

VOLVO 240



Teknisk presentation

FÖRORD

Här presenterar vi i text och bild nya Volvo 240.

Bilen bygger på 140-serien, men antalet förändringar är så många och omfattande, att den i praktiken är en helt ny bil. Rent utseendemässigt är det väl främst den bakåtlutande fronten och 14" hjulen som väcker uppmärksamhet.

Men det är ändå under skalet som de flesta förändringarna ägt rum. Mest intressant är då naturligtvis den nya motorn och framvagnen med fjäderben och kuggstångsstyrning.

Med denna bok vill vi presentera 240-serien så allsidigt som möjligt. Därför visar vi även konstruktioner som redan är kända från 140, även om vi betonar och ägnar det mesta utrymmet åt nyheter.

På grund av de skillnader som förekommer mellan olika modeller och bilar för olika marknader, utgår vi i denna presentation från normalbilen.

En hel del skillnader förekommer, men det är vår förhoppning att ni genom denna bok skall få en god uppfattning om vår nya bil.

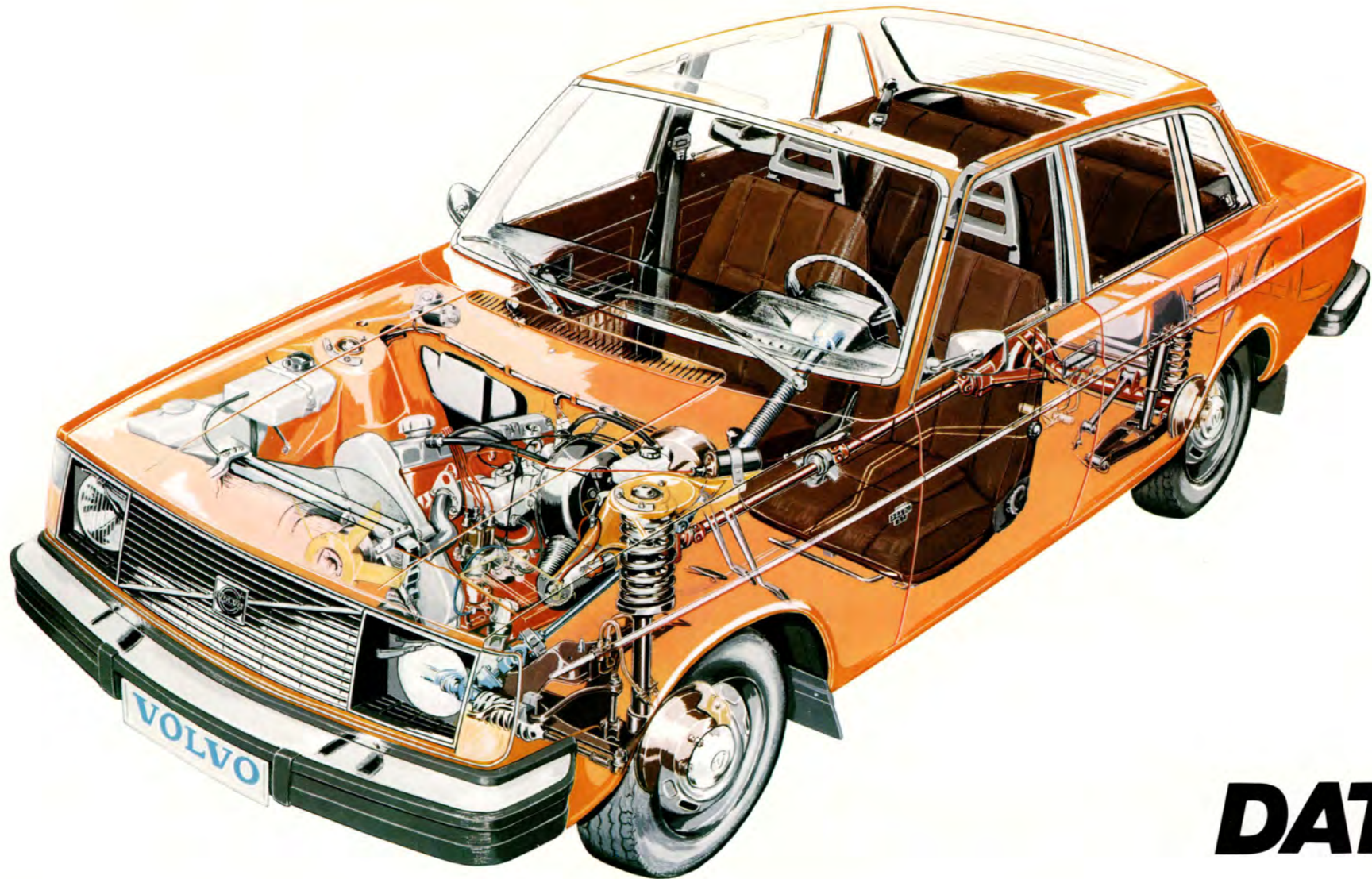
AB VOLVO PERSONVAGNAR
SERVICEAVDELNINGEN

VOLVO



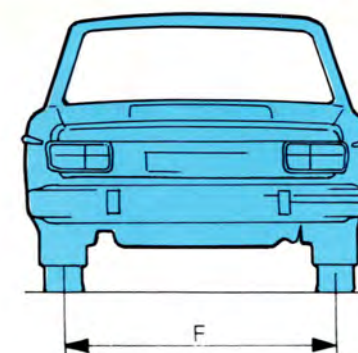
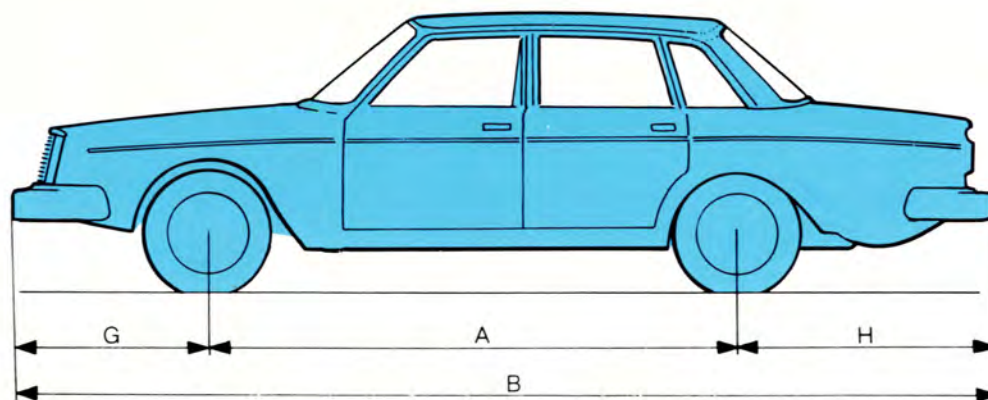
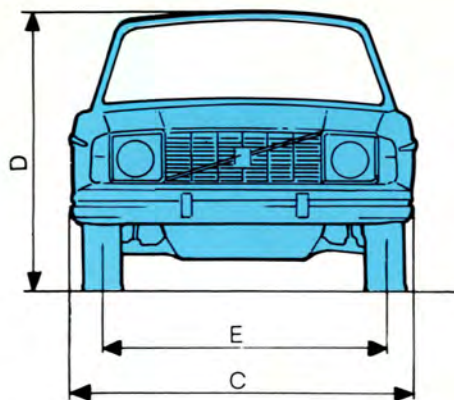
INNEHÅLL

DATA	5
MOTOR	11
ELSYSTEM	21
KRAFTÖVERFÖRING	27
BROMSAR	35
STYRINRÄTTNING	39
FJÄDRING	45
KAROSS	49



DATA

DATA



Huvuddata

		242
A Hjulbas	mm	2.640
B Total längd	mm	4.898
C Total bredd	mm	1.707
D Total höjd	mm	1.435

	244	245
A Hjulbas	2.640	2.640
B Total längd	4.898	4.898
C Total bredd	1.707	1.707
D Total höjd	1.435	1.435

		242	244	245
E Spårvidd, fram	mm	1.420	1.420	1.420
F Spårvidd, bak	mm	1.350	1.350	1.350
G Överhäng, fram	mm	988	988	988
H Överhäng, bak	mm	1.270	1.270	1.270



Motor

	B 20 A
Typbeteckning	B 20 A
Cylinderantal	4
Slagvolym	1,99 dm ³
Cylinderdiameter	88,9 mm
Slaglängd	80 mm
Vikt, ca	150 kg

	B 21 A
Typbeteckning	B 21 A
Cylinderantal	4
Slagvolym	2,13 dm ³
Cylinderdiameter	92 mm
Slaglängd	80 mm
Vikt, ca	150 kg

	B 21 E
Typbeteckning	B 21 E
Cylinderantal	4
Slagvolym	2,13 dm ³
Cylinderdiameter	92 mm
Slaglängd	80 mm
Vikt, ca	150 kg

	B 20 A
Max effekt	
kW/r/s DIN	60/78
hk/rpm DIN	82/4700

Max effekt	
kW/r/s DIN	71/83
hk/rpm DIN	97/5000

Max effekt	
kW/r/s DIN	90/92
hk/rpm DIN	123/5500

	B 20 A
Max vridmoment	
Nm/r/s DIN	157/38
kpm/rpm DIN	16/2300

Max vridmoment	
Nm/r/s DIN	170/42
kpm/rpm DIN	17,3/2500

Max vridmoment	
Nm/r/s DIN	170/58
kpm/rpm DIN	17,3/3500

Kompressionstal	8,7
Oktantalsbehov	93

Kompressionstal	8,5
Oktantalsbehov	93

Kompressionstal	9,3
Oktantalsbehov	93

DATA



Växellåda

	M 40	M 41 överväxel	BW 35 Automatväxellåda
Utväxlingsförhållande			
1:a växeln	3,41:1	3,41:1	2,39:1
2:a „	1,99:1	1,99:1	1,45:1
3:e „	1,36:1	1,36:1	1:1
4:e „	1:1	1:1	
Överväxel		0,80:1	
Back	3,25:1	3,25:1	2,09:1
Oljerymd (dm ³)	0,75	1,6	6,2
Kontinuerlig variabel utväxling i momentomvandlare mellan			2:1 och 1:1

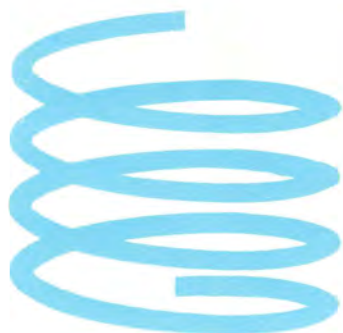
Bakaxel

Bakaxelutväxling (kan variera beroende på modell och marknad)	3,91:1 4,10:1	4,10:1 4,30:1	3,91:1 4,10:1
---	------------------	------------------	------------------

Elsystem

Batteri	12 V 60 Ah
Startmotor, effekt	0,8 kW (1,1 hk)
Generator	
effekt	{ B 20 A, B 21 A 490 W B 21 E 770 W
strömstyrka	{ B 20 A, B 21 A 35 A B 21 E 55 A





Fjädring

Framvagn

Typ McPherson, separat fjädring, spiralfjädrar och inbyggda stötdämpare

Bakvagn

Stel bakaxel, separat fjädring, spiralfjädrar, teleskopstötdämpare, krängningshämmare

Fälgar

Försedda med centrumstyrning
5 hjulbultar

Däck

L 175 SR 14
DL 175 SR 14
GL 185/70 SR 14
GL 185/70 HR 14
245 185 SR 14



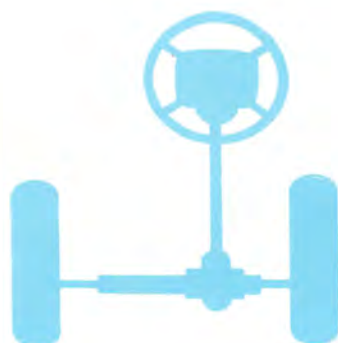
Bromsar

Fotbroms

Servo
Skivbromsar
Tvåkrets triangeldelat med reducentventil i vardera kretsen för att förhindra låsning av bakhjulen. Huvudcylinder av tandemtyp med stegkolv.

Parkeringsbroms

Verkar på bakhjulen
Reglage placerat på kardantunneln



Styrinrättning

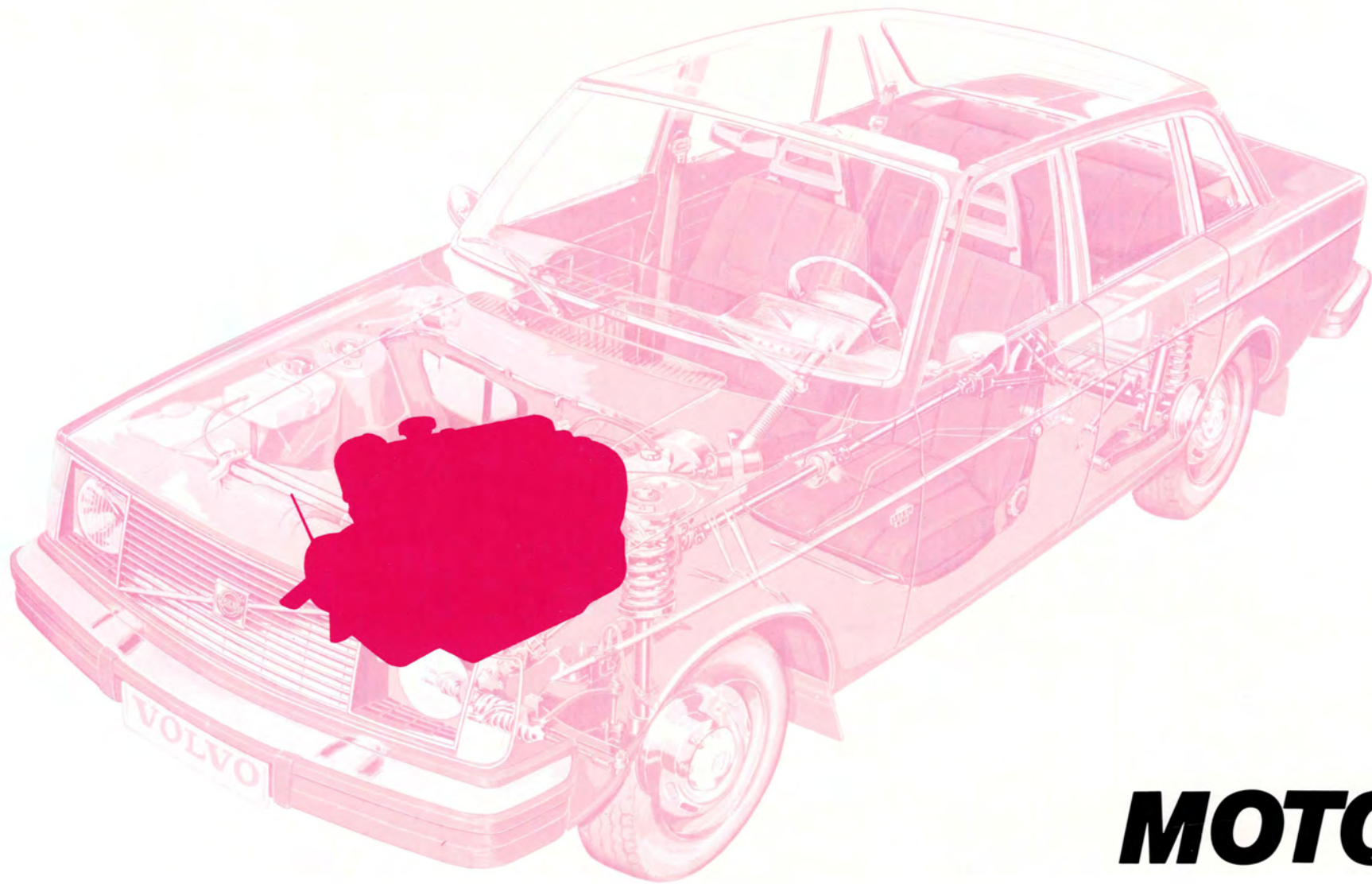
Kuggstångsstyrning
Vänddiameter 9,8 m

Mekanisk styrinrättning

Antal rattvarv från stopp till stopp 4,3.
Utväxlingsförhållande 20,4:1.

Servostyrning

Antal rattvarv från stopp till stopp 3,5.
Utväxlingsförhållande 16,6:1.



MOTOR

MOTOR

B 21

B 21 är en ny motor. Den är en rak fyrcylindrig vätskekyld toppventilmotor med överliggande kamaxel.

Motorblocket är av gjutjärn, cylinderlocket av aluminium. Lättmetallen i cylinderlocket ger låg vikt, god värmeledningsförmåga och jämna ytor i inre hålrum utan ytterligare bearbetning.

Ventilerna ligger i rät linje och påverkas direkt av en överliggande kamaxel.

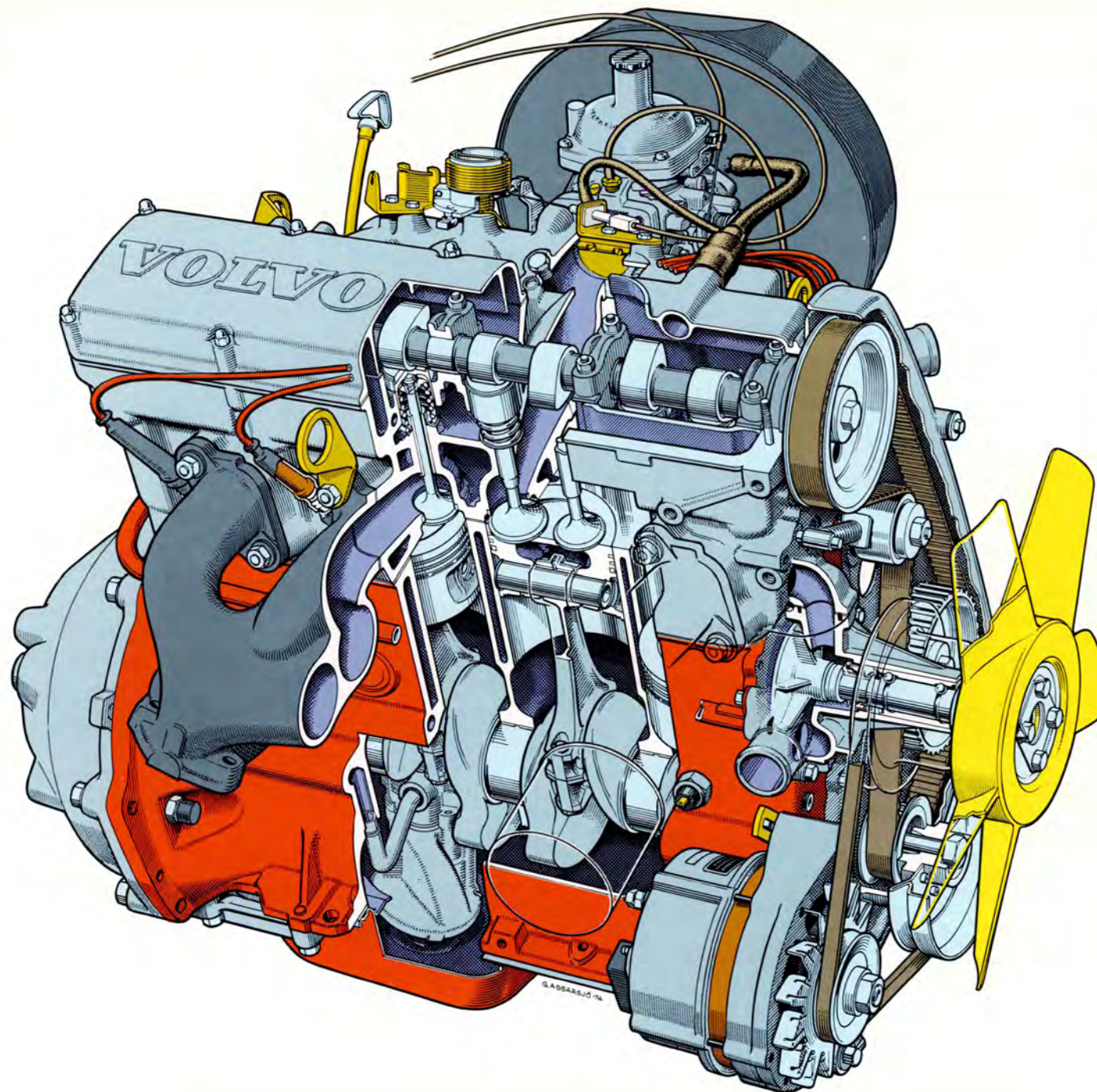
Justering av ventilspelet görs med olika tjocka brickor mellan ventiltryckare och kamaxel.

Kamaxeln drivs från vevaxeln genom en kuggrem.

Kanalerna för insug/utblås är placerade på var sin sida av motorn, så att man får en varm och en kall sida. Härigenom uppnår man att bränslesystemet kan skiljas från den direkta avgasvärmen.

Motorn finns i utförande med konstant vakuump-förgasare – B 21 A – och med insprutningssystem typ CI – B 21 E.

Cylinderantal	4
Slagvolym	2,13 dm³
Cylinderdiameter	92 mm
Slaglängd	80 mm
Vikt, ca	150 kg

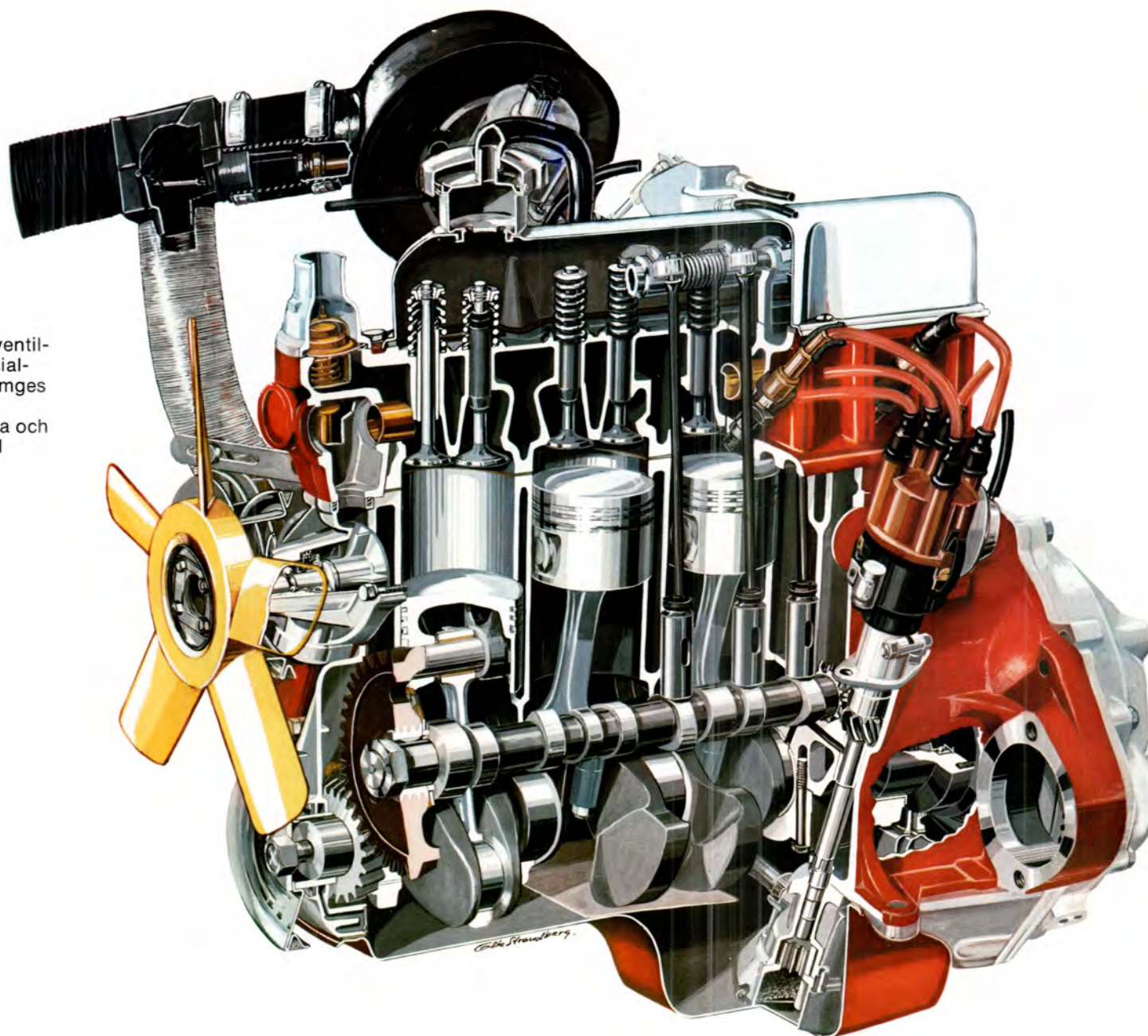


MOTOR

B 20

B 20 är en rak fyrcylindrig vätskekyld toppventilmotor. Cylinderblocket är tillverkat av specialgjutjärn i ett stycke. Cylinderloppen, vilka omges av kylmantlar, är borrarade direkt i blocket. Motorn har försetts med de nya vevstakarna och den nya vevaxeln som konstruerats till B 21 motorn.

