

# VOLVO 264



***Teknisk presentation***





# FÖRORD

*Här presenterar vi i text och bild nya Volvo 264.*

*Bilen bygger på 164, men antalet förändringar är så många och omfattande, att den i praktiken är en helt ny bil. Rent utseendemässigt är det väl främst den nya sofistikerade 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 264'an så allsidigt som möjligt. Därför visar vi konstruktioner som redan är kända från 164, även om vi betonar och ägnar det mesta utrymmet åt nyheter.*

*På grund av 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



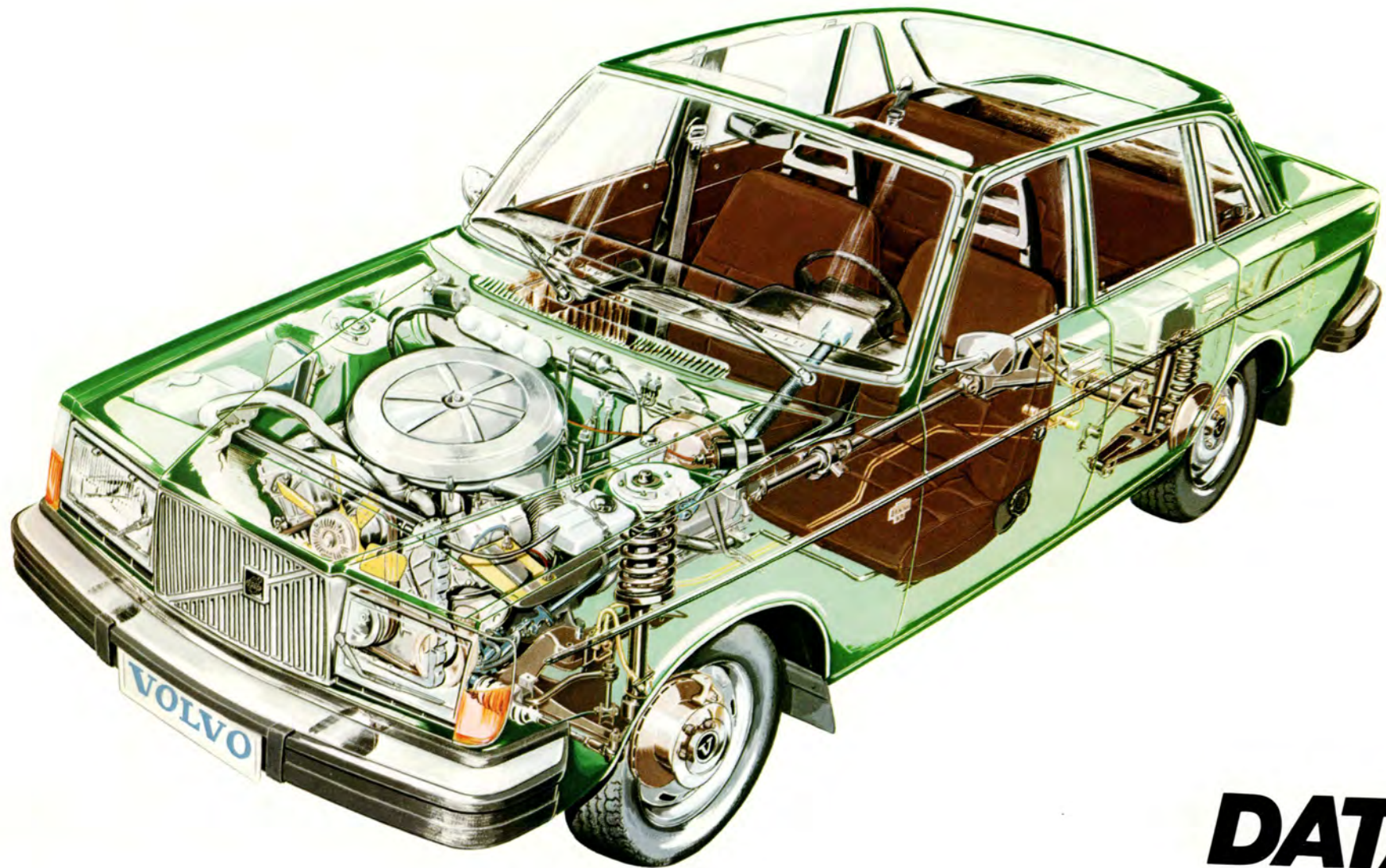
## INNEHÅLL

---

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





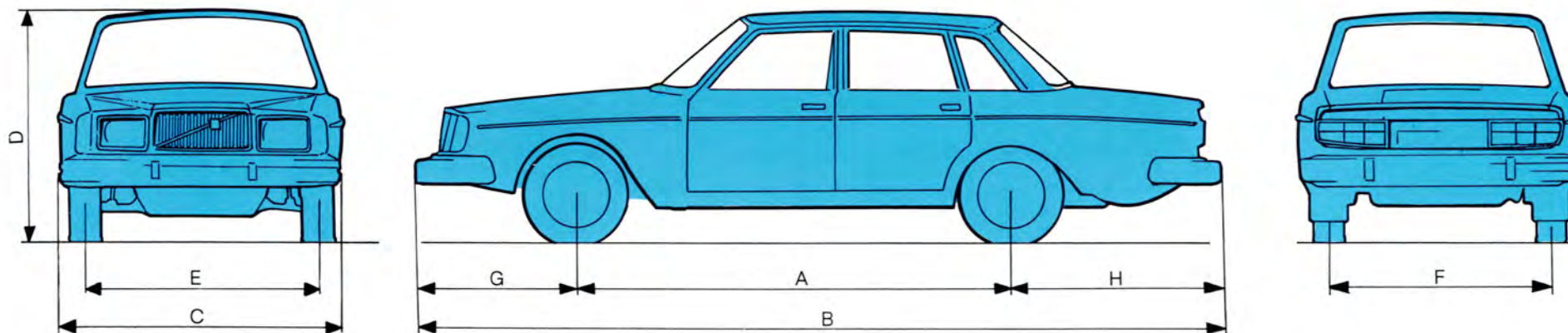


**DATA**





# DATA



## Huvuddata

A Hjulbas 2.640 mm  
B Total längd 4.898 mm  
C Total bredd 1.707 mm

D Total höjd 1.435 mm  
E Spårvidd, fram 1.420 mm  
F Spårvidd, bak 1.350 mm

G Överhäng, fram 988 mm  
H Överhäng, bak 1.270 mm



## Motor

Typbeteckning B 27 E  
