

Personvagns  
**nytt**



**VOLVO**  
240 OCH 260 SERIEN

**1976**

ENDAST FÖR  
INTERNET BRUK





---

# Volvos 240-serie 1976-ett modellprogram som lever upp till förväntningarna

---

**V**olvo 240-serien, den nya generationen Volvo-bilar har gjort succé – inte tu tal om annat. Motorjournalister från världens alla hörn har samstämmigt berömt Volvo för att som första biltillverkare i världen börja serieproducera en säkerhetsbil. Och lovorden har inte bara gällt enskildheter utan bilen i dess helhet, även om många detaljer t o m väckt hänförelse. Men det bästa av allt – det är inte bara motorskribenter som deltagit i lovkören, kunderna har också gjort det.

Nu ska vi sälja Volvo 1976 års modellprogram, som har karaktären av en logisk kvalitetsuppföljning. Volvo 240-serien ser till det yttre likadan ut som i fjol, men den har fått en rad viktiga kvalitativa förbättringar. Alla syns inte, men de kommer att märkas. Ta komforten t ex som blir ännu högre bl a genom två nya manuella växellådor, robusta och med lägre ljudnivå. Och kvaliteten i världens kanske säkraste bromssystem har faktiskt blivit ännu mer påtaglig genom att bromsrören tillverkas av en korrosionsbeständig metallegering, huvudsakligen bestående av koppar.

På motorsidan införs kvalitetsförbättringar som har stor betydelse för bilägarens totalekonomi, t ex delvis aluminiserat avgassystem.

De som väljer en modell ur Volvo 240-serien eller 260-serien får **viktiga säkerhetsdetaljer** som standardutrustning. Inte bara lagstadgade. Säkerheten är redan från början satt i system. Detsamma gäller komforten. Volvo-köparna får inte bara komfort på enskilda punkter – de får totalkomfort i form av sittkomfort, körkomfort och värmekomfort.

De som köper en Volvo betalar inte för enskilda kvalitetskomponenter. De köper en bil med inbyggd kvalitet. De får från början en färdigutrustad vagn i avseende på säkerhet, komfort och kvalitet. Och att detta i det långa loppet är god bilekonomi säger sig självt.

Den nya generationen Volvo-bilar som vi introducerade modellåret 1975 har fått en konsekvent uppföljning i 1976 års modellprogram. Gentemot våra konkurrenter står vi starkare än någonsin tidigare. Jämför vi med bilar i motsvarande pris- och storleksklass finner vi snart att många bilar ger något av det en Volvo ger. Ingen annan bil ger allt det en Volvo ger.

Du kommer att finna att din ställning som Volvo-säljare är mycket stark.



# Exteriör

## Volvo 240-serien

Volvos 240-serie tillverkas i tre utföranden med en rad olika utrustningsalternativ.



**Volvo 242L** förses med B20A-motorn och **Volvo 245L** med B21A-motorn. Båda har två växellådsalternativ, den nya M45 och BW35.

**Volvo 242/244/245DL** förses med B21A-motorn. Det finns tre olika växellådor att välja på, nya M45, nya M46 och automatlådan BW35. (Ej M46 till 242DL.)

**Volvo 244GL** har en B21E-motor kombinerad med antingen M45, M46 eller automatlådan BW35.

1976 års modellprogram har 3 nya exteriörfärger: blå, beige och grön. De nya tilltalande och läckra ytterlackerna ersätter de ljusblå, mörkgröna och orange exteriörfärgerna.

Volvo-karossen har länge haft ett av marknadens bästa rostskydd. Detta förstärks genom att ett stort antal karossdelar tillverkas av galvaniserad plåt. Utöver tidigare delar har nu tillkommit en galvaniserad frontplåt.

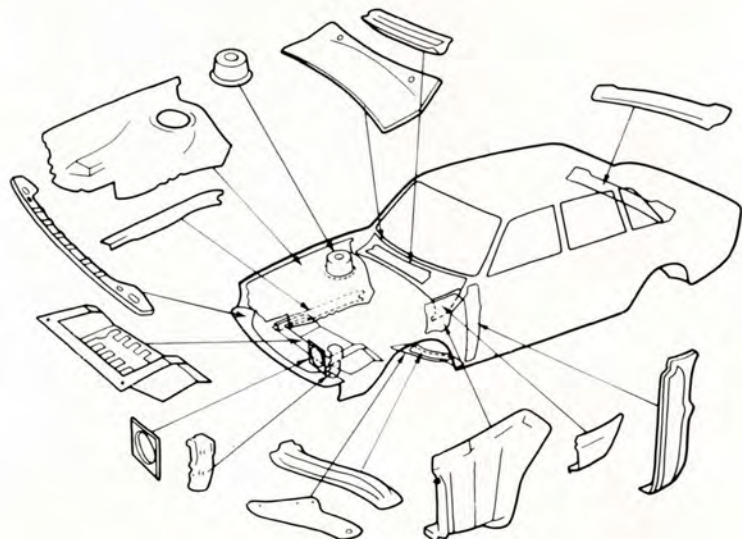
Rostskyddsbehandlingen har under modellåret 1975 utökats med ytterligare ett moment. Det består i att rostskyddsvätska sprutas in i karossens slutna hålrum. För att applicera rätt mängd rostskyddsvätska även på svåråtkomliga ställen används 14 olika munstycken.

Nya dörrgångjärn har införts på samtliga sidodörrar.

Införandet ger följande positiva förbättringar:

- säkrare gångjärn som ytterligare uppfyller gällande lagkrav
- distinktare öppningslägen
- mindre risk för gnissel
- klarar större påkänningar

De nya gångjärnen minskar dörröppningsvinkeln med ca 10°.





## Sagt om Volvo 240

En av Danmarks största dagstidningar "Berlingske tidende" har ur säkerhetssynpunkt jämfört Volvo 240-serien med en "pansarvagn" och fortsätter:

*"Det är icke charm och koketteri, utan välgenomtänkta säkerhetsdetaljer som gör Volvos 75:or till det säkraste bilprogrammet i världen",* (BT 6/10 1974).

Och så här skrev den tyska tidningen Auto Motor und Sport nr 4/1975:

*"För övrigt har Volvo 244 DL en kaross med en mängd praktiska fördelar. Genom de med kraftiga handtag försedda dörrarna, som har stor öppningsvinkel, kommer man bekvämt in i kupén. Utrymmet motsvarar väl högt ställda krav. Fyra personer har stor rörelsefrihet, och även om det sitter tre passagerare i baksätet, får man det inte trångt. Att alla fem kan ta med sig mycket bagage är lätt att konstatera: Bagageutrymmet är av imponerande storlek (456 liter enligt "auto, motor und sport" -norm), och den tillåtna lastförmågan på 485 kg ligger långt över genomsnittet".*

Exteriören har alltså inte förändrats och Dina säljargument från i fjol kvarstår. Frontpartiets låga profil garanterar en god sikt från förarplatsen. Fronten, som hämtats från VESC-projektet ger en mycket god energiupptagning vid en eventuell kollision.