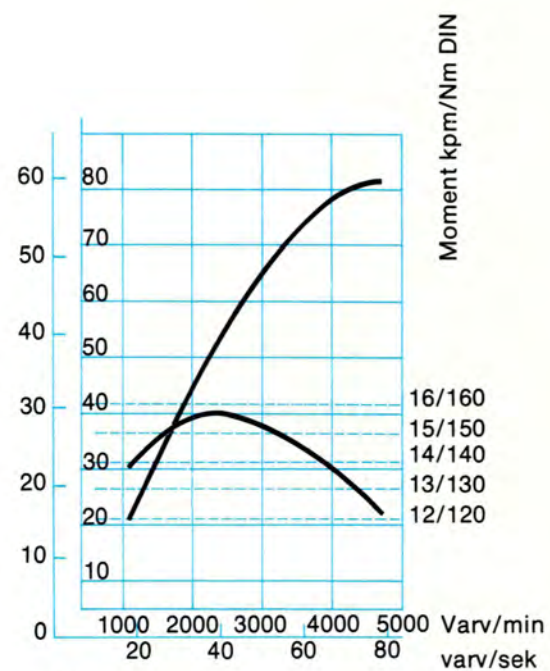
Cylinderantal	4
Slagvolym	1,99 dm ³
Cylinderdiameter	88,9 mm
Slaglängd	80 mm
Vikt, ca	150 kg



MOTOR

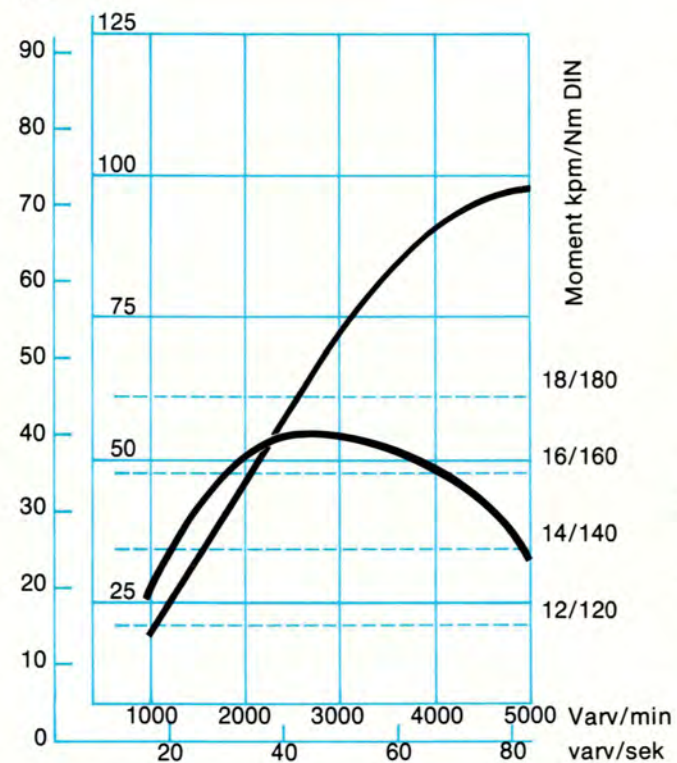
Effekt och momentkurvor

Effekt DIN
kW hk



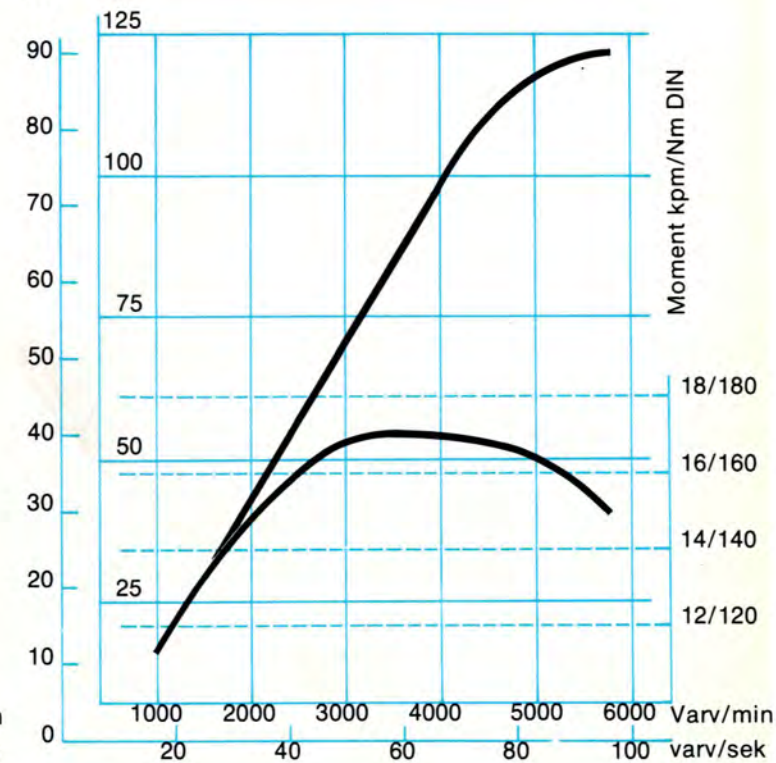
B 20 A

Effekt DIN
kW hk



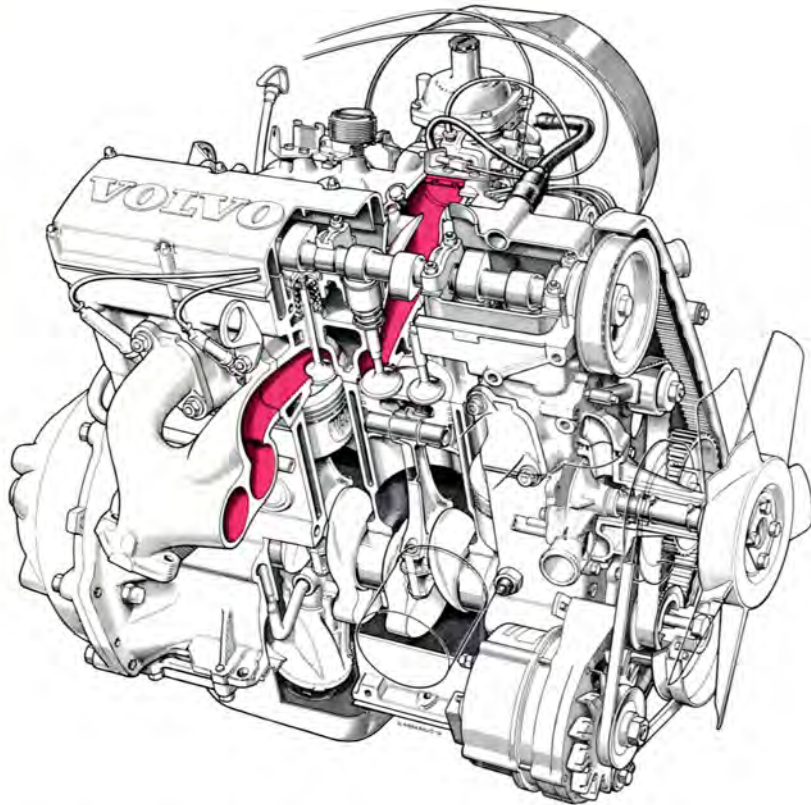
B 21 A

Effekt DIN
kW hk



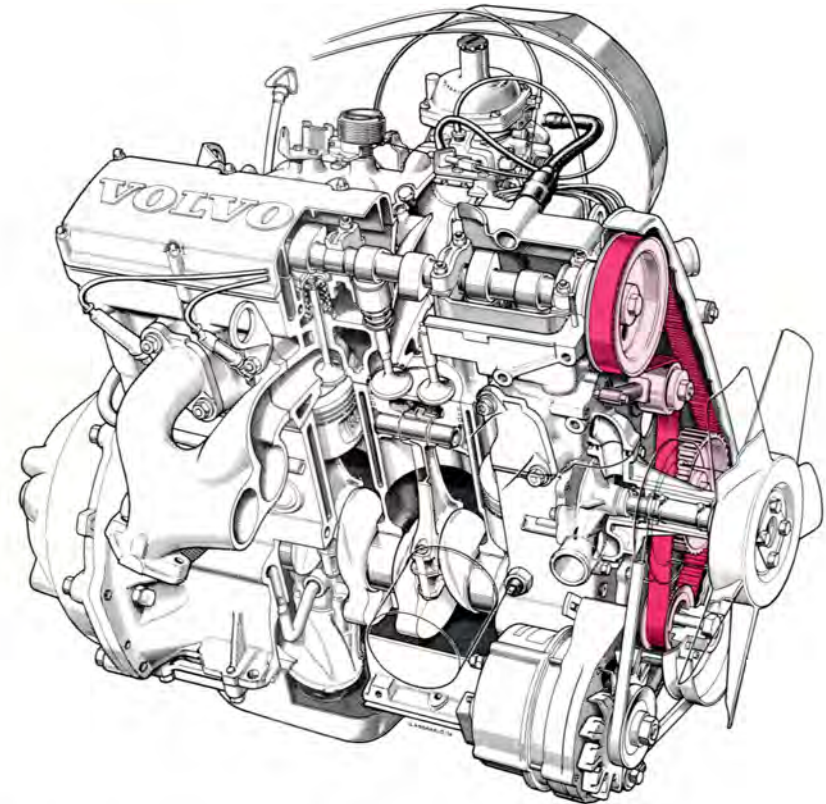
B 21 E

MOTOR



Cross flow – B 21

En nyhet på B 21 motorn gentemot B 20 är att kanalernas placering ändrats. Insugning av bränsleluftblandningen och utsläpp av avgaserna ligger nu på varsin sida av motorn. Denna princip kallas cross flow. En fördel med detta är att man får en kall och en varm sida på motorn och att bränslesystemet kan skiljas från den direkta avgasvärmen. Avgassidans värme utnyttjas dock vid B 21 A för uppvärmning av insugningsluften liksom hos B 20 A.



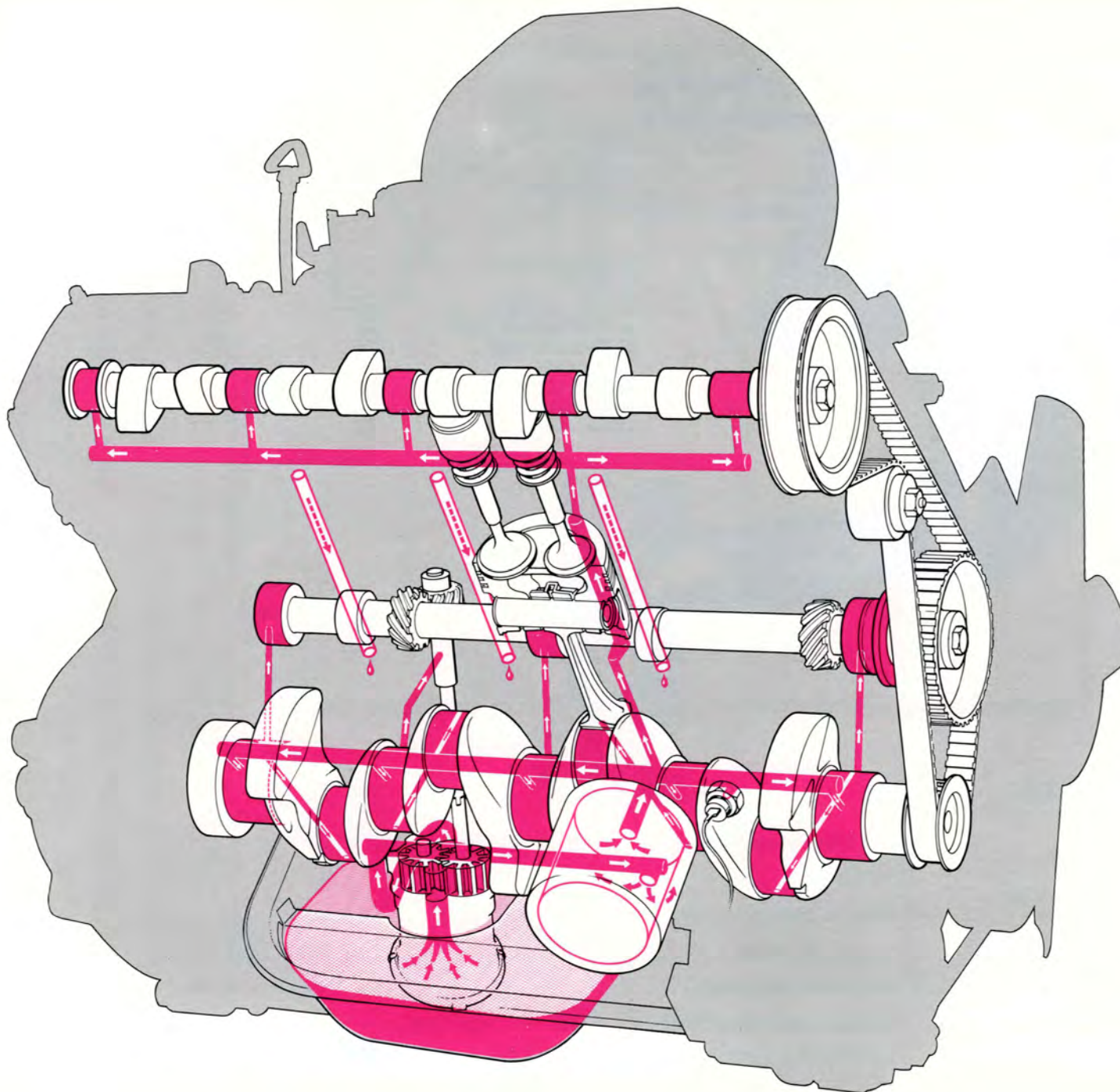
Kamaxeldrivning – B 21

Kamaxeln drivs från vevaxeln med kuggrem. Kuggremmen driver också en separat axel som i sin tur driver tändfördelare, oljepump och på B 21 A även bränslepumpen.

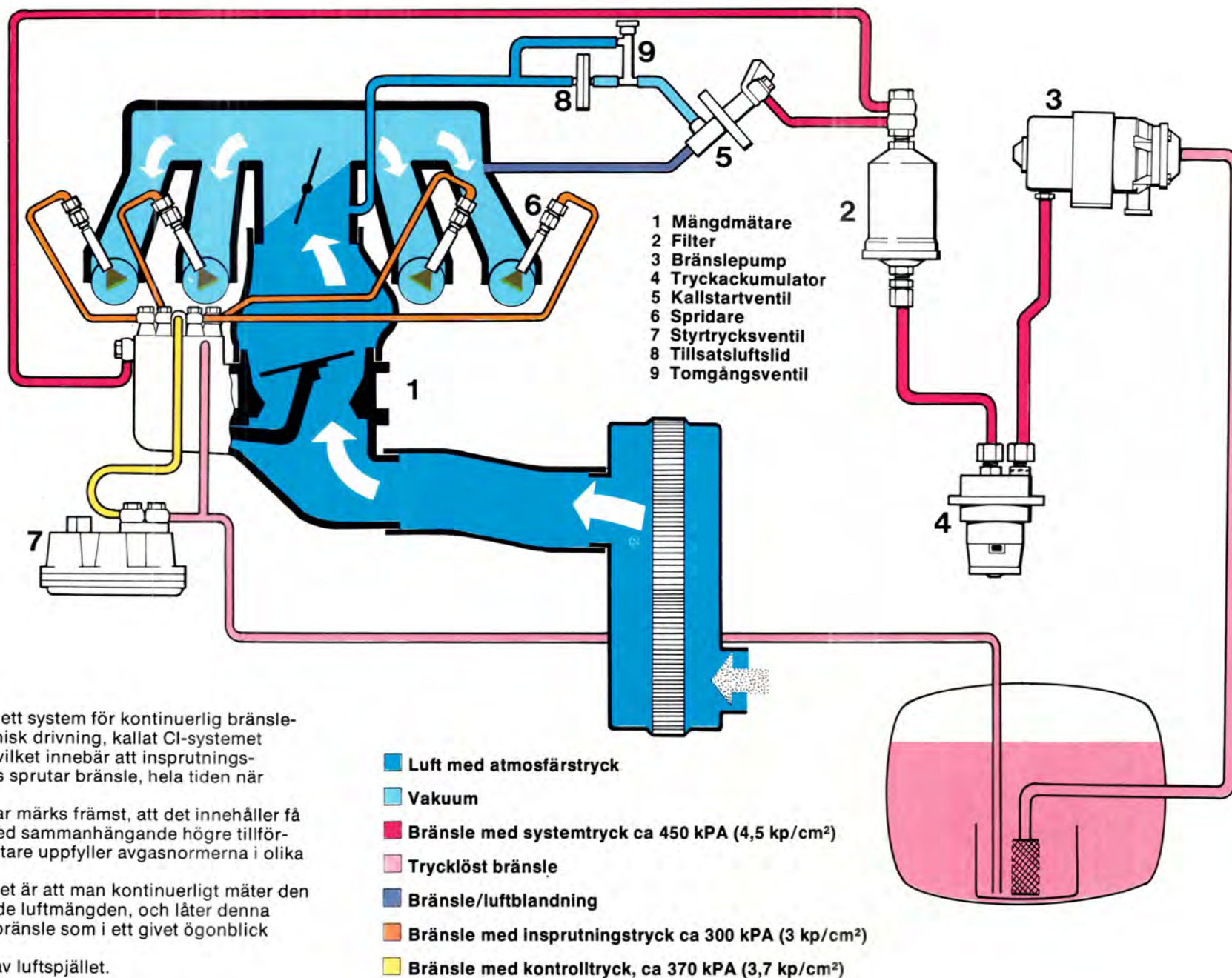
MOTOR

Smörjsystem – B 21

B 21 har i princip samma smörjsystem som B 20, med trycksmörjning till alla lager. En kugghjulspump som drivs av mellanaxeln och är placerad i oljetråget trycker oljan via oljerenaren till de olika smörjställena. Kamaxeln smörjs genom att den matas med olja från kamaxellagren. Olja samlas i fickor och smörjer nockar och tryckare, innan oljan via dräneringskanaler rinner ner i tråget igen.



MOTOR



CI-systemet

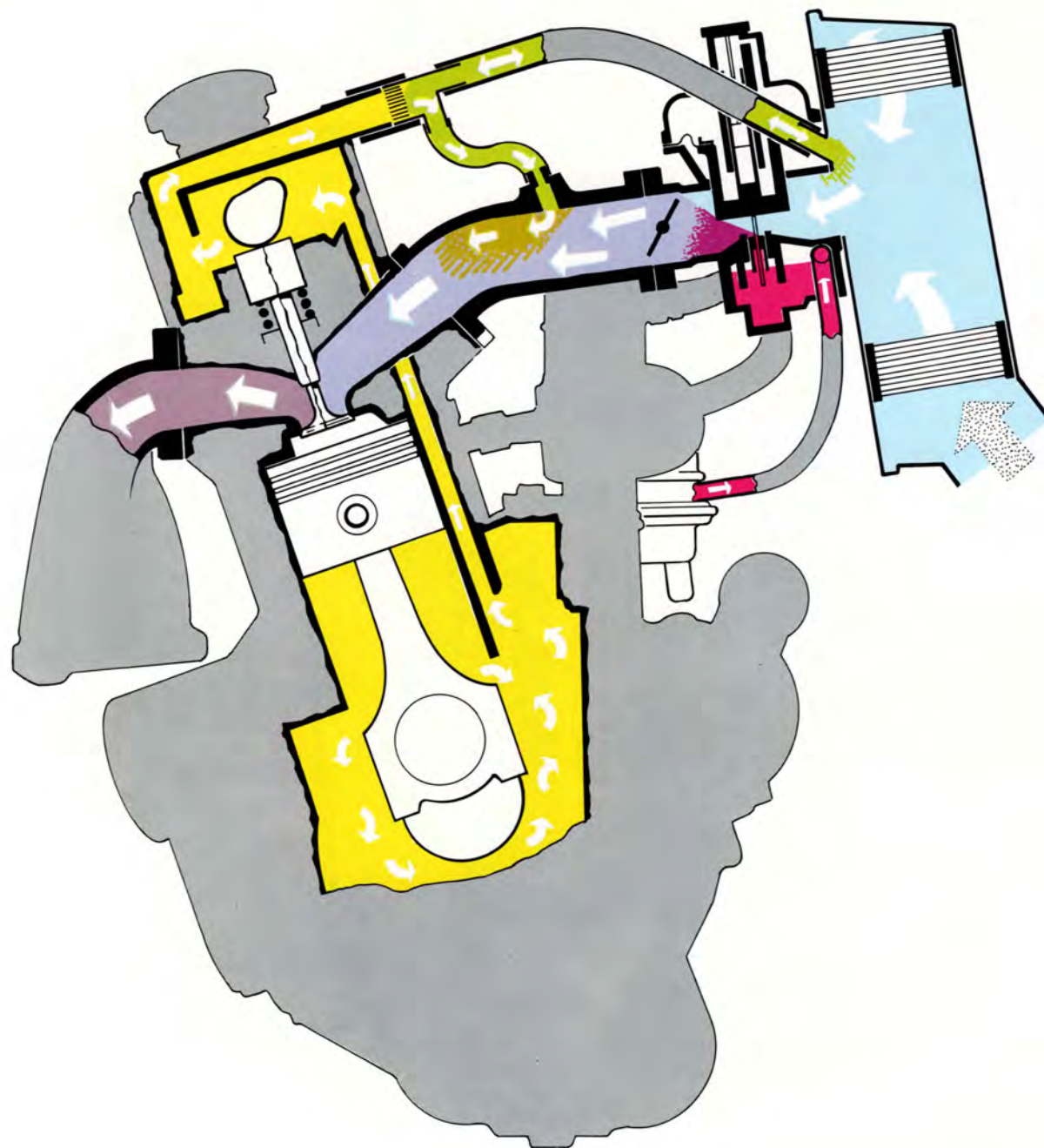
B 21 E är utrustad med ett system för kontinuerlig bränsleinsprutning utan mekanisk drivning, kallat CI-systemet (Continuous Injection) vilket innebär att insprutningsventilerna är öppna, dvs sprutar bränsle, hela tiden när motorn arbetar.

Bland systemets fördelar märks främst, att det innehåller få rörliga delar, och därmed sammanhängande högre tillförlitlighet, samt att det lättare uppfyller avgasnormerna i olika länder.

Principen för CI-systemet är att man kontinuerligt mäter den till motorn inströmmande luftmängden, och låter denna bestämma hur mycket bränsle som i ett givet ögonblick skall tillföras motorn.

Luftmängden regleras av luftspjället.

MOTOR



Förgasare – B 21

I förgasartutförande har B 21 en Zenith Stromberg konstant vakuumförgasare av samma typ som B 20, men med ett något förändrat chokesystem. P.g.a. cross flow systemet kan motorns avgaser inte längre värma insugningsröret. Förvärmning sker istället genom att varmvatten får passera ett insugningsrör av aluminium monterat på motorns vänstra sida.