Cylinderantal 6  
Slagvolym 2,66 dm<sup>3</sup>  
Cylinderdiameter 88 mm  
Slaglängd 73 mm  
Vikt, ca 150 kg

Max. effekt  
kW/r/s DIN 103/100  
hk/rpm DIN 140/6000

Max. vridmoment  
Nm/r/s DIN 204/50  
kpm/rpm DIN 20,8/3000

Kompressionstal 8,7  
Oktantalsbehov 93

# DATA



## Växellåda

Typbeteckning	M 50	M 51	BW 55
Utväxlingsförhållande 1:a växeln	3,85:1	3,99:1	2,45:1
2:a ..	2,22:1	2,58:1	1,45:1
3:e ..	1,40:1	1,77:1	1:1
4:e ..	1:1	1,27:1	
5:e ..		1:1	
Back	4,30:1	4,54:1	2,21:1
Oljerymd (dm <sup>3</sup> )	1,1	1,6	5,5
Kontinuerlig variabel utväxling i momentomvandlare mellan			2:1 och 1:1

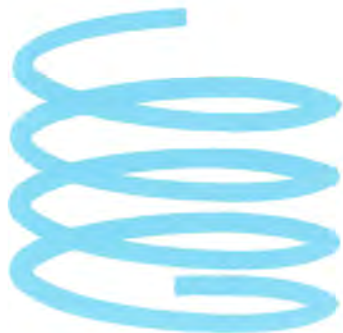
## Bakaxel

Bakaxelutväxling	3,73:1	3,54:1	3,54:1
------------------	--------	--------	--------

## Elsystem

Batteri	12 V 70 Ah
Startmotor, effekt	0,8 kW (1,1 hk)
Generator, effekt	770 W
strömstyrka	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

DL 175 HR 14  
GL 185/70 HR 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

