

Pressklipp.

**Så här
sa tidningarna
om Volvos
240-serie.**

Motorskribenterna var översvallande positiva när Volvos nya 240-serie presenterades hösten 1974. Med den här broschyren får du motorjournalisternas olika intryck samlade på ett ställe. Och kan med utgångspunkt från deras reportage själv jämföra med dina egna intryck vid en provtur.

Som ett ytterligare komplement skall du definitivt läsa igenom broschyren "För dig som funderar på en begagnad bil". Där hittar du alla viktiga fakta om de olika modellerna från 1972 t o m 1976. Och kan dessutom göra jämförelser årsmodellerna emellan. Som du förstår, är vi angelägna om att du får så mångsidig information om den bil du funderar på som möjligt. Innan du bestämmer dig. Det är ju du som skall använda bilen. Många mil framöver.

Nu känns det inte som Volvo längre...

FALUN (GT)

Den känns inte längre som en Volvo...

● Efter en kortare provtur i nya Volvovagnar jag slå fast: Bättre än så här har aldrig en Volvo varit beträffande väghållning!

GT hade möjlighet att under onsdagen provköra den nya Volvo 264 både med manuell och automatisk växellåda på provbanan utanför fabriken.

Och det blev en mycket positiv upplevelse.

Borta är den gamla Volvokänslan med delvis stötig gång, en bakvagn som gärna vill vika en väg när det avger lite häftigt.

Tack vare den nya framvagnen och modifieringarna bak på — naturligtvis — den förbättrade styrningen känns nya Volvo som vilken annan modern bakhjulsdrivna bil som helst i sin klass.

Och det är ett betyg som de ansvarige sannerligen inte behöver skämmas för.



Faktum är att medlemmar i Volvo-ledningen inte rynkade särskilt mycket på näsan åt min kommentar om att det inte längre känns som att åka Volvo.

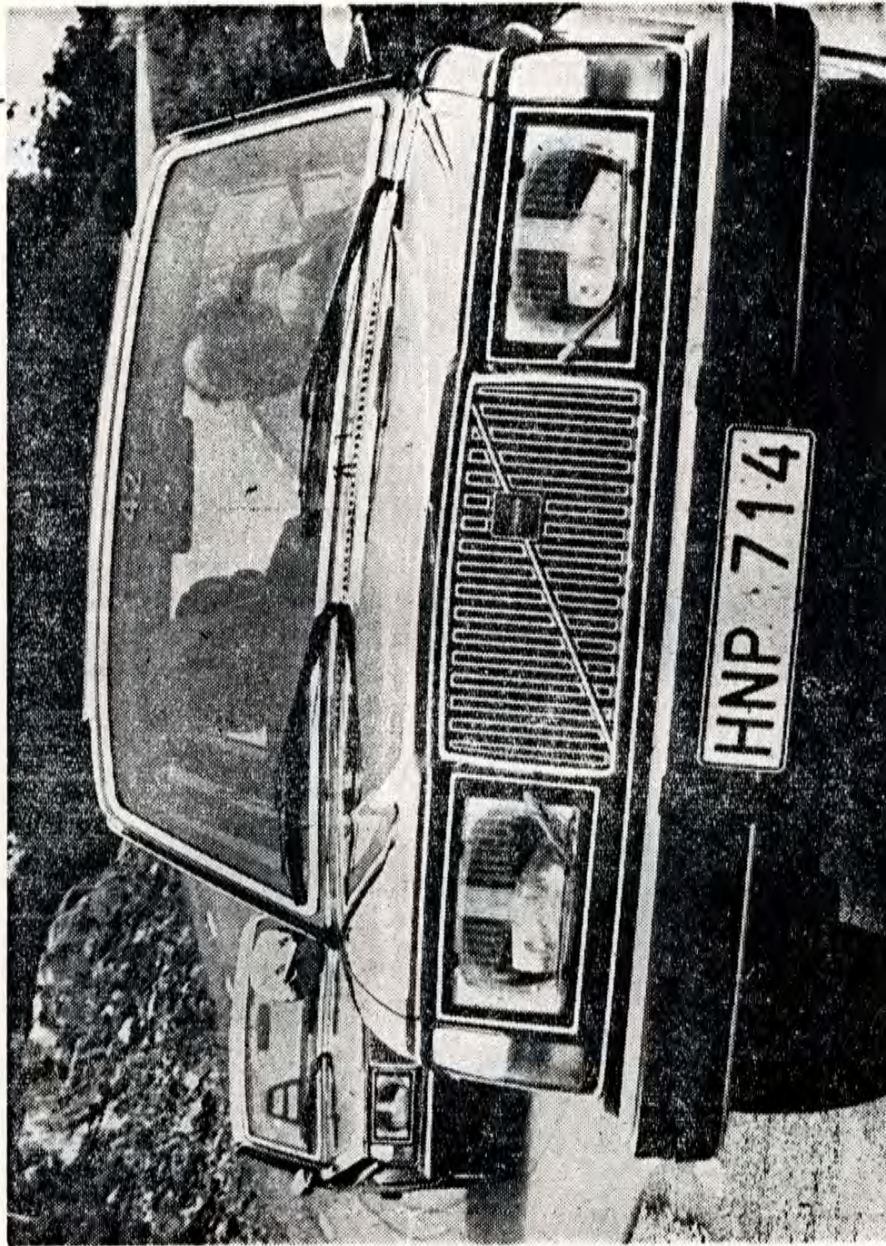
Ingenjör Gerhard Saling, chef för förberedande produktutvecklingen sticker inte heller under stol med att vägegenskaperna förbättrats.

— Utan tvekan högst påtagligt. Speciellt egenskaper vid undanmanövrer är mycket bättre hos nya 240 än hos 140. Den nya bilen kränger mindre och krängningen är också betydligt bättre dämpad.

— Understyrningen har minskats vilket innebär att bilen reagerar snabbare när man vrider på ratten.

En ökad kollisionssäkerhet — som inte märks förän det behövs — tillsammans med den förbättrade väghållningen innebär utan tvekan att nya Volvo är en betydligt säkrare bil än den tidigare.

Att den är mer lättkörd kan jag skriva under på.



● "Bättre än så här har aldrig en Volvo varit när det gäller väghållningen", skriver GT:s Göran Danielsson som provkört nya Volvo 464. Foto: ARNE ALFREDSON

SE 22/8

Efter 50 års
biltillverkning:

Äntligen en BIL!



Volvo kommer med en ny bil varje decennium. Den första kallades Orrekojan – ni ser den längst bak i raden av Volvo-modeller på bilden. Det var på 20-talet. Efter 50 års biltillverkning kommer nu modell 1975. Med den har Volvo bytt både ansikte och karaktär.

SE-special:
Åke Borglund –
Lennart Edling (foto)



En bilparad genom fem
decennier. I kön
20-talets Volvo. Den
kallades Orrekojan och
kostade 4 400 kronor.
30-talets Carioca var
den första strömlinjen.
Den presenterades 1935.
På 40-talet kom PV:n.
Den kostade 4 800
kronor och levde i 21 år.
1956 kom Amazonen och
1967 var det dags för
140-serien. Och nu
presenterar man
1975 års modell i den
s k 240-serien.



VOLVO forts

Nu är den rolig att

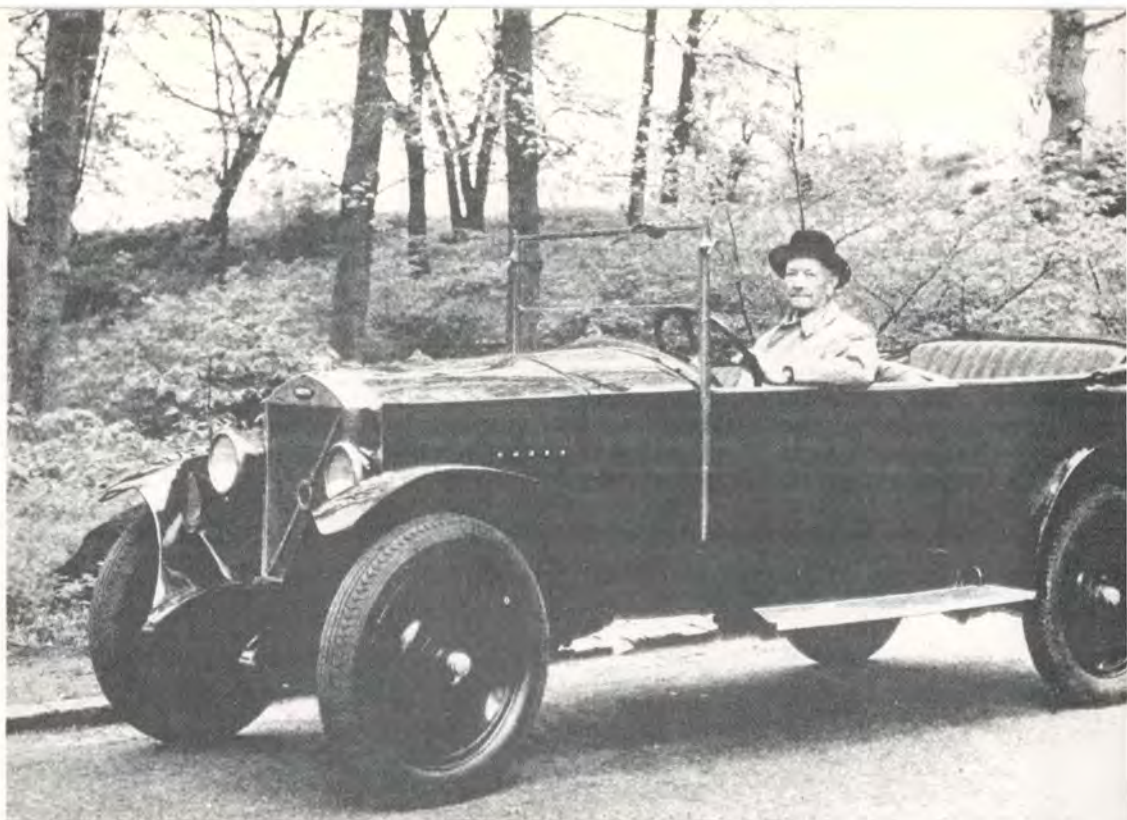
◀ Volvo i dag:

Fullt så här vilt går det inte till på Volvos testbana. Bilden är ett trickfoto av den nya lyxmodellen 264. Den har en V6-motor i aluminium med överliggande kammar som ger 140 hästar. Toppfarten är 180 knyck, priset ca 40 000. Grillen avviker som synes från den fyrcylindriga modellens.

köra också!