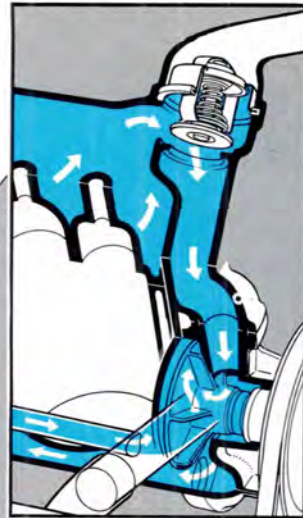
Förgasarens princip

När luftens genomströmningshastighet ökar vid gaspådrag, minskar trycket i vakuumkammaren. I denna kammare finns en kolv på vilken är fäst en konisk nål. Denna nål påverkar ett munstycke, vars genomströmningssarea härigenom ändras. När trycket sjunker i vakuumkammaren lyfts kolven, munstycket öppnas och en kontrollerad bränslemängd släpps fram. Genom att förloppet är kontinuerligt kontrollerat, möjliggörs finjustering av CO-halten även till mycket stränga krav.

Vevhusventilation – B 21

B 21 är försedd med en mycket enkel vevhusventilation av positiv typ. Ett uttag med flamskydd på ventilkåpan är kopplat direkt till luftfiltret och via ett T-stycke till insugningsröret.

MOTOR



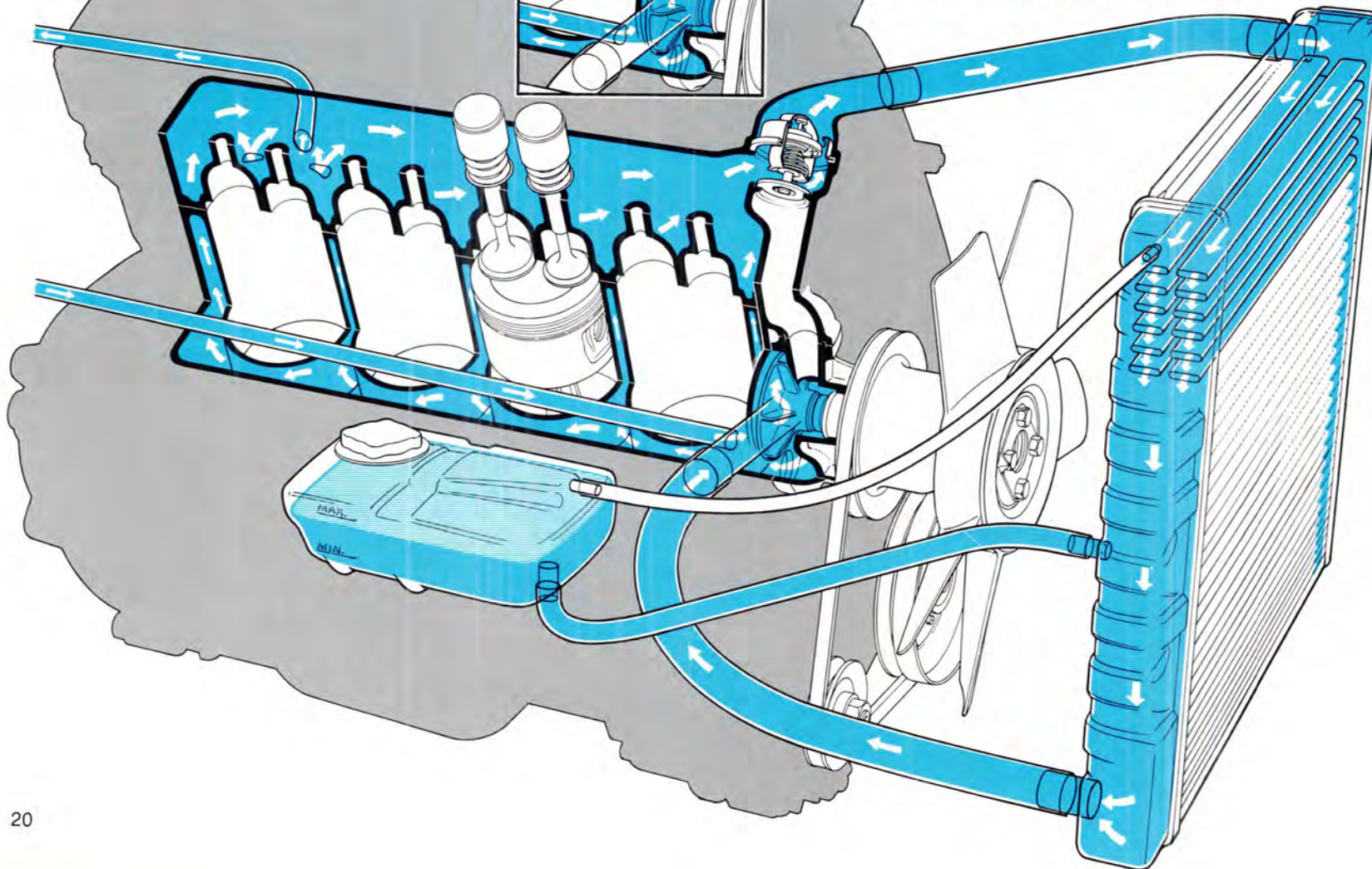
Kylsystem – B 21

Kylningen av B 21 motorn sköts av vätska i ett slutet system. Ändrade förutsättningar, bl.a. cylinderlock i aluminium och vattenpump med ungefär dubbla kapaciteten gentemot B 20, har resulterat i ett effektivare kylsystem.

Kylningen av B 21 motorn sker genom att vattenpumpen pumpar vattnet direkt in i cylinderblocket, där det fördelas till cylinderlocket via avstämde hål i cylinderpackningen, så att huvuddelen av flödet leds upp i cylinderhuvudets bakkant.

Vattnet går därefter ut i kylaren via termostathuset i cylinderlockets framkant, eller innan termostaten öppnat via den i cylinderlocket ingjutna by-pass kanalen åter till vattenpumpen.

Kylsystemet är försett med en separat expansionstank. Härigenom förhindrar man att luft cirkulerar med i systemet. Detta medför att risken för korrosion minskar samt att intervallerna för byte av vätska kunnat förlängas.





ELSYSTEM

ELSYSTEM



Strålkastare

I samband med övergången till den nya fronten har även strålkastarnas utformning ändrats. Främre blinkers och parkeringsljus är nu sammanbyggda till en enhet, infälld i framskärmen så att den syns ordentligt även i sidled.

Strålkastaren är fäst med bajonettfattning vilket möjliggör byte av glödlampan utan att verktyg behöver användas.

Halogenljus H4 är standard på 240-serien. Ljusöppning \varnothing 180 mm (7").



Bakljus

1	2
3	4

- 1 Blinkers
- 2 Backljus
- 3 Bakljus och reflex
- 4 Bromsljus

ELSYSTEM

Batteri

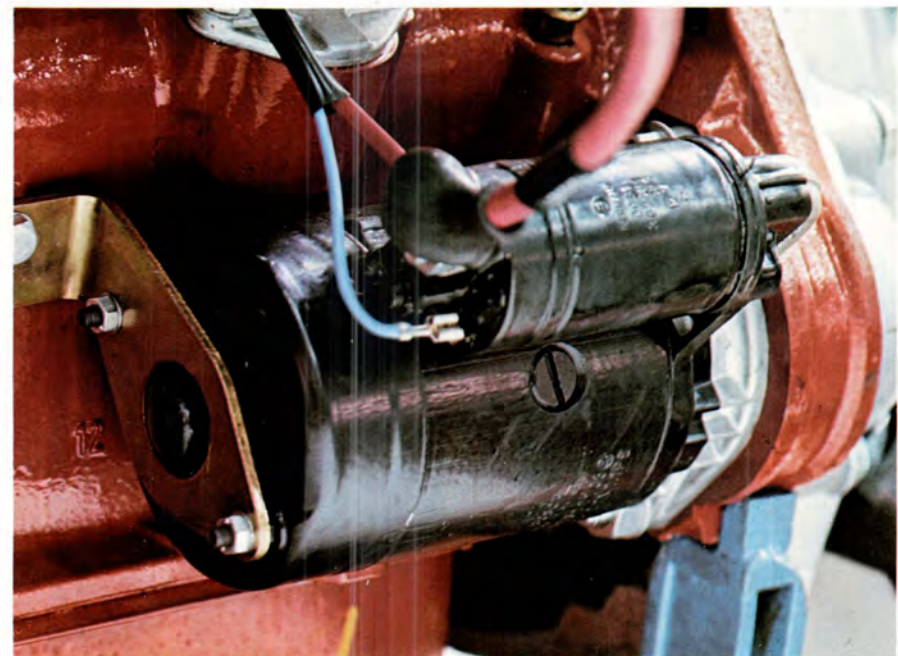
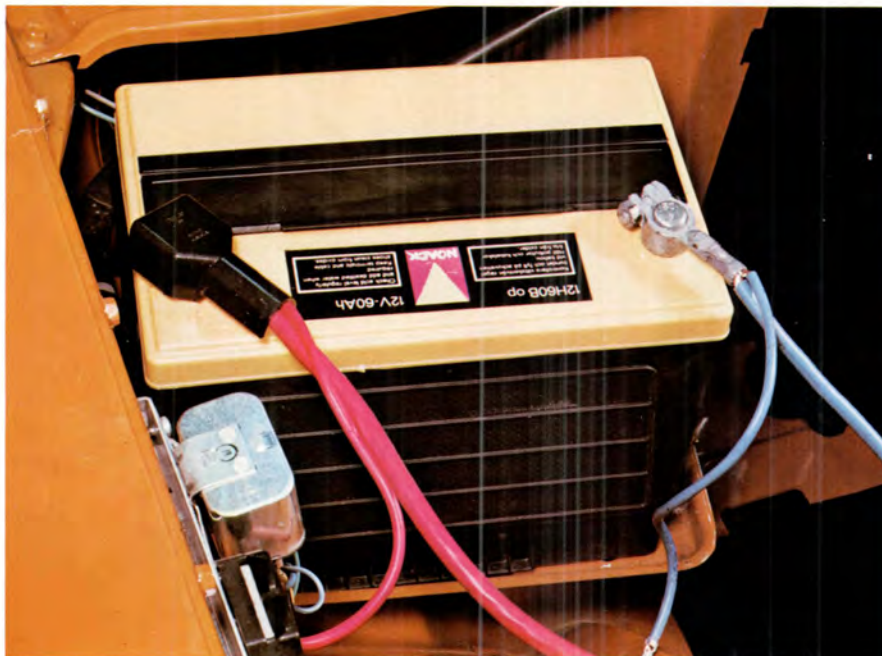
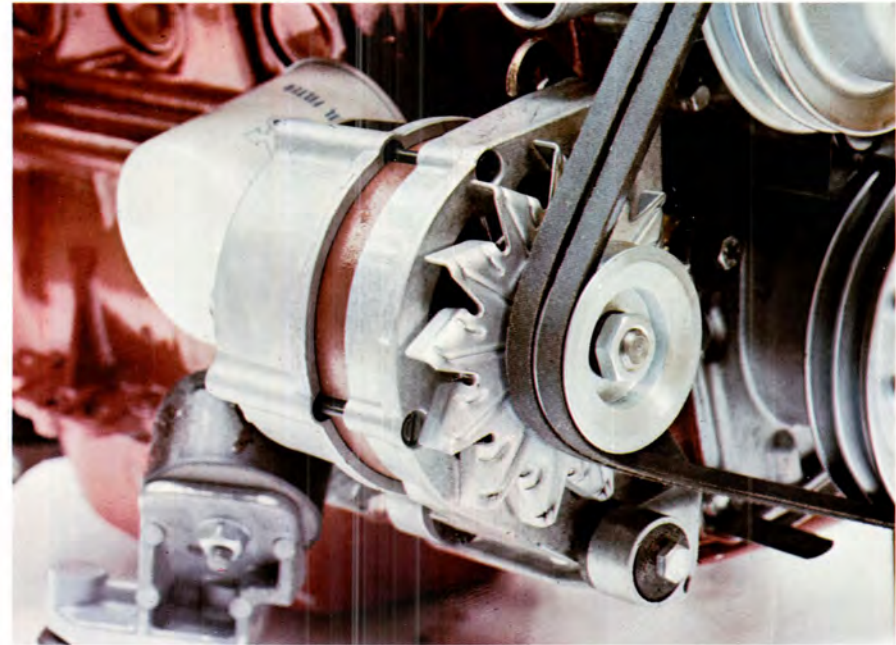
Ett 12 V batteri med hölje av färgad ABS plast är placerat på en hylla till vänster om kylaren. Negativa polbulten är stomansluten. Kapacitet 60 Ah.

Generator

En växelströmgenerator av antingen Bosch eller SEV Marchal's tillverkning drivs med kilrem från motorns remskiva. På förgasarmotorerna har generatoren en effekt av 490 W, strömstyrka 35 A. Motsvarande uppgifter för B 21 E är 770 W resp 55 A.

Startmotor

En ny startmotor på 0,8 kW (1,1 hk) från Bosch är placerad på motorns vänstra sida. Ingreppet i motorns kuggkrans åstadkommes genom att drevet på startmotorns rotoraxel är förskjutbart i axiell riktning.



ELSYSTEM

Parking brake

Kontrollampa för åtdragen handbroms.

Brake failure

Varningslampa som lyser med fast rött sken om en av bromskretsarna skulle falla ur funktion.

Oil

Kontrollampa som tänds när motorns oljetryck är för lågt.

Amp

Kontrollampa för laddning.



Kontroll och varningslampor

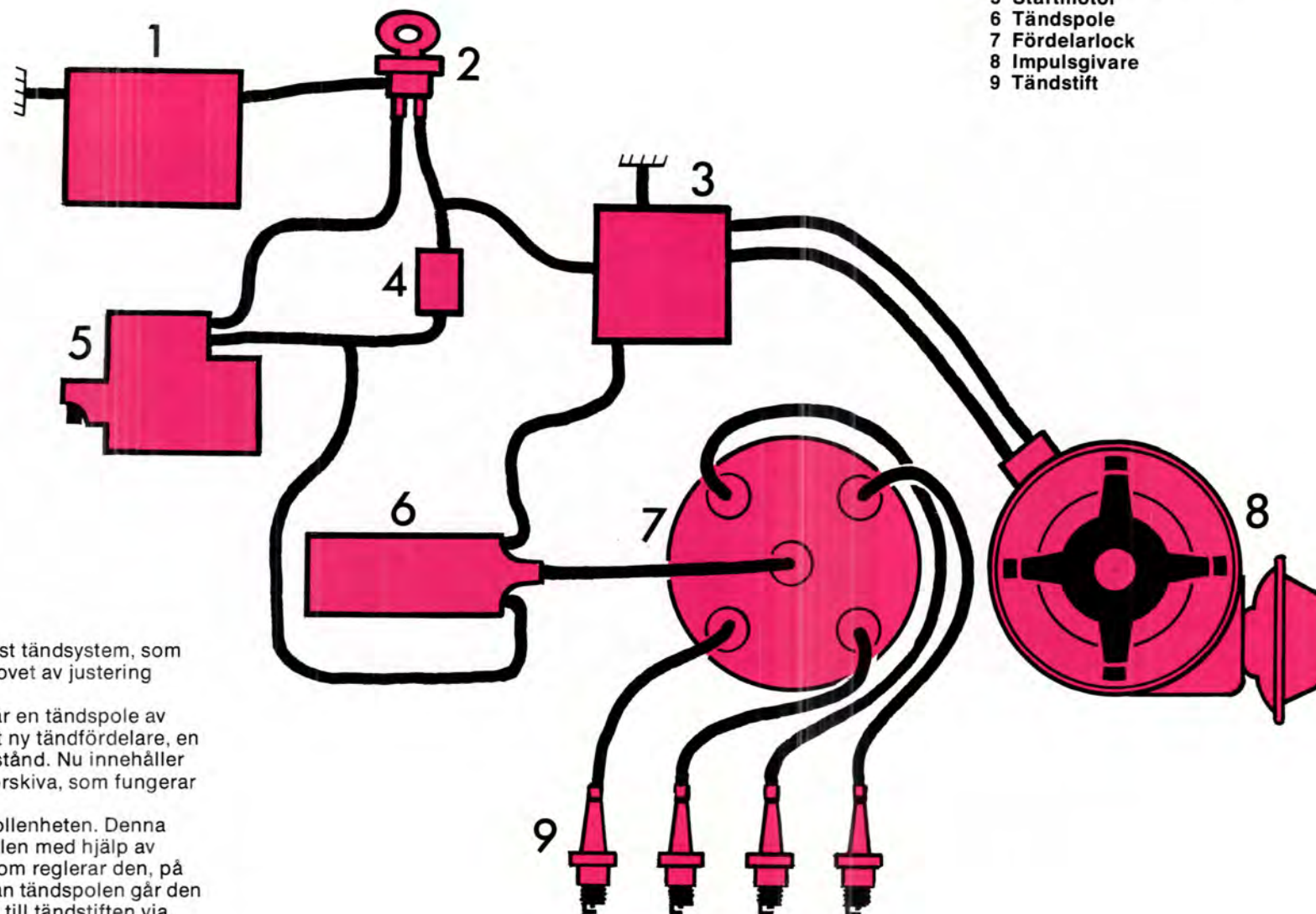
När tändningen kopplas till tänds de kontroll- och varningslampor som lyser på bilden. Om allt fungerar normalt slocknar lamporna åter, när motorn går igång.

Glödtrådvakt

Kontrollampa som direkt visar föraren när någon av glödlamporna för halvljus, bakljus, skylt eller bromsljus inte fungerar längre. Extra eluttag för någon av ovannämnda ljusfunktioner måste ske före glödtrådvakten, då denna inte är dimensionerad för ytterligare belastning.

ELSYSTEM

- 1 Batteri
- 2 Tändlås
- 3 Kontrollenhet
- 4 Förkopplingsmotstånd
- 5 Startmotor
- 6 Tändspole
- 7 Fördelarlock
- 8 Impulsgivare
- 9 Tändstift

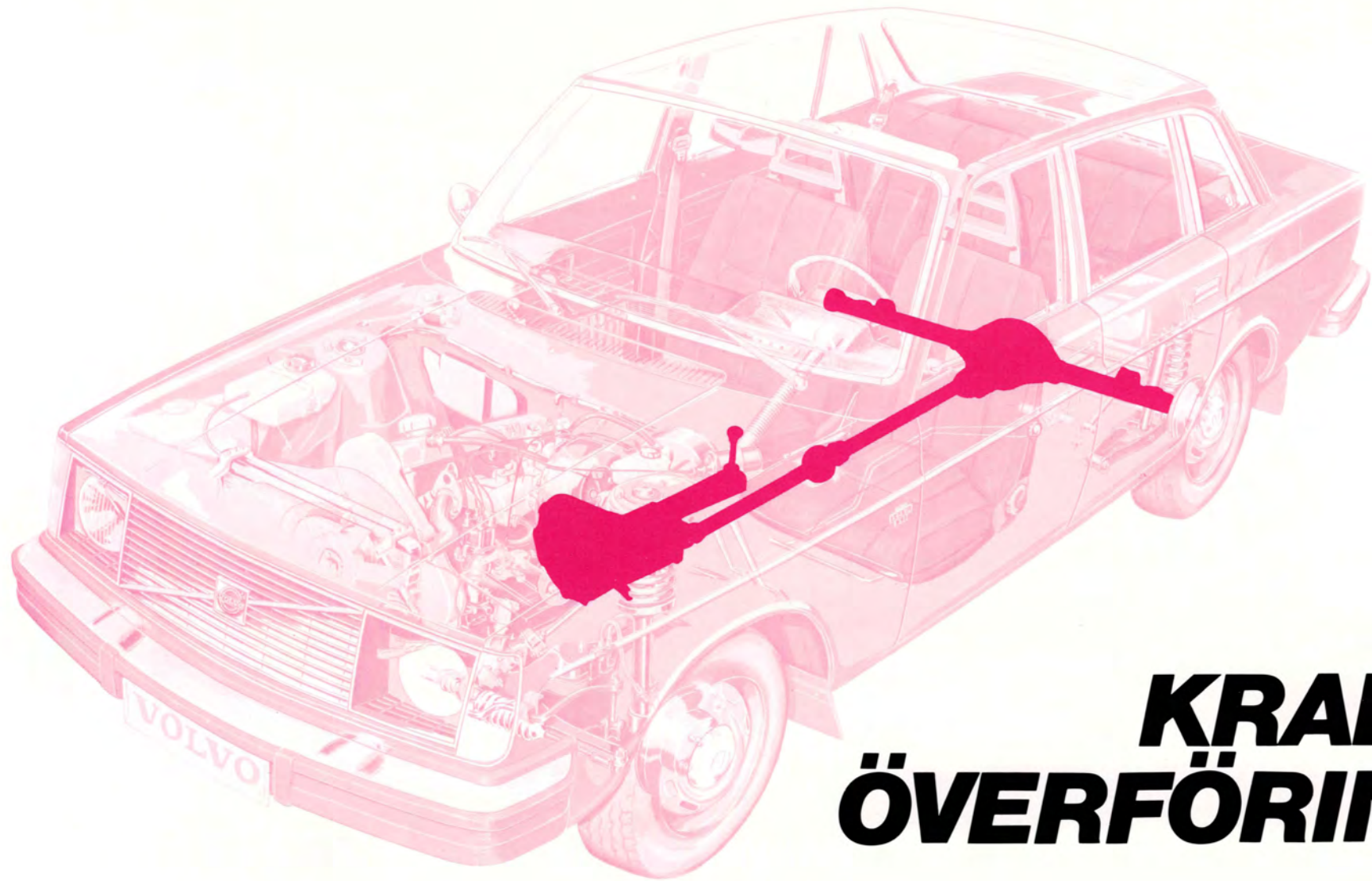


Brytarlöst tändsystem

På B 21 E introduceras ett nytt brytarlöst tändsystem, som väsentligt ökar driftsäkerheten, då behovet av justering avsevärt reduceras.

Det nya systemets olika komponenter är en tändspole av något annorlunda konstruktion, en helt ny tändfördelare, en kontrollenhet och ett förkopplingsmotstånd. Nu innehåller fördelaren en magnetspole och en rotorskiva, som fungerar som impulsgivare.

Från fördelaren går impulsen till kontrollenheten. Denna sluter och bryter strömmen till tändspolen med hjälp av impulserna från impulsgivaren. Dessutom reglerar den, på elektronisk väg, "slutningsvinkeln". Från tändspolen går den högspända strömimpulsen som vanligt till tändstiften via fördelararmen. Styrning av förtändningen sker fortfarande med centrifugalvikter och vacuumdosa. Systemet innebär enkel justering av tändningen och exakt tändinställning.