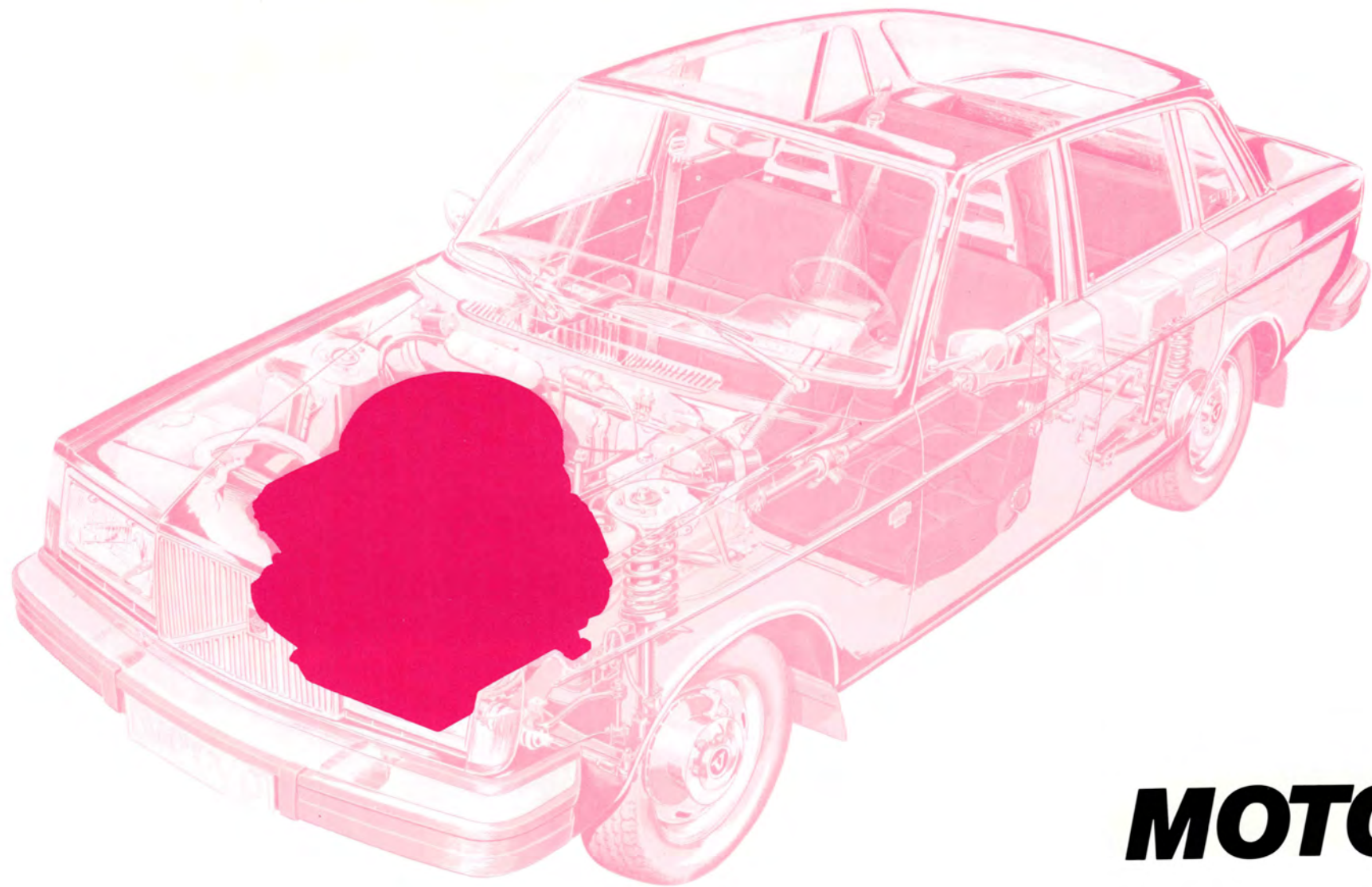
Kuggstångsstyrning  
Vänddiameter 9,8 m

### Servostyrning

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







**MOTOR**



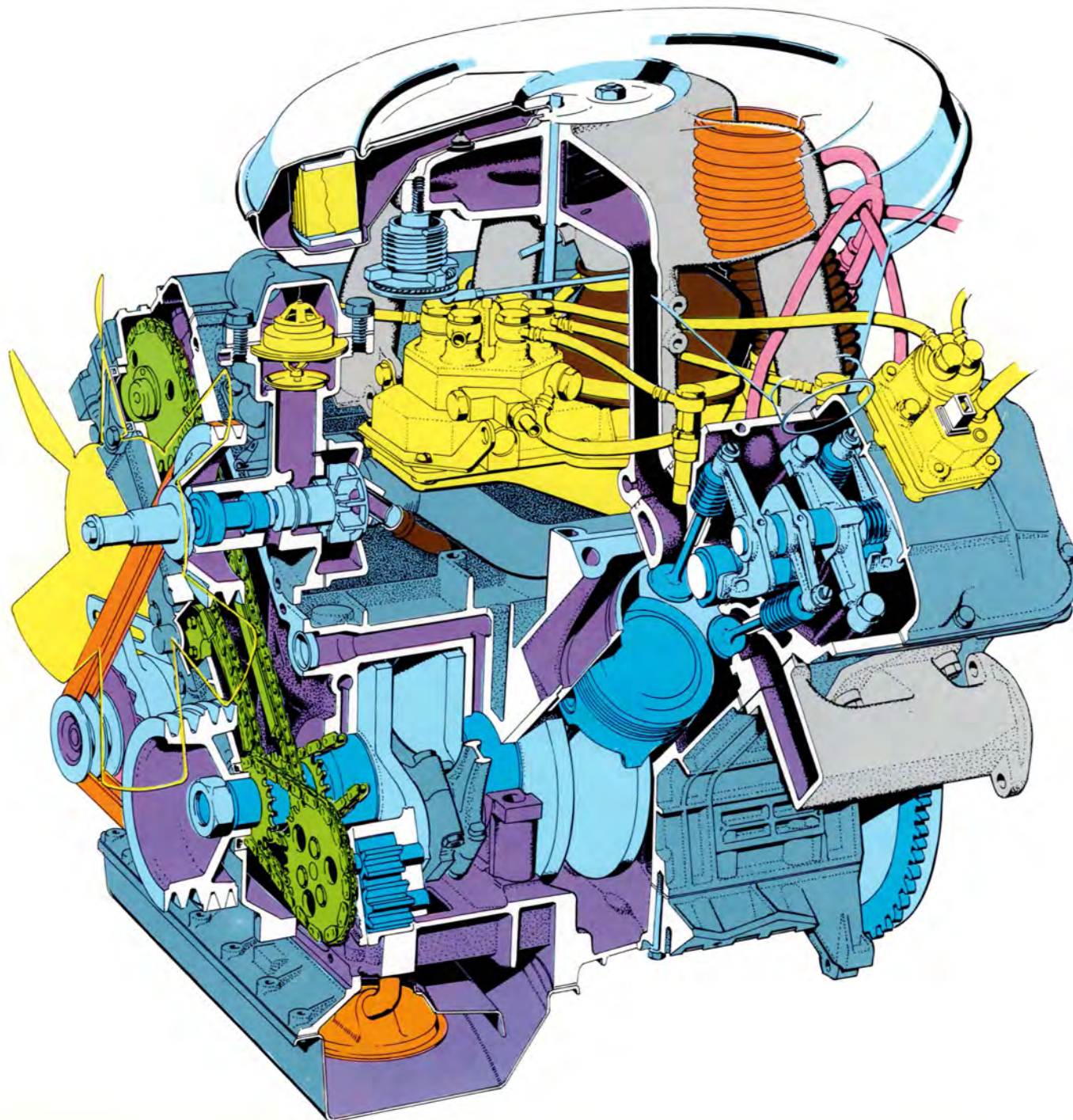