Volvo för 50 år sen: ▶

Den första Volvon döptes av verkstadshumorn till Jakob. Den hade kaross av rödbok täckt med plåt. Motorn var en fyrcylindrig sidventilare, toppfarten var 120 km lägre än på 1975 års modell. Jakob kostade 4 400 kronor. Han som sitter i den är Gustaf Larson, konstruktören själv.



● Undrens tid är ännu inte förbi. Aldrig trodde man väl att man skulle få köra en Volvo med väghållning i världsklass!

Jag har provat 1975 års modeller på Volvos hemliga testbana utanför Borås. Min spontana reaktion: Jösses, är detta verkligen en Volvo?

Volvo 240 är den nyaste bil som Volvo byggt. I varje fall sen gamla PV kom till världen på fyrtioalet. Under skalet är det mesta nytt. Det är strängt taget bara själva karossen som är gammal.

Volvos pålitlighet och rymlighet har sällan satts i fråga. Volvo har alltid varit ett bra transportmedel. Men den har aldrig vunnit hjärtan

● folk som älskar bilar och bilkörning. Den har haft dålig för att inte säga usel väghållning. Den har varit trist och fantasilös, "bread and butter but no more", engelsmännen säger.

● Det är främst den nya framvagnen som äntligen gjort Volvo till en bil. Den är av fjäderbenstyp och spårvidden har ökat med 70 mm.

Den farligt sladdriga snäckstyrningen har fått vika för en exakt kuggstäng. Den obehagliga känslan att bilen bär iväg ända in i af-tonsang i varje kurva är nu ett minne blott.

Det märkliga med den nya Volvon är att den nästan kör sig själv. Vi for fram i högre hastigheter än som brukar vara nyttigt på testbanans olika specialsträckor. Vagnen tycks vara beredd att förläta och rätta till både provokationer och underlåtenhetssynder från förarens sida. När bakvagnen släpper, och det ska mycket till

innan dess, så blir kastet mycket måttligt. Det följs i regel inte av några returkast. Vagnen korrigerar sig själv om föraren bara släpper gasen en aning.

Bakaxeln är fortfarande stel men lagringspunkterna för bärramar och momentstag har ändrats. Axeln har fått en stabil styrning och vägljuden har ytterligare dämpats. Bakvagnen sitter ner alldeles förbluffande bra. Bilen har krängningshämmare fram och bak.

● Till modern marknadsföring hör valmöjligheter till vanvett. Beteckningen 240 står för den fyrcylindriga serien, den som hittills hetat 140. Denna levereras med tre olika motoralternativ. Basmodellen behåller B20-motorn. 240 DL, volymvagnen, har en nykonstruerad, 2,1-litersmotor med lättmetalltopp och enkel överliggande kam. Förgasarversionen lämnar 97 hk, insprutningsditen 123.

240 DL kommer att kosta 28 000 kronor. Det måste erkännas att den tusenlapp som vagnen stigit i pris för en gångs skull är motiverad: Man får mycket för den slanten.

164 heter numera 264. Den har en helt ny 2.7 liters V-6:a med överliggande kammar, motorn är den första frukten av Volvos samarbete med Renault/Peugeot. Den är gjuten helt i aluminium och ger 140 hk med insprutning. Till 264 saluförs inte mindre än tre nya växellådor: En fyrväxlad manuell, en femväxlad och en automatisk.

Samtliga Volvos motorer kan köras på 93 oktän.

● Volvo har inte bara bytt karaktär. Den har också bytt ansikte. Volvos experimentella säkerhetsbil, VESC, har förutom framvagn fått släppa till sitt energiupptagande frontparti. 240 har förlängts med 13 cm jämfört med 140. Huven sluttar mera, närsikten är bättre.

De effektiva men ohyggligt fula gummibuffertarna som tidigare hängde utanpå vagnen, har integrerats med den nya fronten. Somliga må tycka att den ser konstig ut. I mina ögon ger den nya frontlinjen Volvo ett djävrt och personligt utseende.

Varför har man inte ändrat på karossen när allt annat har ändrats? Delvis är det naturligtvis en kostnadsfråga. Men Volvo hävdar, säkerligen med viss rätt, att det vore svårt och mycket tidsödande att konstruera en kaross med bättre motståndskraft vid kollisioner än den gamla beprövade. Volvo ändrar inte gärna för ändrandets egen skull. Vilket inte hindrar att nästa gång blir det naturligtvis karossens tur.

● Man kan säga att 1975 års Volvo är den absoluta motsatsen till vad biltillverkarna brukar hitta på för att få bilar att snabbt bli antika. Skamgreppet brukar vara att bara ändra på grillen. Det knepet har t ex SAAB utnyttjat i år.

1975 års Volvo utrustas med bl a varselljus. De tänds automatiskt när bilen startas och går inte att stänga av. Glödlamporna har tusen timmars livslängd.

Varselljus borde alla bilar ha. Inte förrän dess går det att kom-

ma tillrätta med alla genier som sätter eget och andras liv på spel genom att köra mörklagt i ösregn, skymning och dimma. Hösten är här nu. Tills vidare borde polisen ges befogenhet att på stunden dra in körkort för förare som inte be-griper bättre.

● Annat nytt i Volvo 240/260:

Ytterligare förbättrade stolar. Dynornas höjd och lutning är enkla att justera. Ryggarna har nackskydd av genomskiktigt tyg. Baksätet känns nu mindre instängt.

Handbromsen har äntligen flyttats. Den sitter nu mellan stolarna.

Volvo har fått 14-tumshjul. Den bästa med den ändringen är att den inte märks i praktiken.

Instrumentbrädan är däremot oförändrad. Låt vara att den är någotsanär funktionell och har en skadeförebyggande utformning. Men den ser så tung och dyster ut att man blir ledsen vid blotta anblicken. Inte kör man väl bättre för att man blir deprimerad?

Det brukar komma en ny modell ungefär varje decennium från Volvo. I rapport har företaget byggt bilar i 50 år. 240/260 är jubileumsmodellen om man så vill. Av tradition har ekonomer och marknadsförare haft mest att säga till om inom firman. Men om man får döma efter 1975 års bil så verkar det som om teknikerna under Rolf Mellde lyckats rycka åt sig initiativet.

Det ber man i så fall att få tacka för. För nu är den inte bara präktig, Volvo. Nu har den blivit rolig att köra också! ■



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

SNABBFAKTA

- 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 tillägsbe-
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 säkerhetsbilen VESC) och genom åtskilligt förbättrade köregenskaper.

Bortsett från fickparkeringsbrymmer 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 bla 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 ökats 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-oktanigt

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 växelspaxsknoppen.

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 bränntid 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 höjdlid och har precis som tidigare inbyggda värmeslingor som ska göra vinterkörningen drägligare.

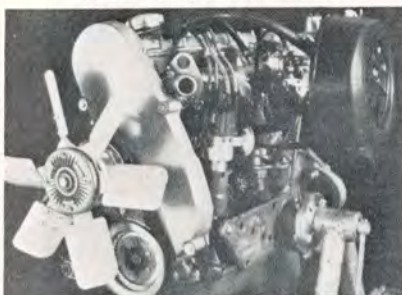
Handbromsen har efter alla dessa år hamnat på sin rätta plats, dvs mellan framstolarna. Tack.

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

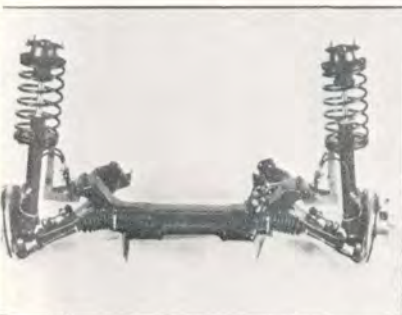


● Instrumentbrädan är delvis ny med plats för många luftutsläpp. Handbromsen sitter mellan stolarna på 75-orna.

◀ ● 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 s k 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 kuggstängsstyrning. Om effekten av detta, se provkörningsrapporten.

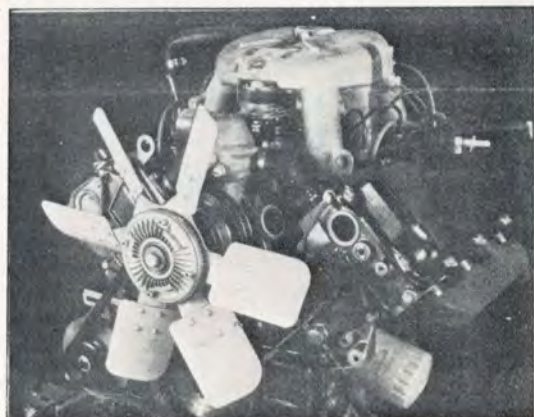
Även bakhjulsupphängningen har ändrats, även om Volvo inte tagit steget fullt ut till individuell bakhjulsfjädring.