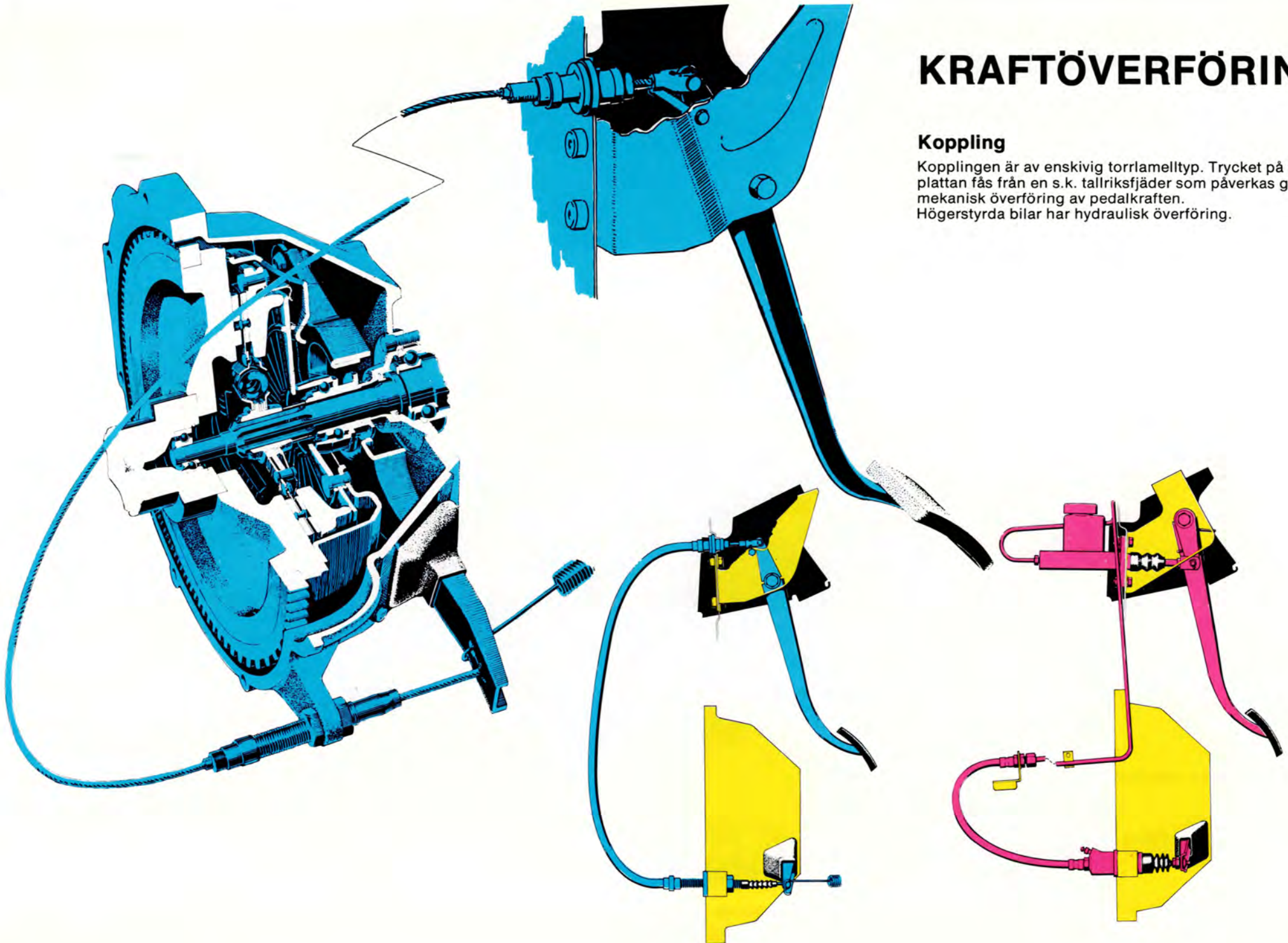


KRAFT- ÖVERFÖRING

KRAFTÖVERFÖRING

Koppling

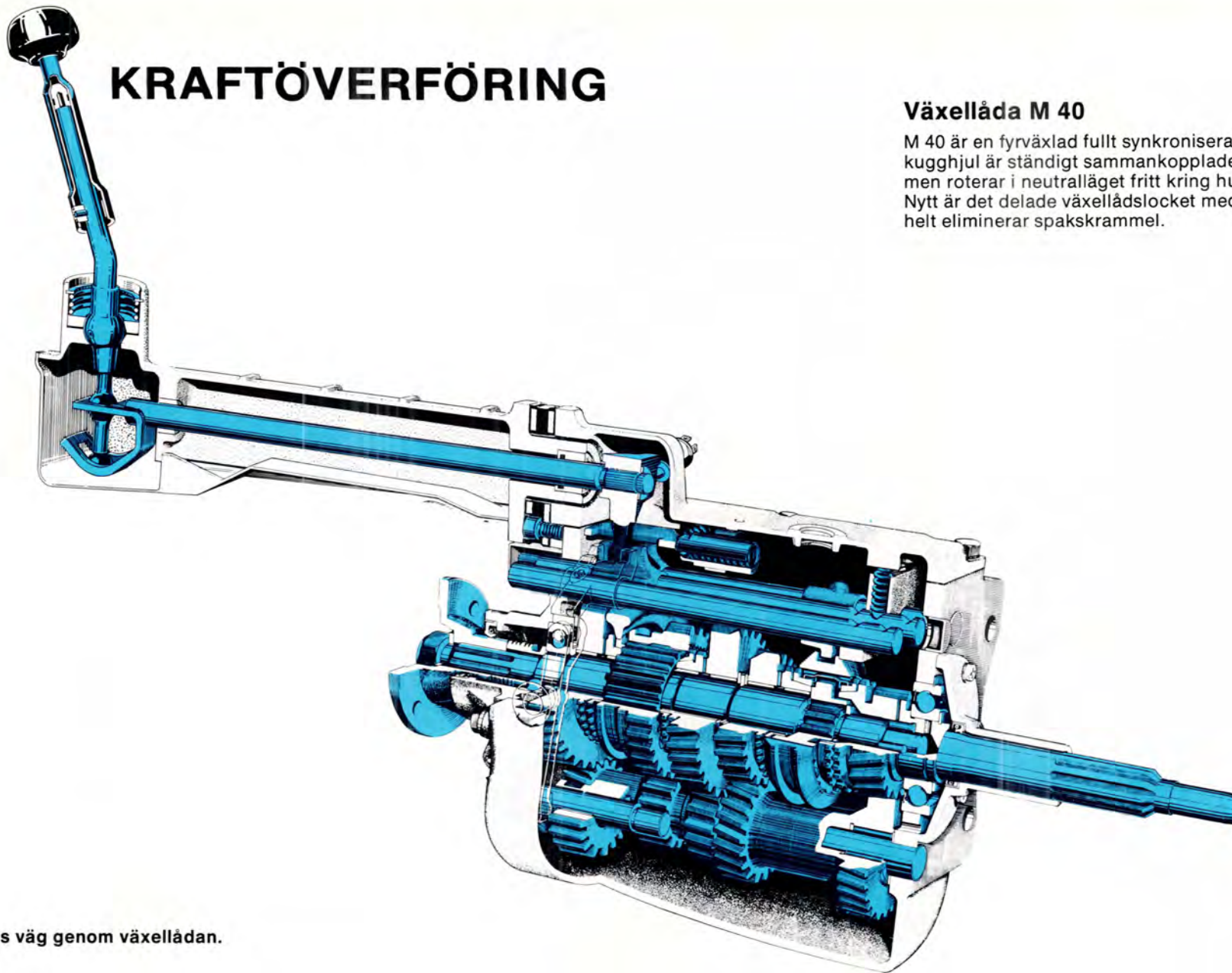
Kopplingen är av enskivig torrlamelltyp. Trycket på tryckplattan fås från en s.k. tallriksfjäder som påverkas genom mekanisk överföring av pedalkraften. Högerstyrda bilar har hydraulisk överföring.



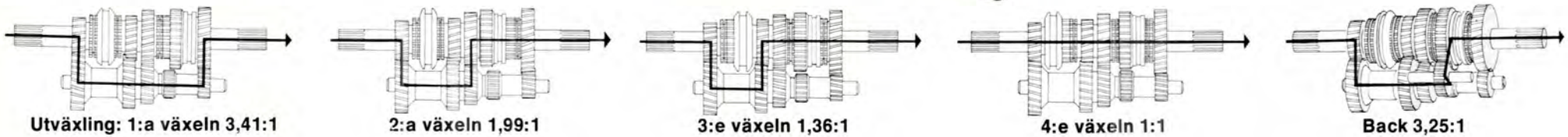
KRAFTÖVERFÖRING

Växellåda M 40

M 40 är en fyrväxlad fullt synkroniserad växellåda. Samtliga kugghjul är ständigt sammankopplade (förutom backen), men roterar i neutralläget fritt kring huvudaxeln. Nytt är det delade växellådslocket med gummiisolering som helt eliminerar spakskrammel.



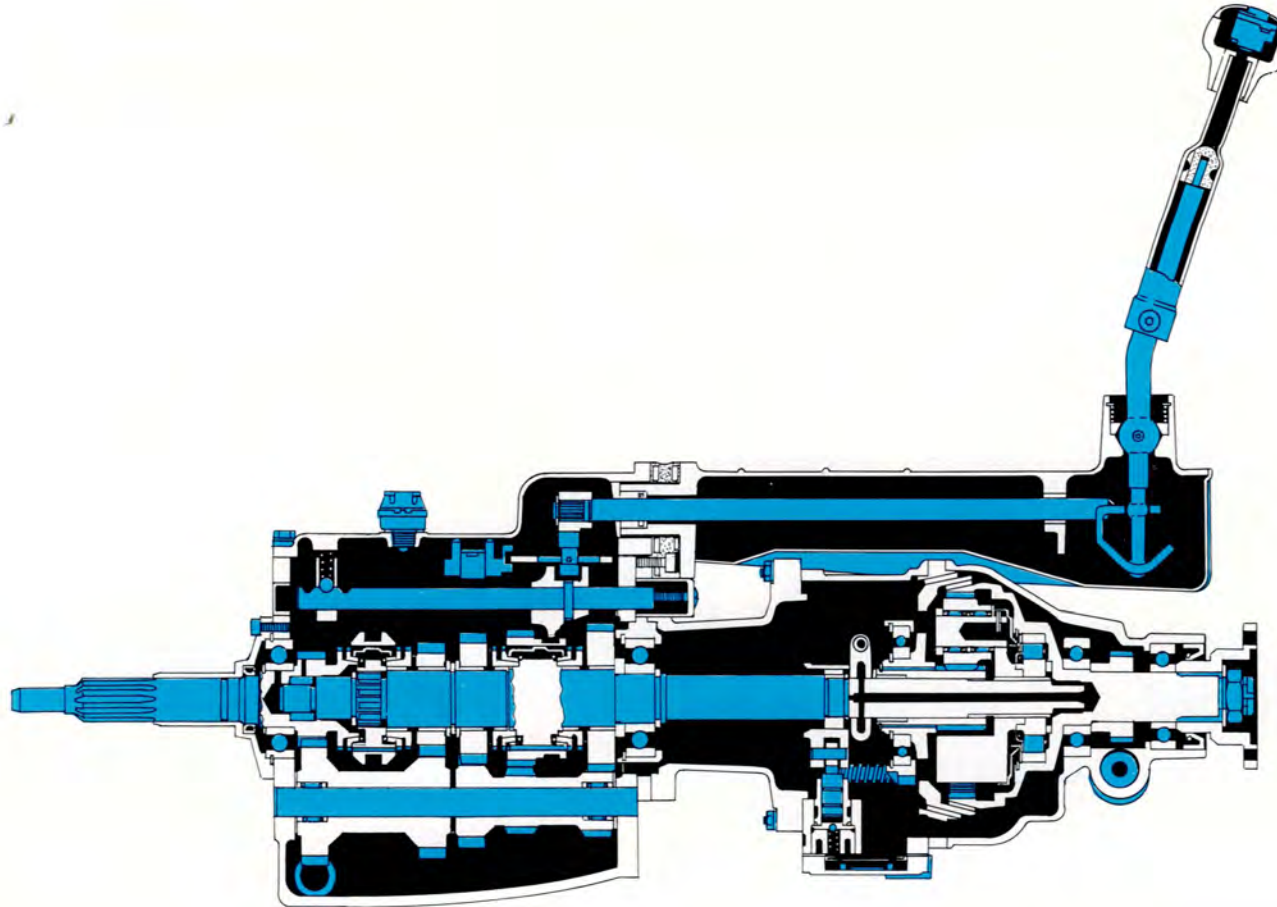
Kraftens väg genom växellådan.



KRAFTÖVERFÖRING

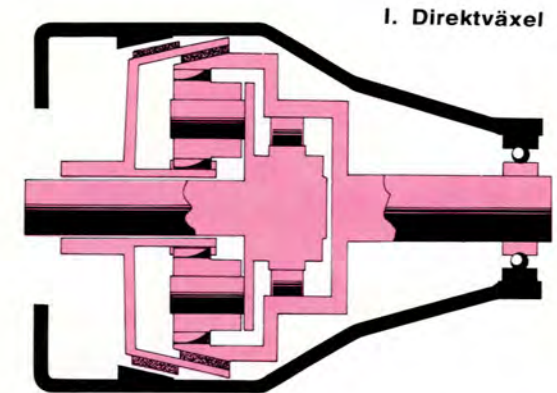
Överväxel

Reglaget för inkoppling av överväxeln är nu placerat på växelspaxknoppen. Utväxlingsförhållande 0,8:1.

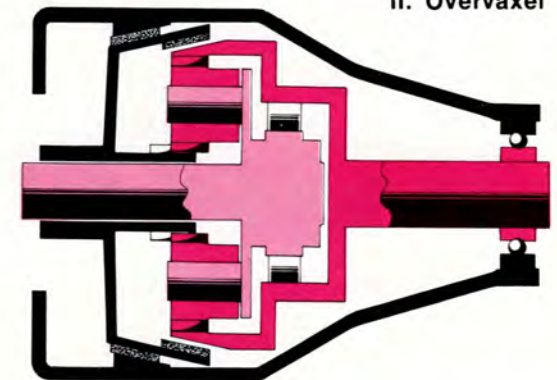


Växellåda M 41

Växellådan M 40 kompletterad med överväxel betecknas M 41.



I. Direktväxel



II. Överväxel

■ Icke roterande delar




■ Delar som roterar snabbare än ingångsaxeln

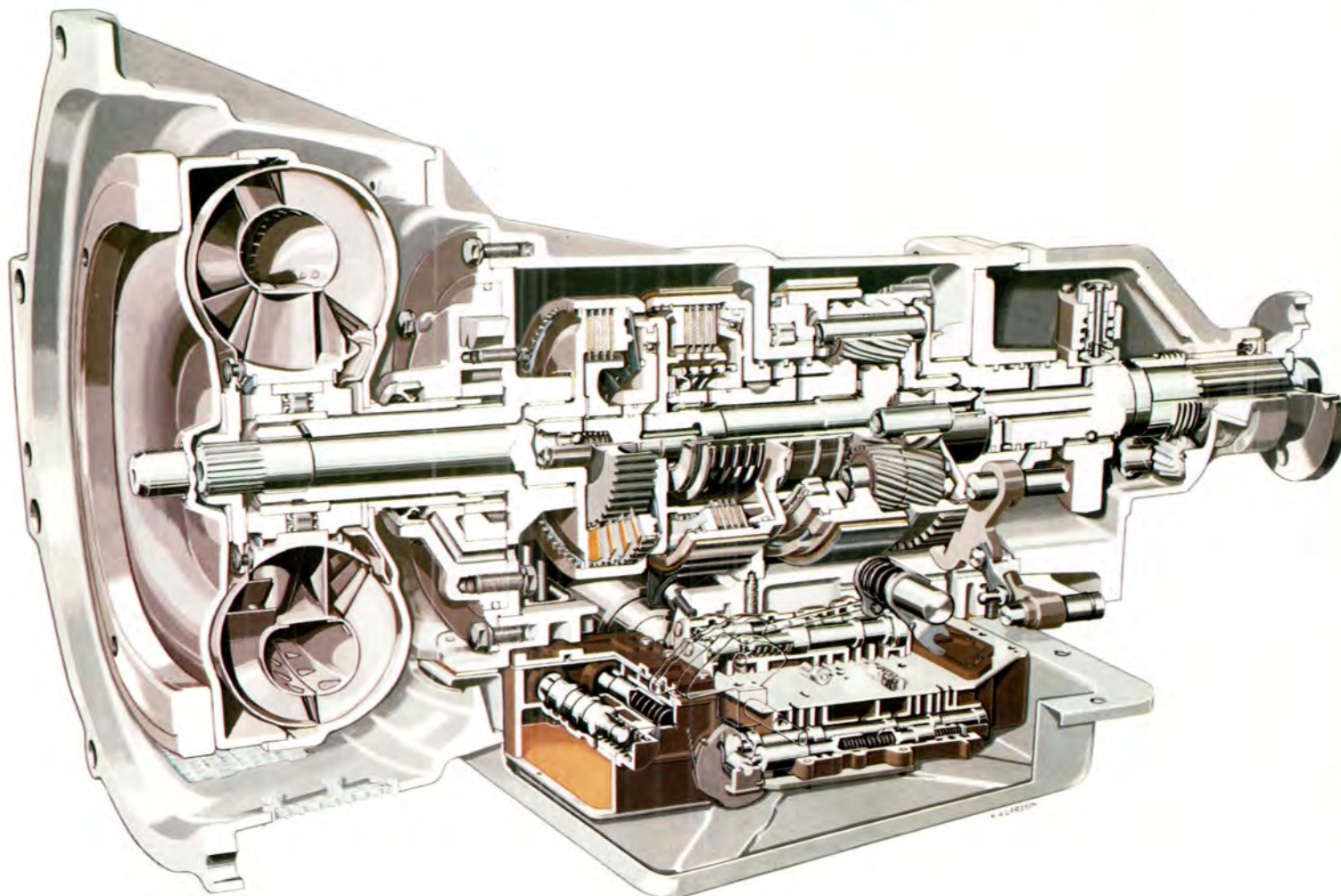
■ Delar som roterar med samma hastighet som ingångsaxeln

KRAFTÖVERFÖRING

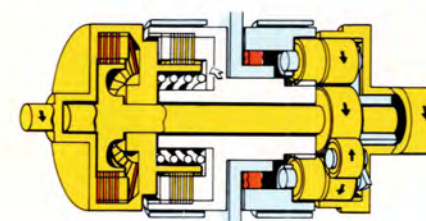
Växellåda BW 35

Automatväxeln BW 35 består av momentomvandlare med steglös utväxling från 2:1 till 1:1 och en 3:stegs planetväxellåda.

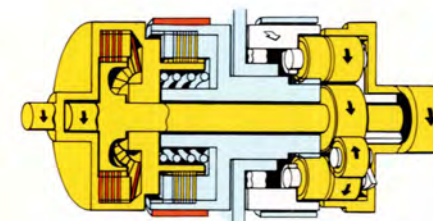
-  Kraftöverförande delar
-  Stillastående delar
-  Koppling – bromsband ansatt



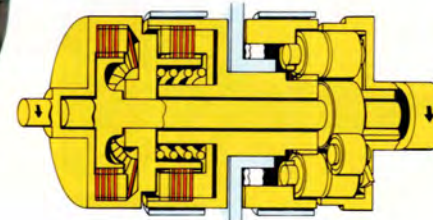
Kraftens väg genom automatväxellådan.



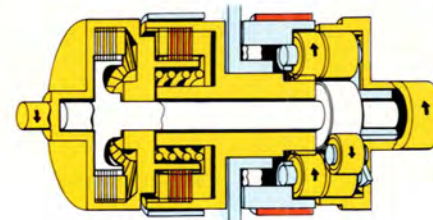
Utväxling 1:an 2,39:1



2:an 1,45:1



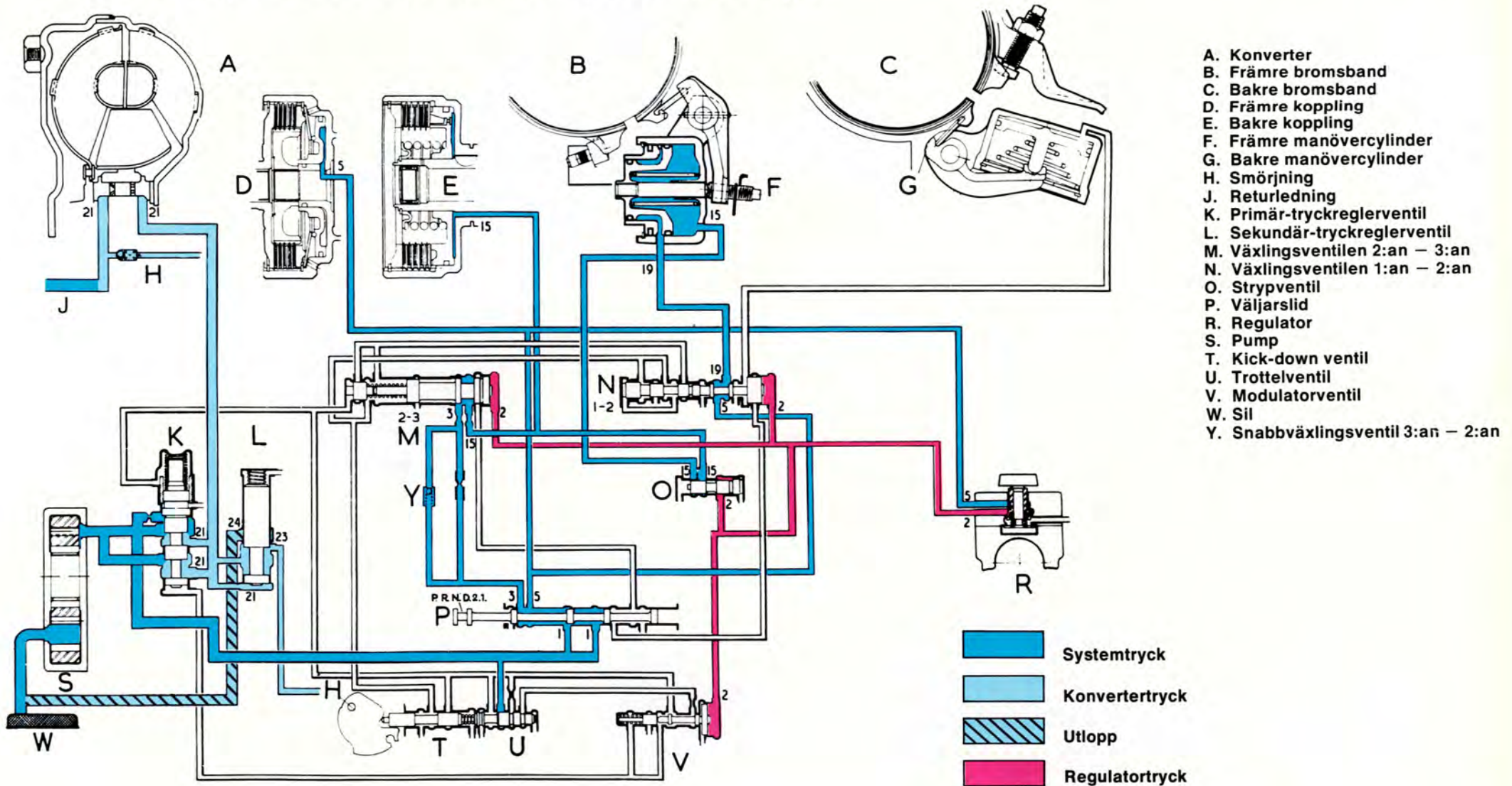
3:an 1:1



Back 2,09:1

KRAFTÖVERFÖRING

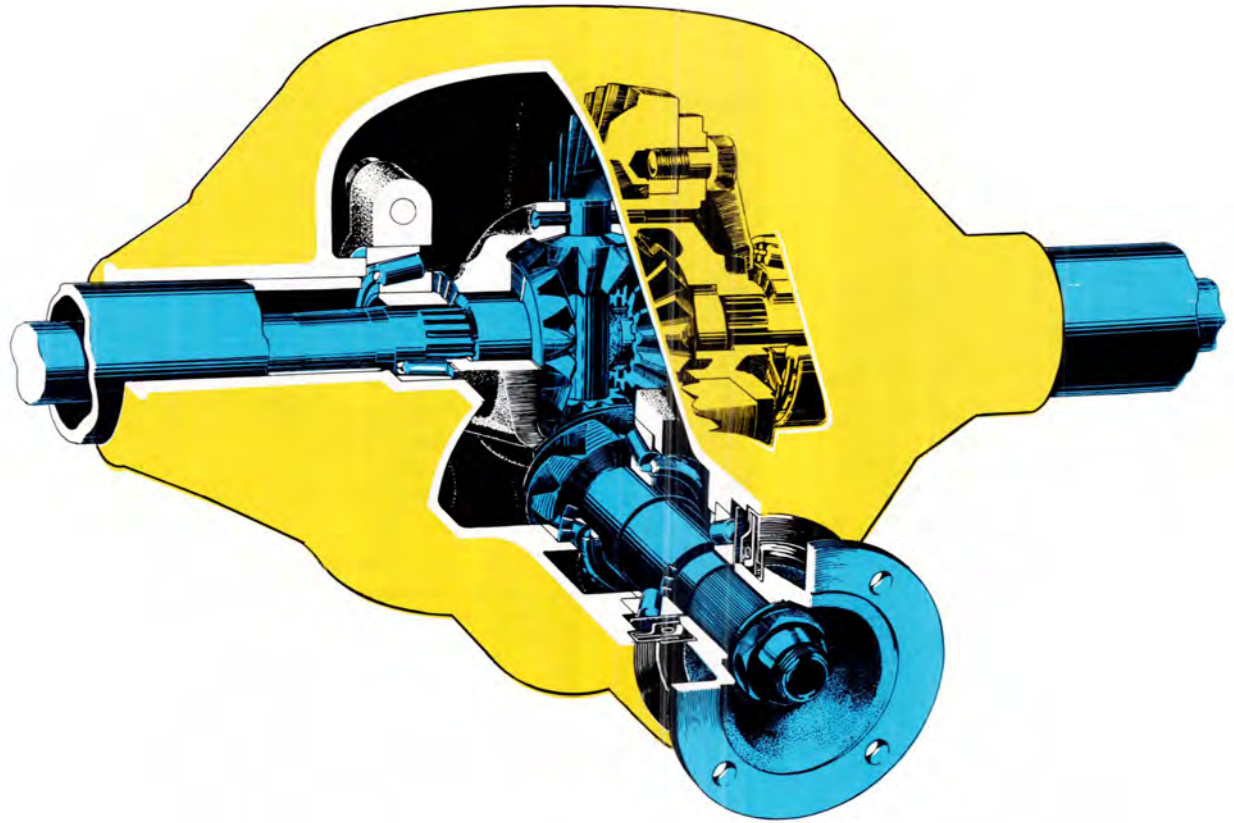
Diagrammet visar oljeflödet i BW 35 när växelväljaren står i D-läge och 3:e växeln är inkopplad.



