjädring. Den ger förbättrade köregenskaper.



utsläpp för värme och friskluft.

Rattens lutning har ändrats till 23 grader mot tidigare 17. Den lutar alltså inte fullt så brant som tidigare.

Hjulen har krympts till 14 tum.

Den körmässigt största förändringen ligger i framvagnen. Volvo har nu gått in för en modern McPhersonfjädring i kombination med kuggstångsstyrning. Om effekten av detta, se provkörningsrapporten.

Även bakhjulsupphängningen har ändrats, även om Volvo inte tagit steget fullt ut till individuell bakhjulsfjädring.

Det är bärrarmarnas infästning och lagringspunkterna som har ändrats. Krängningshämmare finns både fram och bak utom på stationsvagnen 245, som i stället för krängningshämmare har kraftigare fjädring bak. ■



● Volvo 264 GL med mycket krom i nosen. Motorn (t h) levereras färdig från Frankrike till fabriken i Sverige.

Hyperlätt V6-motor i 264

■■■ Det är på 264, Volvos svar på Mercedes och andra statusbilar, de största nyheterna kommer.

Förutom alla de ändringar som införs även på den minre Volvon har 264-an fått en helt ny motor och tre nya växellådor — en fyr-, en fem- och en automatväxlad.

Formgivarna har även gett bilen en helt ny front. Utseendet är väl en sak, men det kan väl knappast ligga i trafiksäkerhetens intresse att göra Grand Luxe-modellens front i blänkande krom?

Den nya motorn är resultatet av Volvos franska utvecklingsprojekt som sker i samarbete med Renault och Peugeot. V6-an kommer så småningom även i dessa märken, fast kanske inte riktigt i samma utförande.

Hela motorn är gjord av lättmetall och den har två remdrivna

överliggande kamaxlar. Cylinderdiameter 88 mm och slaglängd 73 mm ger en sammanlagd cylindervolym av 2 664 cm³.

Med hjälp av bränsleinsprutning (CI-systemet precis som B21E) tar man ut 140 hk DIN vid 6 000 r/m. Motorn har transistorändning, alltså inga brytarspetsar, som förenklar underhållet och håller tändinställningen konstant.

Motorn kan köras på 93-oktanig bensin.

Maximala vridmomentet kommer vid 3 000 r/m och är 20,8 kpm DIN.

Den gamla 164 E ska tillverkas även i fortsättningen för vissa exportmarknader, säger man på Volvo.

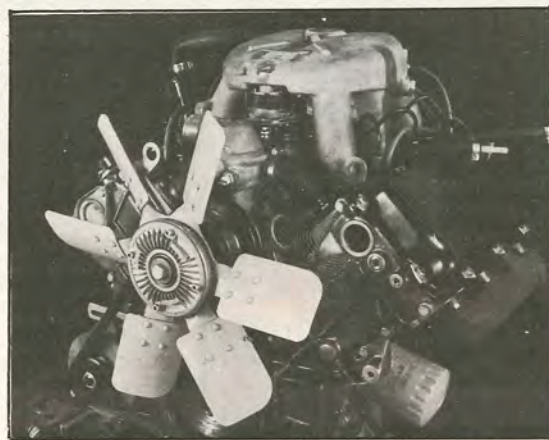
Jämfört med 164 E är den nya modellen faktiskt 20 hästkrafter

svagare, har mindre cylindervolym och sämre vridmoment. Å andra sidan nöjer den sig ju med den billigaste bensinen och är dessutom hyperlätt.

Hela motorn med elutrustning och insprutningssystem väger faktiskt inte mer än 150 kg och är därmed lättare än Volvos nya fyrcylindriga motorer.

Från vindrutan och bakåt är det samma bil som tidigare. De förändringar som gjorts på 240-serien när det gäller hjulupphängningar, inredning osv finns även på 264-an.

En 1974 års Volvo 164 E med automatväxel kostade ungefär 40 000 kronor. Ska vi tippa fem tusenlappar upp för nykomlingen? Det är inte billigt med prestige. ■



TEKNIKENS VÄRLD
PROV
KÖRNING



► ■■■ Utanpå ser nya Volvo ut mer som en stridsvagn än någonsin.

Men skenet bedrar. I själva verket känns Volvo för första gången riktigt smidig att köra.

Det är en händelse som kanske rentav är värd att firas med ett sifferbyte upp i 200-klassen.

Du som någon gång har kört en Volvo — och vem har inte det? — vet hur tungstyrd den är och hur den spårar med framvagnen.

Detta är borta på 240-serien. Den nya framvagnen med McPhersonben (bra system, men dyrt att byta) och kuggstångsstyrning har gjort underverk med väghållningen.

Jag har haft tillfälle att prova tre 244-or på Volvos egen provbana. Två DL med nya 2,1-litersmotorn på 97 hk och en Grand Luxe på 123 hk med överväxel.

Speciellt Grand Luxen kändes nästan som en helt ny bil. Inga tendenser till spårning och exakt, lättgående styrning.