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 (th) 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 mindre 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 transistortändning, 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 läderratt 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 lodrät 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 halvljuskörningen.

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's egen provbana. Den mest märkbara förändringen är betydligt bättre köregenskaper.

göra ett grundligare test. Ätminstone 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 högfartslinga, där man aldrig behöver lämna 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 Luxe 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 bakhjulshängning 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. ■



Fyra versioner ur Volvos nya modellprogram: 242 L, 244 GL, 245 DL och 264 GL.

Åtta olika modeller i ny Volvogeneration

Volvo introducerar nu en ny generation personbilar. Utseende- och egenskapsmässigt uppvisar 1975 års Volvomodeller ett klart släktskap med säkerhetsbilen VESC. Bland nyheterna märks nya motorer och växellådor, ny hjulupphängning, nytt styrsystem och ny inredning. Den nya generationen volvobilar består av två serier — Volvo 240 med sex olika modeller och Volvo 260 med två modeller.

— De nya bilarna är utvecklade med säkerhetsbilen VESC som bas, framhåller chefen för AB Volvo, Personvagnar, direktör Robert Dethorey. De är konstruerade — i linje med Volvos filosofi att säkerhet och kvalitet ställs i främsta rummet — för en marknad med hård konkurrens och med kritiska och fordrande konsumenter.

NYA MOTORER

Till den nya volvogenerationen hör två helt nya motortyper. För 240-serien har Volvo, som alternativ till den välkända B20-motorn konstruerat en 2,1 l-motor med cylinderlock helt i aluminium och överliggande kamaxel. Den nya motorn har beteckningen B21 och finns dels i en förgasarsversion (B21A) på 97 hk (71 kW) DIN och dels i en version med kontinuerlig bränsleinsprutning och transistoriserat tändsystem (B21E) på 123 hk (90 kW) DIN.

BRÄNSLEEKONOMI

De nya motorerna har konstruerats för att ge god bränsleekonomi. Stor vikt har också lagts vid miljösynpunkter både när det gäller avgasrening och ljudnivå. Motorerna kan köras på 93-oktanig bensin. Ur säkerhetssynpunkt har kraven varit högt ställda när det gäller accelerationsegenskaperna

och ur körsynpunkt när det gäller motorns flexibilitet.

SAKERHET

Den utdragna fronten av VESC-typ ger en jämnt fördelad energiupptagning — en mycket viktig egenskap vid frontalkollision. För att uppnå bästa resultat har 240-karossen förlängts 13 cm jämfört med 140-karossen. Frampartiet har en låg profil, vilket ger god närsikt och minskar skaderisken för fotgängare vid påkörning. Stötfångaren är integrerad med fronten och har, liksom i bakpartiet, dragits runt hörnet för att skydda mot parkeringsskador. Rullbälten i baksätet, helpressat inntakt med kraftupptagande-struktur samt stolar med kraftig förankring i golvet och fasta nackskydd, är andra exempel på säkerhetsdetaljer.

BROMSAR

Samtliga modeller har skivbromsar på alla hjulen och dubbla triangeldelade kretsar. Även om en av bromskretsarna faller bort finns 80 procent av bromskraften kvar. Huvudbromscylindern är av stegkonstruktion, så att pedaltrycket inte ökar vid ett eventuellt krets-bortfall och så att bromskraften kan findoseras t ex vid halkkörning. Bromsförstärkaren har stor kapacitet och bromsbeläggen mycket lång livslängd.

Ny fjädring och styrning gör Volvo rolig att köra

– Vad lätt det gick att kliva in bakom ratten nu då.

Det är de första man säger till sig själv när man ska provköra en Volvo 244. Rattens lutning har justerats från 17 till 23 grader. Det betyder mycket mer än det låter för bättre instigning och bekvämare körställning.

Framvagnen är av sk fjäderbenstyp (McPherson). Fjädersvängen är längre och ökar komforten. Ojämnheter i vägbanan sugts upp och den nya kuggstängsstyrningen bidrar till att man känner sig ha bilen i sin hand på ett helt annat sätt än med tidigare Volvo-modeller.

NT körde för några dagar sedan en 244 på vägar i norra Dalarna. Det är fortfarande ingen konst att få sladd på en Volvo på en krokig grusväg. Men skillnaden är den att från 75:orna kommer sladden som regel bara när man själv vill det. Tidigare har bakvagnen levt sitt eget liv...

Styrväxeln är numera av kuggstängstyp. Detta i kombination med ny fjädring i framvagnen, modifierad bakaxelhängning och krängningshämmare fram och bak har hux flux trollat fram en Volvo som är både lättkörd och har goda vägegenskaper. Frågan är om jag någonsin kört en bakhjulsdriven bil i den här storleksklassen med så god följsamhet.

NT PROVkör

Och den sladd man nu får med Volvon är lätt att parera eftersom styrningen är mera exakt och fjädringen balanserar rörelserna.

Spårvidden fram har ökat med 70

mm och bidrar inte oväsentligt till de förbättrade vägegenskaperna.

Ljudet kvar

Den nya B 21-motorns kapacitet och bränsletörst (lågoktanig) är svår att avgöra på en provkörning som är kortare än 50 mil. Det karaktäristiska råa Volvo-ljudet är fortfarande kvar och tränger igenom vid höga varv trots att kupen normalt är mycket väl ljudisolerad.

Sedan några år tillbaka är Volvos utrymmeskrävande växelspak museiföremål. Nu har växelspaken en kort och sportig utformning. Trots att NT:s provbil bara gått något hundratal mil var det lätt att peta i de olika växellarna. Däremot sätter jag ett frågetecken för stegningen. Treans dragkraft borde varit längre. Den räcker inte riktigt till som omkörningsväxel i den kritiska hastigheten 85–90 km/t.

Onödigt byte?

Volvo har fått mycket erkänsla för sina ryggvänliga stolar. Men trots den tidigare goda utformningen beslöt man sig att konstruera om stolarna. En dyr satsning i samarbete med medicinsk expertis. Stolarna var redan innan bra, fanns det inte angelägnare projekt att satsa pengar på?

Nytt är att stolens höjdläge och sittdynans lutning kan justeras utan verktyg. Klädseln har fått "roligare" färger. Nackskyddet är inbyggda och ser ut som galler. Utformningen är inte idealisk. Nederdelen trycker mot axlarna.

Handbromsen har flyttats och sitter nu mellan framstolarna, något som också underlättar instigningen. En bra finess är att bilbältesläsen är belysta. Lätta att hitta i mörker.

Bra initiativ

Volvo är också, så vitt jag kan erinra mig, först med varselljus som standard. Över körriktning-blinkers i framskärmarnas ytterkanter lyser långlivslampor så snart motorn startar. Volvos 75:or syns på långt håll. En långlivslampa har tio gånger så lång bränntid som en normallampa. 1.000 timmar jämfört med 100. Parkeringsbelysning räcker inte till för att man ska upptäckas på avstånd. Halvljus är med halogen en för dyr lösning. Volvos initiativ med varselljus som standard är i linje med företagets trafiksäkerhetspolitik.

Priset för Volvos 240-serie varierar innan momshöjningen från ca 27.000 (tvådörrars med gamla motorn) till närmare 31.000 kr (fyrdörrars de luxe).



NYA STOLAR och sex graders ändrad rattvinkel är de mest iögonfallande interiörnyheterna i Volvos 240-serie.



VÄGHÅLLNINGEN har förbättrats på Volvos 240-serie jämfört med den nu nedlagda 140-serien. NT har provkört en 244 på grusvägar i norra Dalarna. Varningen för kringströvande björnar visade sig dessbättre vara obefogad...



H Volvo 242 har fått samma nosparti som företagets säkerhetsbil.

ÄNTLIGEN en trevlig Volvo!

— Äntligen en Volvo som verkligen är trevlig att köra och som uppför sig väl i de flesta situationer.

Så kan man sammanfatta en 30-milakörning i Volvo 242. GD har tidigare presenterat Volvos nya modeller 1975. Nyheterna är många och verkligt påtagliga.

Det som märks mest bakom ratten är den nya framvagnen med Mc Pehrson-ben och kuggstångsstyrning. Detta i förening med förbättrad upphängning av bakaxeln gör Volvo till en helt ny bil körmassigt. Lägg därtill en ny motor med överliggande kamaxel och delvis nytt utseende så finner man att ändringen av modellbeteckningen är motiverad.

Alla som kört Volvo känner till den föga distinkta styrningen och framvagnen som vill spåra. Det är ett minne blott på de nya modellerna. Körglädjen — och naturligtvis även körsäkerheten — har blivit betydligt större. Vi fann också att Volvo 242 verkligen uppför sig fint på besvärliga grusvägar. Bilen kan pressas hårt innan bakvagnen börjar säga ifrån.

BEKVÄMARE

Bekvämligheten bakom ratten har också förbättrats rejält. Sätena är omkonstruerade och har betydligt fastare stoppning än tidigare — något som inte minst långkörare lär ska uppskatta. Rattlutningen har ändrats och känns nu naturligare. Det är lättare än tidigare att finna en bekväm körställning.

Den bil GD provade var försedd med den nya 2,1-litersmotorn med lättmetalltopp och överliggande kamaxel. Den gamla pålitliga B 20-motorn kommer dock att finnas även i fortsättningen.