KRAFTÖVERFÖRING

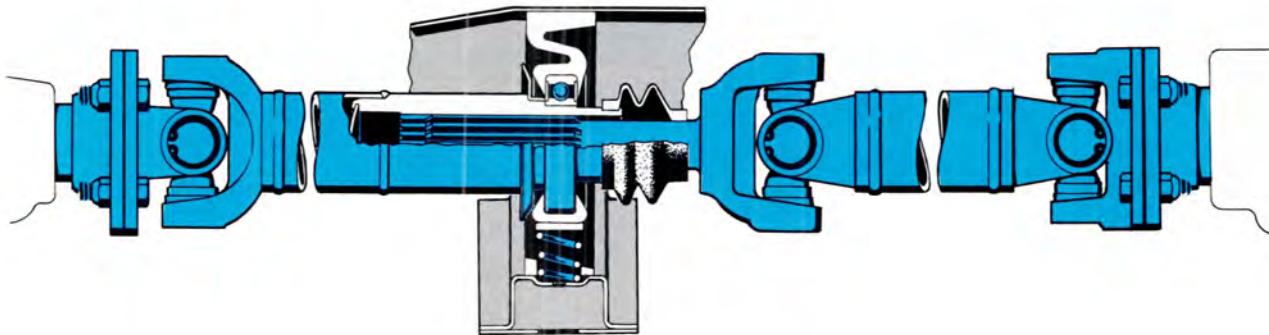
Bakaxelväxel

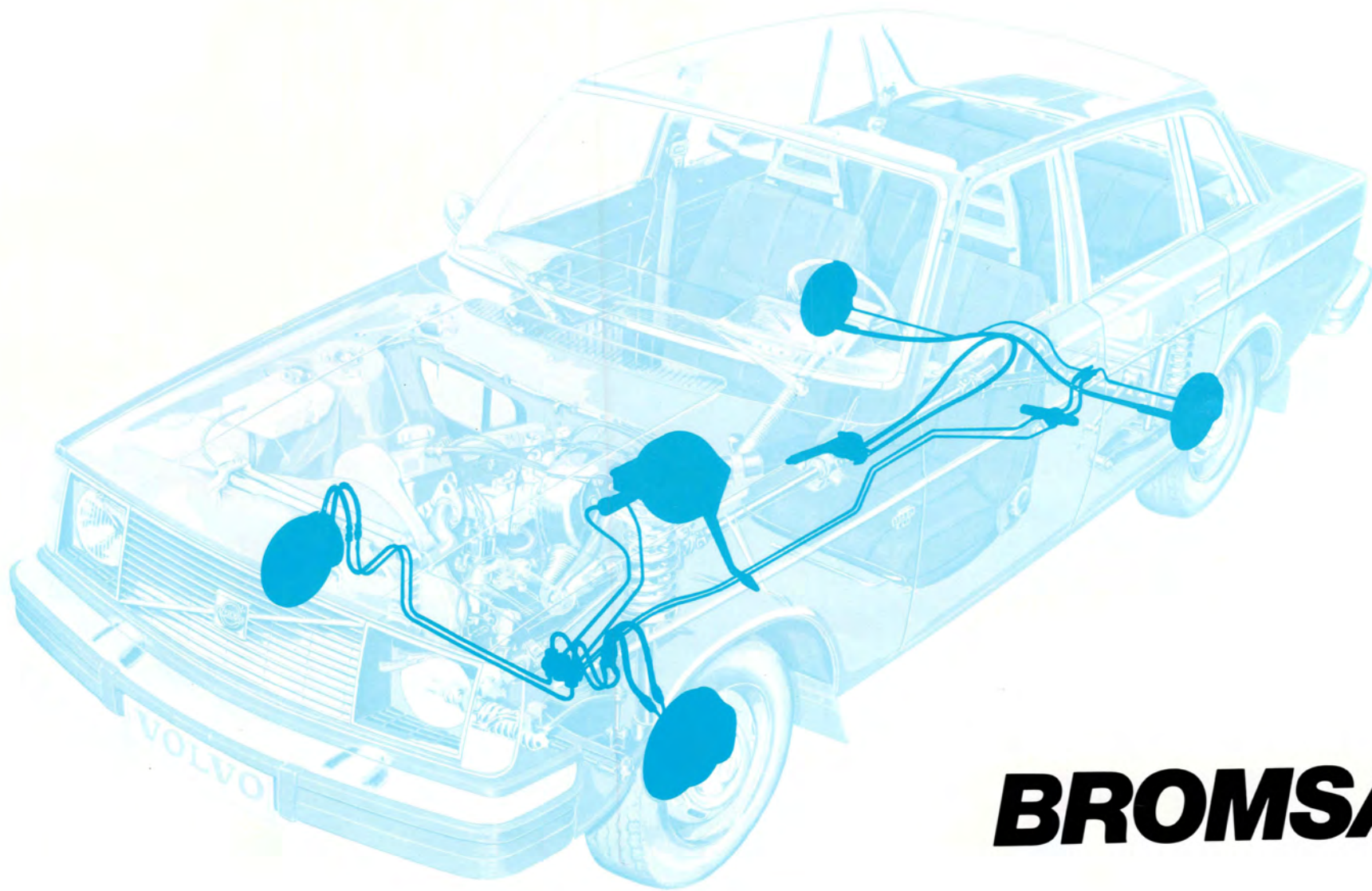
Bakaxeln är av typ hypoidväxel och förekommer på 240-serien med följande utväxlingar beroende på modell och marknad.
4,30:1, 4,10:1, 3,91:1



Kardanaxel

Kardanaxel har mellanlagret gummiupphängt och främre och bakre delen sammankopplade och balanserade före monteringen.





BROMSAR

Fotbroms

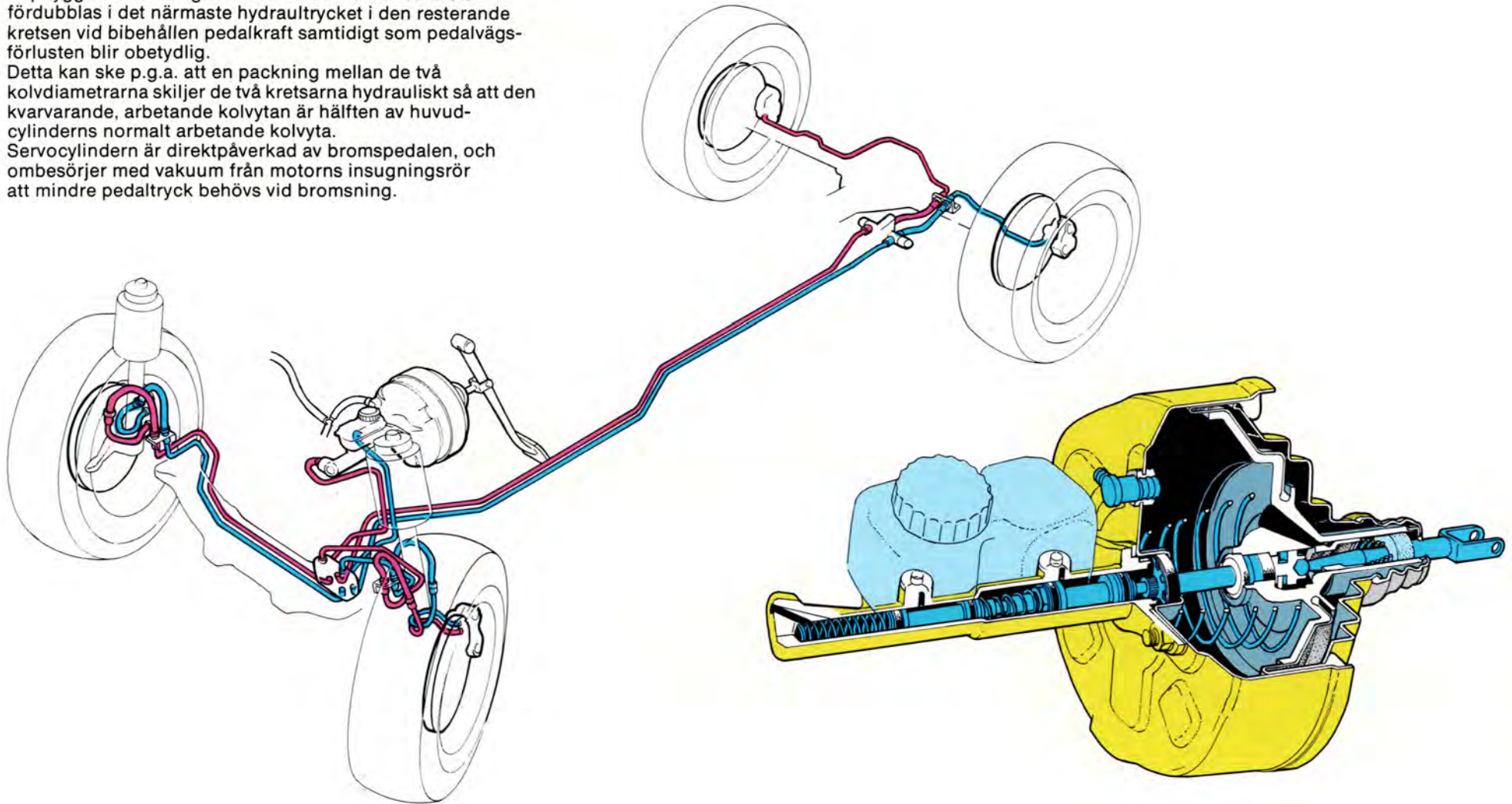
Nya Volvo har triangeldelat och servoassisterat bromssystem med skivbromsar på samtliga hjul.

Bromssystemet har ett inbyggt varningsystem för krets bortfall. Sålunda finns mellan kretsarna en kontaktanordning inkopplad som är i neutralläge så länge den påverkas av ett lika stort vätskestryck på båda sidor. Ändras tryckförhållandet förskjuts kontakten och en varningslampa tänds på instrumentbrädan.

Huvudcylindern är av tandemtyp med de två kolvarna hopbyggda till en stegkolv. Vid ett bortfall av en krets fördubblas i det närmaste hydraultrycket i den resterande kretsen vid bibehållen pedalkraft samtidigt som pedalvägsförlusten blir obetydlig.

Detta kan ske p.g.a. att en packning mellan de två kolvdiamentrarna skiljer de två kretsarna hydrauliskt så att den kvarvarande, arbetande kolvytan är hälften av huvudcylinderns normalt arbetande kolvyta.

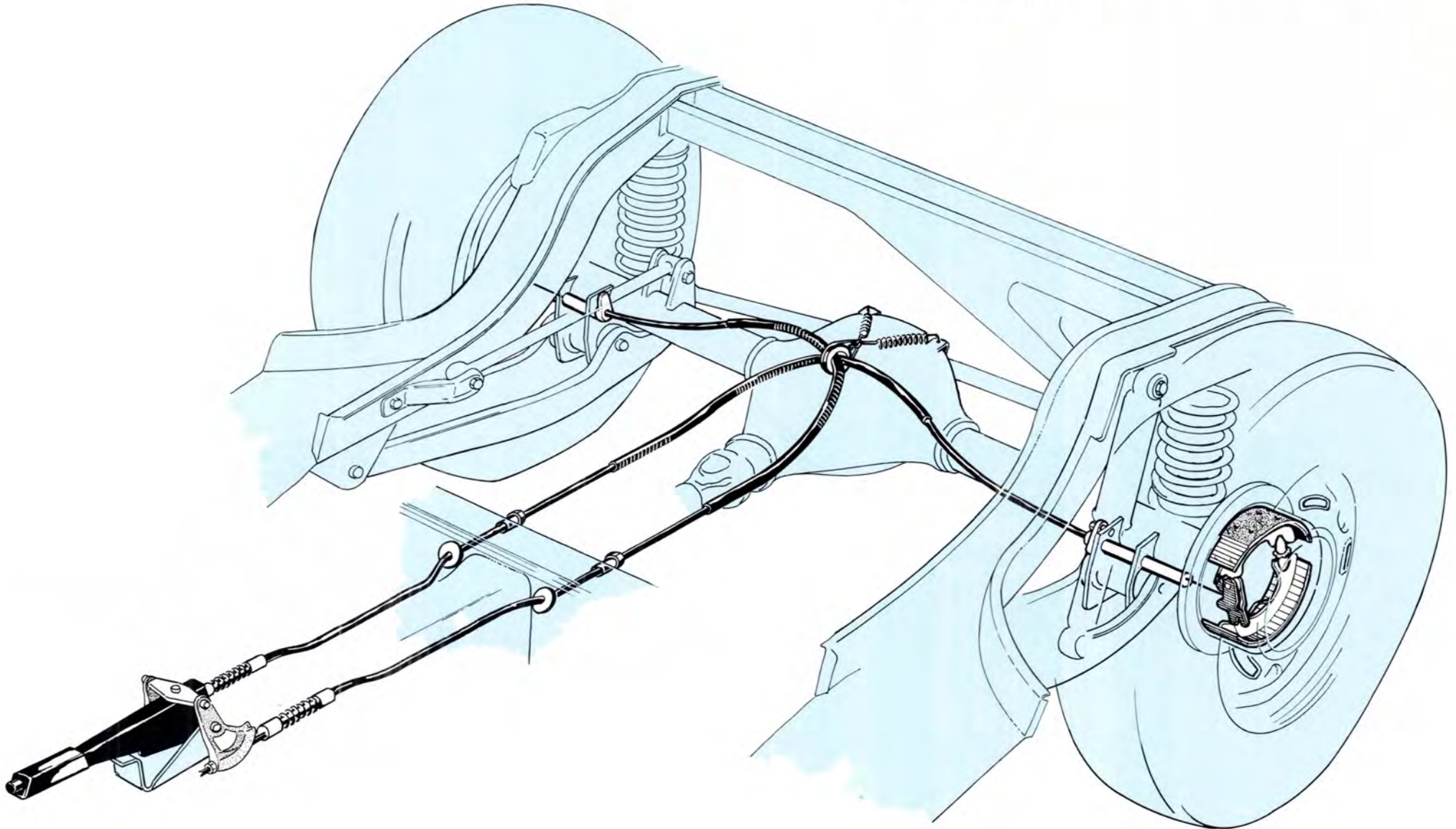
Servocylindern är direktpåverkad av bromspedalen, och ombesörjer med vakuum från motorns insugningsrör att mindre pedaltryck behövs vid bromsning.

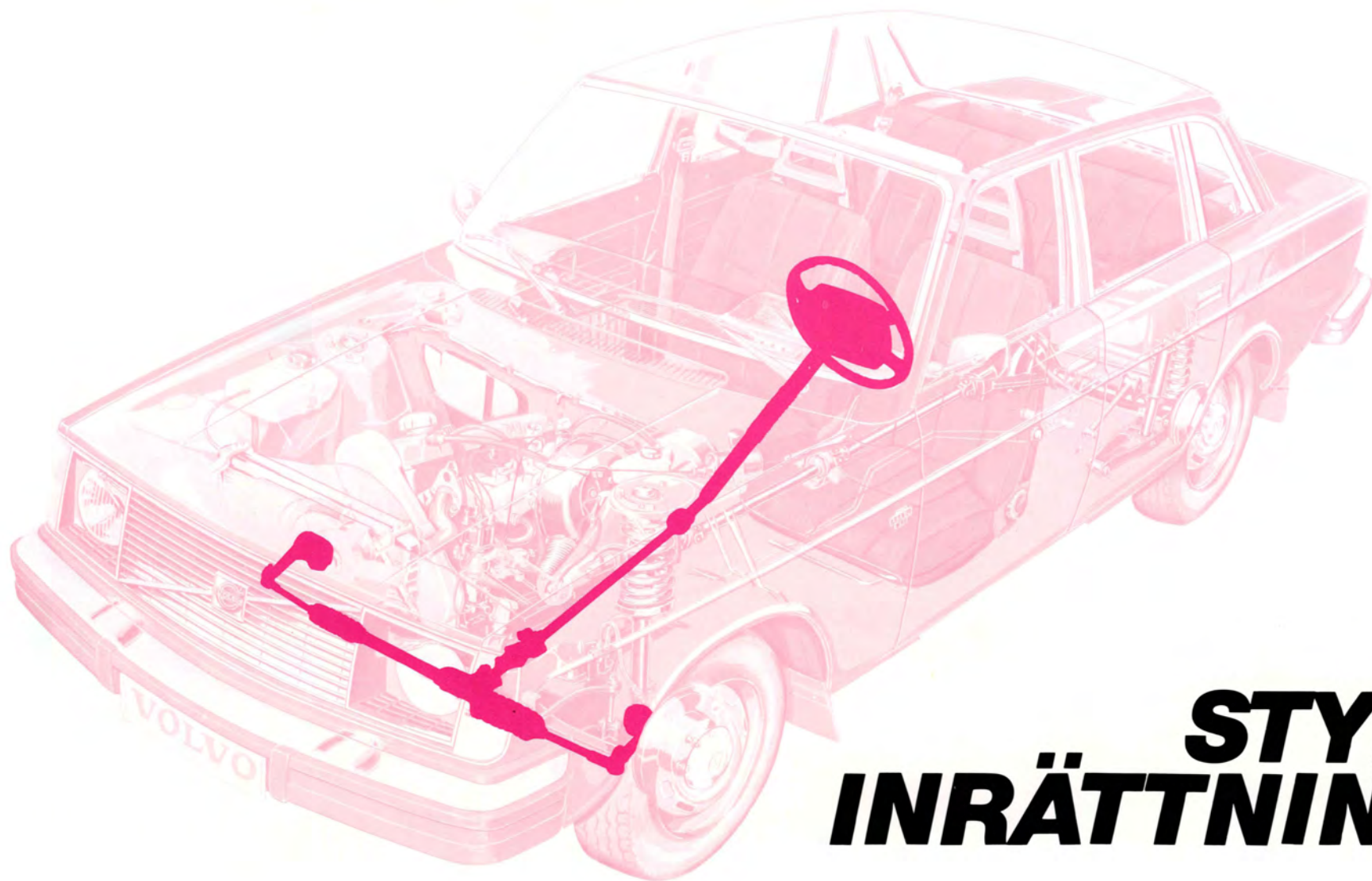


BROMSAR

Parkeringsbroms

Parkeringsbromsens reglage är nu placerat på kardantunneln. Genom ett balanseringsok på spakens nedre ände får man alltid lika bromsverkan på bägge hjulen. Helkapslade reglagevagnar motverkar inträngning av smuts i kabel samt fastfrysning.



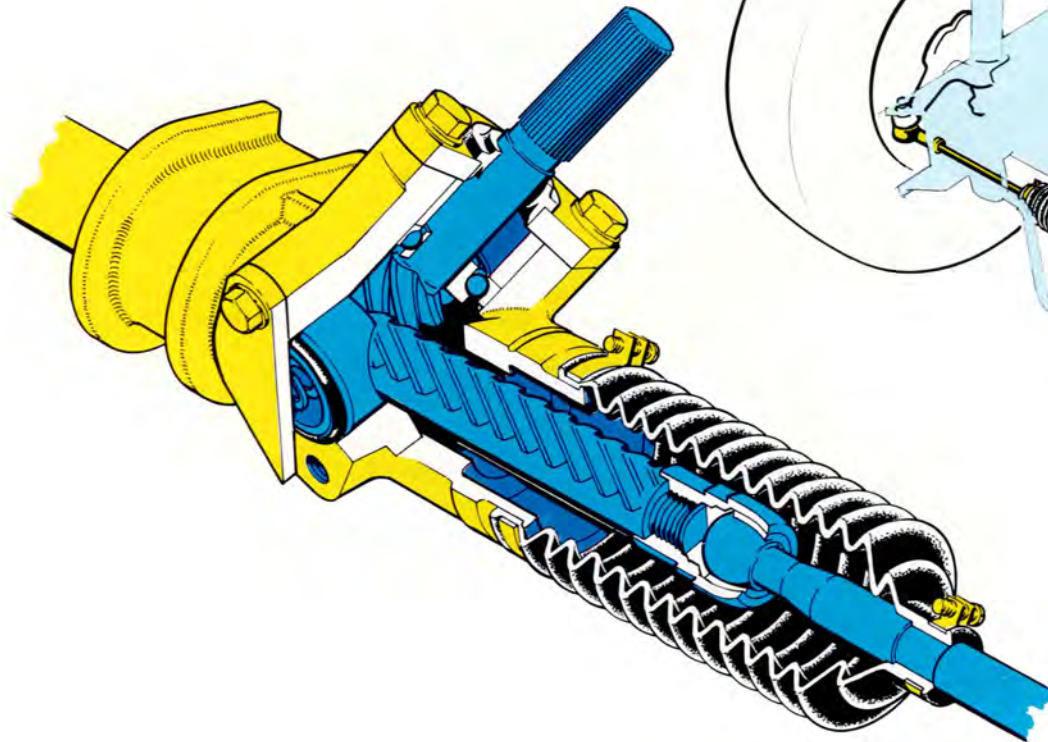


STYR- INRÄTTNING

STYRINRÄTTNING

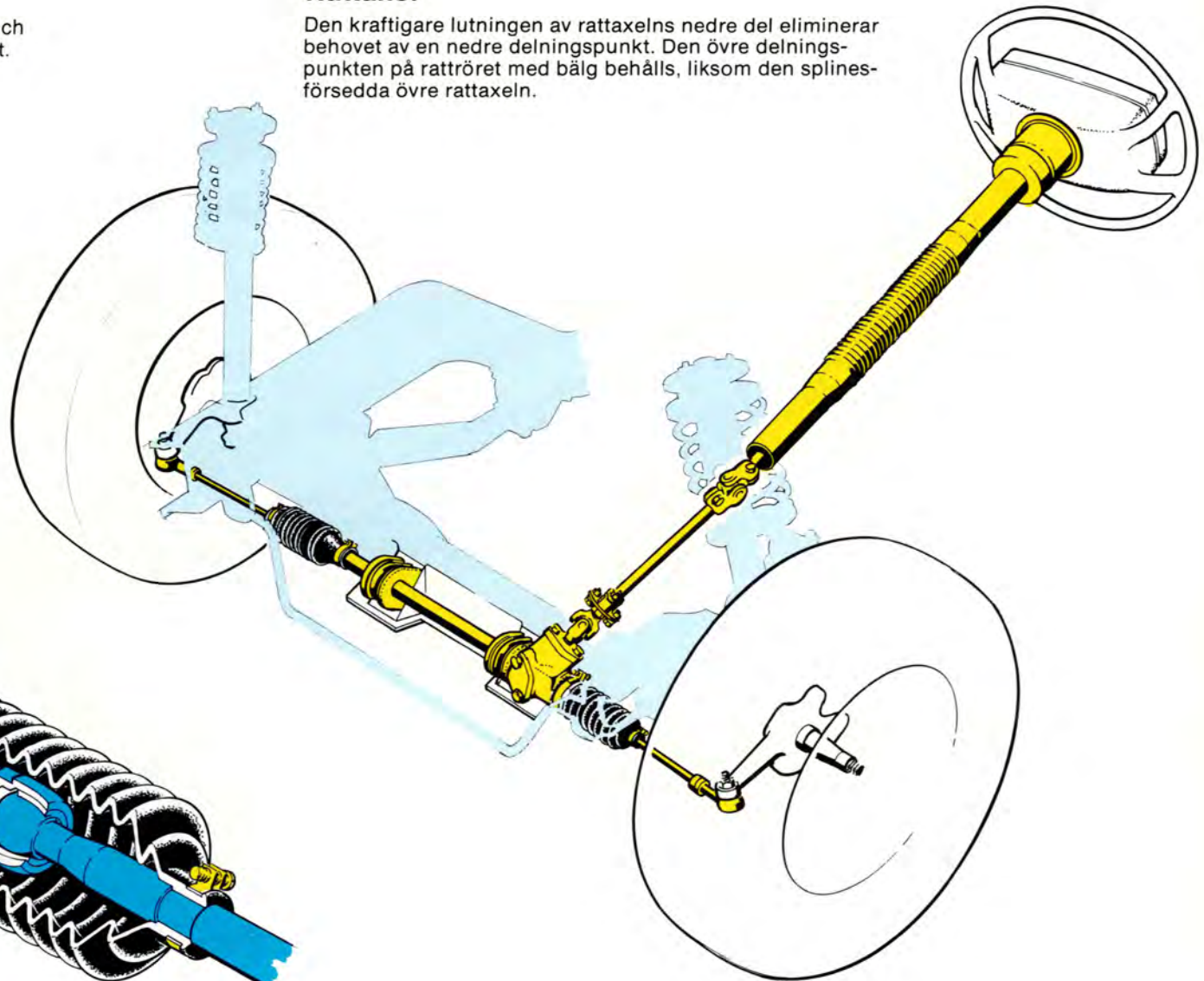
Styrväxel

Nya Volvo har kuggstångsstyrning som med få delar och enkel uppbyggnad ger exakt styrning med låg styrkraft.

