

The background of the advertisement is a blurred landscape, likely taken from a moving vehicle. It shows a road with a white guardrail in the foreground, and a field of green and brown vegetation in the background. The overall effect is one of motion and speed.

VOLVO

**SMÅ OCH STORA
SKILLNADER SOM GÖR
EN VOLVO SÅ ROLIG
ATT KÖRA OCH ÄGA**

”Är inte alla bilar lika



Man förstår dom som tycker att det blivit svårt att välja bil. För vad är det egentligen som skiljer olika bilmärken åt utom storleken? Dom flesta bilar i samma klass har ju ungefär samma prestanda och ser snart sagt likadana ut.

Men du har fortfarande all anledning att gå noggrant till väga när du väljer bil. För visst finns det skillnader. Viktiga skillnader.

Som du nog anar ska det här resonemanget leda fram till att Volvo inte är som andra bilar. Att Volvo har en annor-

lunda filosofi. Något viktigt som du inte hittar hos andra bilmärken.

Framför allt handlar det om att Volvo på ett alldeles särskilt sätt ägnar sig åt det komplicerade samspel mellan människa och maskin som en bilfärd utgör. Och om att bilen ska behålla sitt värde år efter år.

Någon har sagt att Volvo är en bil för folk som tänker. För folk som använder mer förnuft än känsla – i varje fall när dom köper bil – och det tycker vi är en ganska bra definition.

bra nu för tiden?"



Vi vet att många biltillverkare efter hand kommer att ta efter mycket av det som skiljer Volvo från andra bilar. Så har det alltid varit, och i många bilar hittar du därför mycket riktigt en eller annan av de detaljer som vi ska berätta om i den här broschyren. Men det är bara i en Volvo som du hittar alla detaljerna samlade i en och samma bil.

Speciellt har man tagit efter Volvos sätt att se på säkerhet.

Att vi satsat så stora resurser på säkerhetsforskning har resulterat i en rad detaljer som bildat skola. Mycket av det Volvo

infört som standard har så småningom till och med blivit lag i många länder – och givit Volvo en rad internationella säkerhetsutmärkelser.

Men säkerhet är inte detsamma som tråkighet. För lika lite som vi sparar på säkerheten har vi sparat på körglädjen.

Du behöver inte ha kört en Volvo särskilt länge för att upptäcka hur mycket av glädje och känsla den rymmer. Och det är trots allt just glädjen att köra och äga en Volvo som är den skillnad vi tycker är allra viktigast.

Volvobilarna anpassas till olika marknader genom variationer i standardutrustning. Därför kan vissa bilder i broschyren visa bilar med utrustning som inte är standard på den svenska marknaden.

En del skillnader märker till första



Ja, den första skillnaden märker du faktiskt innan du ens satt dig vid ratten.

Vi tycker att det är ett mycket rimligt krav, att man ska kunna kliva i och ur sin bil utan alltför stort besvär, och därför har Volvo en väl tilltagen öppningsvinkel.

En självklarhet kan man kanske tycka, men om du kollar andra bilmärken märker du snart, att många inte alls tänkt på den lilla omtänksamma detaljen.

Ett annat vettigt krav är att man lätt ska kunna både parkera och svänga ut från parkeringsplatsen. Bilarna verkar ju stå tätare och tätare, och i dom moderna storgaragen är det som om det alltid stod en stolpe i vägen.

Här hittar du nästa skillnad. För när du svänger ut från parkeringsplatsen kan du inte undgå att frapperas av hur lättmanövrerad Volvon är även när utrymmet är litet. Och det beror bland annat på den ovanligt snäva vänddiametern.



du redan när du svänger ut provturen.



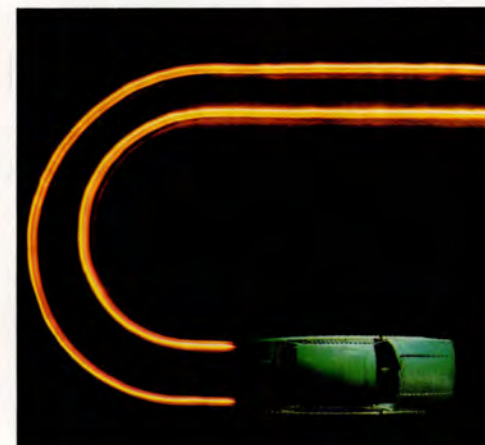
Trots sin storlek har både 240- och 260-serierna mindre vänddiameter än många småbilar – 9,8 meter. 340-seriens vänddiameter är förstås ännu mindre – 9,2 meter.

Det är alltså inte bara bredden och storleken som avgör hur lättmanövrerad en bil är, utan även andra saker som påverkar körbarheten.

I den här broschyren kommer du att upptäcka massor av liknande detaljer.

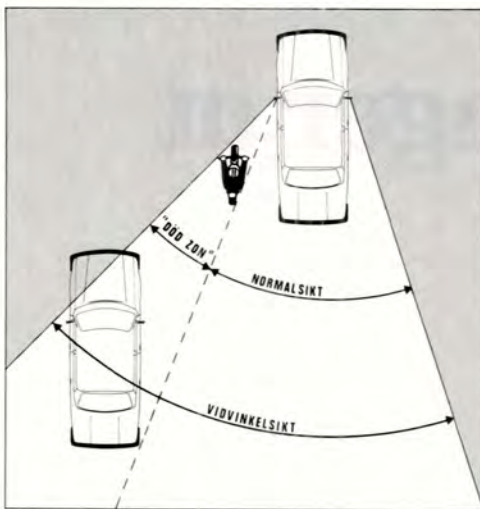
Små enkla och till synes självklara saker, men som Volvo för det mesta är ganska ensamma om. Omtanke är ju något som ofta visar sig mer i små detaljer än i stora åthävor ...

På tal om provturer ska vi passa på att ge dig ett litet råd. När du ska provköra en bil – nöj dig inte med att ta en tur runt kvarteret. Ska du verkligen kunna ta reda på om det ligger någon sanning i bilsäljarens lovord, bör du åtminstone prova bilen under dessa förhållanden:



Parkering, stadstrafik, dåliga vägar och mörker.

Vi vill förstås att du provkör en Volvo så noga du kan, för ju mer du lär känna Volvo, desto tydligare upplever du skillnaden mellan Volvo och andra bilar.

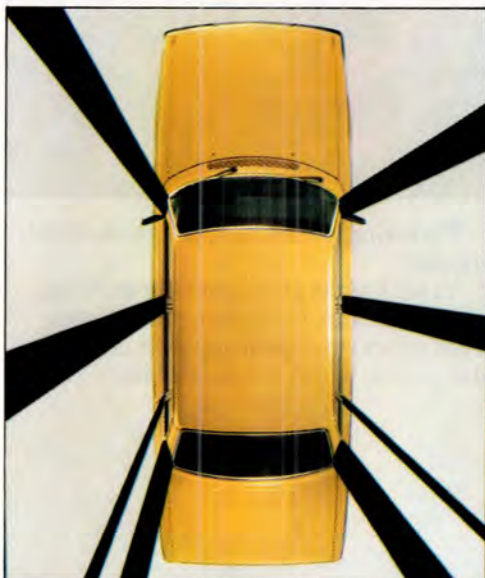


244/245 GL- och GLT-modellernas backspegel är på förarsidan av vidvinkeltyp, vilket innebär att den "döda vinkeln" reduceras till ett minimum.

Volvo har en runt-om-sikt på hela 90%.

För att kunna köra säkert och smidigt i dagens intensiva trafik, måste du naturligtvis kunna se allt det som händer runt omkring dig. Därför har de flesta moderna bilar ordentligt tilltagna rutor, men jämför du runt-om-sikten i olika bilar märker du snart att stora glasytor inte automatiskt betyder bra sikt.