Nya motorn har god segdragningsförmåga och maxeffekten på 97 hästkrafter DIN räcker för anabba och säkra omkörningar. Inte gör den mycket väsen av sig heller, och gången är lugn och jämn. Atkomligheten under huren är god. Ett par minuspunkter finns dock, däribland svåråtkomlig placering av oljestickan. Även om Volvo blivit både



Looken på Volvos nya statusbil skiljer sig från 240-serien på de rektangulära strålkastarna och annan grill. Bakljusarrangemanget är också annorlunda



En del förändringar till det bättre märks även interiört. Panelen har delvis fått nytt utseende, bland annat finns där fler luft- och värmeutsläpp än tidigare. Nackstöden är omgjorda för bättre sikt för baksätesspassagerarna.



Den nya 2,1-litersmotorn är något lutad. Den har lättmetalltopp och överliggande kamaxel. Motorblocket är detsamma som i B20-motorn.

trevligare och säkrare att köra än tidigare betyder det inte att bilen slår ut alla konkurrenter i det avseendet. Snarare är det så att man börjar närma sig på punkter där man hittills hjälplöst legat, efter exempelvis Saab 99.

Volvo har alltså blivit betydligt bättre att köra, men där det är trångt gäller inte det. Nosen och därmed bilen har nämligen förlängts med tretton centimeter. Och det kan ju betyda en del när man ska krängla sig in i en trång

parkeringsficka till exempel. Samtidigt kan man glädja sig åt att krocksäkerheten i och med det mer utdragna frampartiet har förbättrats.

OLLE HILDINGSON

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

Strunta i utseendet...



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

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

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

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

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

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



Volvo 240-serien känns stadigare än föregångarna i undangirar.

en behagligare gång över ojämnheter i vägbanan.

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

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

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

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

styrrullradie på framvagnen.

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

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

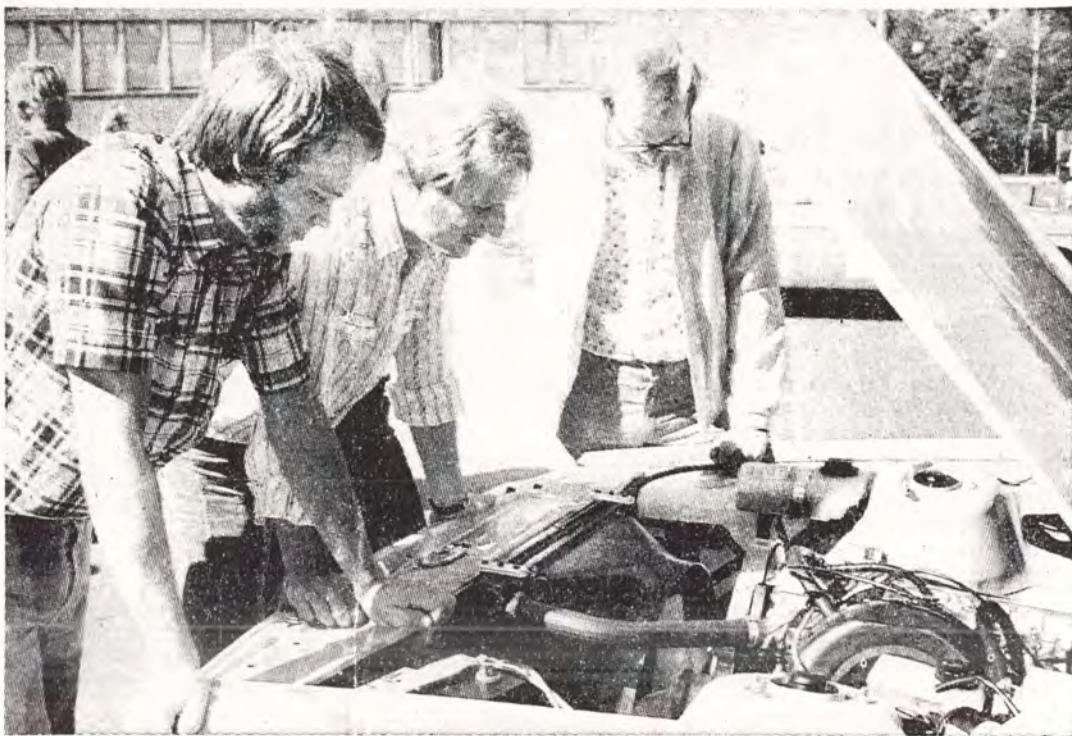
SKARABORGS-TIDNINGEN 30/8

En nykomling kom till Skövde! Nu ^{Första gången} har Volvo blivit en lady...

— Samma gamla bil, det är bara grillen dom lagt på sned.

Den kommentaren hördes ute på sta'n när SN fick en provtur med Volvos nya 240-serie. Inget kunde vara mer fel. 240-serien är en helt ny bil — enligt volvo-folket mer förändrad från tidigare vagntyp än vid något modellbyte! Det är när man provkör den som man märker skillnaden. Volvo har tagit flera steg upp som bil betraktat.

Att efter några mils körning uttala sig om en bil är rätt svårt. Men intrycken av 240-serien är bara positiva. Ser man bilen utifrån verkar det som om det är den gamla modellen med grillen snedställd. Det är helt fel.



Vad kommer det sig att volvoiterna i Skövde alltid skippar de nya vagnarna och ställer sig på huvud i motorrummet? — Man kan ju tycka att vi borde få nog av motorerna i jobbet, säger Royne Hansson, Manfred Baaske och Dan Seeger.

Nu har Volvon blivit kurvsmygare — Snabbreagerande kuggstångsstyrning

Skilnaderna kommer fram vid hård körning på kurvig väg. På småvägarna mellan Tibro och Hjo uppförde 240:an sig som en riktig lady. 140-serien kändes lite klumpig och okänslig. Bakvagnen ville gärna krypa ut, och man fick ta det ganska vackert i kurvorna.

Det är helt borta nu. Ska man klaga på något så skulle det vara att vagnen känns något för mjuk. Vekheten kommer fram då man pressar bilen så hårt att den vill börja "driva" i kurvorna.

KURVSMYGARE

Så fränt är det dessbättre tyterst få som kör. Intrycket är att bilen mycket mjukt och följsamt suger sig fram genom kurvorna. MacPhearson-upphängningen av framvagnen är ett mycket lyckat drag, liksom den nya bakaxeln och krängningshämmarna. Vid kast rätar bilen snabbt upp sig igen, inga onödiga slängar.

En annan bidragande faktor till den angenäma körupplevelsen var den direkta styrningen. Den införda kuggstångsstyrningen tar bort den gamla trögheten, bilen blir nästan lite väl snabbreagerande.

Gamla volvoägare kommer inte känna igen sig bakom ratten. Och det beror inte på de stora förändringarna som vägegenskaperna — äntligen har man vickat över ratten sex grader så att den inte sitter så vertikalt längre.

B21 — ARBETSHAST

Nya B21-motorn var en mycket trevlig bekantskap. Varvillig och snabb gav den bred marginal för omkörningar. Och i stadstrafik var den seg som läder — B20:ans lilla tendens att hacka är borta. Det gick alldeles utmärkt att kana omkring i Skövdes stadstrafik på trean, även om det kanske inte är att rekommendera.



Nykomling i sta'n! SN:s provkörning av Volvo 244 väckte stort uppseende. Reaktionen var positiv och Ragnar Gråberg, försäljningschef för personvagnsavdelningen på Volvex Skaraborg, räknar med att sälja 1400 vagnar till nästa höst.

Motorkonstruktörerna har plockat fram en riktig arbetshäst. Det är ett vettigt drag av Volvo att hoppa av "hästkrafts-kriget". Vardagsbilisten har ingen nytta av ett par hundra hästar under huven, han tar nog hellre ett par hundra i plånbocken i månaden och får en motor som är avpassad för hastighetsbegränsningarnas trafik.

För det avgörande vid omkörningar är vridmomentet. Segdragningsförmågan är ett annat vapen som behövs i kötrafik och stadskörning. Och dessutom ha en så snabb motor som nöjer sig med 93-oktanig bensin. Volvo Skövdeverken har fått en ny stolthet i raden av B-motorer.

DET TESTADE VI INTE

En av de viktigaste förändringarna på 240:orna behövde

vi dess bättre aldrig testa. Det är den inbyggda säkerhetsbilen. Ställ 240:an vid sidan av en 144 och ni märker att den är 13 cm längre.

Förlängningen betyder att förmågan att ta upp krafterna vid kollisioner ökat avsevärt. Dessutom har man förstärkt chassit med ytterligare galvaniserade plåtar, som tar upp energi.

SAKERHET SÄLJER?

Den andra viktiga detaljen är att sittkupén med sidobalkar i dörrarna ytterligare förbättrats som krockskyddad stälkula. Dessvärre kan det bli svårt för Volvo att marknadsföra den ökade säkerheten. Bryr sig folk om att tänka på kollisioner i 100 kilometers hastighet? Det är bara att hoppas att bilköparna

nått dithän att de tänker mer på säkerhet än kromlister.

En detalj ur det omsorgsfulla säkerhetstänkandet: När man vrider om tändningsnyckeln tänds automatiskt varseljusen! Att dessa sedan kanske är något underdimensionerade är beklagligt.

De här positiva intrycken gav ett par timmars körning av bilen. Det är givetvis för lite för kategoriska påståenden, men nog tycks Volvo ha kommit ljusår från den tid då Das Auto kallade Amazonen för "världens snabbaste traktor". Hon håller på att bli en riktig lady — med nästan fransyska manér... och en bil för förare både med och utan temperament.