Det bästa beviset på detta är de kollisionsprov, som utförts i Volvos säkerhetslaboratorium. Vid en barriärkollision i 65 km/tim ger Volvo 240-serien de åkande ca 20% större skydd genom frampartiets ökade energiupptagningsförmåga i förhållande till 140-serien. Och då bör man komma ihåg den olycksfallsundersökning som gjordes i Sverige under 1973. Denna visade att 140-serien och Volvo 164 var minst 70% säkrare än andra bilar i samma prisklass vid frontalkollisioner. Energiupptagande zoner finns inte bara i fronten, utan också i bakpartiet och dessutom bör de energiupptagande stötfångarna och sidokrockskydden i dörrarna framhållas. Bara några få biltillverkare förutom Volvo har kommit på att det är säkrast att placera bensintanken så långt fram vid bakaxeln som möjligt.



## Nytt och utökat klädselprogram

Det attraktiva klädselprogrammet, som väl matchar ytterlackerna, utökas i alla varianter.

**Volvo 242/245 L** får ytterligare en inredningsfärg som är blå och färgerna är nu beige och blå.

**Volvo 242/244/245 DL** erbjuder fyra valmöjligheter på tyget: rött, blått, brunt och beige. Tyget är av en ny typ. Det är stickat och har en synnerligen fin lyster.

**Volvo 244 GL** kan förutom en exklusiv plyschinredning också förses med läderklädsel som alternativ. Klädselmaterialet i stolarna är tvättbart. En bra detalj. Klädseln och inredningen i övrigt är brandhärdig.







### Nya mattor i 240-seriens DL- och GL-modeller

Det blir nya mattor i eleganta och påkostade utföranden. DL-modellerna får en tuftad matta med kort lugg, GL-modellen en tuftad matta med lång lugg. De nya mattorna förstärker det redan tidigare ombonade intrycket.

Genom det nya lack- och klädselprogrammet kan vi nu erbjuda goda valmöjligheter för kunderna. De tilltalande och smakfulla kombinationsmöjligheterna kan tillfredsställa de mest skiftande behov och smaker.



### Nya dörrtröskelskydd

De nya dörrtröskelskydden av plast är ytterligare en kvalitetsförbättring. Dörrtröskelskydden ger förutom en bättre passning ett mera tilltalande utseende och ger tröskeln ökat skydd i fram- och bakkant.



## Sagt om Volvo- bilarnas interiör

Så här skrev Jan Ullén i **Vi bilägare** nr 20/1974 om inredningen i Volvo 244DL:

*"Ni som kört Volvo i många år får alltså bereda er på åtskilliga överraskningar och jag tror ni kommer att hålla med mig om att det är överraskningar åt det trevliga hållet. Han fortsätter.*

*Den första överraskningen kommer när ni sätter er ner bakom ratten. Den har blivit mindre och den har fått en mindre lodrät lutning. Ni slipper slå knäna i den och armställningen blir mindre ansträngd. Särskilt korta förare (som ofta haft ett elände i Volvo-bilar) kommer att märka att de kan hissa upp sätet i sitt högsta läge (nu utan att använda verktyg) och ändå ha spelrum mellan ratt och lår.*

*Framstolarna är i stort sett oförändrade sedan tidigare – de har alltid hört till de bästa på marknaden – men valken framtill som klämt knäveckan på en del förare så att deras ben "somnat", är mindre utpräglad. De nya nackskydden har den bästa genomsikten av några jag hittills provat.*

*Eluppvärmningen och det reglerbara svankstödet finns naturligtvis kvar, men en del förare kommer att klaga på att sidostödet blivit sämre.*

*Säkerhetsbältena, som fått en helt ny infästning mellan stolarna, är de hittills mest lättanvända som gjorts. Springorna man sticker ner låstungorna i är t o m belysta! Samma lampa lyser för övrigt upp askkoppen där bak', så att man törs låta baksätespassagerarna röka utan att sitta och oroas över att det skall bli eldsvåda".*

## Sagt om Volvos framstolar

*Logik, förnuft och kvalitet präglar förarplatsen på en Volvo. Stolens höjd-, längd- och ryggstödsinställning gör det möjligt för såväl den långbente som den kortbente föraren att sätta sig i arbetsriktig ställning till pedalerna och den nu mindre lodräta ratten.*

**Bilen, Båden og Motorjournalen,** november 1974. (Danmark)



## Framstolarna

Att framstolarna i 240-serien är komfortabla, säkra och därmed säljande vet du. Men har du tänkt på detta:

- Det finns ingen annan framstol som har justerbart svankstöd.
- Det är bara ett par andra biltillverkare som också kan erbjuda höj- och sänkbar förarstol som standard.
- Det är bara några andra biltillverkare som har eluppvärmd förarstol som standard.

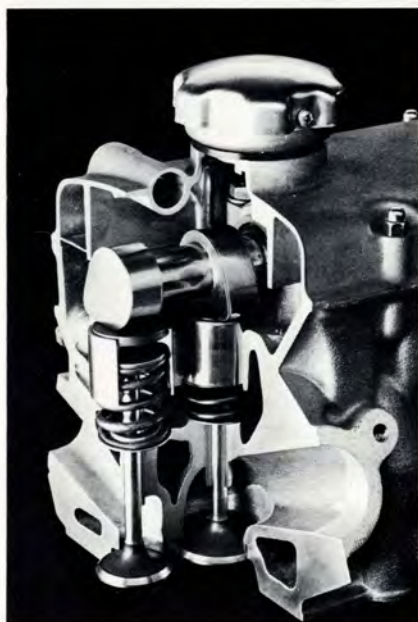
Många bilar har en del av det en Volvo ger – ingen annan konkurrerande bil har **allt** det en Volvo ger.



# Motor, transmission och bromsar



## Motordata



Motor	B20A	B21A	B21E
Cylindervolym cm <sup>3</sup>	1986	2127	2127
Cylinderantal	4	4	4
Cylinderdiameter mm	88,9	92	92
Slaglängd mm	80	80	80
Kompressionsförhållande	8,7:1	8,5:1	9,3:1
Oktan	93	93	93
Max effekt hk DIN vid v/m	82/4700	100/5250	123/5500
Max effekt kW DIN vid v/s	60/78	74/88	90/92
Max vridmoment kmp DIN vid v/m	16,0/2300	17,3/3000	17,3/3500
Max vridmoment Nm DIN vid v/s	157/38	170/50	170/58

Som Du ser har effekten på B21A-motorn ökat till 100 hk DIN. En ny kamaxel har givit denna effektökning på B21A och ger dessutom ännu renare avgaser.