Vi har strävat efter att ta bort allt det som hindrar sikten, och att Volvo har en så ovanligt bra runt-om-sikt som mer än 90% beror bland annat på att vi gjort takstolparna så smala men ändå starka (slutna balkprofiler).



Den direkta överföringen från ratt till hjul gör att Volvos kuggstångsstyrning känns mycket exakt och lättgående. Det beror bland annat på att kuggstångsstyrningen har färre rörliga delar än de flesta andra styrsystem och därför mindre friktionsförluster.

Volvos styrsystem är dessutom avstämnda så att väggkänslan är konstant även i höga hastigheter.



Lutningen är dessutom gjord så att den smalaste delen av vindrutestolpen är närmast föraren. Eftersom stolpen där är smalare än pupillavståndet, kan du faktiskt se runt den.

Föraren ska kunna ägna hela sin uppmärksamhet åt trafiken.

Det är viktigt att inredningen i bilen är gjord så att föraren kan ägna ett minimum av uppmärksamheten åt det som sker inne i bilen och ett maximum av uppmärksamheten åt trafiken.

Bakom Volvos förarmiljö ligger därför en omfattande forskning i hur föraren beter sig bakom ratten.

Redan när du sätter dig i en Volvo märker du hur lätt du når alla knappar och reglage, och att dessa är placerade så att det inte kan uppstå några missförstånd. Det är ju inte särskilt lustigt om vindrutetorkaren går igång istället för blinkern när man ska svänga.

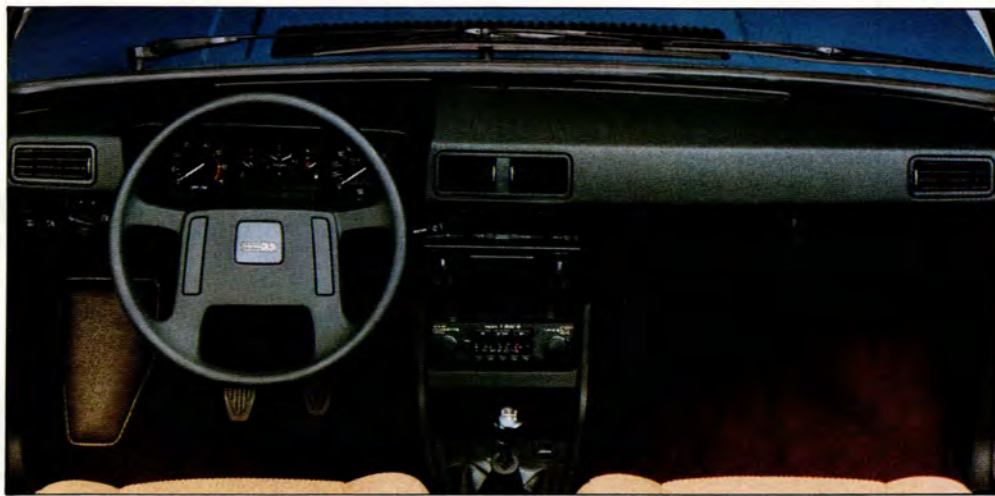


Kalla stolar mår ingen gott av.

Även om du sätter dig i en Volvo en kall vinterdag känns den skön och inbjudande. I alla länder med bistert klimat har nämligen förarstolen i Volvo 240/260 inbyggda värmetrådar som automatiskt kopplas in, när temperaturen inne i bilen går under +14°C. En lika trevlig som hälsosam komfortdetalj!

Eluppvärmningen är placerad både i sitsen och i ryggstödet och slås automatiskt av när temperaturen i stolen nått +26°C.





340:ans instrumentering är suveränt överskådlig. 14 lättuppfattade varningslampor – t.ex. för choke, handbroms och bromsvätskenivå – håller dig under rättad om vad som händer. Bilden visar instrumentbrädan i de nya S-varianterna.



De utvändiga speglarna har en speciell yta som är avstämd för dagsljus och som därför reducerar bländningen från strålkastare bakom dig i mörker. På 240- och 260-serierna regleras ytterspeglarna bekvämt inifrån.



Ett instrument som du inte hittar i många andra bilar är glödrådsvakten. En lampa som tänds om ett halvljus, bakljus, varseljuss eller bromsljus slocknar. En liten säkerhetsdetalj som också dina medtrafikanters har glädje av.

Du märker också hur lätt du överblickar alla instrument som här i Volvo 244 GL. Dels därför att de är rätt placerade, men också därför att de är så effektivt bländskyddade. Kör du i mörker kan du självfallet reglera instrumentbelysningen så att den inte frestar på ögonen.

Ett viktigt instrument är också den varningslampan som tänds om en bromskrets skulle upphöra att fungera.

Som du ser finns det gott om avlastningsytor och fack för glasögon, kartor, parkeringspengar etc.

Skillnaden blir större



Att köra bil en längre sträcka kan vara ganska ansträngande. Du ska fatta i genomsnitt ca 40 beslut per kilometer, och det kan i längden bli tröttsamt. Du ska sitta oavbrutet i samma ställning timme efter timme, och det frestar bland annat på ryggen men också på armar och ben. Och så vidare, och så vidare.

Det beror väldigt mycket på vilken bil du kör, om långfärden ska bli en trivsam avkoppling eller en plåga som bara tilltar för varje mil. Därför är det viktigt att du väljer en bil som du verkligen kan trivas i.

Det är när du bestämmer vilken bil du ska ha, som du bestämmer dig för hur du ska uppleva dom tusentals mil du har framför dig.

Den perfekta bilen är den bil som inte innebär någon irritation alls, och nu börjar du förmodligen att förstå vad vi menar när vi säger att skillnaden mellan Volvo och andra bilar bara växer för varje timme du kör.

Det kanske allra viktigaste är att du har en bra stol. Förarstolen är bilens viktigaste plats och den har avgörande betydelse för hur du och din kropp kommer att trivas med bilen.



för varje timme du kör.



Alf Nachemson är professor vid Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg, och han uttrycker det så här:

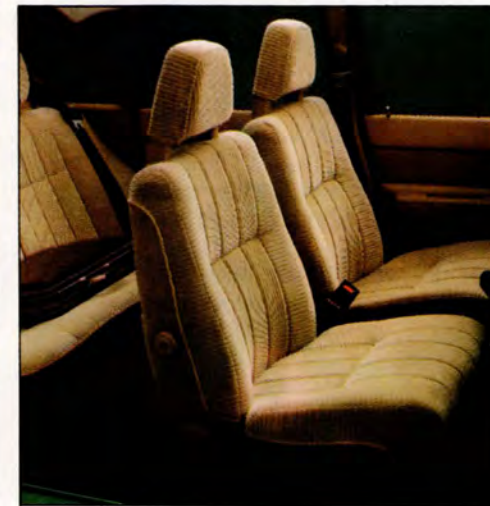
"Det är angeläget att man vid bilkörning får en så låg påfrestning som möjligt. Våra forskningsresultat visar att man därför måste kunna luta ryggen så långt bakåt som trafiksituationen tillåter, dvs. ryggstödet ska vara lätt omställbart.

Ryggstödet ska också ge ett ordentligt svankstöd som måste kunna varieras indi-

viduellt. Stödet ska sitta mitt i vekryggen för att ge ryggraden samma form som vid stående. Sätet ska kunna ändras så att man undviker tryck på lårens undersidor."

Jämför du förarstolen i Volvo 240/260 med andra bilstolar utifrån dessa aspekter blir skillnaden påfallande.

Svankstödet till exempel. I sittande ställning rätas svankryggen ut och belastningen på mellankotskivorna ökar, och det kan man framför allt motverka med ett justerbart svankstöd.



Eftersom ingen människa är en kopia av någon annan, borde man egentligen bygga en särskild stol till varje kropp. Men det är naturligtvis omöjligt att skräddarsy varenda bilstol. På Volvo har vi ändå kommit ganska långt: tack vare alla inställningsmöjligheter passar förarstolen i Volvo 240/260 hela 97% av alla vuxna!