Nu har GL-modellen 185-däck medan de mindre påkostade modellerna får nöja sig med 175-di-

mension. Detta plus känslan av GL:s behagliga ladderratt kan ha påverkat köregenskaperna och mitt intryck av dem.

Hur som helst gick även de två DL-vagnarna betydligt trevligare än gamla 140-serien. Även sidvindskänsligheten var om inte borta så dock betydligt avdramatiserad.

Ratten sitter inte lika lodrätt som förr — det gör det åtminstone för en normalvuxen förare lättare att styra samtidigt som man får bättre plats för benen. Stolarnas inställningsmöjligheter är numera ytterst rikhaltiga och det bör vara lätt för de flesta att hitta en bra körställning.

Det är faktiskt få bilar som erbjuder Volvos förarkomfort.

På vattenbegjuten kringelbana märker man visserligen att Volvo är en stor och tung vagn med rätt kraftig understyrning.

Men man fick verkligen ta i ordentligt för att provocera en bakvagnssladd eller tvinga bakre innerhjulet att spinna loss i kurvorna. Det tyder på att även förändringen av bakhjulsupphängningen varit till det bättre.

Dag E Hogsten
provkör nya Volvo:

Äntligen en gnutta körglädje

De nya varselljusen tänds automatiskt så snart man slår på tändningen och slocknar när parkeringsljusen tänds. Varselljusen har ett betydligt kraftigare sken och kommer alltså att bespara

framtida Volvoköpare den trafik-säkra men oekonomiska halvljus-körningen.

Jag måste vänta med ett definitivt omdöme om den nya 2,1-litersmotorn tills vi haft tillfälle att



● De nya Volvobilarna (264 t v) provkörs på fabriken egen provbana. Den mest märkbara förändringen är betydligt bättre köregenskaper.

göra ett grundligare test. Åtminstone den svagare versionen på 97 hk kändes ungefär lika hård i gången som B20 och jag hade ingen känsla av att vare sig acceleration eller segdragning skulle vara nämnvärt bättre.

Det var i alla fall under tydliga protester den segade i väg när jag gav full gas i 50 km/h på högsta växeln.

Runt provbanans högfartslänga, där man aldrig behöver lätta på gasen, gick den stadigt i 155 km/h utan att väsnas alltför mycket.

Grand Luxe-modellen däremot kändes avsevärt bättre än hittillsvarande modell: tyst, mjuk och snabb.

Den elektriska överväxeln är ett bra tillbehör för den som ofta kör på motorväg. Den minskar både bränsleförbrukning och ljudnivå och bör dessutom ha en gynnsam

inverkan på motorns livslängd.

Grand Luxen kändes betydligt piggare och smidigare i slutet av provkörningarna. Förmodligen var både den och DL-vagnarna en smula råa — det rörde sig här om prototyper och inte vagnar ur serieproduktionen.

Om 240-bilarna har blivit bättre — med reservation för att den ökade längden gjort dem ännu mera skrymmande i trafiken än tidigare — så har 264 verkligen utvecklats till en bil som bättre platsar i direktörsklassen än föregångaren.

Motorn är synnerligen tyst och smidig och har inte den råa gång och ryckningstendenser som irriterat i många exemplar av 164 E.

Fast den har heller inte riktigt samma temperament. 175 km/h räcker ju dock mer än väl i de flesta länder nu för tiden.

Motorn är som sagt mycket lätt. Det betyder tillsammans med den nya framhjulsfjädringen, kuggstångsstyrningen och en ovanligt bra servostyrning att stora Volvo är en mycket trevligare bil att köra än tidigare.

Förändringen är ännu mer påtaglig än i den mindre modellen.

Förstå mig rätt när jag nu talar om vägegenskaper. De har förbättrats betydligt, men fortfarande finns det åtskilliga bilar som är både bekvämare, säkrare och smidigare att köra.

Framför allt väntar man sig väl i 264-ans höga prisklass en bekvämare och effektivare bakhjuls-hängning av den typ som tex Mercedes har.

264:an har ju också nya växellådor, av vilka jag bara provade den automatiska. Den växlar mjukare än gamla lådan och har

inte samma tendens att "hänga kvar" på lägre växel i flera sekunder när man lättar på gasen för att få en uppväxling.

En och annan kanske är besviken över att Volvo inte kommit med helt nya modeller — det är ju trots allt åtta år sedan den första Volvo 144 presenterades.

Men även om årets förbättringar inte har gjort Volvos 240- och 260-serier till toppmoderna bilar så unnar man gärna de tusentals svenskar som kommer att köpa dem att få den ökade smidighet och lättkördhet som framför allt den nya framvagnen ger.

Det känns ovant att skriva om körglädje i samband med Volvo. Det har knappast funnits anledning till sedan PV 544 Sport försvann för många år sedan.

Men en liten gnutta av den varan tycks ha kommit tillbaka. ■