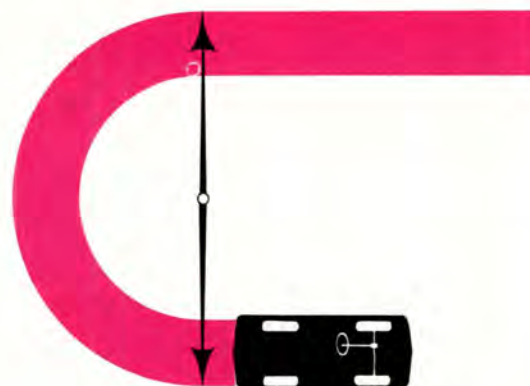


Rattaxel

Den kraftigare lutningen av rattaxelns nedre del eliminerar behovet av en nedre delningspunkt. Den övre delningspunkten på rattroret med bälg behålls, liksom den splinesförsedda övre rattaxeln.



STYRINRÄTTNING



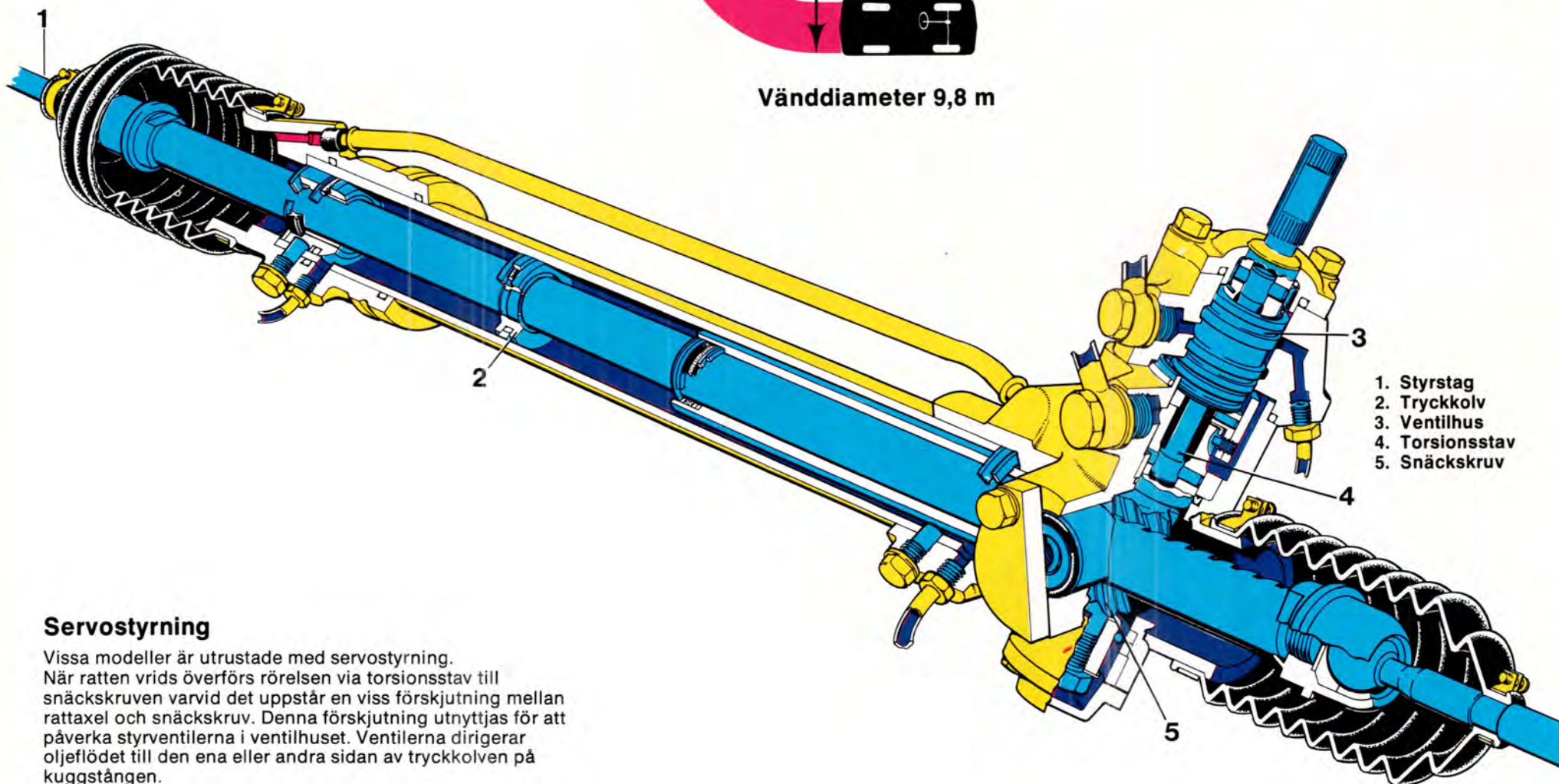
Vänddiameter 9,8 m

Mekanisk styrinrättning

Antal rattvarv från stopp till stopp	4,3
Utväxlingsförhållande	20,4:1

Servostyrning

Antal rattvarv från stopp till stopp	3,5
Utväxlingsförhållande	16,6:1



1. Styrstag
2. Tryckkolv
3. Ventilhus
4. Torsionsstav
5. Snäckskruv

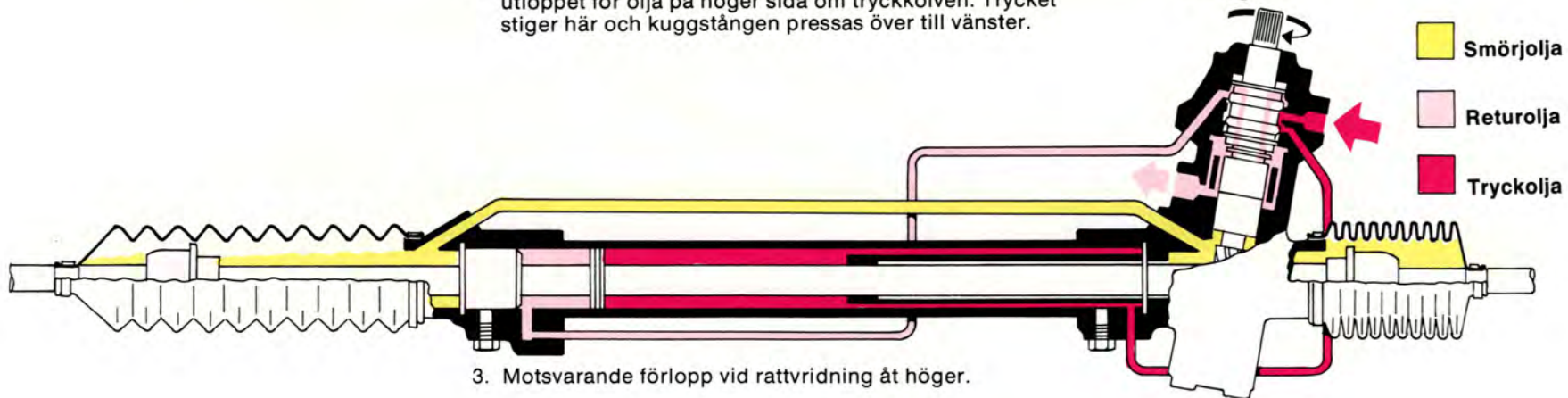
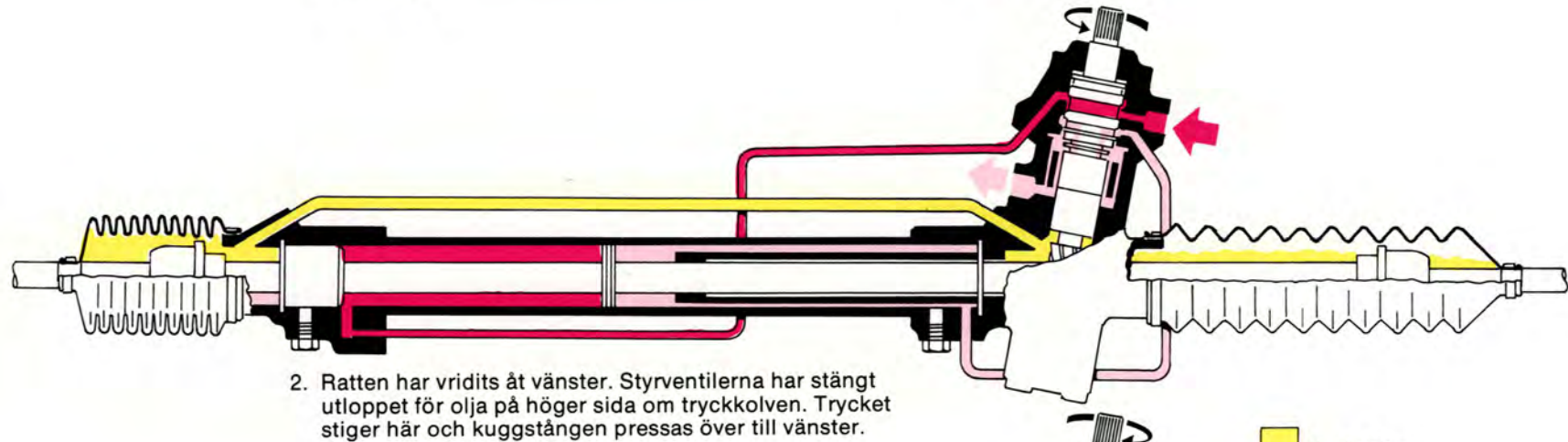
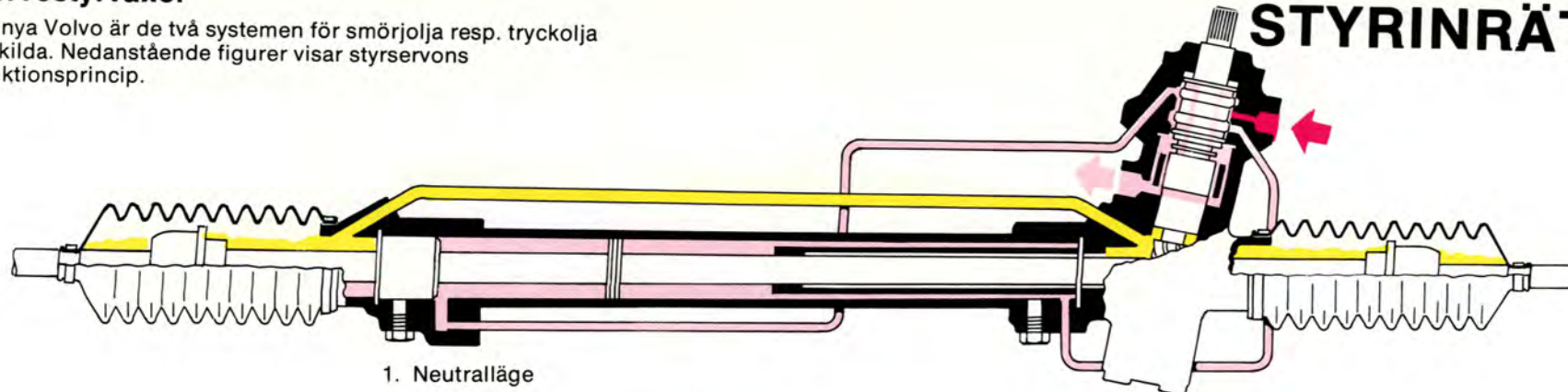
Servostyrning

Vissa modeller är utrustade med servostyrning. När ratten vrids överförs rörelsen via torsionsstav till snäckskruven varvid det uppstår en viss förskjutning mellan rattaxel och snäckskruv. Denna förskjutning utnyttjas för att påverka styrventilerna i ventilhuset. Ventilerna dirigerar oljeflödet till den ena eller andra sidan av tryckkolven på kuggstängan.

Servostyrväxel

På nya Volvo är de två systemen för smörjolja resp. tryckolja åtskilda. Nedanstående figurer visar styrservons funktionsprincip.

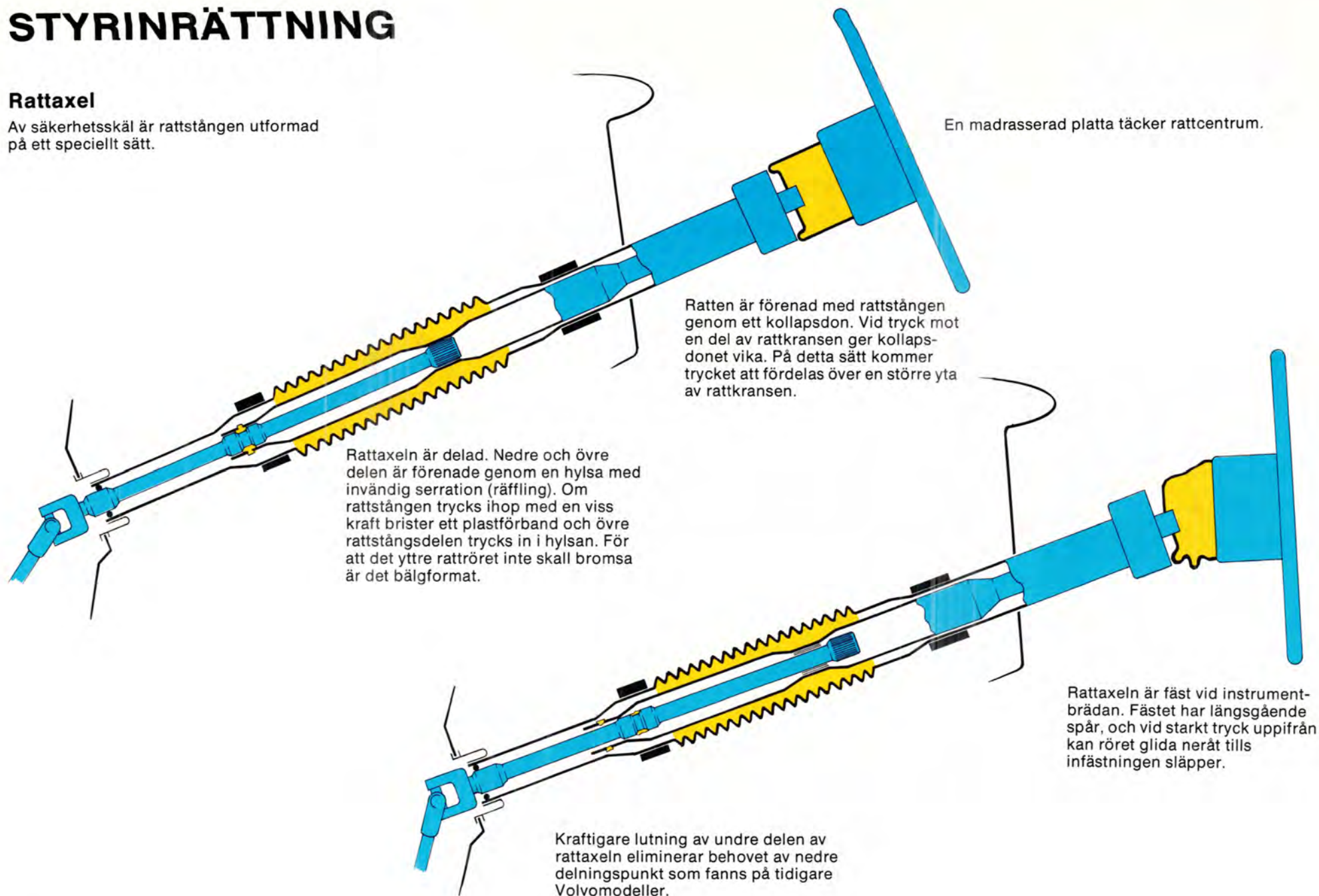
STYRINRÄTTNING



STYRINRÄTTNING

Rattaxel

Av säkerhetsskäl är rattstängens utformad på ett speciellt sätt.



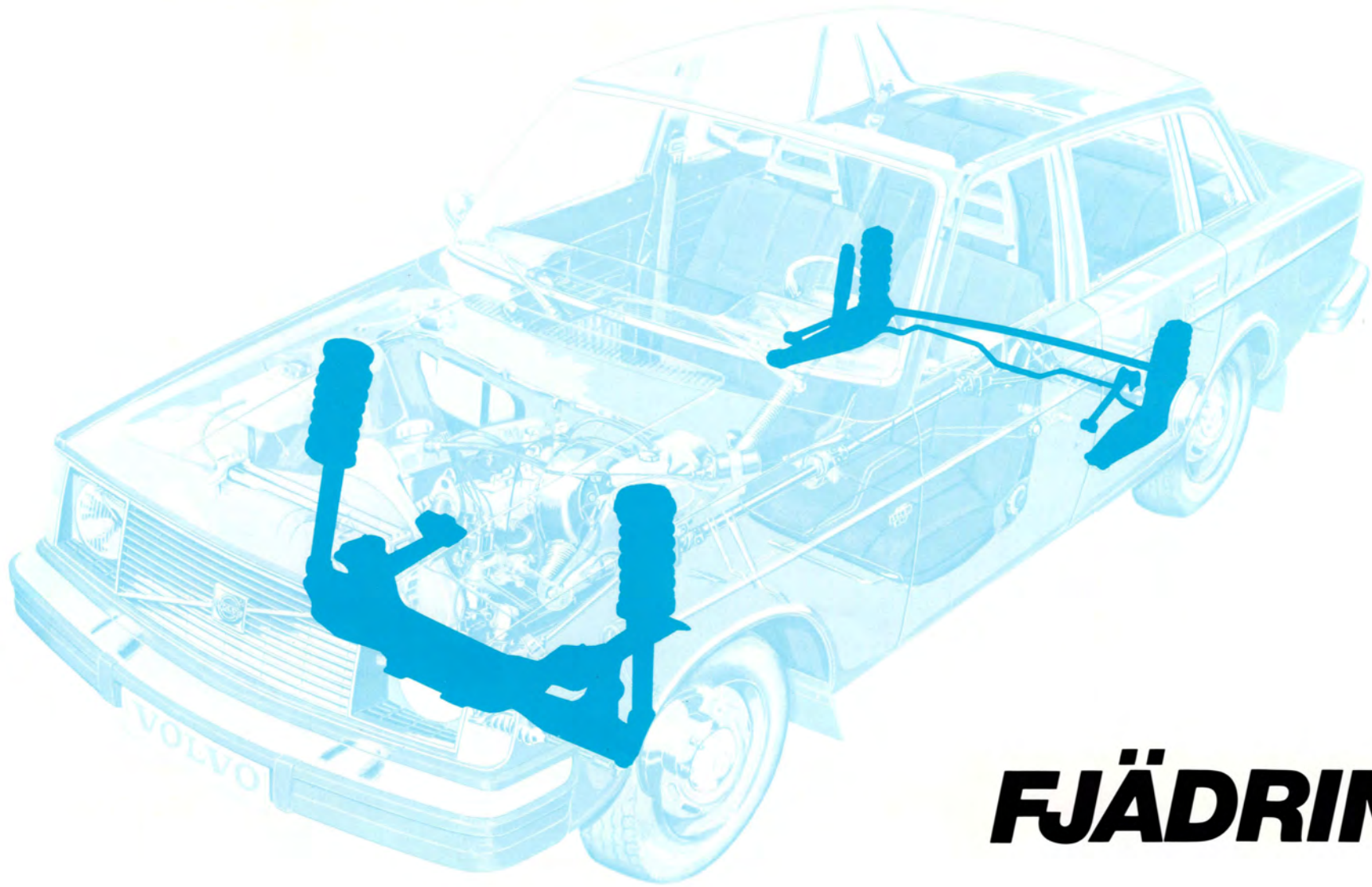
En madrasserad platta täcker rattcentrum.

Ratten är förenad med rattstängens genom ett kollapsdon. Vid tryck mot en del av rattkranen ger kollapsdonet vika. På detta sätt kommer trycket att fördelas över en större yta av rattkranen.

Rattaxeln är delad. Nedre och övre delen är förenade genom en hylsa med invändig serration (räffling). Om rattstängens trycks ihop med en viss kraft brister ett plastförband och övre rattstångsdelen trycks in i hylsan. För att det yttre rattroret inte skall bromsa är det bälghformat.

Rattaxeln är fäst vid instrumentbrädan. Fästet har längsgående spår, och vid starkt tryck uppifrån kan röret glida neråt tills infästningen släpper.

Kraftigare lutning av undre delen av rattaxeln eliminerar behovet av nedre delningspunkt som fanns på tidigare Volvomodeller.