# MOTOR

## B 27

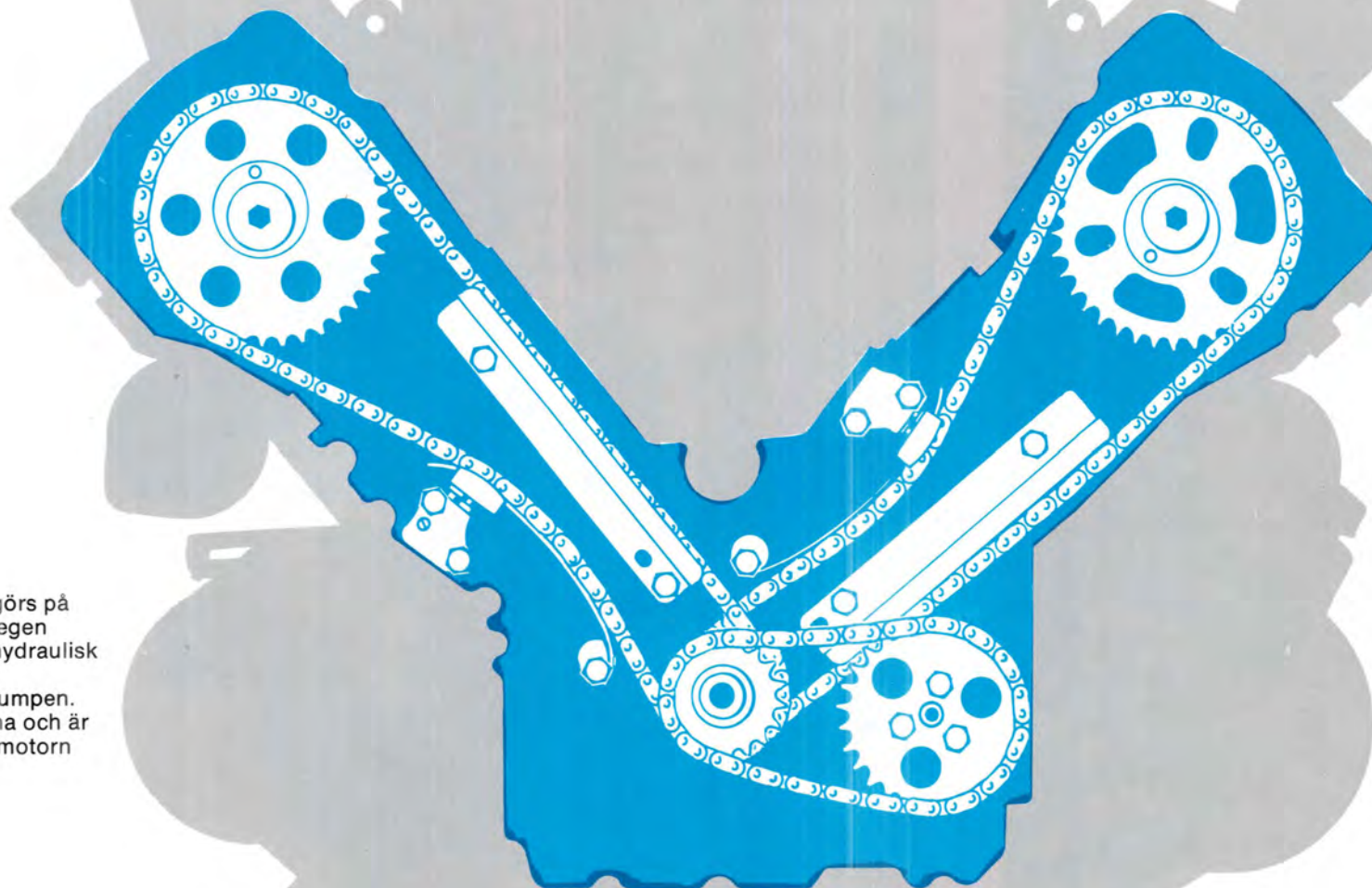
Nya Volvo B 27 är den första motorn ur samarbetet Société Franco-Suédoise de Moteurs-PRV. B 27 är en kompakt sexcylindrig V-motor med 90° vinkel. Genom att alla större motorkomponenter är tillverkade i aluminium är motorn extremt lätt. Totalvikt endast omkring 150 kg. Cylinderblocket är försett med utbytbara våta foder i gjutjärn. Motorn förekommer endast med insprutnings-system.