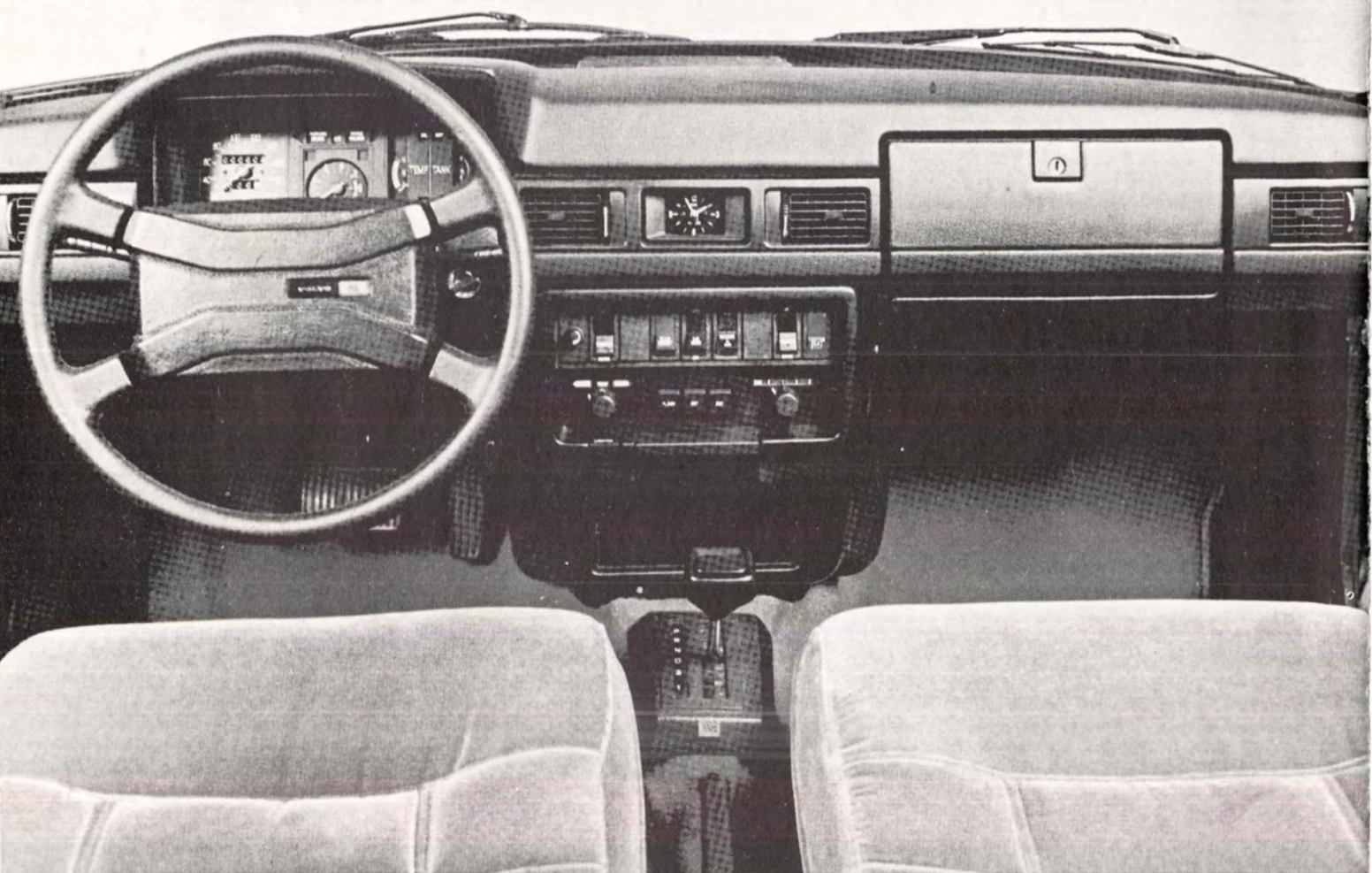
Bosse Olsbo.

TEKNIK FÖR ALLA

9/74

Teknik för Allas B

Fronten är hämtad från säkerhetsbilen VESC, och "underläppen" med stötfångare som tål smällar i 5 km/h, förlänger karossen med 13 cm mot föregående år. Översta lyktfältet t v om strålkastaren är det standardmässiga varselljuset.



"Volvo har bli

Volvo har blivit lättkörd! Volvo har fått bekväm lutning på ratten! Volvos motorer har överläggande kamaxell! Volvos våghållning har hamnat i toppklass! Men Volvo har knappast blivit vackrare...

Tekniktidningen nr 9

Örn Bergman har provkört nya Volvov:

Äntligen en tilltalande instrumentpanel i Volvo! Visserligen är hastighetsmätaren i minsta laget, men annars är det överskådligt, och alla reglage når man lätt. Den här smäckrare ratten sitter i 264-serien.



vit lättkörd!"

Se där - Volvonyheterna i koncentrat inför 1975. Och utan tvivel är detta det bästa som hänt Sveriges mest sålda bil. Inte minst märks de verkliga förbättringarna på väg och bakom ratten.

VOLVO-75..

60-70 km/h...

...mellan konerna på vattenbanan...



► Världspremiär för fabriksmonterade varselljus



Körställningen är utmärkt med den nya rattlutningen. Lärstödet är bra, och stolen kan höjas separat i fram- och bak-kant.

Text: Björn Bergman
Foto: Volvo

"1975 års personbilar är resultatet av vår hittills största satsning", säger chefen för Volvo Personvagnar, Robert Dethorey inför det nya modellåret.

Onekligen märks det att Volvofolket tagit i på allvar denna gång för att förnya den personvagnsserie som med mycket små ändringar tillverkats sedan hösten 1966. Och att det är väsentliga ändringar till det bättre kan vi skriva under på efter en visserligen hastig men ändå rätt avslöjande konfrontation med vagnarna på Volvos avancerade provbana utanför Borås. Där finns nämligen goda möjligheter att få bilarna att bekänna färg på kort tid, åtminstone vad gäller uppförande på dåligt underlag, i halka, sidvind och i höga farter. Man kan hårdprova styrning, bromsar, växellåda och man kan känna på fjädring och lyssna på ljudnivå.

Mycket smidigare

Efter flera timmars kuskande i de många kurvorna på de många olika underlagen runt denna testbana vågar vi påstå att Volvon nu blivit en riktigt sympatisk bil. Borta är den klunsiga ratten med den aviga lutningen, den höga kantiga instrumentpanelen - ja, överhuvudtaget känslan av klumpighet. (Det gäller i varje fall interiören - utanverket kan givetvis diskuteras.)

Och när man första gången kör iväg med en Volvo i 240-serien bekräftas intrycket: styrningen går förvånansvärt lätt, körställningen är perfekt, fjädringen känns mycket komfortabel. Efter en stunds knixande i testbanans kurvor och backar stannar man, smått förundrad och måste medge inför sig själv: Minsann, vagnen känns riktigt SMIDIG att köra!

Hur kommer sig då detta?

Jo, Volvo 1975 har inte bara fått ny grill. Under den siktvänliga sluttande fronthuvnen hittar man de största nyheterna - omgjord motor, ny växellåda, framhjulsupphängning med fjäderben samt kuggstångstyrning. Och i bakvagnen på sedanversionerna sitter numera en kängningshäm-mare. Detta tillsammans räcker för att ge den i övrigt oförändrade karossen de nyss nämnda förbättrade egenskaperna.

Överliggande kam

Den gamla hederliga B20A-maskinen på 1986 cm³ och 82 DIN-hästar (60 kW) finns kvar som billigaste alternativ. Men i DeLuxe-vagnarna kan man också få en helt ny motor, kallad B21, försedd med överliggande remdriven kamaxel och med en effekt på alternativt 97 hk (71 kW) DIN eller 123 hk (90 kW) DIN. Den högre effekten utvecklar maskinen i ett utförande med bränsleinsprutning och högre kompression.

I princip har B21 hämtat blocket från B20 och fått toppen bytt mot ett aluminiumlock av s k crossflowtyp - med in-suget på ena sidan och utblåset på andra. Kamaxeln är överliggande och driven av en kuggrem. Den påverkar ventilerna direkt utan mellanliggande vipparmar.

Bränsleinsprutningen på B21E är av den kontinuerliga, luftmängdsmätande typen som introducerades för ett år sedan. Systemet kallas CI (Continuous Injection) och tillverkas av Bosch.

E-motorn inför också en annan nyhet: det brytarlösa tändsystemet. Man har här tagit elektroniken till hjälp, och tändströmmen styrs nu med transistorer i stället. Enligt uppgift betyder detta dels reducerat underhåll, dels mindre risk för tändpunktsförskjutning. Och i kombination med bränsleinsprutningen ger detta enligt Volvofolket bättre kontroll över de olika beståndsdelarna i avgaserna.

Franskbyggd V6:a

B21-motorn är utvecklad helt av Volvos eget folk. Det är däremot inte den största motornyheter - V-sexan i 260-serien. Den maskinen, som efter sin cylindervolym kallas B27, är den första frukten av samarbetet mellan Volvo, Peugeot och Renault på motorsidan. Den är speciell därför att den är gjuten i aluminium och tack vare det har kunnat göras extremt lätt. Vikten är bara 150 kg inklusive tändsystem och bränsleinsprutning. (Den nya fyran B21 väger 155 kg utan elsystem och förgasare.)

B27-motorn görs enbart i E-version,

...klarar 244an med elegans...

...utan några som helst konstigheter.



alltså försedd med CI-insprutning, och effekten är 140 hk (103 kW) DIN vid 6 000 r/min (100 r/s). Denna motor har i likhet med B21E transistoriserat tändsystem och kan - liksom båda B21-orna - köras på 93-oktanig bensin.