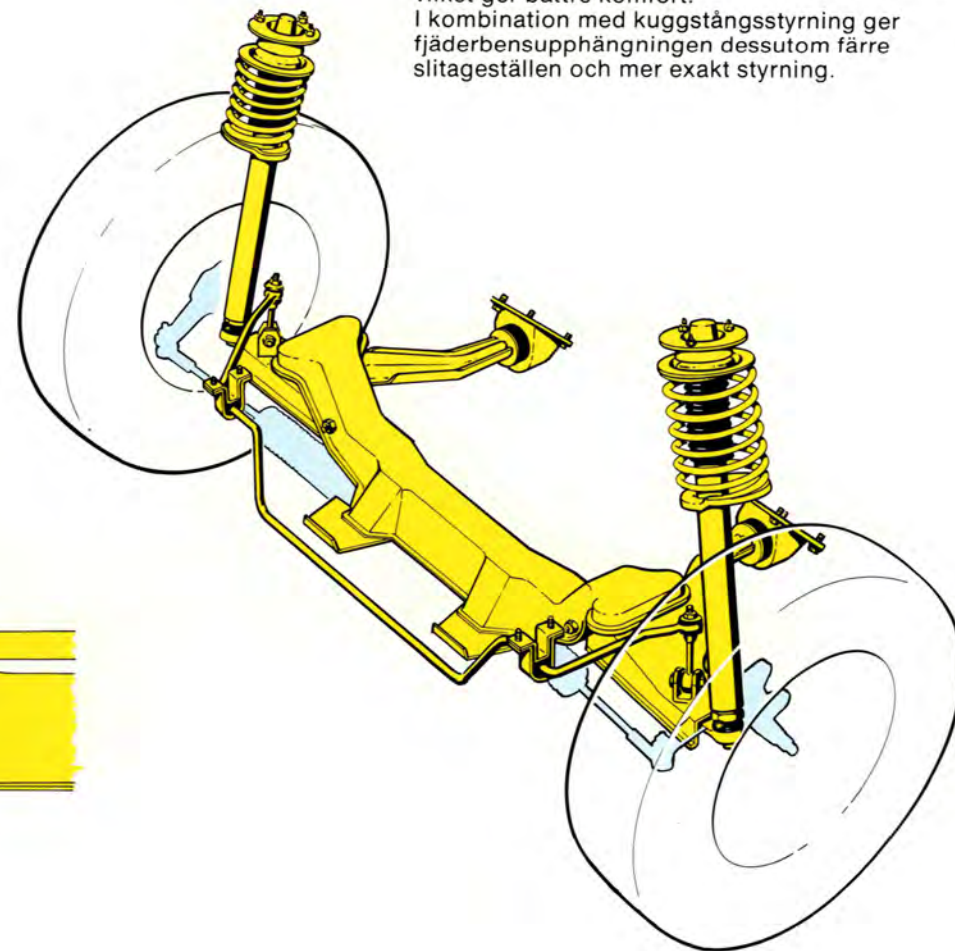
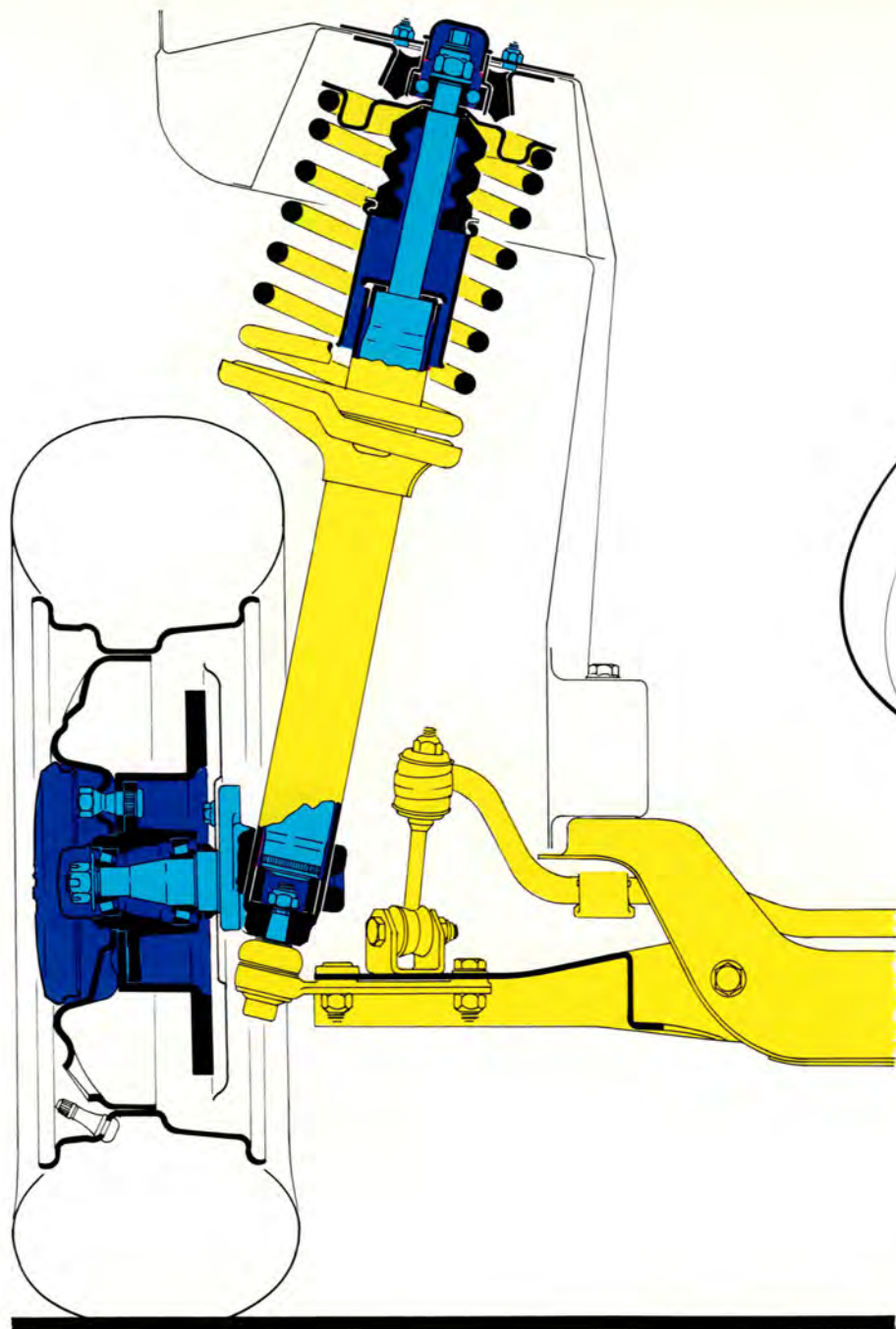
FJÄDRING

FJÄDRING

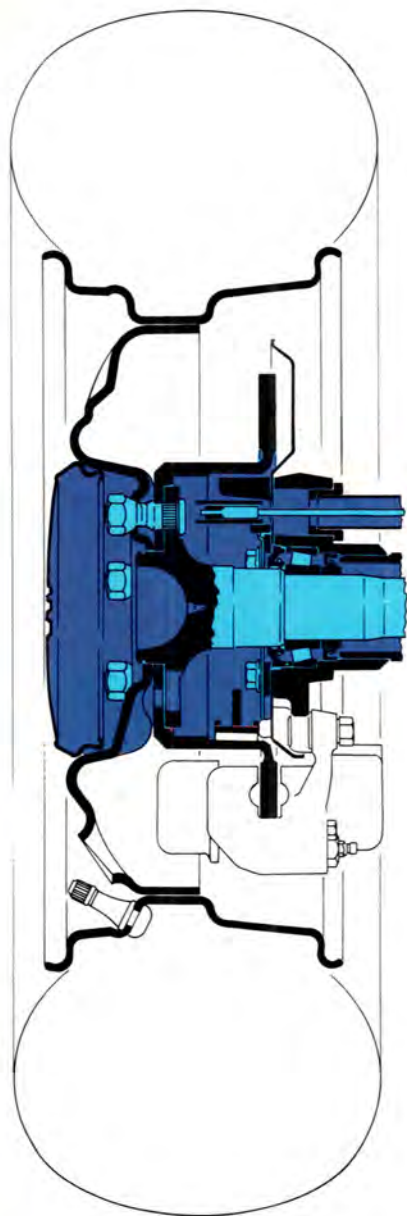
Fjädring – fram

Framvagnen har fjäderben av McPherson-typ med inbyggda helkapslade stötdämpare. Denna konstruktions fördelar är framförallt att den kräver mindre utrymme, är enkel till sin uppbyggnad samt medför en ökad längsmjukhet, vilket ger bättre komfort.

I kombination med kuggstångstyrning ger fjäderbensupphängningen dessutom färre slitageställen och mer exakt styrning.



FJÄDRING

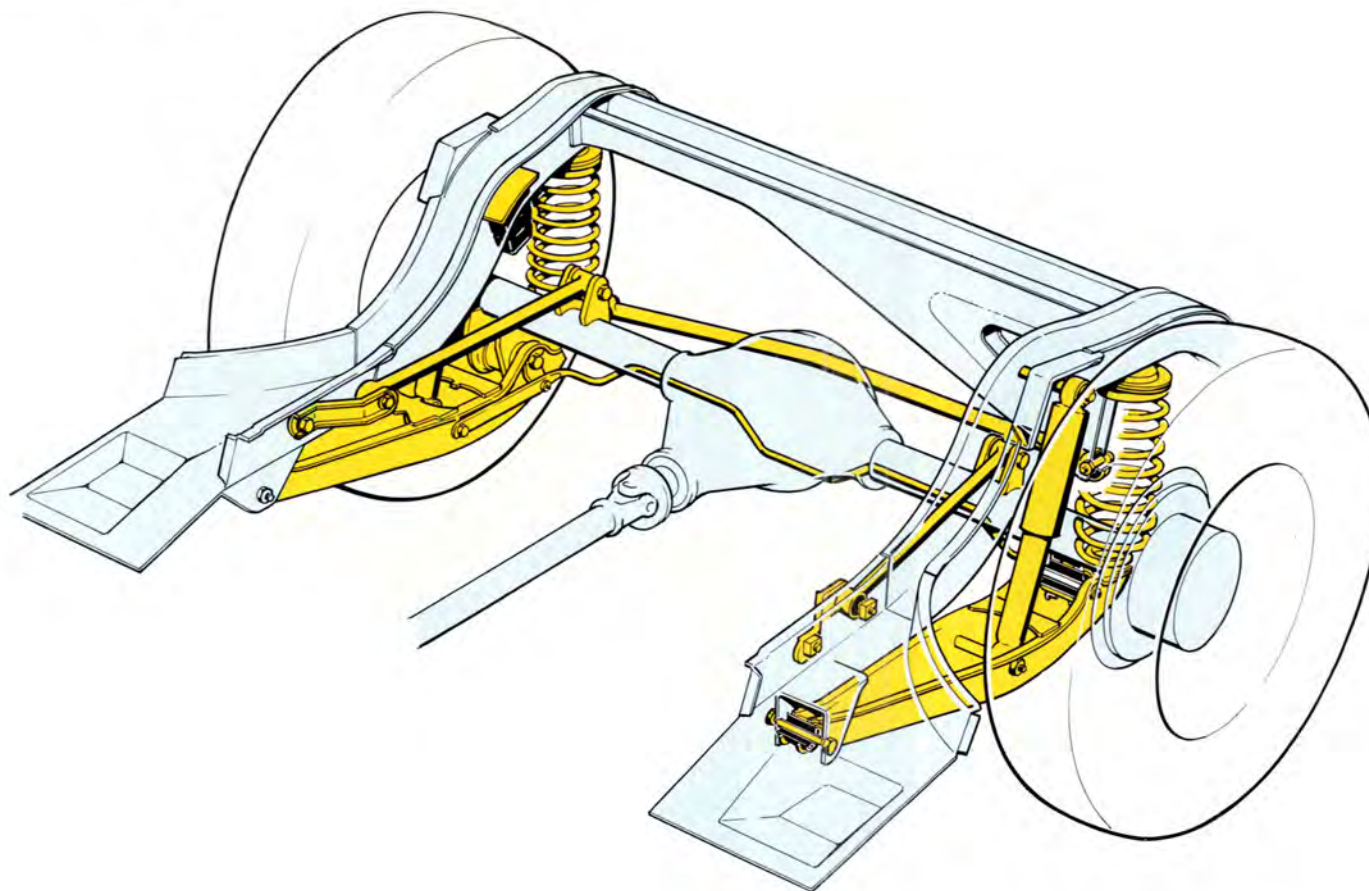


Fjädring – bak

Nya Volvos vägegenskaper är förbättrade genom att upphängningen av den stela bakaxeln är kompletterad med en bakre krängningshämmare (ej 245).

Nytt är också att hjulen är centrerade på naven genom centrumstyrning, som ger minskade störningar från obalans och orundhet.

Dessutom sker en övergång till 14" stålradialdäck för samtliga marknader och varianter. I samband härmed ökas däcksbredden till 175 eller 185 mm, varigenom man uppnår bättre väggrepp och ökad komfort.





KAROSS

Kaross

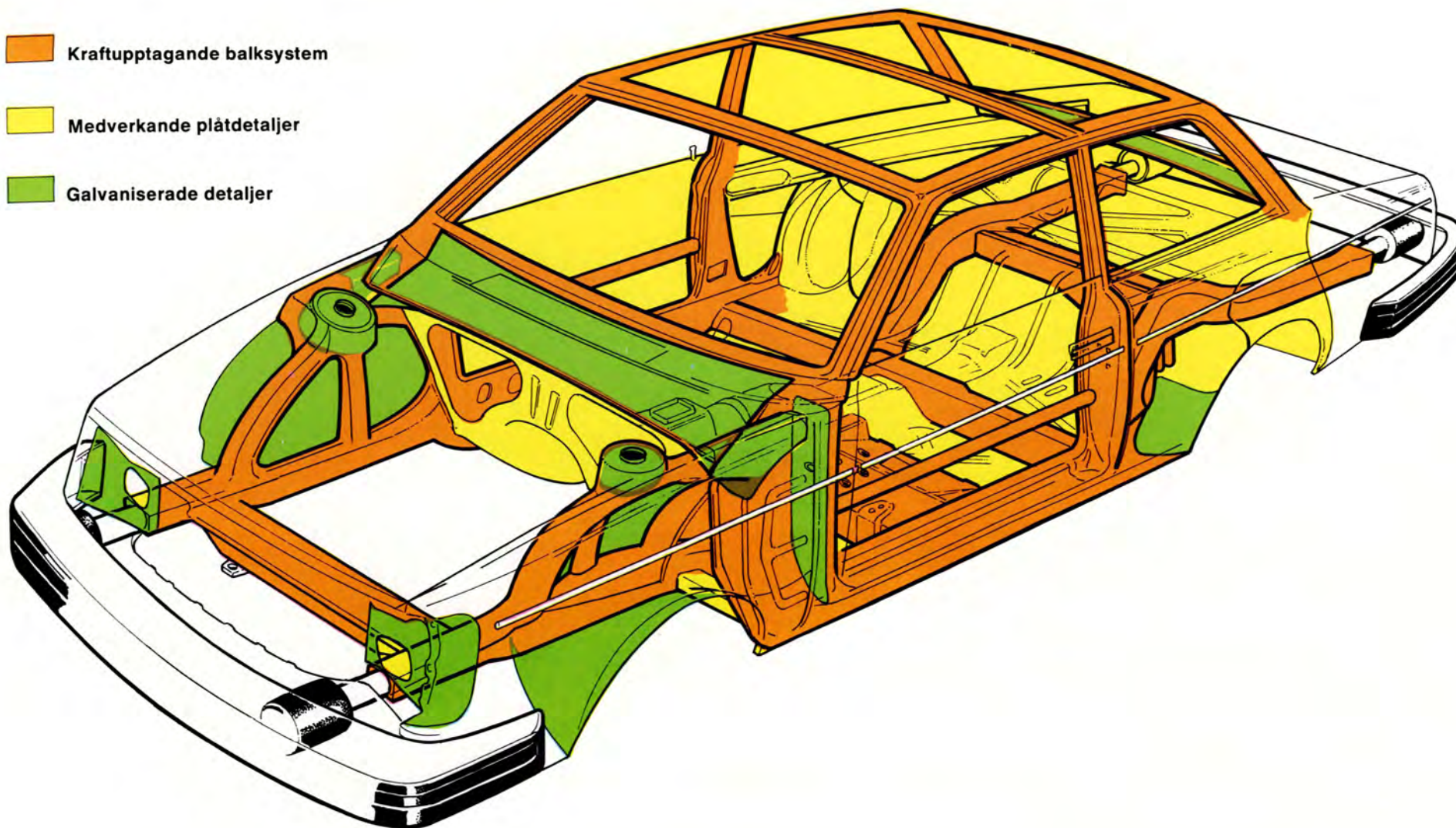
Karossen har genom den extra förstärkning som tillkommit i främre hjulhuset fått en bättre energiupptagande förmåga, både ur hållfasthet och fysiologisk synvinkel. Genom att dessutom sidsresarna är bredare än tidigare har karossens styvhet ökat ytterligare.

KAROSS

 Kraftupptagande balksystem

 Medverkande plåtdetaljer

 Galvaniserade detaljer



KAROSS

Instrumentbräda

Instrumentbrädan har fått nytt utseende genom bl.a. smalare reglagepanel och nya rektangulära munstycken. Vid sidan om det yttersta munstycket finns på varje sida dessutom ett fixerat munstycke, vars luftström håller sidorutan imfri.



Stolkonstruktion

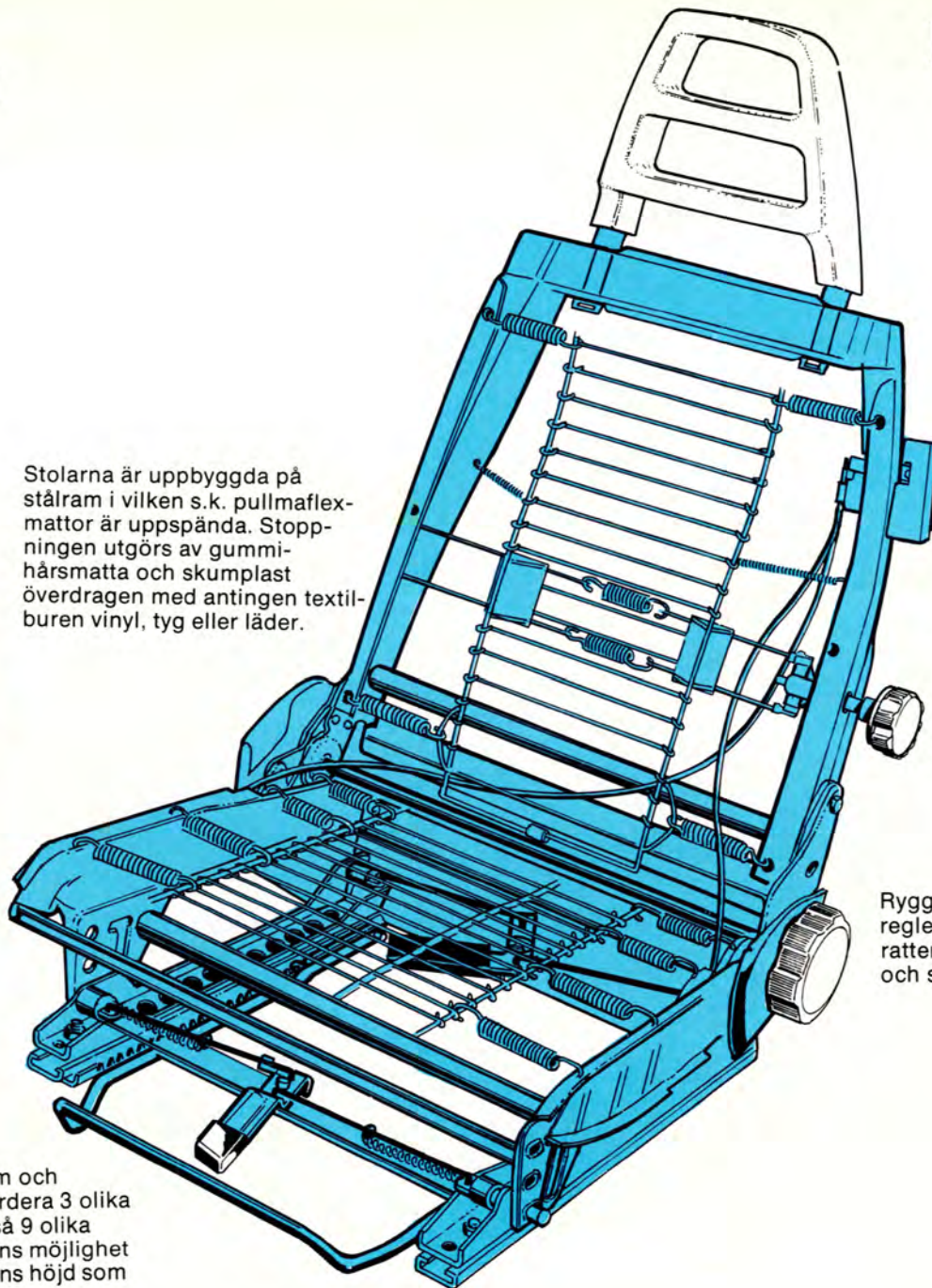
Volvos nya stolar, med fasta nackskydd, är anatomiskt riktigt utformade med rikliga möjligheter till individuell inställning.

Förarsätet har dessutom inlagda elslingor, som slås på av en termostat när temperaturen understiger 14°C. När sätet uppnått ca 27°C bryts strömmen automatiskt.



Förarstolen kan i fram och bakkant regleras i vardera 3 olika höjdlägen, totalt alltså 9 olika lägen. Härigenom finns möjlighet att justera såväl stolens höjd som lutning.

Stolarna är uppbyggda på stålram i vilken s.k. pullmaflexmattor är uppspända. Stoppningen utgörs av gummi-hårsmatta och skumplast överdragen med antingen textilen vinyl, tyg eller läder.



KAROSS

På tvådörrars vagnar är ryggstödet automatiskt låst mot framfällning med en spärr. Spärren frigörs genom att trycka på reglaget som nu sitter på stolens sida.

Ryggstödet svankdel regleras med en ratt med gängad axel, som ökar eller minskar spänningen i pullmaflexmattan.

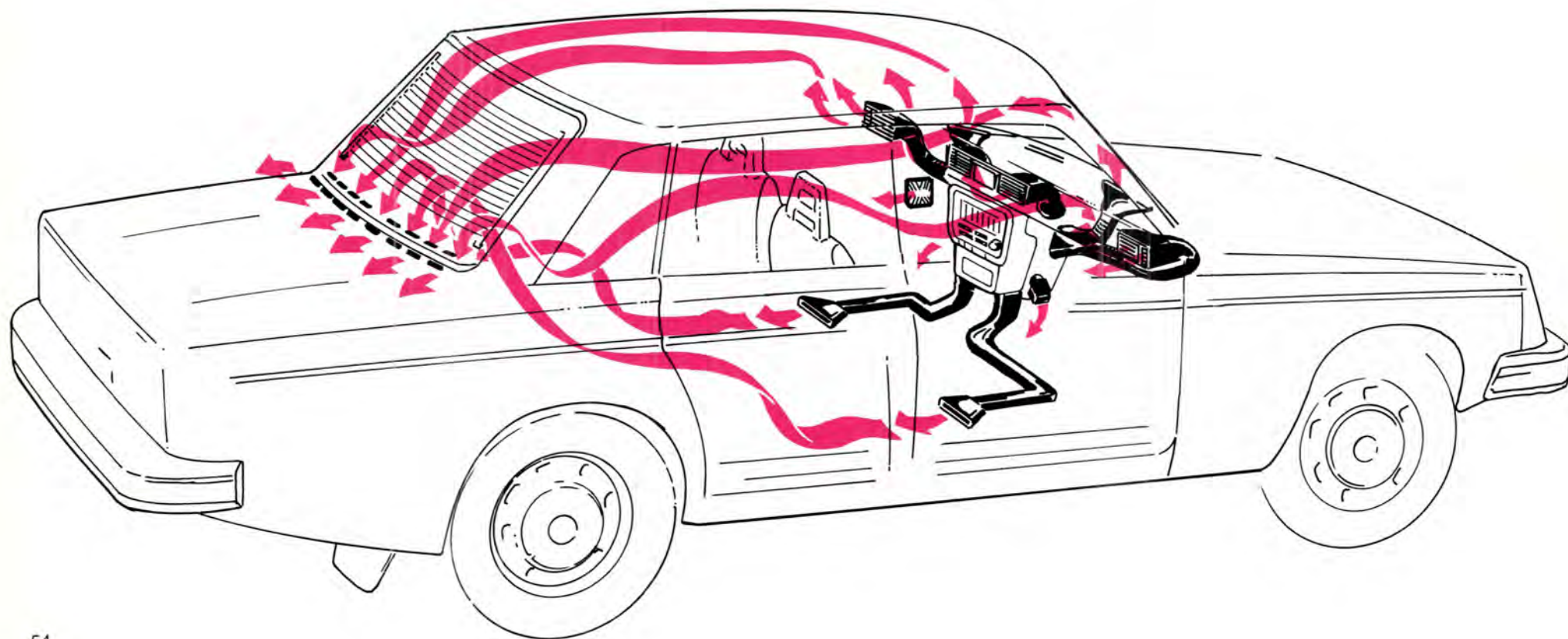
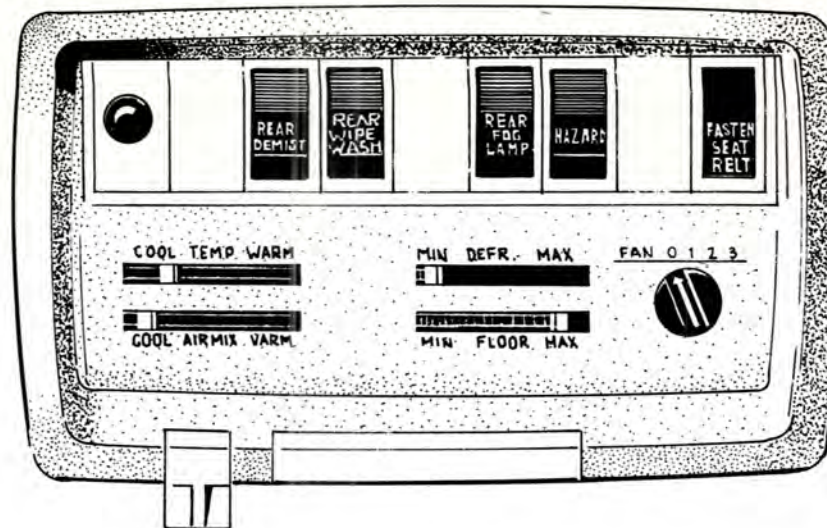
Ryggstödet lutning regleras steglöst med ratten mellan ryggstöd och sittdyna.