## Bränsleförbrukning enligt DIN 70 030

Under modellåret 1975 har följande förbättringar gjorts på B21A för att erhålla en lägre bränsleförbrukning:

- Bränslenålen* har ersatts av en nål med annan utformning i förgasare Zenith-Stromberg.
- Dämpoljan* i förgasaren är av en tunnare typ.
- Tändinställningen* är höjd.
- Termostaten* för kylsystemet är ersatt av en ny typ med högre öppningstemperatur.

De införda förbättringarna ger framförallt en lägre bensinförbrukning i samband med långkörning-ar.

Bränsleförbrukningen för **Volvo 1976 års modeller** i enlighet med ovanstående norm framgår av tabellen.

Lågoktanigt bränsle används.

Modell	Motor	Växellåda	Bakaxel- utväxling	Bränsleförbrukning liter/10 km
244	B20A	M 45	4,10:1	1,12
244	B21A	M 45	3,91:1	1,14
244	B21E	M 45	3,91:1	1,14
264	B27E	M 50	3,73:1	1,25

Om ovanstående siffror används officiellt måste nedanstående not tydligt angivas.

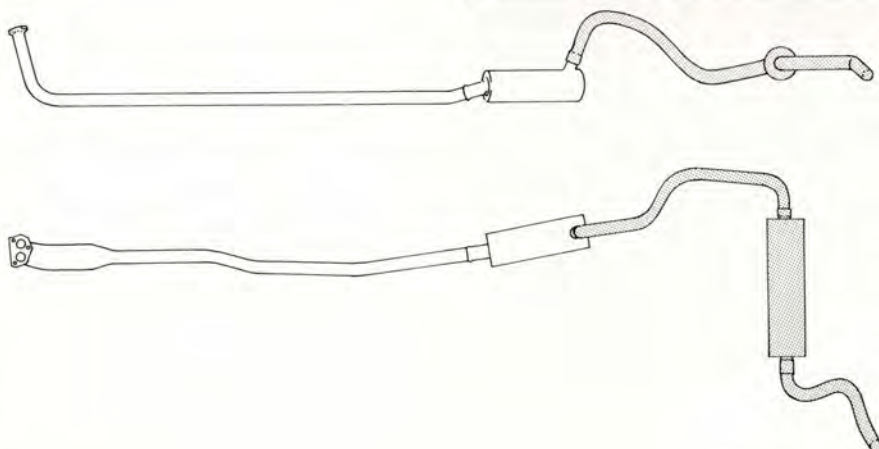
Bränsleförbrukningssiffrorna, i vilka är inkluderat ett tillägg om 10% för ogynnsamma omständigheter, är erhållna vid en konstant fart av 110 km/tim på en plan väg.

Då bränsleförbrukningsprovet sker under vissa fastställda betingelser i enlighet med DIN 70030, kan värdena ej utan vidare överföras till förhållande gällande normal bilkörning, då körsättet, väg- och klimatförhållandena påverkar resultatet påtagligt.

Bränsleförbrukningssiffrorna enligt DIN 70030 kan därför endast användas för jämförelse med andra värden framtagna enligt samma norm.

## Delvis aluminiserat avgassystem

Avgassystemet är delvis aluminiserat. Det gäller de bakre delarna, ljuddämpare och rör, som är mest utsatta för korrosion. Livslängden blir alltså längre, ett bra ekonomisk argument.



Ljuddämparen tillverkas dessutom enligt en ny metod. Istället för att svetsa samman skarvarna falsas de nu ihop för att aluminiseringen inte skall få svetsaskador.

Avgassystemet är en av de komponenter som blir först förslitna på en bil och många bilägare har frågat sig varför dämpare och rör inte tillverkas av korrosionsbeständigt material. Nu har detta införts för att ge dessa vitala delar ännu större livslängd och göra Volvo 240-seriens modeller ännu mer ekonomiska.



## Tändlägesgivare

B 21-motorn får en tändlägesgivare placerad på motorblocket vid svänghjulet. Till tändlägesgivaren är en instickskontakt kopplad, som är placerad på ventilkåpan och till vilken avläsningsinstrumentet kopplas. På svänghjulet finns en tapp och när detta roterar förbi tändlägesgivaren kan tändvinkeln avläsas på instrumentet. Tack vare tändlägesgivaren blir tändinställningen lätt att utföra och man erhåller exakta värden.



Av de jämförbara biltillverkarna är det för närvarande ytterst få förutom Volvo som kan erbjuda en insprutningsmotor av CI-typ. Men det är bara Volvo som har brytarlöst transistoriserat tändsystem. Man kan köra alla bilars motorer

på lågoktanig bensin – de flesta motorerna kommer förstås att knacka förskräckligt. Volvo-motorerna är däremot från början byggda för det lågoktaniga billigare bränslet.



## Sagt om B21A-motorn

*B21-motorn segdrar bättre på låga varv, det är den skillnad man märker direkt. Det är naturligtvis en tillgång inte minst för den som kör mycket i stadstrafik.*

**Teknikens Värld nr 23/1974**

*Den nya B21-motorn då? 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.*

**Motor nr 18/1974**

*Den är inte särskilt varvvillig och accelerationstiderna snarare sämre än för den tidigare tvåfögasarmotorn B20B. Det kompenseras dock mer än väl av den utmärkta segdragningsförmågan och smidigheten på låga varv. Vid landsvägskörning finns det sällan anledning att gå ner på trean och i stan räcker trean även för långsamma gathörn. En imponerande demonstration är att lägga i fyran och låta bilen gå på tomgång – det gör den helt ryckfritt.*

**Vi bilägare 31/10 1974**

*Det största intrycket den nya motorn gör jämfört med den gamla tryckstängsversionen är hur mycket tystare och jämnare gång den har. Borta är det fladdrande ventilljudet och oväsendet vid höga varvtal. Den är, i enkelfögasarutförande, inte så livlig – maximihastigheten kommer förmodligen inte upp till mycket över 145 km/tim – men ljudet passar inte längre så dåligt ihop med denna klass på bil.*

**Motor 31/8 1974 (Storbritannien)**



## Nykonstruerade växellådor -rena Volvo-produkter

Två helt nya manuella växellådor ersätter M40 och M41. De nya växellådorna är alltigenom Volvo-produkter och har beteckningarna M45 och M46. Den senare har en elektriskt manövrerad överväxel kopplad till fjärde växeln. Kontakten sitter i växelspaksknoppen.