B27E tillverkas i sin helhet i Frankrike.

Nya växellådor

Växellådan är ny i samtliga Volvoversioner. Förändringarna märks inte mycket, men till 264-modellen finns nu både en 4-växlad, en 5-växlad och en automatisk låda som alternativ. För 244 GL erbjuds som extrautrustning en elektriskt manövrerad överväxel som verkar på 4:an. Lådorna i 264 är speciellt framtagna för att passa den nya V6-motorn. Automatlådan är tillverkad av Borg-Warner.

Fjäderben och kuggstång

Redan på den experimentella säkerhetsbilen VESC införde Volvo en framvagn med fjäderben av McPherson-typ. - en lösning som nu alltså finns på samtliga Volvo.

Systemet ger god fjädringskomfort, tar liten plats och medger stora styrutslag hos framhjulen.

Samtidigt introducerar Volvo nu för första gången kuggstångsstyrning på seriebyggda bilar. Också den fanns på VESC, och det systemet ger bevisligen mycket exaktare styrkänsla samtidigt som konstruktionen här kunnat göras med bara sex leder. (Dessutom finns ytterligare leder och kollapsfunktioner på rattaxeln.)

Varselljus standard

Det är alltså tydligt att Volvos tekniker verkligen tagit vara på de idéer och erfarenheter man fått fram via säkerhetsbilen VESC (Volvo Experimental Safety Car). Utvändigt går fronten med den utdragna "underläppen" igen som synes, och där ingår också ett nytt arrangemang av blinkvisare och strålkastare. Över blinklyktorerna finns dessutom en detalj som torde vara en världspremiär: standardmässigt monterade varselljus.

Det är icke bländande strålkastare som tänds så fort tändningsnyckeln vrids om i

bilen. Det innebär att en Volvo 1975 alltid kommer att synas väl i trafiken - också i skymning, regn och motsol - utan att föraren behöver komma ihåg att slå på belysningen. Och detta även i taxiutförande...

Varselljuset går inte att koppla ifrån med strömbrytare, men det slås alltid av när man med nyckeln slår av motorn. Även bakljusen är kopplade till varselljusfunktionen. Glödlamporna i varselljuset är 12-voltslampor, men drivspänningen är med hjälp av ett motstånd sänkt, vilket ökat brinntiden från normala 100 till omkring 1 000 timmar.

Även i övrigt bygger Volvo vidare på sin fina säkerhetstradition, och förutom den extremt frontkrocks-anpassade deformationszonen fram finns avbärare i sidodörrarna. Och bromsarna har triangelde-lade kretsar, innertaket är nu helgjutet ungefär som i Saab 99 och i baksätet finns lättanvända rullbälten. (Det sistnämnda fö ett lagkrav på alla 1975 års bilmodeller i Sverige.) Säkrare bensintanksplacering mellan bakhjulen infördes redan på 74-orna, liksom den geniala lilla glödrådsvakten som varnar om en glödlampa lägger av.

Volvo 1975 i ett nötskal:

- Den nya Volvogenerationen kallas 240-serien och 264-serien.
- Karossen har fått ny grill och total-längden har ökat 13 cm till drygt 490 cm för 240-serien.
- LeLuxeuifförandet i 240-serien kan fås med en helt ny rak 4-cylindrig motor på 2,1 liter och 97 hk DIN. Den har remdriven överliggande kamaxel.
- Basversionen behåller B20A-motorn på 82 hk DIN.
- 264-serien får en helt ny V6-motor i aluminium, vilken utvecklats i samarbete med Renault och Peugeot. Den tillverkas i Frankrike. Den är på 2,7 liter, ger 140 hk DIN och har brytarlöst tändsystem samt bränsleinsprutning.
- Båda de nya motorerna kan köras på 93-oktanig bensin.
- Båda Volvoserierna har fått fjäderben i framvagnen samt kuggstångsstyrning.

- Som världsnöhet införs standardmässigt sk varselljus på samtliga Volvo.
- Förarstolen kan numera enkelt höjjusteras.
- Rattens slutning har ändrats från 17 till 23 grader och är alltså mindre brant nu.
- Nackskydden är av gallertyp och genomsynliga för baksätesspassagerarna.
- 240-serien ersätter 140-serien och tillverkas redan i Göteborg.
- 264 börjar tillverkas i Kalmar under oktober.
- Gamla 164 tillverkas parallellt i mindre antal för att säljas på vissa utomeuropeiska marknader.
- Priser för den nya Volvogenerationen är inte fastställda i skrivande stund.



Ovanför blinkvisaren längst ut mot karossidan sitter varselljuset, som tänds så fort man startar motorn. Ljustorkaren har spolning genom tor-karbladen. Man får hoppas att gallret under strålkastaren släpper igenom snö så att inte lykt-schaktet helt packas igen! Samtliga Volvo har halogenljus standardmässigt.

VOLVO-75...

Luftigare interiör

Invändigt noterar man främst att framstolarna fått ny design och nya, genomsynliga nackskydd samt att instrumentpanelen sänkts och fått diskretare galler för luftutsläppen. Dessutom är ratten något mindre och inte så kraftigt vinklad. Det är därför bättre utrymme för förarens lår, och man kan lättare hitta en bekväm körställning. Till förarkomforten bidrar också att stolen nu kan höjjusteras separat i både fram- och bakkant. Framkantshöjden justeras lätt även under färd, medan bakkanten enklast ändras när bilen står still.

Framsätena har fått något mindre valkar framtill på sidorna vilket underlättar i- och urstigning. Stoppningen är också fastare nu, för att minska trötthetskänslan vid långfärder.

Den elektriskt uppvärmda förarstolen har man givetvis behållit.

En ytterligare nyhet på chasssidan är huvudbromscylindern utformats så att den nödvändiga pedalkraften inte ökar nämnvärt om ena bromskretsen skulle falla ur...

Hjulen har också ändrats och är från 1975 års modell av dimensionen 14 tum. Som skäl härtill anför Volvo att den dimensionen är lättast att hitta däck till på den internationella marknaden.

Åtta versioner

Den nya generationen Volvobilar omfattar sex utföranden i 240-serien och två i 264-serien.

Basversionen är 242 L och 245 L som har enklaste utrustningen och gamla B20A-motorn. Sedan finns både 2-, 4- och 5-dörrarsvagnarna med DeLuxe-utrustning och då antingen med B20A eller den nya motorn B21A. 244 görs också som GL med den nya E-motorn. GL har blå läderklädsel och varvräknare.

Sexcylindervagnen 264 kan fås antingen som DL eller GL. Båda har den nya V6-maskinen med insprutning, men GL är lyxigare - med blå elektriska fönsterhissar. 264 har rektangulära stråkkastarglas bakom vilka sitter separata halogenstrålkastare för halv- resp helljus.

164 blir kvar

240-serien produceras nu sedan början av augusti vid Torslångavärken. Den ersätter 140-serien. 264 ska göras i Kalmar, men den produktionen inleds först i oktober. Tills vidare kommer gamla 164-modellen att tillverkas parallellt med 264, eftersom 164 ska fortsätta att exporteras till vissa utomeuropeiska länder.

Några priser på vagnarna i den nya Volvogenerationen finns inte tillgängliga i skrivande stund.



Så här kan man rulla tummarna i 160 km/h på Volvos högfartsbana. Doseringen i ovalens kurvor ger total självstyrning åt bilen upp till 200 km/h.

Volvo 242 De Luxe

Det här blir antagligen storsäljaren i den nya serien. Den har nya motorn och hel tygklädsel och lite annat som höjer den över basversionen.

Direkt när man slår sig ner bakom ratten märks skillnaden mot den gamla 140-serien. Stolarna känns lite ledigare, stoppningen är fastare och man har bättre utrymme för låren under ratten. Och ratten har fått en riktigt behaglig lutning!

Dessutom är instrumentpanelen sänkt, vilket ger bättre framåtsikt. Bakåt ser man också bättre tack vare gallermönster i de fasta nackskydden.

De vagnar jag provkörde på Volvos testbana var ur den sk nollserien före produktionen, varför man kan räkna med att finjusteringar har gjorts på vissa punkter före serieproduktionsstarten. Jag tyckte t ex att bullernivån i 240-vagnarna låg lite väl högt; där fanns både avgasmuller och en del brumtoppar på vissa vartal. Men det kan Volvos tekniker mycket väl ha hunnit åtgärda på de riktiga serievagnarna.

I övrigt är komforten högklassig. Den nya framfjädringen och vissa

Björn Bergman
provkör tre nya
Volvoversioner:

”Väghållningen är toppen, V 6:an spinner som en katt”

modifieringar i länkarmsfästena bak har gett märkbart mjukare gång samtidigt som kränghämmare både bak och fram begränsar rullningen i sidled vid kurvtagning.

Väghållningen provade vi på en rad krävande underlag plus på en kontinuerligt vattenbegjuten sladdbana. Betyget kan bara bli ett: vägegenskaperna är toppen! Styrningen med kuggstångsväxeln ger perfekt vägkontakt, kurshållningen är utmärkt och kurvtagningskapaciteten - även på våt asfalt - är utomordent-



Det nya Volvoprogrammet omfattar åtta versioner, varav två i 264-serien (närmast på bilden). 240-vagnarna finns med tre motoralternativ, av vilka 244 GL (i mitten) har bränsleinsprutning och elektronisk tändning. Samma utrustning har den nya V6-motorn i 264-serien.