Du bestämmer själv hur du ska sitta.

För att du själv ska kunna ställa in stolen precis som du vill ha den, har förarstolen i Volvo 240/260 en rad inställningsmöjligheter.

Höjd och sätesvinkel reglerar du med två spakar. En för sätets framkant, en för sätets bakkant. Ryggstödet kan du reglera helt steglöst ända till fullt nedfällt och framåt-bakåt justerar du stolen med en lättåtkomlig bygel vid framkanten.

För att du ska få rejält med plats för benen och lätt kunna nå alla reglage är inställningsområdet framåt-bakåt hela 225 mm plus möjlighet till ytterligare 20 mm bakåt.

Det unika svankstödet har ett reglerområde på 20 mm, och för att du ska få en bekväm körställning har ratten en lutning på 23°.

Men det är inte bara de många inställningsmöjligheterna som gör stolen så effektiv. Du hittar till exempel en rad säkerhetsdetaljer som fast stoppning, fasta nackskydd och en extra stabil fastsättning i golvet.

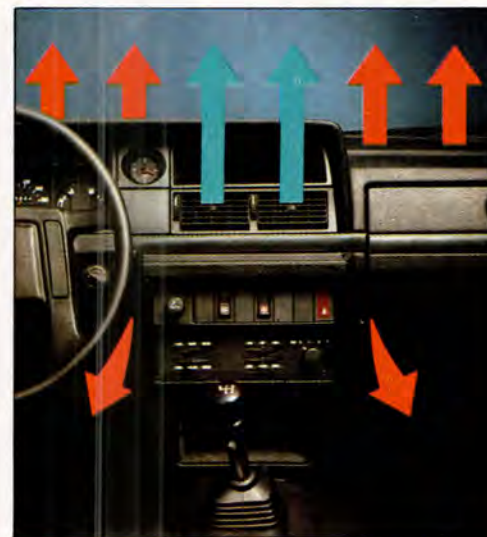
Även Volvo 340 har en mycket avancerad förarstol. Den kan lätt ställas in för att passa olika kroppslängder. Framåt-bakåt kan den flyttas 250 mm. Ryggstödet är steglöst fällbart till liggande och försett med kraftigt, genombrutet nackskydd.

Det ska vara skönt i bilen vilket väder det än är utanför.

En modern bil med sina stora glasytor kan aldrig få en effektiv värmeisolering. Därför måste man istället omge de åkande med en jämn ström av lagom uppvärmd luft. Luftströmmen måste också svepa över de kalla glasytorna för att förhindra kondens. Den fuktiga utandningsluften måste snabbt ersättas med torrare uppvärmd luft utifrån. Samtidigt måste den ständiga luftväxlingen ske utan att passagerarna upplever den som drag, och utan störande brus.

För att få en effektiv fördelning av luftströmmen arbetar värme- och ventilationsanläggningen i Volvo 240/260 med hela 14 luftintag. Två av dem sprider varmluft till baksätet. Fyra är ställbara och sitter i instrumentbrädan. De två yttersta kan man rikta mot sidorutorna och på så sätt dels hålla klar sikt åt sidan, dels förhindra kallras från dörren. Stora defrostermunstycken sprider varmluft över vindrutan och fasta munstycken håller sidorutorna fria från is.

På standardvärmaren i 240-serien kan temperaturen sänkas i de mitre panelmunstyckena genom att blanda in friskluft i luftströmmen. På så sätt kan man t.ex. få varm luft kring fötterna och svalare luft mot ansiktet.



Alla Volvo-modeller har dragfri genomventilation. Längst bak i kupén passerar den förbrukade luften ut. Utsläppen är försedda med backventiler som gör att luften bara kan passera i en riktning. Avgaser utifrån kan alltså aldrig tränga in den vägen.

I bakrutan finns elektriska värmetrådar infällda. De håller bakrutan fri från både is och isbildning.

Att en bil byggd för nordiska vintrar har stor värmekapacitet är en självklarhet. Volvos värmare är termostatreglerad och värmefläkten har tre olika hastigheter.

Du kan också få din Volvo 240 med luftkonditionering (standard i 264 GLE). Volvos Air Conditioner är en s.k. combined unit (fungerar tillsammans med bilens vanliga värmesystem), som gör att du alltid har ett behagligt klimat i bilen oavsett om du kör i stadstrafik, ute i en öken eller i nordligaste Norrland. Dessutom fungerar anläggningen som en luftrenare – och du slipper obehagliga avgaser och de allergiproblem som pollen och frömjöl kan ge. Genom att luftkonditioneringen arbetar tillsammans med värmaren kan den t.o.m. torka luften inne i bilen – en mycket ovanlig finess, även på de allra dyraste bilarna.



För att bilresan ska bli behaglig måste även passagerarna ha en viss rörelsefrihet. Tänk dig att sitta i ett vardagsrum på 3m² timme efter timme. Ska man trivas då, måste rummet vara både bekvämt och luftigt trots sin litenhet, och därför har vi lagt stor vikt vid att göra inredningen så komfortabel som möjligt även i våra minsta bilar.

Att transportera stora och skrymmande saker med en Volvo 343/345 är inga problem. Bakom den stora luckan finns ett bagageutrymme på 380 dm³. Med fällt baksäte blir bagageutrymmet hela 1200 dm³ med en lastyta på 1490 × 1375 mm.



Du kan faktiskt lasta t.ex. skidor och andra långa och smala saker i en Volvo 242/244/264, för mellan bagageutrymmet och baksätet finns en lucka som vid behov kan öppnas. Som tillbehör finns en särskild påse som skyddar klädsel och passagerare från att smutsas ner av lasten.

Det finns en Volvo för varje behov, och har du stor familj eller brukar du ha mycket last är Volvo 245 den idealiska bilen. Du får ett bagageutrymme på hela 1,2 m³ och ändå sitter fem vuxna bekvämt. Fäller du sedan ner baksätet har du en 188 cm lång, plan lastyta och ett lastutrymme på hela 2,15 m³. Under golvet har du ett dolt extra lastutrymme på 59 dm³.

Volvos överväxel är elektriskt manövrerad och mycket lätt att använda – du behöver inte ens koppla ur. Den är kopplad till den fjärde växeln och kan användas vid så pass låg hastighet som 70 km/tim. Med hjälp av överväxeln kan du reducera både ljudnivå och bränsleförbrukning. Du kan faktiskt spara ändå upp till 10% av bensinkostnaderna när du har överväxeln inkopplad.

En del skillnader märker du

Nästan 80% av alla bilolyckor förklarar man med den mänskliga faktorn. Det har ju inte varit något mekaniskt fel på bilen (och inget fel på väg, sikt etc.), så då måste det väl vara människan ...

I många fall där man skyller på människan är det ändå bilen som är orsaken. Den har visserligen varken haft dåliga bromsar eller fel på styrningen, men ändå har den haft ett grundläggande fel: den har inte varit konstruerad så att den passar människans reaktionsmönster, och därför har föraren inte haft en rimlig chans att bemästra den kritiska situationen.

Det är bra att en bil klarar en krock, men det är naturligtvis ännu bättre om man genom bilens konstruktion kan hindra, att en olycka överhuvud taget inträffar.

Genom långvarigt utvecklingsarbete har vi gjort Volvo till en av världens krocksäkraste bilar – och nu riktar vi in våra resurser på körsäkerheten. På att bygga våra bilar så att vanliga människor med normal körskicklighet lättare ska kunna klara av kritiska situationer.