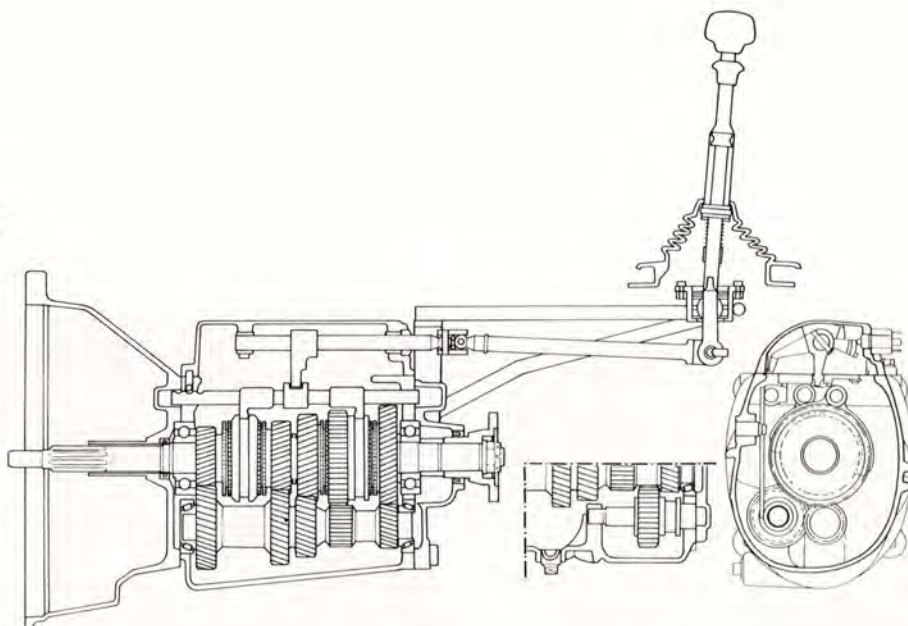
M45 passar både till B20- och B21-motorerna, medan M46 endast är kopplad till B21-motorerna. De nya växellådorna är kraftigt dimensionerade och ger flera fördelar:

- då de kombineras med de 4-cylindriga motorerna blir de ovanligt lågt belastade
- de är synnerligen robusta och stryktåliga

Men det finns många fler fördelar. Se t ex på utväxlingsförhållandena:

- 1:an 3,71:1    Back 3,68:1
- 2:an 2,16:1    kombination med  
                  överväxel (M 46)  
                  0,80:1
- 3:an 1,37:1
- 4:an 1,00:1

Utväxlingsförhållandet på första växeln är ändrad från 3,41 till 3,71. Detta ger en bättre startkraft än någonsin tidigare, vilket är mycket fördelaktigt t ex vid start i backe, eller om man har husvagn eller trailer kopplad till bilen. Dessutom innebär den ändrade utväxlingen att det blir mindre slitage på koppningen genom den mindre belastningen.



Växellådslocket på M40 var delat. Nu blir det istället ett rörfackverk som påminner om konstruktionen på M50/M51. Denna konstruktion gör växelreglaget mera vridningsstyvt, vilket påverkar ljudnivån i positiv riktning. Större gummi-bussningar vid rörkonsolens infästning mot växellådan ger ett skrammelfritt reglage och minskar spakvibrationerna till ett minimum.

Växellådshuset har en utpräglad oval sektion vilket enligt senaste rön ger minskning av ljudutstrålningen. Detta tillsammans med kraftig uppribbning av sidorna och minsta möjliga öppning på översidan ger ett växellådshus som är optimalt utformat för låg ljudnivå.

Den minskade bullernivån beror också på en helt ny kuggkonstruktion. I denna är kuggformen hög och relativt smal. Detta gör att ett större antal kuggar samtidigt kan gripa in i varandra. Eftersom själva kugggreppet är den kraftigaste ljudkällan medför den nya kuggkonstruktionen att en ännu lägre ljudnivå än tidigare uppnås.

Genom att öka diametern på synkroniseringsringarna till 56 mm i den nya växellådan jämfört med 47 mm för M40 får man lägre växlingskrafter och längre livslängd på synkroniseringsdetaljerna.

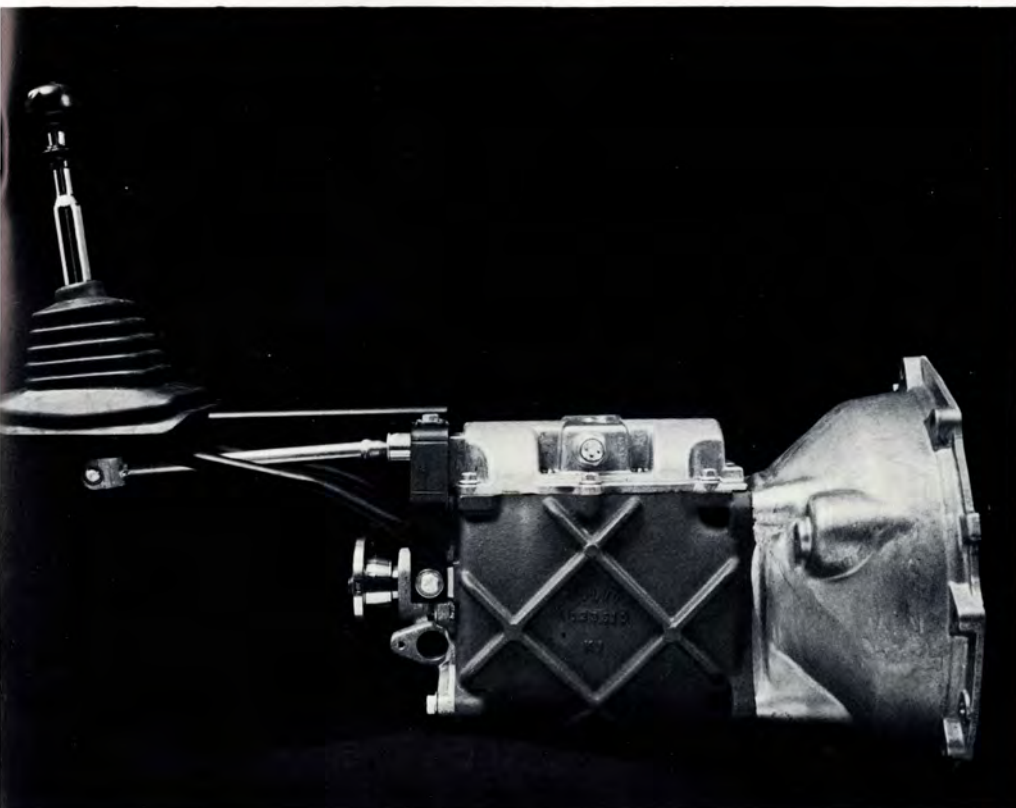
Då lådan kombineras med de 4-cylindriga motorvarianterna betyder detta självfallet att livslängden blir längre och växlingsarbetet bekvämare. Den kraftiga dimensioneringen gör att den nya lådan är 4 kg tyngre än M40.