En av de stora nyheterna på Volvo -75 och hemligheten bakom den förbättrade åkkomforten och den behagliga styrningen, är framvagnen med fjäderben av McPhersonstyp och styrväxel med kuggstång.

ligt hög. Jag provocerade mycket hårt mellan konerna på sladdbanan, och snabbare reaktion får man leta efter!

Bakvagnen driver ut först vid mycket hög kurvfart, och då kommer den kontrollerat och kan lätt pareras. Och släpper man gasen plötsligt mitt i svängen, händer ingenting. Bilen verkar vara helt okänslig för gasavdrag i kurva, vilket är väsentligt för den aktiva säkerheten; den naturliga reaktionen hos de allra flesta förare är just att släppa gasen när de märker att det går lite för fort i en kurva.

Den nya motorn är svårare att utvärdera vid en så här flyktig bekantskap. Den gav dock hyggliga accelerationsmöjligheter, och toppfarten på höghastighetsbanan låg kring 155-160 km/h.

Växellådan fungerade perfekt med korta spakslag och distinkta lägen.

Den nya styrningen är en mycket positiv bekantskap - den är exakt och går behagligt lätt. Lättheten är givetvis välkommen, eftersom Volvo tidigare hört till de mer tungparkerade och över huvud taget tungkörda bilarna.

Volvo 244 Grand Luxe

GL är den vassaste varianten i 240-serien. Den har den nya B21E-motorn med Bosch bransleinsprutning och ett brytarlöst, transistoriserat tändsystem. Effekten är 123 hk DIN, och det räcker för utmärkt snabb acceleration och höga snittfarter på landsväg.

Den här maskinen var mycket villigt, och man fick faktiskt hålla igen med gasen för att inte gå över 6 000 r/min där rödmarkeringen börjar på varvräknaren.

Tvåan drar man utan vidare till drygt 80, och använder man trean för omkörning, hamnar man lätt över 125 km/h innan man accelererat fär-

digt. Toppfarten på fartbanan noterade jag till ca 170, trots att det blåste rätt kraftigt byig vind.

GL-vagnen hade också den en tendens att bullra kraftigt på vissa motorvarv, men utnyttjade man den överväxel som fanns på provexemplaret, sjönk bullret till fullt dräglig nivå även i farter uppåt 130 km/h. Överväxeln sänker motorvarvet på fyran med ca 1 000 r/min. Den manövreras enkelt med en elkontakt på växelspaksknappen.

Till GL-utrustningen hör en behaglig äkta läderklädsel.

Volvo 264 GL

Volvos prestigevagn har också - såvitt jag kunde bedöma under bantestet - vunnit på generationsskiftet. Den nya V6-motorn spann mycket diskret i fjärran och väsnades inte mycke ens vid kraftigt pådrag.

Över huvud taget kändes denna vagn som den mest harmoniska bland dem jag provade; den föreföll mest ombonad, den gick klart tystare än 240-vagnarna och där fanns inga vibrationstoppar eller resonansljud.

Transmissionen på provvagnen var Borg-Warners automatlåda, och den är inte mycket att säga om - den fungerade korrekt precis som man har rätt att vänta sig.

Toppfarten under mina provvarv runt banan blev 175 km/h, och accelerationsresurserna måste bedömas som fullt tillräckliga. Utan tillgång till siffror vågar jag påstå att 264 är en ganska kvick vagn.

Provvagnen hade servostyrning, och den underlättar fint vid parkeringsmanövrer, även om skillnaden mot den icke assisterade styrningen faktiskt inte är så särskilt stor.

Att 264 därmed är en värdig högkomfortbil av gedignaste slag, det råder inget tvivel om. ■



Jämför man bilden ovan och under, framgår likheten mellan 240-serien (ovan) och säkerhetsbilen VESC. Fronten på VESC tål dock mer - barriärkrock i 16 km/h utan att karossen skadas. Standard-Volvon klarar samma i 5 km/h i Sverige-versionen.

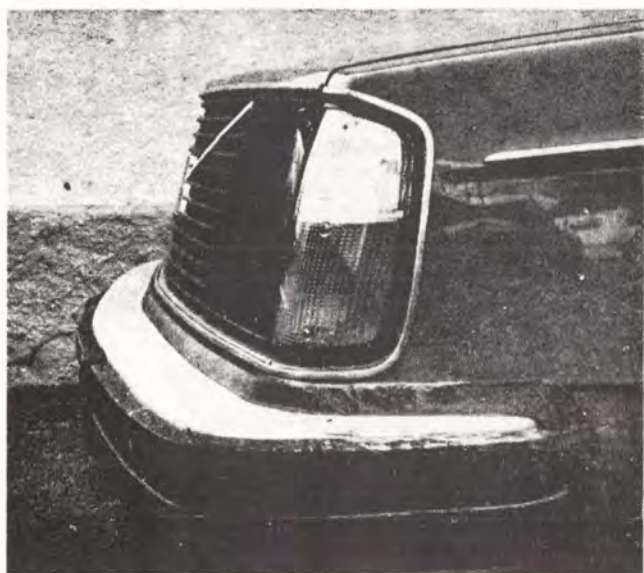


Den nya höjdstyckbara förarstolen ger god körställning, men med dynan i de övre lägena får man se upp vid urstigning - det blir lågt i tak i dörren.

test

VOLVO 244 DL-2.1

ALLT DETTA OCH KÖREGENSKAPER DÄRTILL



Nya 240-serien har fått den sluttande front som Volvos säkerhetsbil VESC utrustades med. Strålkastarna ligger infällda och blinkersarrangemanget har gjorts för att synas även från sidan.

Handbromsspaken sitter numera i mitten och läsen för säkerhetsbältena är utomordentligt funktionella. De är också belysta.



Det kan inte vara någon tillfällighet att Volvo i många år varit Sveriges mest sålda bil. Den har levt högt på ett rykte för robust konstruktion, låga underhållskostnader, högt andrahandsvärde och ett grundligt säkerhetstänkande. Men det är knappast någon som köpt Volvo för att den skulle vara en speciellt trevlig bil att köra. Inför 1975 har man äntligen gjort något åt den saken. Utan att ändra på allt det som gjort Volvo till det den är, har den nu fått köregenskaper som den inte behöver skämmas för i något sällskap.

□ □ Tekniskt sett är ändringarna på 1975 års Volvo viktigare än vid något tidigare modellsifte. Amazon var inte stort mer än en PV 544 med ny kaross, 140-serien behöll det mesta av mekaniken från Amazon.

240-serien däremot, har fått en helt ny framvagn, ny styrinrättning, i en del versioner ny motor, mindre fälgar, längre axelavstånd och massor av detaljförändringar. Och de flesta av de här ändringarna bryter radikalt mot tidigare Volvo-praxis. Den uråldriga styrsnäckan med sitt glapp och höga inre friktion har ersatts av en precis och lättgående kuggstångsstyrning. Framvagnen av amerikansk fyrtyrtalsmodell har ersatts av ett modernt Mc Pherson-system. Den nya B21-motorn är för första gången i Volvos historia försedd med överliggande kamaxel.

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.

■ Bättre körställning . . .

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 knävecken på en del förare så att deras ben "somnat", är mindre utpräglad. De nya nackskydden har den bästa genomskikten av några jag hittills provat.



Förarplatsen är funktionell och ombonad. Ratten är numera mindre och har en betydligt bättre lutning så att den passar de flesta förare.

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 lästungorna i är tom belysta! Samma lampa lyser fö upp askkoppen därbak, så att man törs låta baksätesspassagerare röka utan att sitta och oroas över att det ska bli eldsvåda.

■ ... men växel-spaken tungrodd

Instrumentpanelen är i stort sett oförändrad. Mängden av reglage och ställbara luftgaller verkar förvillande vid första påseende, men de är logiskt utförda och ger verkligt förnämliga möjligheter för att få värme och ventilation precis så som man vill ha det.

Kopplingen går lättare än förut och bromspedalen sitter bara obetydligt högre än gasen — inget onödigt bromssträckeförlängande lyft. Det finns en bakgrund till det — skulle man råka ut för bromskretsfall förlängs inte längre pedalvägen.

Torkare och spolare sköts som sig bör med spak på rattstöret — men varför den, liksom blinkerspaken, ska vara trekantigt vass förstår jag inte.

Man behöver inte längre snubbla över handbromsen när man går in i bilen. Den är nu flyttad till sin rätta plats mellan sätena och är dessutom lätt att dra åt och ovanligt effektiv.

Det enda som finns kvar av det gammaldags tungrodda hos Volvo är växlingsmekanismen. Lägena är inte speciellt precisa, spaken är tung att arbeta med och det är svårt att göra snabba växlingar.

■ Precisa köregenskaper

Överraskning nummer två kommer när ni svänger ut med Volvon från parkeringsplatsen. Styrningen kräver inte längre några jättekrafter och det där mittlägesglappet som märktes redan i låg fart är nu helt borta.

Som tidigare är det många rattvarv mellan styrningens ändlägen, men det beror till stor del på framhjulens ovanligt generösa vridbarhet. En vändcirkel på 9,8 meter är snävare än vad de flesta småbilar förmår — för en på tio cm när fem meter lång Volvo är det remarkabelt.

Det är dock först i landsvägsfart som den nya styrningen verkligen kommer till sin rätt. I jämförelse med de flesta andra bilar har man alltid styrt Volvo lite så där på måfå. Det har aldrig varit möjligt att förutsäga exakt hur framhjulen skulle reagera på ett visst styrutslag. De flesta Volvo-ägare har väl lärt sig att leva med denna dåliga precision, men jag har svårt att tro att någon direkt uppskattat den. 1975 års Volvo är helt annorlunda. Bilen svänger lika mycket som ni vrider på ratten och det finns inget glapp i mittläget.