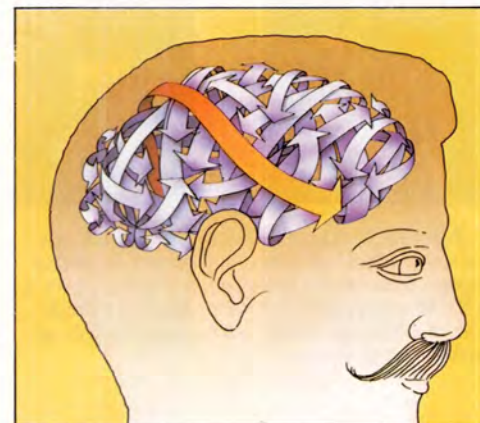
Låt oss dröja något vid hur vi människor reagerar.

Hjärnan är människans egen datamaskin där vi lagrar och bearbetar intryck, information och erfarenhet. Hur vi handlar i en oväntad situation beror på vilka signaler hjärnan ger oss, och dom signalerna beror i sin tur på vilka data som finns lagrade i hjärnan.



I praktiken betyder det att vi alltid överför vårt normala sätt att reagera på en onormal trafiksituation. Det är egentligen bara vana tävlingsförare som lärt sig att någorlunda behärska bilen även när den betar sig på ett sätt som dom inte är vana vid.

Tänk dig att du kör i ganska hög hastighet. Plötsligt dyker det upp något på vägen och hjärnan säger "bromsa kraftigt". Hur reagerar bilen? Klarar den panikbromsningen eller grips också bilen av panik? Med låsta hjul och en oväntad sladd som följd.



i först i kritiska situationer.



Det är nu som du måste kunna lita på att bilen är konstruerad så att den uppför sig som du är van vid från normal körning.

Viktigt är också sådant som att du får riktig information om trafikmiljön runt omkring dig. Att köra bil är ju ett ständigt samspel mellan människa och miljö och därför är det mycket väsentligt att du till exempel sitter rätt.

Tänk dig att du ska göra en vanlig styrmanöver. Det första som händer när du ser vägen ändra karaktär är att du vrid

er på ratten. Händerna och ratten talar sedan om för dig att bilen börjar ändra riktning.

Att bilen verkligen svänger får du sedan reda på av ögat och balansorganen. När sedan sidokrafterna börjar påverka bilen känner du påtagligt i ryggen att bilen svänger.

Sitter du då för mjukt kan kroppen utsättas för fördröjd och därför oväntad kraft från sidan, och då riskerar du att korrigera för mycket med ratten.

Vi har alltså inte bara tänkt på komforten, när vi ägnat så stor möda på att utveckla en stol, som ger en så riktig körställning som möjligt.

Allt det där låter kanske som självklarheter, men ändå är "det dynamiska säkerhetstänkandet" något som Volvo är ganska ensamma om.

Volvos köregenskaper blir grundligt testade. Som här, där både förarens och bilens reaktioner registreras på band för vidare analys i Volvos Tekniska Centrum.



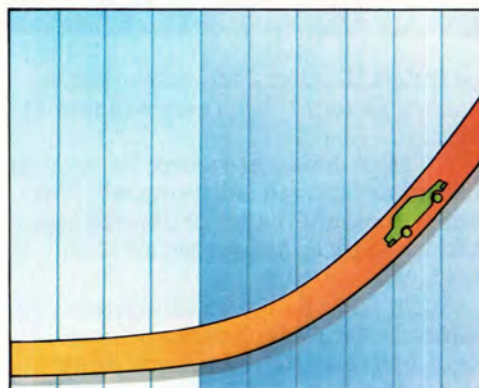
Så skapar vi Dynamisk Säkerhet.

När man bedömer köregenskaperna hos olika bilar talar man ofta om vad en proffsförare kan uträtta bakom ratten i den eller den bilen. Men när vi bygger in goda köregenskaper i en Volvo gör vi det med utgångspunkt från normalbilistens behov. Och genom att anpassa bilens system till hur en människa normalt reagerar får vi köregenskaper som står sig genom hela körregistret. I alla situationer.

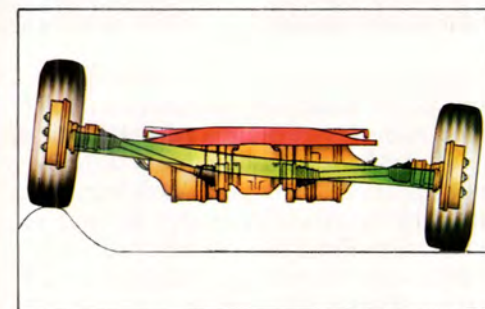
Ta accelerationen till exempel. Man intresserar sig oftast för hur snabbt bilen accelererar från 0-100 km/tim, men vem har egentligen nytta av bara den sortens prestanda? En Volvo är byggd för snabb acceleration när du verkligen behöver den, t.ex. vid en snabb omkörning.

Så här testar vi den dynamiska säkerheten.

Ett rullande testprogram förbättrar ständigt Volvos dynamiska säkerhet. På Volvos egen testbana kan säkerhetsforskare och biltekniker undersöka alla typer av körsituationer på alla upptänkliga underlag. Och eftersom Volvo bygger bilar efter normalbilistens förutsättningar gäller det inte bara att avgöra hur bilen uppför sig i händerna på skickliga rallyförare, utan framför allt hur vanliga bilister klarar extrema situationer på vägen.



Volvo är byggd för snabb acceleration i det viktiga fartregistret 70-110 km/tim.

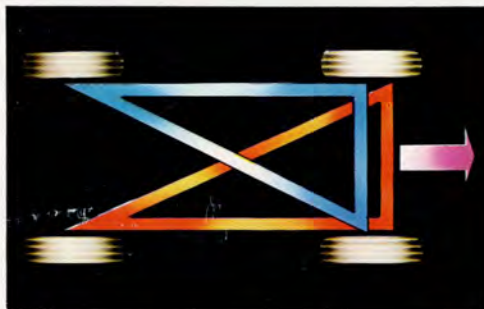
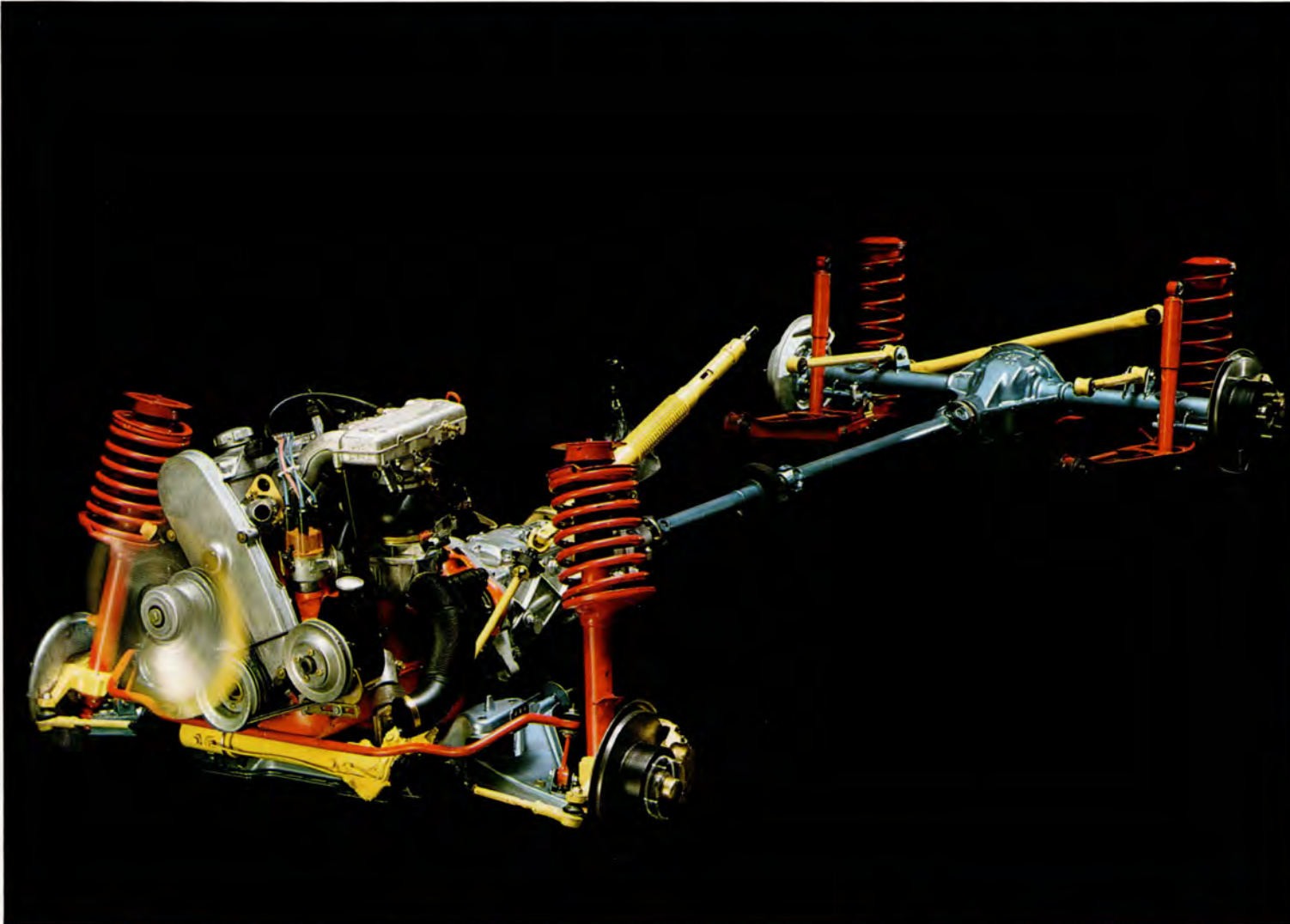