På M45/M46 är mellanhjulet på backväxeln placerat på lådans vänstra sida. Detta ger såväl lägre påkänningar på växellådshuset som lägre lagerbelastning för back- och mellanhjulet.

Mellanaxeln är lagrad med koniska rullager. Livslängden blir enligt beräkningar tre gånger längre. Det gjutna locket i bakgaveln på M45 täcker också skiftaxlarna och någon plåtkåpa över dessa behövs inte som på M40. Risken för läckage är därmed mycket liten.

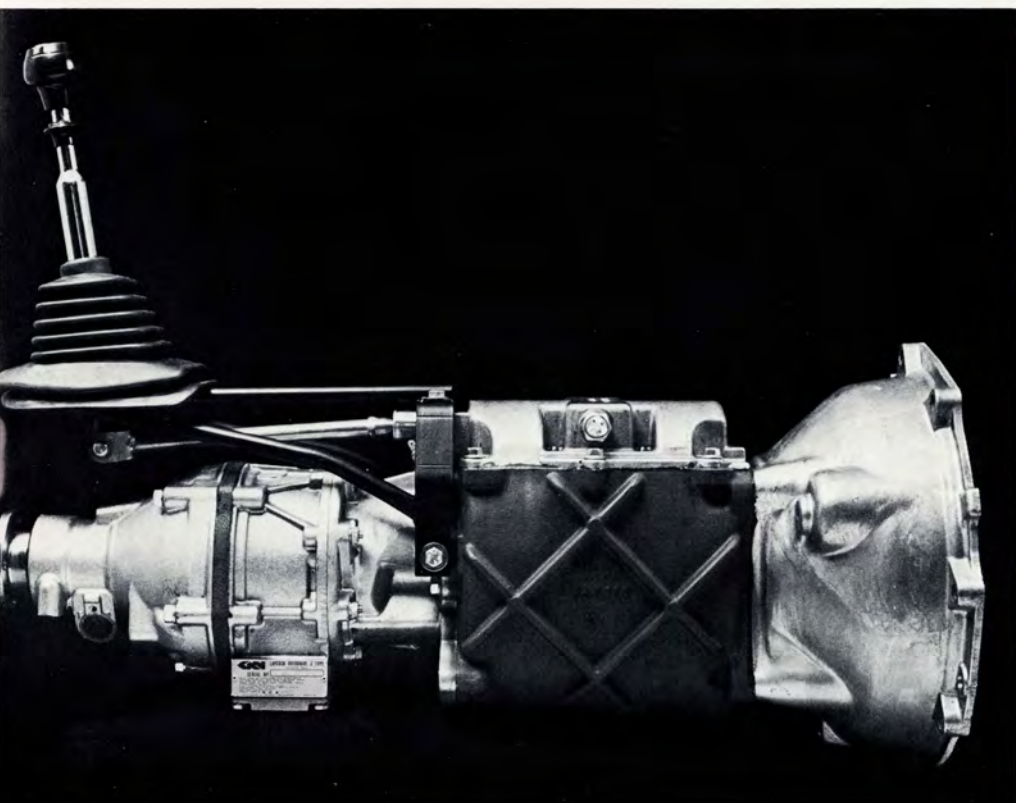
På växellådsspaken sitter en lyftmanövrerad ring, s k positiv backspärr. Denna har nu samma utförande på samtliga manuella lådor och dess uppgift är att förhindra att föraren ofrivilligt lägger i backväxeln. Manövreringen blir därigenom både säkrare och bekvämare.





Den nyutvecklade manuella lådan M45 kännetecknas alltså av:

- extra lång livslängd
- lägre ljudnivå
- bättre startkraft



Den manuella lådan med överväxel, M46, har också dessa goda egenskaper, men ger dessutom möjlighet att med inkopplad överväxel köra med lägre motorvarv. Detta ger till resultat:

- lägre ljudnivå
- mindre motorslitage
- lägre bränsleförbrukning



## Ännu högre kvalitet på bromssystemet

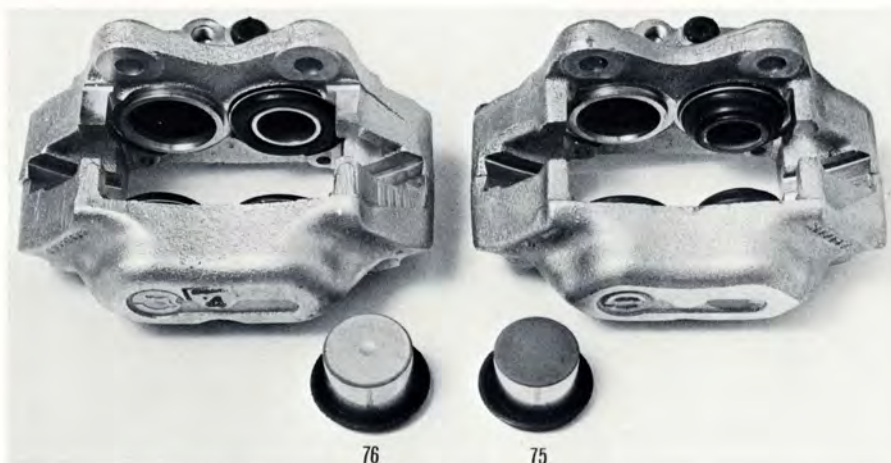
Volvos tidigare säkra dubbla triangel-delade bromssystem får en väsentlig kvalitetshöjning genom att legerade bromsrör, till 87% bestående av koppar, införs. Legeringen i övrigt innehåller 10% nickel och 3% järn och mangan. Det nickel, järn och mangan som ingår i legeringen ger rören större hårdhet. Korrosionsbeständigheten är nu mycket god. Livslängden blir längre och säkerheten ökar ytterligare.

Såvitt vi vet idag är vi de enda inom bilindustrin, som använder bromsrör med denna legering.

Ursprungligen har denna legering använts inom båtindustrin, där det ställs stora krav på korrosionsfrihet och där s k spänningsskorrosion lätt uppstår, d v s det uppstår spänningsskillnad mellan olika metaller och en jonvandring äger rum.

Legeringen behåller sina material-egenskaper och spricker inte (inga utmattningsproblem). Materialet i bromsrören är väsentligt dyrare, men det har valts för att säkerställa en god funktion.