<b>Cylinderantal</b>	6
<b>Slagvolym</b>	2,66 dm <sup>3</sup>
<b>Cylinderdimension</b>	88 mm
<b>Slaglängd</b>	73 mm
<b>Kompressionsförhållande</b>	8,7:1
<b>Vikt, ca</b>	150 kg





# MOTOR



## Kamaxeldrivning

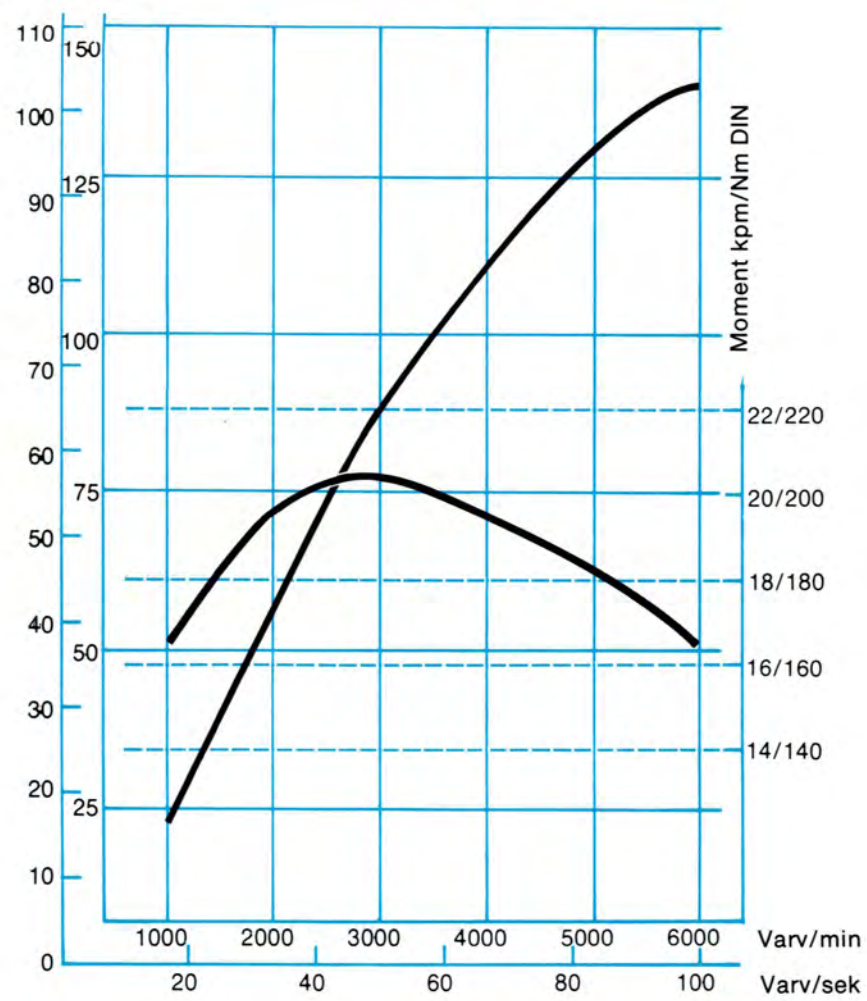
Drivning av de överliggande kamaxlarna görs på B 27 genom kedjor. Var kamaxel drivs av egen kedja, som alltid hålls lagom spänd av en hydraulisk kedjespännare.

Den nedre tvärgående kedjan driver oljepumpen. Montaget ger exakt drivning av kamaxlarna och är utrymmessnålt. Transmissionen täcks på motorn av en aluminiumkåpa.

# MOTOR

## Effekt och momentkurvor B 27 E

Effekt kW/hk DIN





# MOTOR Huvudkomponenter

Cylinderblock i aluminium med utbytbara, våta foder som vilar mot en fläns och pressas mot sitt säte av cylinderlocket.

Cylinderlock i aluminium med separata ventilsäten av legerat gjutjärn.

Aluminiumkåpa över ventilmekanismen.

Överliggande kamaxlar.

Vipparmar av vinkeltyp med justerskruv mot ventiländan.

Snedställda ventiler.

Extremt lätt kolv.

Två vevstakar lagras på varje vevtapp.