Bakhjulsupphängningen på 340-serien är av typen de Dion med enkla bladfjädrar. De Dion-konstruktionen är en av de bästa bakaxelkonstruktionerna som överhuvudtaget finns och kombinerar den stela och den delade bakaxelns fördelar. Spårvidd och hjulvinklar ändras inte även om karossen kränger.

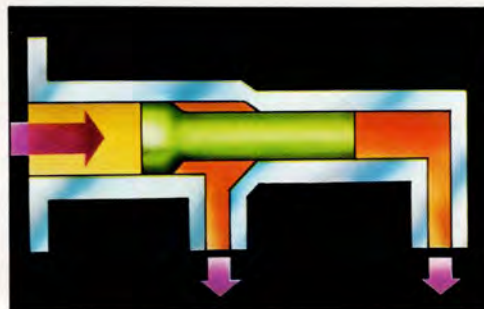


Alla Volvo är svagt understyrda. De är alltså byggda för att sträva framåt i större utsträckning än den överstyrda bilen. I praktiken betyder det att du måste vrida något mer på ratten och att bilen svarar snabbare på ratt rörelsen. En Volvos rörelsemönster står sig i alla situationer medan den överstyrda bilen får ett ojämnt reaktionsmönster med risk att hjulen släpper, t.ex. i kurvor och halt väglag.

Volvo 240/260 har styv bakaxel, noggrant lokaliserad genom bärarmar, momentstag och tvärstag. I kombination med bl.a. Volvos effektiva krängningshämmare ger bakaxeln en konstant vinkel mot vägbanan, vilket är viktigt för att bilens styregenskaper ska vara lika goda under alla förhållanden.



Det är viktigt att bilen behåller goda bromsegenskaper också under extrema förhållanden. Det triangel-delade tvåkrets bromssystemet i Volvo 240/260 ger både 80% bromsverkan och kursstabilitet även om en bromskrets skulle råka ur funktion.



Den unika stegholven i 240/260-serien ser till att du inte nämnvärt behöver öka pedaltrycket om en bromskrets skulle strejka. Det måste man i de flesta andra bilar, vilket kan skapa en panikkänsla - "bromsen tar inte".



Om du bromsar i ca 100 km/tim i en fullastad Volvo 240/260 blir bromssträckan enligt tester utförda efter amerikanska normer 56 meter om båda bromskretsarna fungerar - 60 meter om bara den ena bromskretsen är i funktion. Motsvarande sträcka är för många andra bilar upp till 140 meter!

Den här skillnaden ska få någon

Som vi sa i inledningen har vi satsat en hel del på detaljer som inte syns, och som du förhoppningsvis aldrig kommer att ha någon användning för.

Det där låter kanske lite knepigt, men hur är det till exempel med försäkringar. Är inte det något du betalar för, men som du hoppas att du aldrig ska ha någon nytta av?

Eller tänk dig att du blev erbjuden att göra ett försök att gå på lina. Skulle du inte fråga efter ett skyddsnet?

En mycket mänsklig inställning, för dom flesta av oss är inte särskilt intresserade av att ta onödiga risker.

Det finns fortfarande de som tror, att folk mer eller mindre struntar i allt vad "skyddsnet" och "försäkringar" heter när de väljer bil. Men vi vet att de allra flesta bilköpare vill känna, att de sitter tryggt och ombonat i sin bil. I synnerhet som trafiken på våra vägar bara blir intensivare.

Hur ofta har du förresten andra människor med dig i bilen? Familjen kanske. Är det inte ett mycket rimligt krav, att dina passagerare ska åka så säkert som möjligt?



Visst kör du extra försiktigt när du har folk i bilen, men hur bra du än kör är du som sagt inte ensam på vägen. Därför är det dubbel omtänksamhet att ha en bil som är så kollisionssäker som möjligt.

Vårt tänkande i säkerhetsfrågor har i många fall bildat skola.

Det Volvo infört som standard har ibland blivit lag i många länder. Till exempel säkerhetsbälten, laminerad vindruta och nackskydd.

Framtida amerikanskt gränsvärde (1000 enheter) för påkänningar på huvudet vid en krock jämfört med genomsnittsvärdet för dagens Volvo 240.

| | |
|---------------------------|------|
| Max. tillåtet värde i USA | 1000 |
| Volvo förare | 600 |
| Passagerare | 340 |

Påkänningar på bröstet

| | |
|---------------------------|------|
| Max. tillåtet värde i USA | 60 G |
| Volvo förare | 40 G |
| Passagerare | 33 G |

hoppas vi att du aldrig användning för.



Volvos säkerhetskaross är något som många tagit efter. Även om man inte alltid tagit steget fullt ut. I varje fall inte om man ska döma efter den undersökning som gjorts vid USA:s motsvarighet till Trafiksäkerhetsverket - National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

Efter att ha testat Volvo 244 och ett 20-tal andra bilmodeller i samma viktklass fann man att Volvo hade överlägsen

krocksäkerhet. Men inte nog med det. Man skaffade sig ytterligare ett antal Volvo för att ha som underlag till nya trafiksäkerhetslagar i USA.

Som du ser på diagrammet var Volvo 244 i runda tal 100% bättre än de värden man satt som norm för kollisionssäkerhet i USA.

För att lite lättare kunna förklara idén med Volvos säkerhetskaross, ska vi uppehålla oss lite vid begreppet kollision.

Någon har sagt att en kollision är en mycket snabb inbromsning, och för att lindra kollisionens verkningar gäller det att få kollisionförloppet att ta så lång tid som möjligt. Att kollidera i en så låg hastighet som 50 km/tim är ungefär som att falla från ett trevåningshus. Men tänk om man plötsligt fick en fallskärm som gjorde, att fallet tog lite längre tid.

På det sättet fungerar de deformationszoner fram och bak som är en viktig del av Volvos säkerhetskaross. Dessa "mjuka" delar utgör en slags tidsförångare och fångar upp mycket av kraften i krocken.

Det är viktigt att få en så klar bild som möjligt av hur olika detaljer fungerar i praktiken, och därför har Volvo i Sverige en egen "haverikommission" som står i begrepp att rycka ut så fort det inträffar en olycka där en Volvo är inblandad.