Diametern på bromskolvorna ökar från 36 till 38 mm på framhjulsbromsarna. Den nya arean ger ännu lägre pedalkraft än tidigare.



Jämför vi med bilar i motsvarande pris- och storleksklass finner vi snart att det bara är några få biltillverkare som liksom Volvo har

- skivbromsar på alla fyra hjulen
- dubbelt triangeldelat bromssystem
- huvudbromscylinder typ stegkolv



# VINNAREN

## Nya belöningar återspeglar förtroendet för Volvo

Volvo har alltid fått mycket uppmärksamhet för sin kvalitet och säkerhet. Den nya Volvo-generationen har i ännu större omfattning vunnit experternas och konsumenternas förtroende och uppmärksamhet. Här följer några exempel på nuvarande utmärkelser.

Spanien:

### **Volvo – årets säkraste bil**

Den spanska motorpublikationen "Velocidad" har tilldelat 1975 års Volvo årets pris som den säkraste bilen. Motivering: "Bland dagens bilar är Volvo den bil som . . . ger förare och passagerare maximal säkerhet".

Norge:

### **Volvo årets bil**

Den norska illustrerade publikationen "Nå" har valt Volvo 242 till årets bil. Bland annat var motiveringen att Volvo har en mängd säkerhetsdetaljer som man inte finner hos andra bilar i samma prisklass. God kvalitet ger en lång sannolik livslängd och ett högt andrahandsvärde. Konkurrerande märken var Citroen CX, Volkswagen Golf, Toyota 1800 och Datsun 120Y.

Italien:

### **Guldmedalj till Volvo för dess produkter och företagsorganisation**

Läsare av de 14 största dagstidningarna har valt Volvo Italia SpA till det företag som har det bästa anseendet för sina produkter och sin organisation.

Israel:

### **Volvo populärast**

Enligt en årlig opinionsundersökning är Volvo den populäraste bilen i Israel över 1600 cm<sup>3</sup>. Två var Peugeot och trea Ford.

USA:

### **Den bästa familjebilen**

Läsarna av den ledande motorpublikationen i USA – "Car and Driver" – har valt Volvo 242/244 till den bästa familjebilen alla kategorier – i konkurrens med 45 andra bilmärken.

Sverige:

### **Guldplakett tilldelad för säkerhet av Motormännens Riksförbund**

Motormännens Riksförbund – M – har tilldelat Volvo en guldplakett för de bästa trafiksäkerhetsegenskaperna år 1974. Två olika konstruktionsdetaljer svarar för tilldelningen av denna utmärkelse – huvudbromscylinder med stegkolv i bromssystemet och varselljusen".









---

# Nu kommer vi att få en 260-serie.

---

**V**olvo 264 – en modell skapad för omdömesgilla och medvetna bilkonsumenter med kvalificerade krav på säkerhet, komfort och kvalitet. Konsumenter som samtidigt sätter värde på att äga en representativ och elegant bil. Idag vet vi att vår satsning på Volvo 264 var riktig. De lysande recensionerna i motorpressen är ett bevis på detta, kundernas positiva gensvar är ett annat.

Under modellåret 1976 kan vi till denna kvalificerade kundkrets introducera ett ännu bredare personvagnsprogram, då vi får en Volvo 260-serie. Volvo 264 GL, tidsenligt säker, komfortabel och miljövänlig, den vagn som ligger i den mest exklusiva komfortklassen, är den enda modell som kommer att säljas under hösten 1975.

Från och med början av 1976 räknar vi med att dessutom få tillgång till Volvo 264 DL och herrgårdsvagnen Volvo 265 DL, till en början dock i begränsade antal.

Med den nya herrgårdsvagnen kommer vi att stärka vår konkurrenskraft ytterligare. Ingen annan herrgårdsvagn i produktion erbjuder samma slag av kraftresurser, komfort och utrymme kombinerat med Volvos inbyggda kvalitet, säkerhet och ekonomi.

Men vi har mycket mer än så att erbjuda. Kunderna får ännu fler utrustningsalternativ att välja på. Motorprogrammet utökas från och med årsskiftet med en helt ny sexcylindrig motor, B27A, som kombineras med de nyutvecklade växellådorna, M45 och M46 för DL-modellerna. Till detta kommer en lång rad detaljförbättringar med en gemensam nämnare: att ytterligare höja kvaliteten och säkerheten på Volvo-bilens vitala delar. Nu är t ex avgassystemet aluminiserat i stora delar och bromsrören tillverkade av en metallegering, som huvudsakligen består av koppar.

Med Volvo 260-serien får Du ett synnerligen attraktivt modellprogram att arbeta med. Det är bilar som byggts för att leva upp till det moderna samhällets krav och för att tillfredsställa de rationellt tänkande bilkonsumenter som inte bara värdesätter elegans och komfort, utan framför allt också säkerhet och kvalitet.



---

# Volvo 264 GL

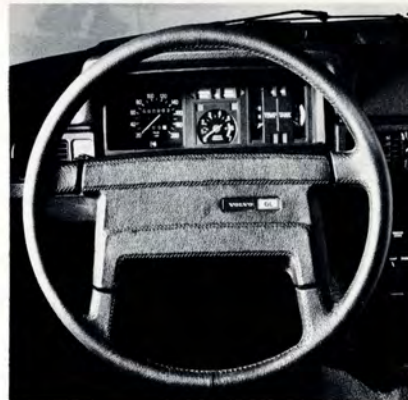
---

## Interiör



Interiörförbättringarna på Volvo 264GL bidrar till att ytterligare förstärka det exklusiva och ombonade intrycket. Kunderna kan t ex nu välja mellan fyra olika klädselalternativ: plysch i grått eller blått och läder i brunt eller svart. En ny tuftad matta med bottenväv och lång lugg införs. Mattan hålls på plats med ett nytt dörrtröskelskydd, som även skyddar trösklarna fram och bak. Dessutom får 264GL en make up-spegel i handskfacket.

Så här ser den nya ratten ut på 264GL. Materialet är av PVC-plast, som är ett mjukare material än det som tidigare använts. Ratten får också ett nytt kollapsdon.