KAROSS

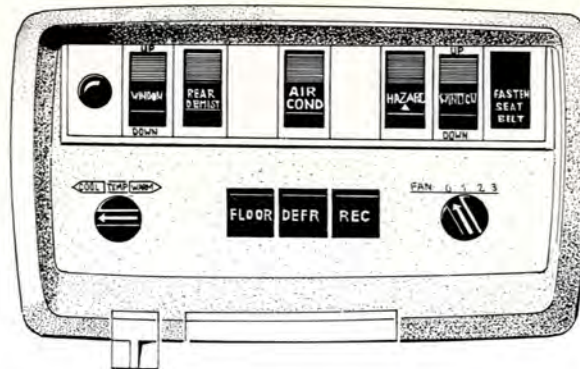
Värmesystem standard

Värmesystemet är ett kombinerat varm och friskluftssystem. Effektiv ventilation ombesörjs genom luftutsläppen som ligger längs hela bakrutans underkant. Styrning av klimatet i bilen görs med hjälp av de reglage som finns på reglagepanelen i mitten.

- TEMP — Temperatur
- AIRMIX — Reglering av förhållandet uppvärmd luft och friskluft genom de två mittr munstyckena på instrumentbrädan.
- DEF — För reglering av luftmängden till defrostermunstyckena samt luften till de två yttre ventilationsmunstyckena.
- FLOOR — Reglerar luftmängden till främre och bakre golv.
- FAN — Fläkten har 3 hastigheter.



- FLOOR** — Full luftmängd till främre och bakre golv samt svag defrosterverkan
- DEF** — Full defrosterverkan
- REC** — Återcirkulation och avfuktning av kupélufven

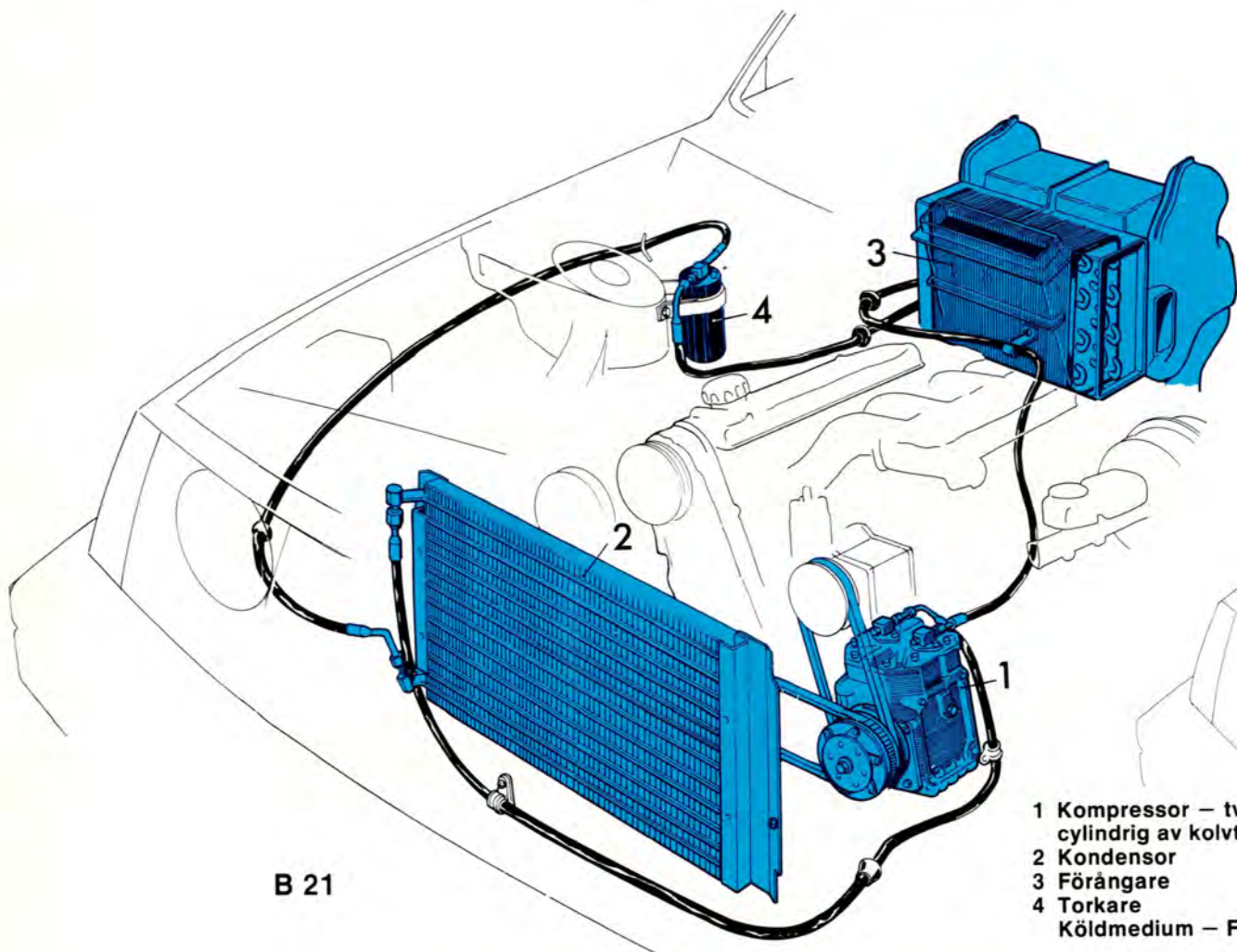


Värmesystem CU

CU-systemet är ett kombinerat varm och friskluftssystem helt förberett för installation av luftkonditionering. Samtliga reglage för justering av bilens klimat är placerade på reglagepanelen. Dessa reglage påverkar med vakuumphjälp de spjäll som styr luften. Risken att kondensvatten skulle råka rinna ner är utesluten, då cellpaketet har alla anslutningar dragna till ovasidan, är helt tätt på undersidan, samt kompletterat med effektiv dränering som dessutom är ljuddämpad.

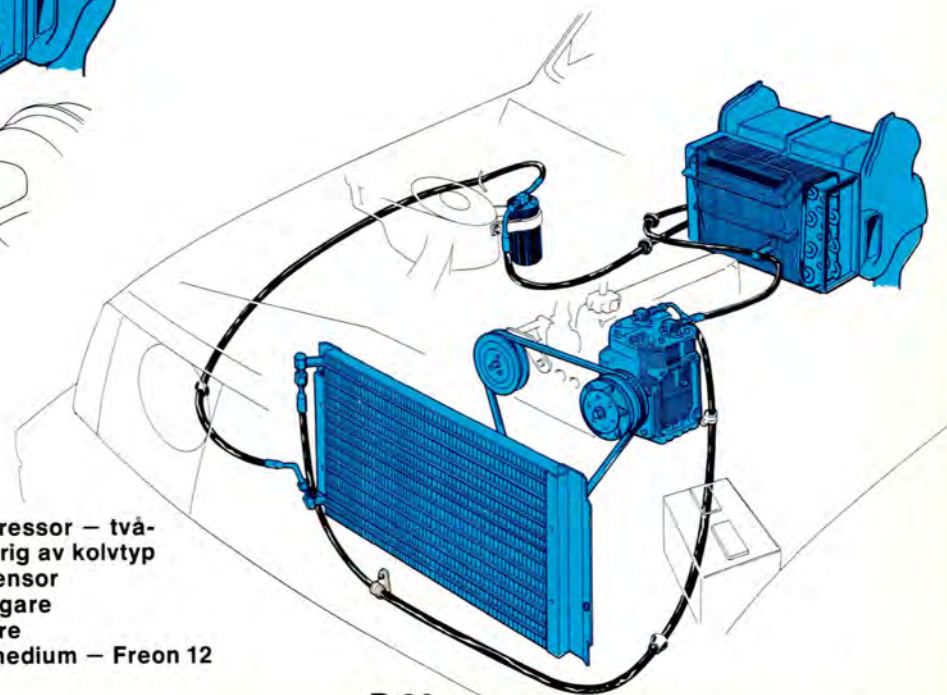
Luftkonditionering

Luftkonditionering av kompressortyp kan monteras som extra tillbehör på bilar med värmesystem CU. Regleringen av den kylda luftens temperatur sköts i denna typ av anläggning med värmesystemets temperaturreglage. Luften som strömmar genom anläggningen kyls först när den passerar förångaren och värms sedan upp till önskad temperatur när den passerar värmecellpaketet.



B 21

- 1 Kompressor — två-cylindrig av kolvtyp
 - 2 Kondensor
 - 3 Förångare
 - 4 Torkare
- Köldmedium — Freon 12



B 20

KAROSS

Dörrar

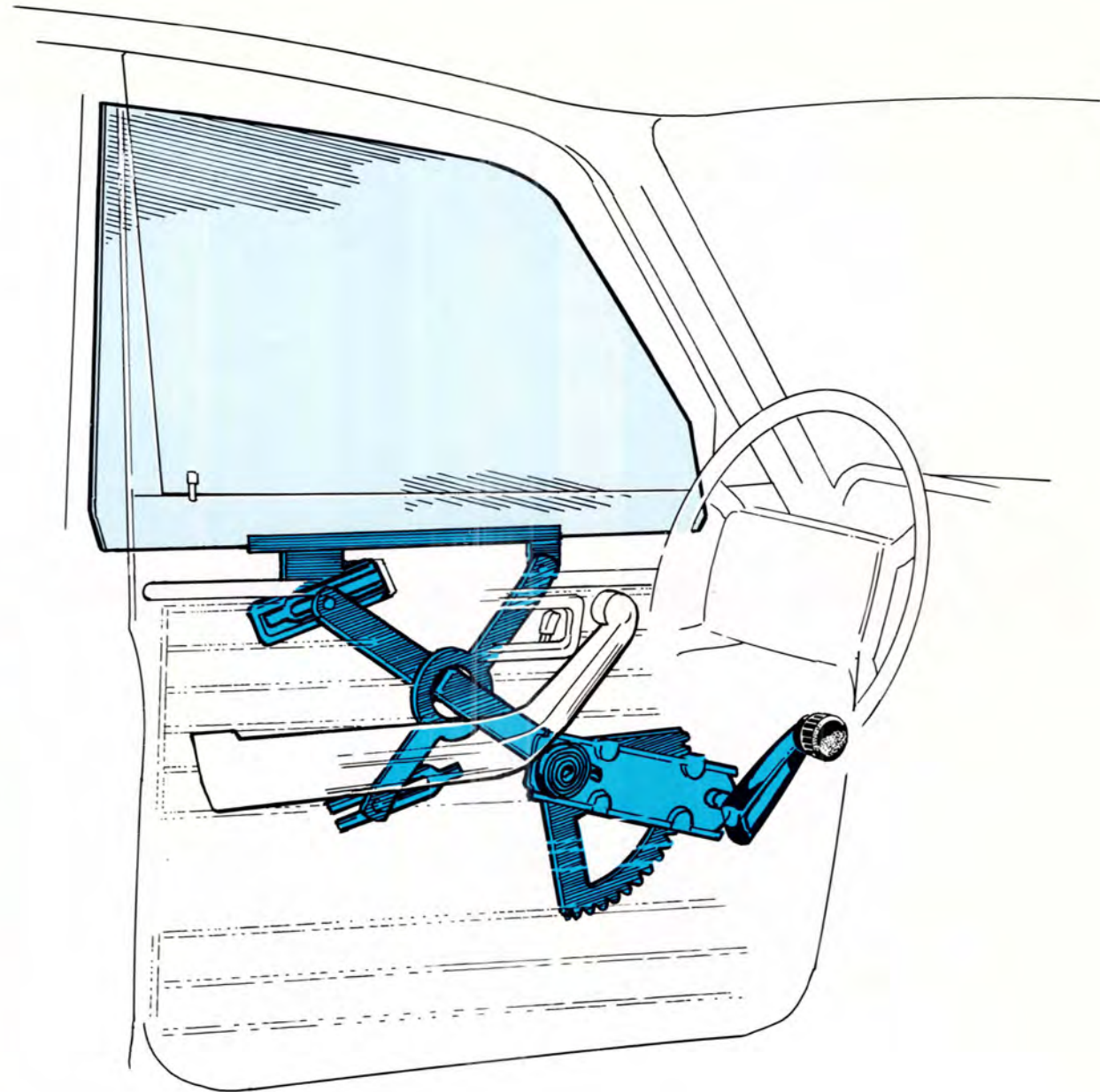
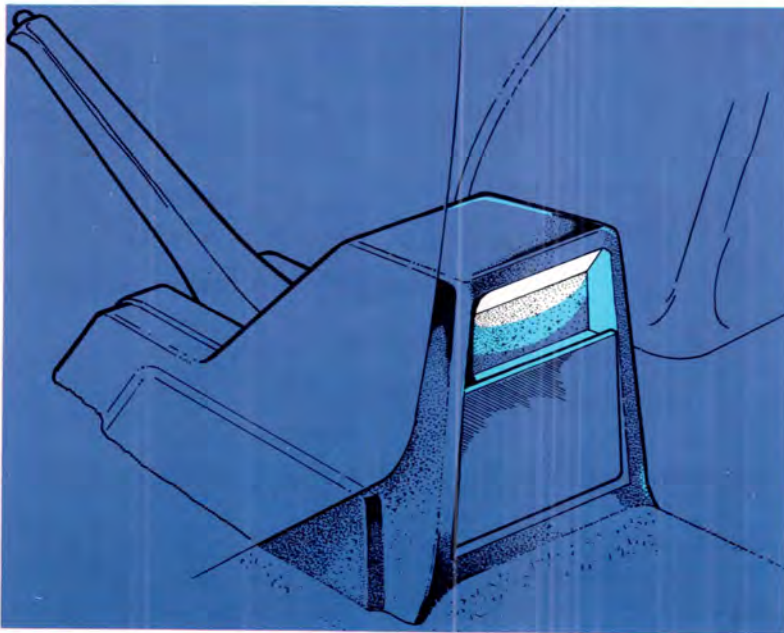
Dörrarna med kraftiga balkar vore inte till mycket skydd, om inte låsen var extra kraftiga. Volvo har dörrlås som håller dörren ordentligt stängd, även om karossen skulle utsättas för häftig deformation. Självklart kan bakdörrarnas lås ställas om till barnsäkra.

Fönsterhiss

Fönstren manövreras med mekanisk fönsterhiss. Möjlighet finns dock i alla framdörrar att montera elektrisk fönsterhiss som extra tillbehör. Denna elhiss har en relativt låg lyftkraft i översta läget (ca 30 kp) för att inte kunna orsaka klämskador. Inkopplingen sker med återgående strömställare på reglagepanelen. Hisstid ca 5 sek.

Askkopp

Fästet för säkerhetsbältet och handbromsens nya placering är upphov till den nya kombinerade plastkåpan mellan framstolarna. Förutom ovannämnda funktioner innehåller den även en belyst askkopp för baksätespassagerarna.



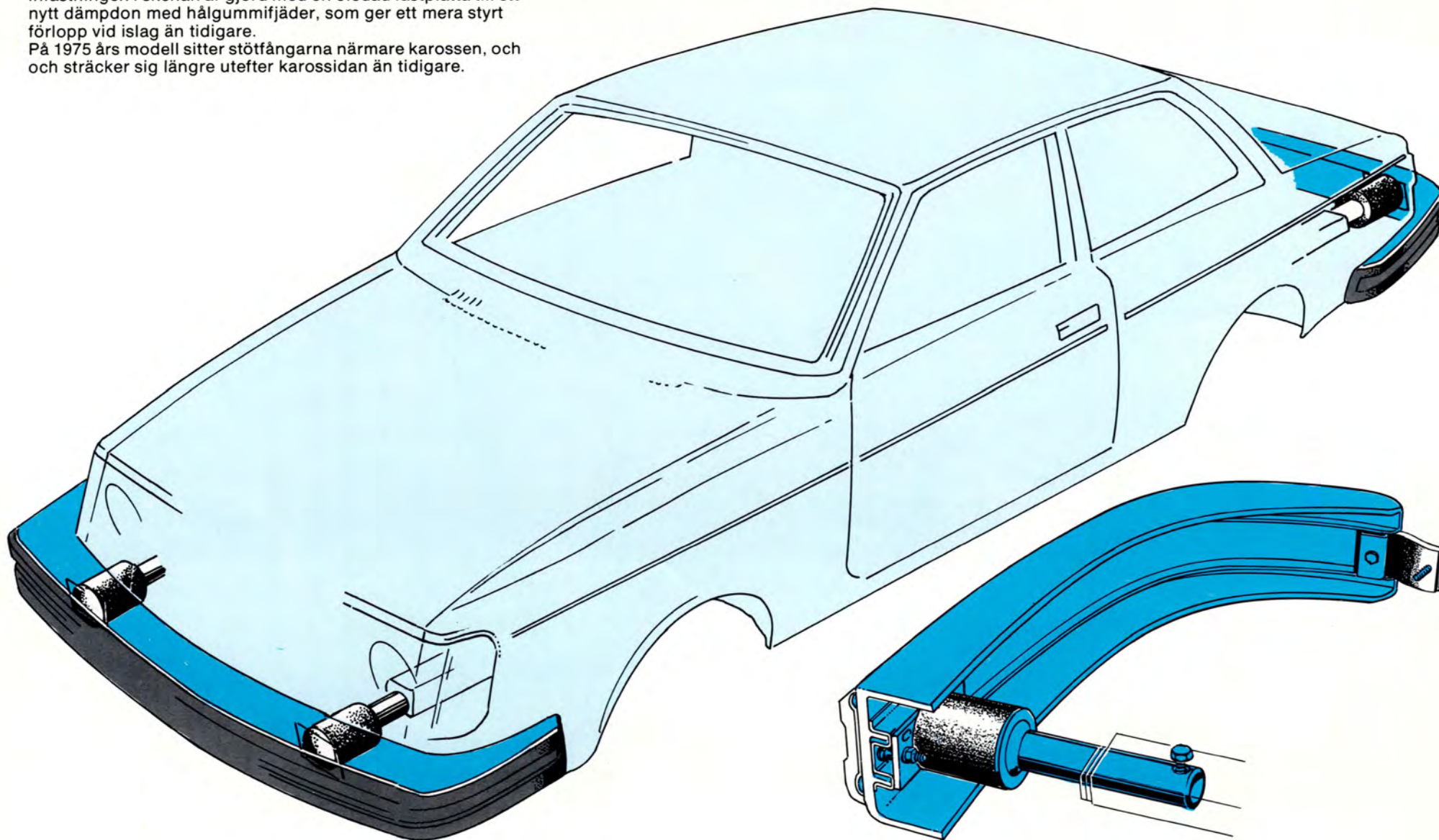
Stötfångare

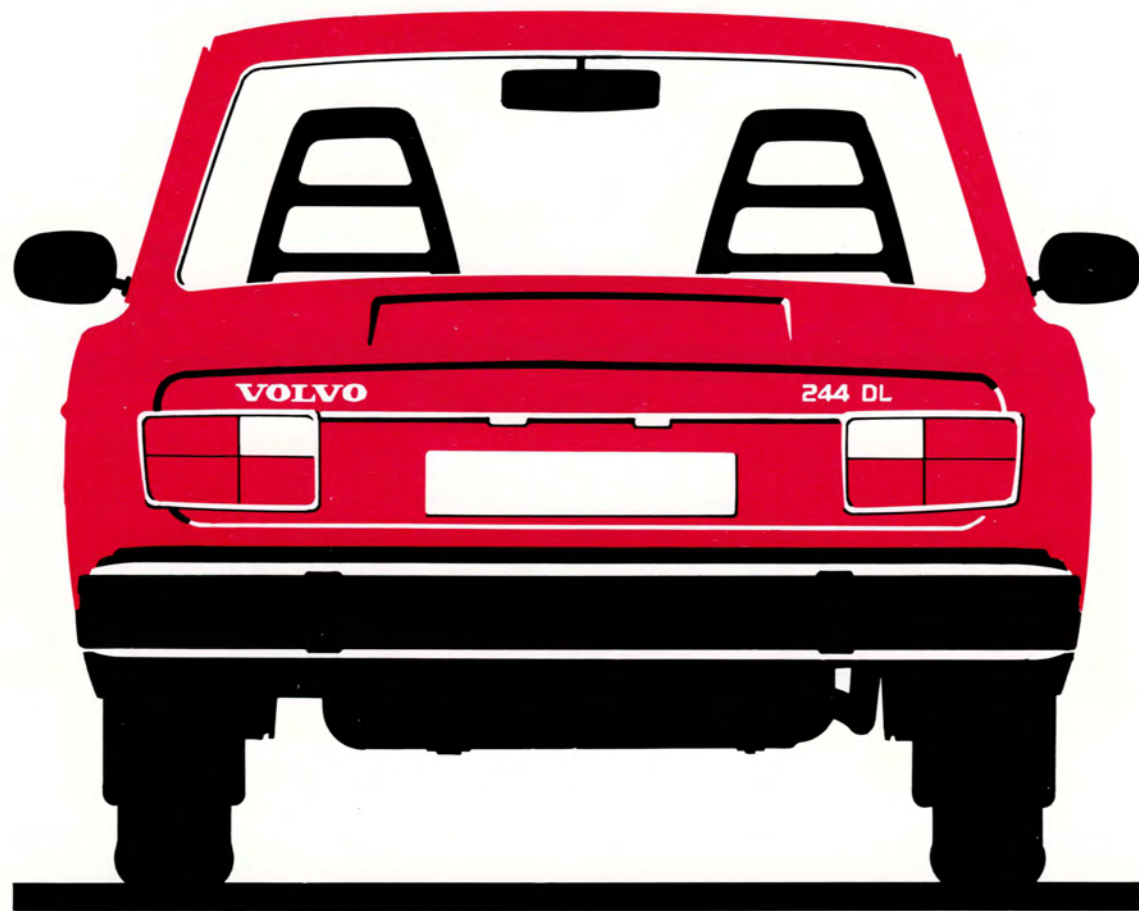
Stötfångarna består liksom tidigare av kraftig aluminiumprofil försedd med tjocka energiabsorberande gummilister. Stötfångarna är fästa till fram- och bakskärm med fjädrande gummelement.

Infästningen i skenan är gjord med en oledad fästplatta till ett nytt dämpdon med hålgummifjäder, som ger ett mera styrt förlopp vid islag än tidigare.

På 1975 års modell sitter stötfångarna närmare karossen, och och sträcker sig längre utefter karossidan än tidigare.

Spalten mellan stötfångare och kaross är täckt med en heldragen gummilist både fram och bak. Den nya stötdämparinfästningen ger liksom den tidigare skydd mot karosseriskador vid upp till 5 km/h i barriärprov.







AB VOLVO · GÖTEBORG