Varje olycka som undersöks ger tusentals olika data som bearbetas av Volvos tekniska experter tillsammans med medicinsk expertis. Ibland tar vi in hela bilen till Volvo för att kunna göra ytterligare undersökningar.

Det konkreta resultatet av "kommissionens" arbete är en rad förbättringar och nykonstruktioner som gjort Volvo till en ännu säkrare bil. Till ett ännu effektivare "skyddsnet" för dig och dina passagerare.

Barnen ska kunna åka lika säkert som dom vuxna.

Barn är ofta sämre skyddade än sina föräldrar när de åker bil. Barn i 6-12 årsåldern använder t.ex. ofta inte bilbälte, eftersom föräldrarna tror att de kan skadas av bältet. Våra intensiva studier visar emellertid att bilbältet är ett utmärkt skydd även för barn i dessa åldrar.

Volvo är visserligen en av världens säkraste bilar, men även i en Volvo behöver barnen extra skydd. Nu är det verkligen inte lätt att göra en bil barnsäker. Barn är så oberäknliga och det är omöjligt att förutse allt de kan hitta på i en bil. Men genom att vi på Volvo ägnat så mycken tid på att undersöka hur barn beter sig i en bil, har vi kunnat utveckla en rad unikt säkra anordningar och tillbehör för barnsäkerhet.

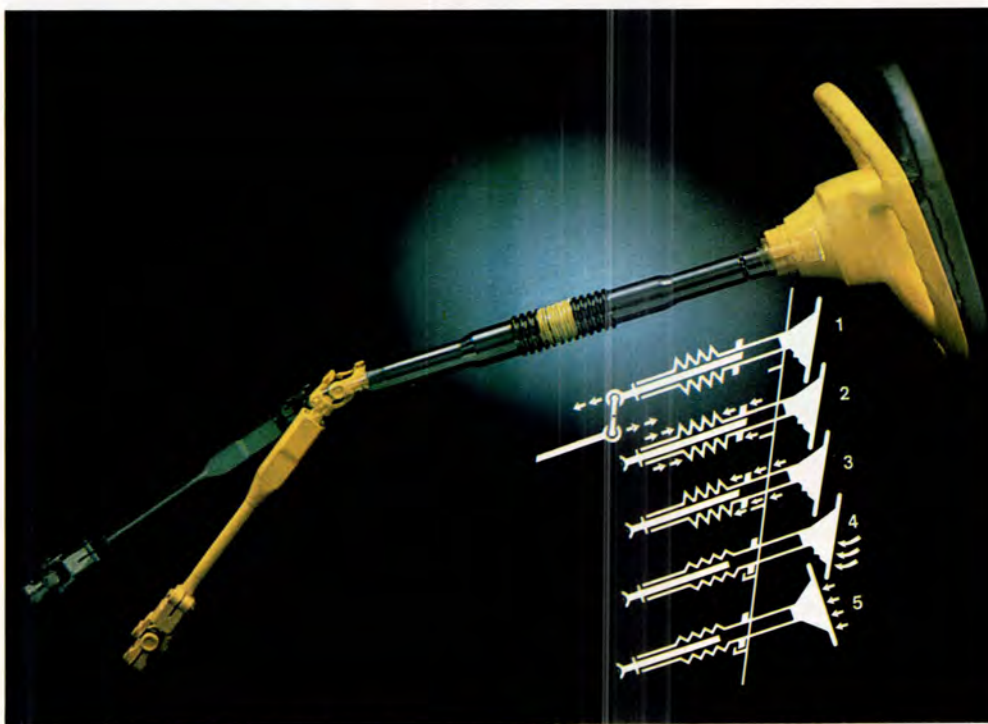
Volvos säkerhetslås till exempel, som gör att bakkörrarna bara kan öppnas utifrån.

En annan viktig detalj är barnstolen. Efter ett intensivt forskningsarbete har vi kommit fram till att små barn skyddas bäst av en stol som förankras lågt i bilen och som placeras så att barnet åker baklänges. Volvos barnstol kan användas till dess barnet är ungefär 6 år eller 117 cm långt, och är en av de mycket få barnstolar som godkänts av Statens Trafiksäkerhetsverk, som är extremt kritiskt när det gäller barnsäkerhet.



Det vadderade skydd man kan sätta upp mellan framstolarna minskar risken för att barnen hamnar framtill i bilen, om du t.ex. måste bromsa häftigt.

För att de lite större barnen (6-12 år) ska kunna åka lika säkert som de vuxna, har Volvo utvecklat en speciell kudde som gör att de kan använda säkerhetsbältet utan medicinska risker.



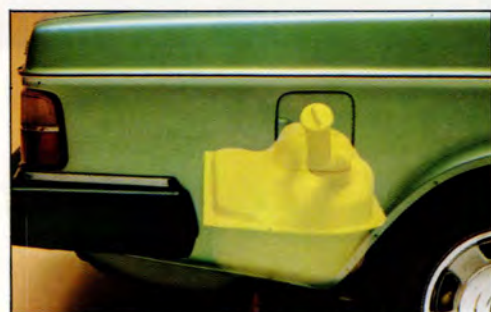
Volvos ratt är konstruerad för att ge dig största möjliga skydd vid en krock. På bilden ser du hur den 5-dubbla säkerheten i Volvos styrsystem fungerar: 1. Nedre rattaxeln vrids. 2. Rattstängens pressas ihop. 3. Rattröret glider framåt-nedåt. 4. Rattfästet

viker sig. 5. Den madrasserade ytan över rattcentrum ger ytterligare skydd. - Du riskerar alltså inte att slungas mot en hård, styv ratt utan skyddas från skador genom att ratten ger vika i flera, på varandra följande steg.

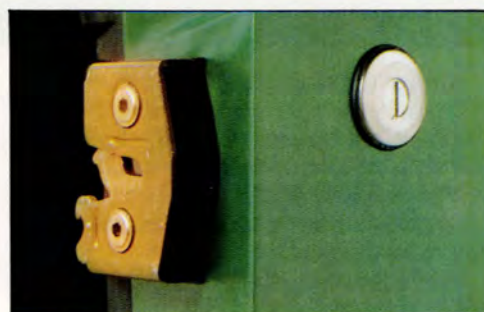


Förarstolen i Volvo 240/260 sitter väl förankrad i fyra punkter som tål fyra gånger den belastning som lagen kräver.

Till säkerheten bidrar också att varenda en av de 7000 svetspunkterna i Volvo-karossen är starka nog att bära hela karossens tyngd.



240/260-seriens bensintank är placerad helt skild från passagerarutrymme och bagagerum och på tryggt avstånd från bakre stötfångaren. Påfyllning sker från sidan och tanklocket sitter direkt på påfyllningsröret, som är upphängt i en fjädrande gummimanschett. Därigenom minskar risken för bränsleläckage vid t.ex. krock bakifrån.



För att inte dörren ska kunna kastas upp vid en kollision, är dörrlåsen av säkerhetstyp.

Många biltillverkare tycks ha glömt bort att alla krockar inte sker framifrån. Volvo är därför ganska ensamma om att ge dig och dina passagerare ett extra sidokrockskydd.

Volvo 240/260 har kraftiga stålrör i alla dörrar, en bred balk svetsad vid golvet och tvärgående, skyddande plåt svetsad i karossen vid baksätet.

Vissa skillnader märks



När dom är nya är alla bilar ungefär lika blanka och fina, men hurdana är dom några år senare? Egentligen skulle man vara lite av framtidsskådare, när man väljer bil. För på många sätt är kvalitet något som visar sig först med tiden.

Man kan ha olika synpunkter på vad som menas med kvalitet, men dom flesta är överens om att kvalitet är något som ökar bilens livslängd. Och då förstås hela bilens livslängd.

När vi talar om en Volvos kvalitet menar vi förstås inte bara livslängden, men låt oss ändå stanna en stund vid denna, eftersom den säger så mycket om hur vi bygger bilar på Volvo.