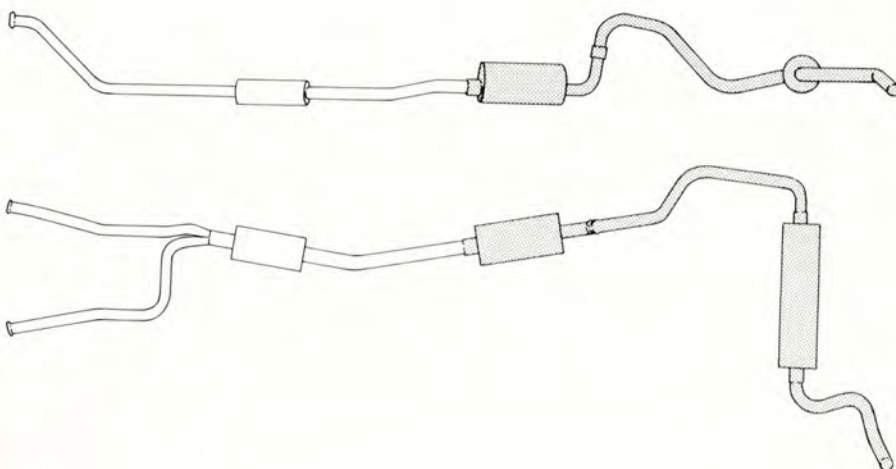
## Kvalitetsförbättringar

Volvo 264GL får liksom 240-serien:

- ett delvis aluminiserat avgasystem som ger längre livslängd på systemets mest utsatta delar
- legerade bromsrör med stor andel koppar, som ger god korrosionsbeständighet och därmed också ökad säkerhet och längre livslängd
- större area på de främre bromskolvorna, vilket innebär att bromspedalkraften reduceras

Under modellåret 1975 har följande införts:

- utökad rostskyddsbehandling
- nya dörrgångjärn på samtliga sidodörrar



Volvo 264GL utrustas med B27E-motorn, som kan kombineras med de högklassiga växellådorna M50 eller BW55.



## Motordata

Motor	B27E
Cylindervolym cm <sup>3</sup>	2664
Cylinderantal	6
Cylinderdiameter mm	88
Slaglängd mm	73
Kompressionsförhållande	8,7:1
Oktantal	93
Max effekt hk DIN vid v/m	140/6000
Max effekt kW DIN vid v/s	103/100
Max vridmoment kpm DIN vid v/m	20,8/3000
Max vridmoment Nm DIN vid v/s	204/50



## Sagt om Volvo 264

*"Med den nya modellserien har Volvo uppnått den sedan länge efterlängtnade förfiningen: chassit för V6-modellen samt en vidareutveckling av de nya 4-cylindriga modellerna. När det gäller säkerheten intar Volvo en ny topplats. 264:an är en realiserad drömbil med praktiskt förnuft utan att lämna prisnivån i denna klass".*

Detta stod att läsa i den tyska motortidskriften **"Motor und Auto Journal"** den 23 januari 1975. Och nog ligger det mycket i att kalla Volvo 264 för **"drömmen om drömbilen som har förverkligats"**.

Här är ytterligare några omdömen ur tidningen:

### Om köregenskaperna

*"Med servostyrningen, som är standard, reagerar Volvo 264 på lillfingeret – fast man kan diskutera avvägningen: för tyska motorväghastigheter borde återgången till normalläget ske en aning, men verkligen bara en liten aning snabbare.*

*Att nya Volvo har blivit längre, gör en inte glad när man tittar på parkeringsfickor; det skiljer visserligen bara 3 cm gentemot 164:an, men 12 cm gentemot den gamla 140-serien – det främre överhänget har blivit större. Mercedes' S-klass är dock ytterligare 6 cm längre. Vid "parallell"-parkering och i trånga utfarter har Volvo den fördelen att den är 7–8 cm smalare än de små Mercedes-modellerna och nästan 16 cm smalare än S-klassen; den för bilens längd snäva vändradie – som hos de kortare Mercedes 200–280 – ger dock en glädjande manövrerbarhet, och de återigen vidareutvecklade stötfångarna skyddar fram- och bakpartiet på sidorna ännu bättre än det tidigare utförandet.*

*Fastän Volvo vid sin tillverkning "också bara kokar med vatten", har man utan tvivel att göra med en bil med speciellt bra finish. Och i det här sammanhanget spelar det ingen roll att Volvo 264 än så länge kommer från Sverige och inte från den belgiska fabriken som sedan länge har uppnått full Volvo-standard".*

### Om komforten

*"Framstolarna har fått beröm tillräckligt ofta: form och stoppning är perfekta. Förarstolen kan regleras i höjdlöd. Stolens lutning går likaså att justera. För passagerarstolens höjdinställning behövs verktyg. Ratten har fått en gynnsammare vinkel, och körställningen kan anpassas efter individuella behov och förutsättningar. Man måste nästan vara akrobat för att stiga ur bilen på den motsatta sidan då kardantunneln och mittkonsolen är i vägen; tyvärr är detta dock ganska vanligt i denna klass. Framför sig har man en prydlig uppsättning instrument och reglage. Instrumenten är lättlästa, dock trots den perfekta reglerbara instrumentbelysningen finns en skugga i hastighetsmätarens övre område, just vid de kritiska 100–120 km/tim. Reglagen på mittkonsolen måste man först vänja sig vid, men det underlättas genom belysningen. Viktiga reglage är väl avskilda från varandra: Vridreglage för strålkastarna, spak för ljusomkoppling och blinkers till vänster, signalhornsmånövrering i rattnaven (4-ekrad ratt, greppvänlig, med integralskum på GL-modellen), spak för vindrutetorkare till höger (har liksom blinkerspaken ett extra läge före tryckpunkten – men tyvärr ingen intervallkoppling). Den elektriska vindrutetorkaren borde reagera snabbare.*

### Om B27E-motorn

*Volvo 264 kännetecknas främst av motorn. Den utvecklades gemensamt med Renault-Peugeot och används även i nya Peugeot 604 Coupé och Cabrio. Volvos utförande har p.g.a ett Bosch-insprutnings-system (typ CI) mera effekt, fast det nöjer sig med regularbensin (ej mera än 93 ROZ, dock räcker redan 91 ROZ enligt Tyska Volvo. "Aluminiumsundet" hörs bara litet i det övre varvtalsområdet. Motorn, vars huvudsakliga konstruktionsriktning bestämdes av Volvo, lämpar sig väl för automatlåda, som idag vid denna cylindervolym i och för sig är en självklarhet.*

Över hela världen har man lärt sig att lita på Volvo och Volvo-produkterna. Man vet att då man väljer Volvo får man en bil som alltigenom präglas av kvalitet. Och det är detta som ytterst ger god bilekonomi, höggradig säkerhet och högklassig komfort. Volvo 264 är det bästa beviset för detta.



# Nyheter

## Ändringar

### Lack och klädsel

Nytt lack- och klädselprogram med tre nya färger.