Borta är också framvagnens tendens att följa efter vägens ojämnheter. Tidigare fick man passa sig noga för att komma för långt ut i vägrenen — framhjulen ville gärna själva styra av vägen. Den nya Volvon går mycket stadigare, kräver inget ständigt passande med ratten på ojämn eller lutande vägbanor. Dessutom tycks sidvinds känsligheten vara betydligt mindre.

Tidigare Volvo-bilar har varit utpräglade understyrda — dvs de har reagerat långsamt på rattutslag när man försökt göra en snabb undangir. Vid

man haft bilen fullastad, har den här understyrningen förbytts i krängningsstyrning vid utgången ur svängen. Den nya bilen uppför sig mer neutralt, svarar snabbare på rattutslag och har helt tappat den obehagliga krängningsöverstyrningen. Inte ens när vi lastat bakluckan full med sandsäckar fick vi fram några otrevligheter i kurvbetendet.

Den nya Volvon har inga sportvagnsegenskaper — och det ska man inte begära av en stor och tung bil — men den är nu fullt i klass med andra modernt konstruerade stora bilar.

Till dessa säkrare och trivsammare köregenskaperna kommer en avsevärt förbättrad åkkomfort. Krängningen vid kurvtagning har minskat radikalt, bakaxeln håller sig bättre i styr på ojämn väg och både småjämnheter och väg-ljud tas upp på ett betydligt bättre sätt av den nya fjädningen.

■ Smidig motor

Provbilen var försedd med den nya B21-motorn med överliggande kamaxel (den gamla B20 är fortfarande standardutrustning i 240-serien). Även om ventilrasset, som varit ett typiskt Volvo-drag under alla år, försvunnit med den överliggande kamaxeln, så har även den nya motorn något av den råa ton, som Volvo alltid haft. I varje fall i provbilen uppstod ett visst brum ljud kring 110 km/tim, som inte riktigt passar ihop med bilens komfort i övrigt.

Prestandamässigt är den nya motorn heller inte märklig. Den är inte särskilt varvillig och accelerationstiderna snarare sämre än för den tidigare tvåförgasarmotorn B20 B. 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.

Kompressionen i den nya motorn är något lägre än i B20 med en förgasare och avgaserna sägs vara renare. Det kan vara anledningen till den högre bensinförbrukning i jämförelse med förra årets B20 A vi mätte upp, men det förklarar inte en så stor skillnad som nära 20 proc.

Till följande förbruknings-siffror bör också nämnas att förra årets provbil var tvådörrars, att den hade gått något längre sträcka och att väderförhållandena var helt idealiska den gången. Så här nedslående blev i alla händelser vårt resultat (inom parentes värdena för förra årets 142 B20 A):

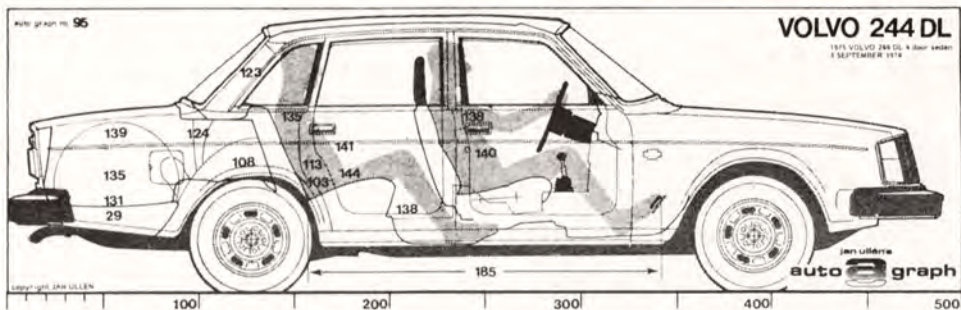
vid 70 km/tim	0,88 (0,75) liter/mil
vid 90 km/tim	1,05 (0,89) liter/mil
vid 110 km/tim	1,33 (1,16) liter/mil
vid simulerad stadskörning	1,53 (1,27) liter/mil
Normförbrukning	1,17 (0,99) liter/mil

■ Slutsats

Den nya motorns bensintörst kom som en obehaglig överraskning, i övrigt är det bara att tacka och ta emot. Den nya serien Volvo-bilar har kvar alla de rejäla fördelar märket alltid haft, gedigen och robust konstruktion, ordentliga utrymmen, verkligt genomarbetad säkerhet och förhoppningsvis låga underhållskostnader. Till detta kommer nu chassiändringar som gör den till en betydligt trivsammare bil att köra.

Och innan ni baxar inför priset, så ta och titta på vad andra bilar kostar idag. En VW Skalbagge står i 20 700 kr, en Saab V4 i 22 700 och många versioner av Ford Consul och Opel Rekord har passerat 30 000-kronorsstrecket. Inflationen har slagit till på allvar denna höst. □

Jan Ullén



VOLVO 244 2.1 1975

På-gatan-pris i Sthlm 30 800:—

Årlig skatt 375:—

Antal sålda bilar 1973: 43 818 (142 + 144)

5 års vagnskadegaranti

Försäkring trafik-kasko 4-12

MÅTT — VIKT

Axelavstånd 264 Längd 490 Bredd 171

Höjd 144 cm

Tjänstevikt 1350 kg Maxlast 430 kg

Max taklast 100 kg Max släpvagnsvikt

1200 kg

MOTOR

4 cyl rak 1 överliggande kamaxel

vätskekyld

92x80 mm 2 130 kbcm Kompression 8,5:1

97 DIN-hk vid 5 000 varv/min 17,3 DIN-kpm

vid 2 500 varv/min

TRANSMISSION

Motor fram drivning bak 4 växlar golvspak

Utväxling 13,33 7,78 5,32 3,91 Slutväxel 3,91

Automatlåda tillägg 1 800:—

CHASSI

Stel bakaxel Spiralfjädrar fram och bak

Skivbromsar fram skivbromsar bak servo

Kuggstångsstyrning Rattvarv 4,3

Vändcirkel 9,8 m

Radialdäck 175 SR 14

Batteri 12V 60 Ah Växelströmgenerator

UTRYMMEN

Max benutrymme förare 106 cm Effektiv

kupélängd 177 cm

Armbågsrum fram/bak 141/140 cm

Takhöjd fram/bak 96/94 cm

Effektivt bagagerum enligt lådmetod 395

liter

PRESTANDA

Vikteffekt 13,9 kg/hk DIN Toppfart 158

km/tim

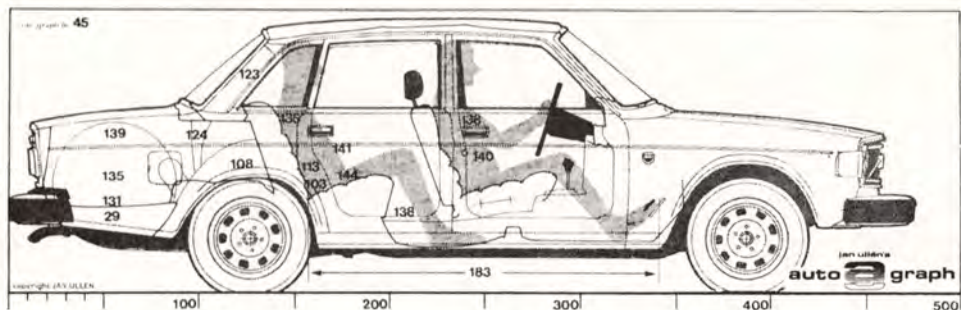
Acceleration 0—100 km/tim 13,7 sek

Bränsleförbrukning enl Vi bilägarenorm

1,17 liter/mil

Buller på förarplats vid 110 km/tim enl

typintyg 76 dB(A)



VOLVO 144 De Luxe B20 B 1974

På-gatan-pris i Sthlm 28 400:— (våren

1974) Årlig skatt 375:—

Antal sålda bilar 1973: 43 818 (142 + 144)

5 års vagnskadegaranti

Försäkring trafik-kasko 4-12

MÅTT — VIKT

Axelavstånd 262 Längd 480 Bredd 171

Höjd 147 cm

Tjänstevikt 1 310 kg Maxlast 440 kg

Max taklast 100 kg Max släpvagnsvikt

1 200 kg

MOTOR

4 cyl rak stötstänger vätskekyld

88,9x80 mm 1 986 kbcm Kompression 9,3:1

100 DIN-hk vid 5 500 varv/min

15,5 DIN-kpm vid 3 500 varv/min

TRANSMISSION

Motor fram drivning bak 4 växlar golvspak

Utväxling 13,98 8,16 5,58 4,10 Slutväxel 4,10

Automatlåda tillägg 1 500:—

CHASSI

Stel bakaxel Spiralfjädrar fram och bak

Styrnäckla Rattvarv 4,6 Vändcirkel 9,2 m

Radialdäck 165 SR 15

Batteri 12V 60 Ah Växelströmgenerator

UTRYMMEN

Max benutrymme förare 109 cm Effektiv

kupélängd 180 cm

Armbågsrum fram/bak 141/140 cm

Takhöjd fram/bak 97/93 cm

Effektivt bagagerum enligt lådmetod 395

liter

PRESTANDA

Vikteffekt 13,1 kg/hk DIN Toppfart 161

km/tim

Acceleration 0—100 km/tim 13,4 sek

Bränsleförbrukning enl Vi bilägarenorm ej

uppmätt (ca 1,0 liter/mil)

Buller på förarplats vid 110 km/tim enl

typintyg 74 dB(A)