Många undersökningar bekräftar att Volvo håller längre än andra bilar. Svensk Bilprovningens senaste statistik (oktober -79) visar till exempel att medianlivslängden på en Volvo är 17,9 år, och det är 2,4 år längre än närmaste konkurrent och 3,5 år längre än medelbilen.

Livslängden måste förstås bero på något, och mycket av förklaringen ligger i vår målsättning.

På Volvo strävar vi nämligen just efter att ge alla vitala delar i bilen lika lång livslängd, och att dessa delar ska ha längre livslängd än motsvarande delar i andra bilar.



först i det långa loppet.



Med vitala delar menar vi inte bara detaljer som chassi, motor och sådant utan också t.ex. stolen. För att kunna veta att den håller lika länge som bilen måste den klara våra mycket hårda utmattningsprov.

Och vilken annan biltillverkare rostskyddar hela bilen vid fabriken på samma effektiva sätt som Volvo?

Men, invänder du kanske, jag har ingen som helst tanke på att behålla min bil så länge som 15–20 år. Vad har jag för glädje av livslängden?

Ett svar är värdet. Det kan inte vara rimligt att i en allt resursknappare värld

bygga bilar, som alltför snabbt hamnar på skrothögen. En bil ska behålla sitt värde länge, och det ska vara en glädje att äga den även när den har några år på nacken (= bättre inbytesvärde).

Är det förresten inte en glädje i sig att äga något bestående i denna föränderliga värld?

Färre vardagsbekymmer skulle vi också kunna svara, för det är något mycket påtagligt för Volvo-ägaren. Men båda svaren är lite för enkla. Den kvalitet som ger livslängd ger så oändligt mycket mer, och nu är det dags att återknyta till vad vi på Volvo menar med kvalitet:

”En effektiv bil som fungerar pålitligt i många år, som ger största möjliga säkerhet, vållar minsta möjliga bekymmer, är praktiskt bekväm – och som ett resultat av allt detta ger generöst utbyte för pengarna. Inte minst på lång sikt.”

Kvalitet är alltså inte en lyxfornis på statusprylar utan ett realistiskt begrepp med fast förankring i vardagslivet.

Kanske är det därför som så många älskar sin Volvo. En undersökning bland bilägare i USA visade nyligen att inga bilägare var så nöjda med sin bil som dom som hade en Volvo. Och mycket tyder på att det är likadant över hela världen!

Rosten är bilens farligaste fiende.

En bil utsätts för ständiga korrosionsangrepp, och är rostskyddet inte tillräckligt effektivt påverkar detta naturligtvis inte bara livslängden utan också säkerheten.

Vårt karga nordiska klimat har tvingat oss lägga ner extra stor möda på att bekämpa rostfienden, och idag kan du knappast hitta en bil med bättre rostskyddsbehandling än Volvo.

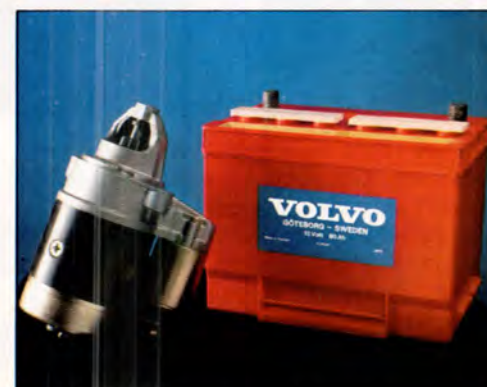
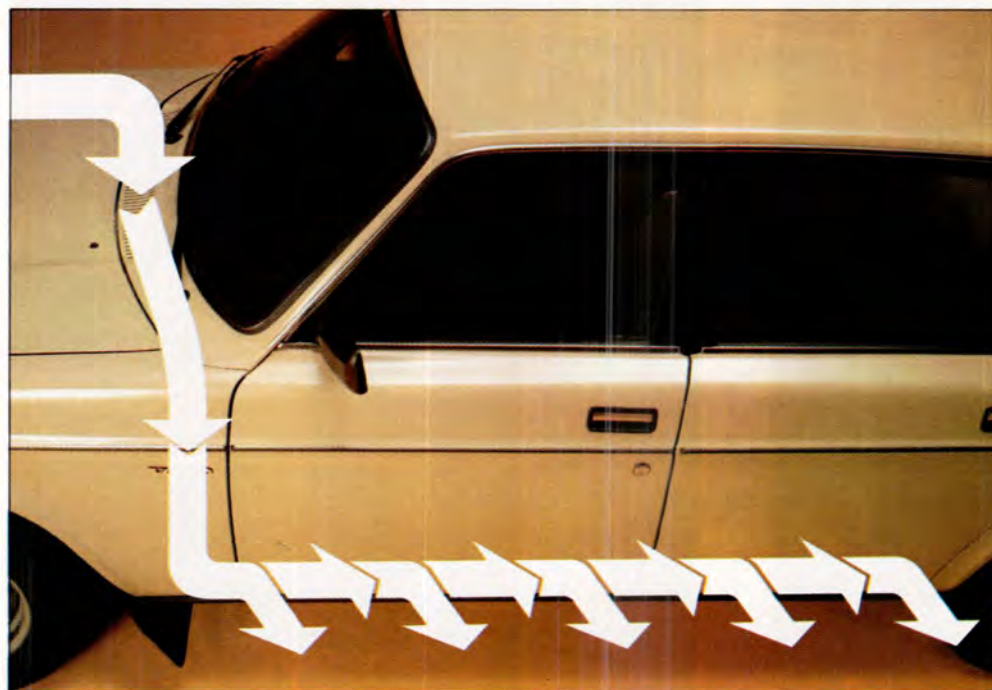
Redan det rostskydd Volvo-karossen får i måleriet är unikt. Först avlägsnas alla spår av fett, olja och smuts genom en omsorgsfull avfettning. Karossen sprutas sedan med en zinkprimer, varefter den är klar för det dopp i ett elektrokemiskt bad som är det första steget i antirostbehandlingen. Denna process garanterar ett jämntjockt och heltäckande lager av antirostmedel även på ställen där man annars inte skulle komma åt.

I nästa steg sprutas grundfärgen på och därefter täcks trösklarnas utsidor med ett tjockt lager PVC-plast. Hela karossens undersida sprutas med en rostskyddande och bullerdämpande beläggning, och behandlingen avslutas med ett tjockt lager underredsmassa.

Vi tar fartvinden till hjälp.

Dörrtrösklarna är normalt riktiga rost-samlare, men det problemet har vi löst på ett lika ovanligt som enkelt sätt: vi ventilerar dörrtrösklarna med hjälp av fartvinden (se bilden till höger).

Och att det är en ovanligt effektiv rostskyddsdetalj har vi ett mycket påtagligt bevis för: som en rutinkontroll sågar vi upp trösklarna på skrotade bilar, och ännu har vi inte hittat något fall där rost trängt igenom inifrån!



Du som kör ganska långa sträckor under ett år, har all anledning att titta lite närmare på Volvos dieselmotor. Den är sexcylindrig och – till skillnad mot traditionella fyrcylindriga dieslar – perfekt balanserad. Du slipper "dieselknack" och får en ovanligt tyst och vibrationsfri motor.

Volvos motorer är byggda för att starta även under en vargavinter. De har till exempel extra kraftig startmotor och batteri med hög kapacitet.

Till skillnad mot många andra märken underredsbearbetas alla Volvo redan vid fabriken innan någon smuts hunnit samlas under bilen.



För att hindra att smuts och fukt stänker upp i flyglarna och ger grogrund för rost har Volvo 240/260 ett inre hjulhus av plast. Plasten förhindrar dessutom att stenskott och grussprut slår sönder rostskyddet på flyglarnas insida.