Utgående färger  
ljusblå  
mörkgrön  
orange

En utökning av antalet inredningsfärger från en till två i L-varianterna: beige och blå

Tre inredningsfärger för tyget i DL-varianterna: rött, blått och beige

Nytt klädselutförande med stickat tyg, s k Borgstena-typ, i DL-varianterna

Volvo 244 GL har plyschinredning med läderinredning som alternativ

Nya mattor i två utföranden

- 1: Tuftad matta med bottenväv och kort lugg i DL-varianterna
- 2: Tuftad matta med bottenväv och lång 12 mm lugg i GL-varianterna

### Inredning

Nytt dörrtröskelskydd i plast införes

Samtliga GL-modeller förses med fällbar make-up-spegel som är placerad i handskfacket

### Motor

Ny motor B27A introduceras i början av år 1976  
Effekt 125/5250 hk DIN v/min  
Moment 20,0/3500 kpm DIN vid v/min

Det är en 6-cyl motorvariant med en enkel horisontalförgasare typ SU HIF 6. Volvo är ensam om den typen av förgasarlösning på B27A inom PRV. Manuell choke.

(PRV = Peugeot, Renault, Volvo. Gäller samproduktionen av basmotorn B27).

## Fördelar

- tilltalande nya lacker
- nya inredningsfärger som matchar ytterlackerna

Tillkommande färger  
blå  
beige  
grön

- större valmöjlighet
- attraktiva inredningsfärger
- snyggare och trevligare matchning mellan inredning och ytterlack

- det nya materialet har fin lyster och glans samt ger mycket god komfort, det är dessutom tvättbart

- större valmöjlighet

- snyggt och påkostat utförande med en lyxigare matta i GL-varianten

- det nya utförandet ger förbättrad passning och utseende

- större valmöjlighet av B 27:or
- jämförelsevis höga värden på vridmomentet



---

## Ändringar

---

### Motor

Tändlägesgivare för B21 och B27 införes. Instickskontakten placeras på ventilkåpan.

Radioavstörning införes på de varianter som har B21 och B27 motorer.

Ny kamaxel på B21A för att anpassa den till avgasnormerna. Effekt 100 hk DIN

Delvis aluminiserat avgassystem

Vissa aluminiserade komponenter, nämligen bakre dämpare och rör införes i avgassystemet.

Antalet komponenter varierar beroende på marknad och motortyp. De aluminiserade dämparna är helt nykonstruerade för att bli passiva till en ny tillverkningsmetod, kallad falsning.

### Transmission

Nya manuella växellådor

M 45 4-växlad

M 46 4-växlad

kombinerad med en elektriskt manövrerad överväxel kopplad till fjärde växeln. Kontakten placerad i växelspaksknoppen.

Växellådan är kraftigt dimensionerad.

Ändrad utväxling på ettan till 3,71:1 i den nya 4-växlade lådan ger vid samma bakaxelutväxling:

Växelförartappen lagras mellan två bussningar på den nya lådan istället för på fritt uthängande axel.

I och med lagringen mellan två lagringsställen blir vinkeländringen vid belastning mindre.

Växelreglaget fastsättes till växellådan med ett rörfackverk enligt samma princip som för M50/M51.

Ändrad konstruktion i växellådshuset:

Genom att utforma växellådshusets tvärsektion oval och genom att styra upp huset genom att använda minsta möjliga öppning på översidan, har en minskning av ljudutstrålningen åstadkommit.

Kuggkonstruktion enligt senaste principer.

I en växellåda är kuggingreppet den kraftigaste ljudkällan. En faktor, som i hög grad påverkar ljudet är ingreppstalet, d v s ett tal som anger hur många kuggar som samtidigt är i ingrepp.

Den nya kuggkonstruktionen kännetecknas av hög och relativt smal kuggform, vilken ger det höga ingreppstal, som bidrar till lågt kuggljud.

---

## Fördelar

---

lättare att ställa in tändningen

Lagkrav.

bättre korrosionsskydd

avsevärd längre livslängdsökning förväntas

ovanligt lågt belastad tillsammans med 4-cyl motorer

exceptionellt stryktålig

bättre startförmåga i t ex backe

mindre kopplingsslitage genom lägre specifik arbetsbelastning på kopplingen

minskad klämningsrisk

lättare att växla

vridningsstyvt växelreglage

liten risk för reglageskrammel och spakvibrationer

låg ljudnivå

lägre ljudnivå vid körning på växel

lägre ljudnivå vid körning på växel



---

## Ändringar

---

Modifierade synkroniseringsringar med ökad diameter från 47 mm till 56 mm.

Ändrad placering av mellanhjul för backväxel:

Den nya växellådan har fått backmellanhjulet placerat på lådans vänstra sida.

Mellanaxel lagrad med koniska rullager.

Lock för skiftaxlar i bakgavel integrerat med bakre växellådslock.

Positiv backspärr tillkommer på den nya växellådan.

Samma typ av spärr för iläggande av backväxeln återfinns nu på samtliga våra manuella växellådor.

Vikten på M 45 ökar med 4 kg i förhållande till M 40.

## Chassi

Legerade bromsrör med en stor andel koppar införes. Inslaget av de övriga ämnena får anses vara lite utöver det vanliga (epoxy-behandlade ledningar utgår).

Legeringen består av:

87% koppar

10% nickel

3% järn och mangan

Större area på bromskolvorna fram.

Diametern ökar från 36 mm till 38 mm.

Reduceringsventilerna anpassas därefter.

## Ratt

Volvo 264 GL utrustas med en ny ratt. Materialet i ratten ändras från buturat, s k hårdplast, till PVC.

Rattens krans får ett något mönstrat utförande.

Diametern är oförändrad.

Ratten får ett nykonstruerat kollapsdon som bygger på en plattjärnkonstruktion.

---

## Fördelar

---

extra god livslängd för de 4-cyl varianterna

lägre påkänningar på växellådshuset

lägre lagerbelastning för backmellanhjulet

tredubblad livslängd

minskade axialspele ger minskad risk för slag vid lastväxling

kvalitetshöjande åtgärd mot läckagerisk

gemensamt utförande

förhindrar att man ofrivilligt lägger in backväxeln

bekvämare manövrering

ger en särklassigt långlivad växellåda för 4:orna

nickel och järn ger en ökad hårdhet

god korrosionsbeständighet

ökad livslängd

säkerhetsförbättring

högre kvalitet

denna ökning av arean medför att bromspedal-kraften reduceras

mindre känslig för variation i materialkvalitet och tillverkning

mjukare material

elegantare utförande

lättare instrumentavläsning

förbättrad eftergivlighet vid anslag



# **VOLVO**

AB VOLVO, PERSONVAGNAR  
Reklam och Sales Promotion

Fabriken förbehåller sig rätt till ändringar utan föregående meddelande beträffande priser, färger, material, utrustning, konstruktion och modeller.

Printer's Service AB, Göteborg 1975  
RSP/PV 2570-76