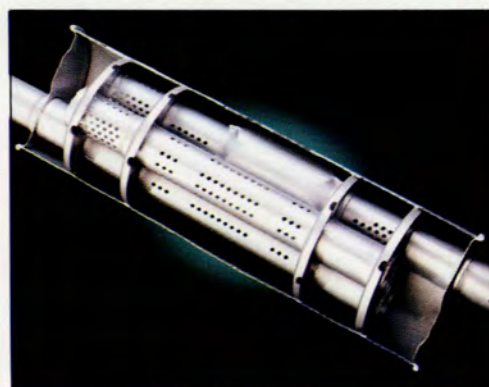


För att karossen inte ska skadas vid småkrokar, har Volvo ovanligt kraftiga stötfångare.



Särskilt utsatta delar varmgalvaniseras med dubbla zinklager, och även det är en metod som vi är ganska ensamma om.

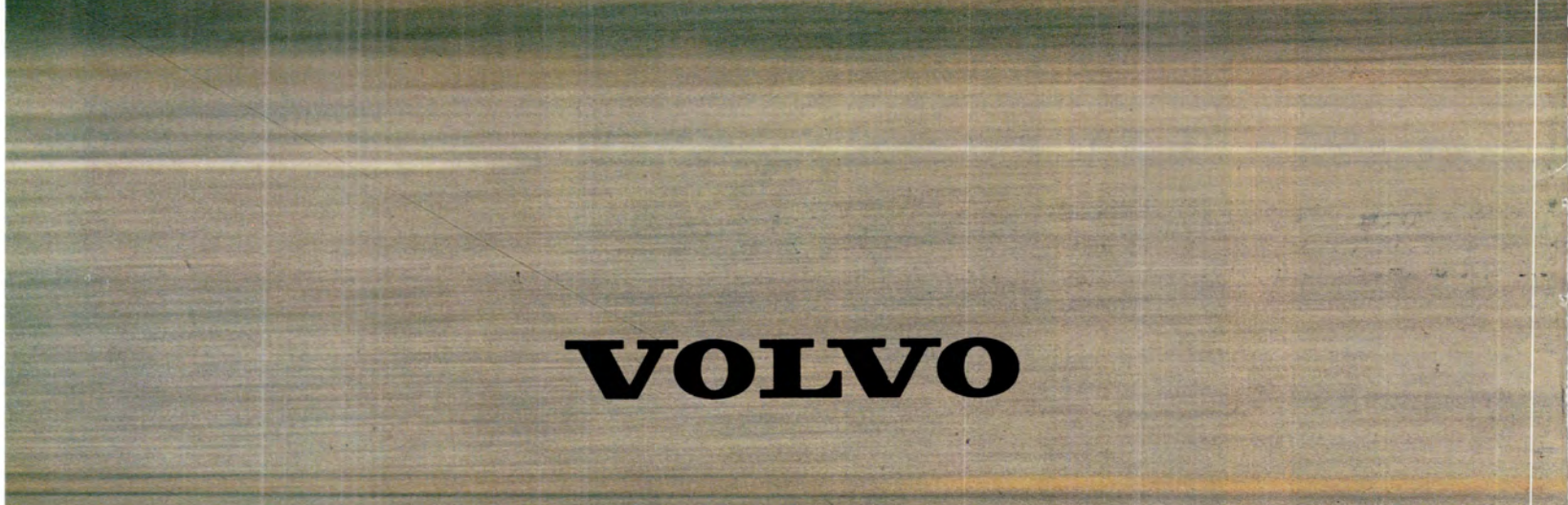
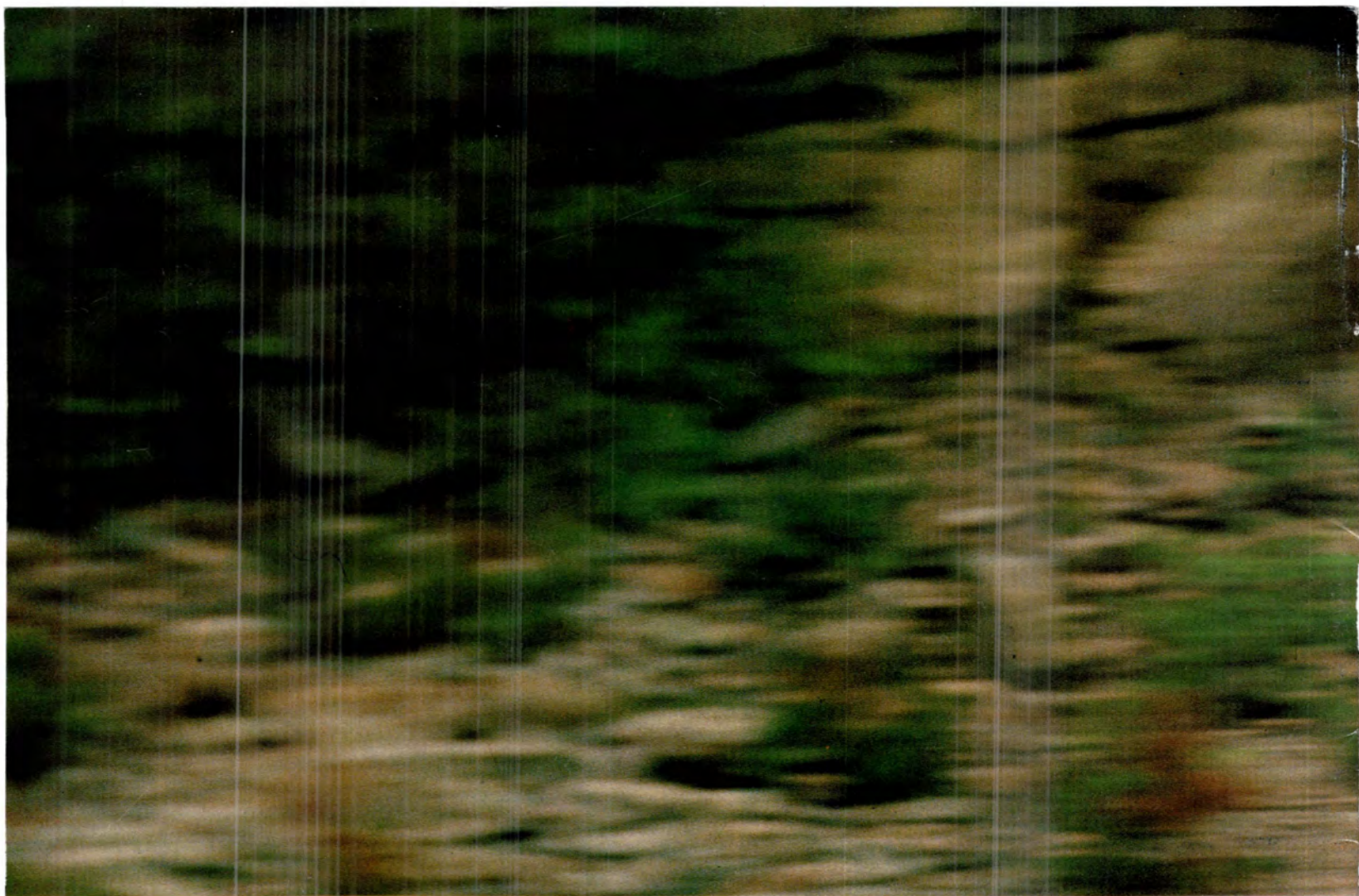
Galvaniseringen är "självläkande", och därför skyddas plåten mot rost även om det uppstår smärre håligheter och bristningar i zinkskiktet.



Alla utsatta delar på Volvos avgassystem är tillverkade av rostbeständig aluminiserad plåt.



Här ser du de viktigaste stegen i den ytterbehandling av karossen som gör att en Volvo håller sig så fräsch år efter år: Fosfatering, elektrodoppning, nötskyddsbehandling, målning med stenskottsfärg, grundfärgning, mellanlackering och så förstås täcklackering.



VOLVO