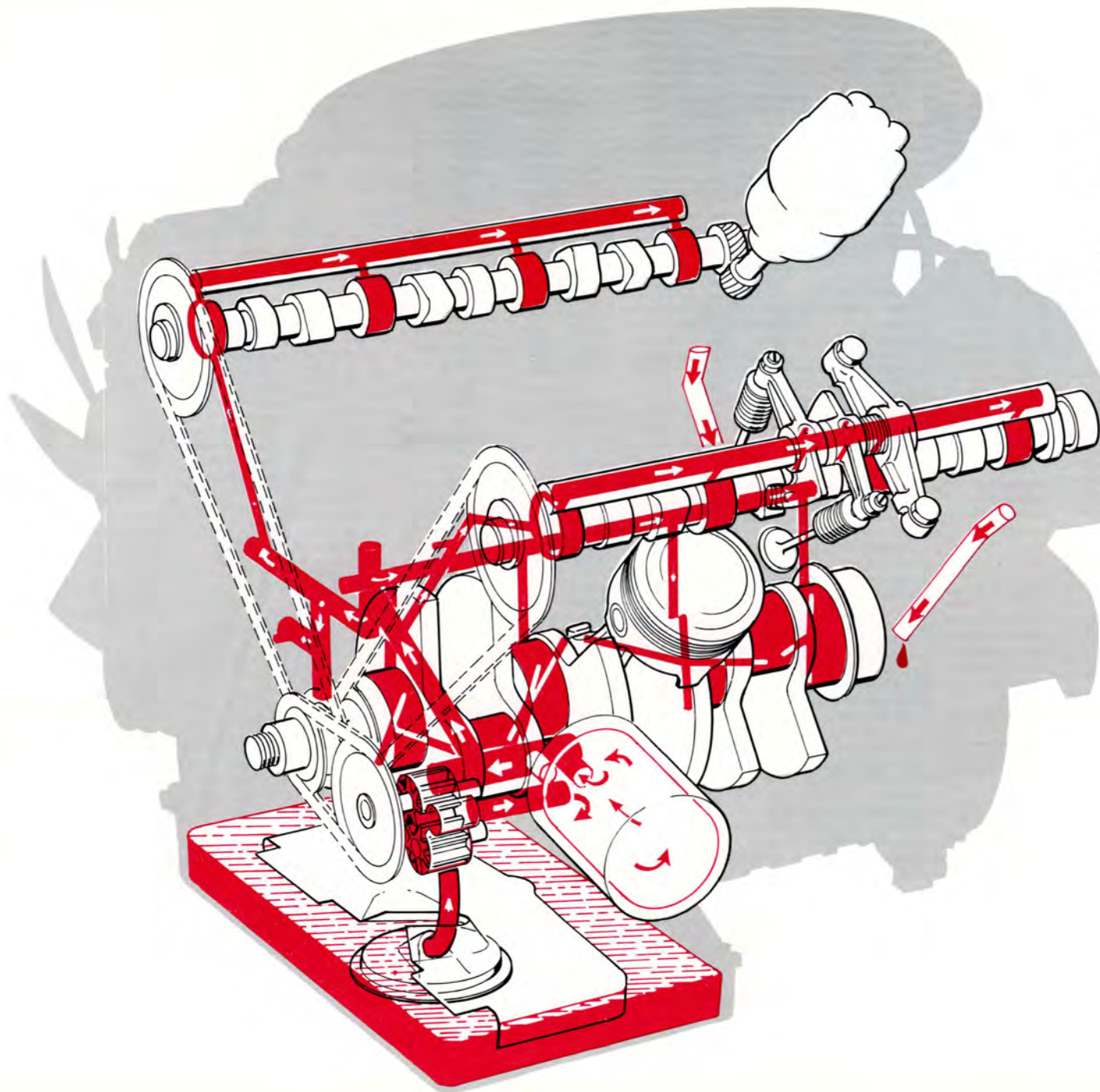
Kort kraftig vevaxel lagrad i fyra ordentligt dimensionerade ramlager.

Undre vevhuset är fäst vid cylinderblocket genom ramlagerbultarna. Sammansatt bildas härigenom en lätt och vridstyv låd-konstruktion.

# MOTOR

## Smörjsystem

En i cylinderblockets framända inbyggd kugghjuls-pump drivs med kedja från vevaxeln. Via en reducerventil placerad i pumphuslocket, cirkulerar smörjoljan genom ett oljefilter ut i cylinderblockets oljefördelningskanaler. Från dessa kanaler går oljan till vevaxelns lager och till kamaxelnockarna genom hål i vipparmarna. Därefter rinner oljan tillbaka till oljetråget, där den åter suggs upp av oljepumpen.





# MOTOR

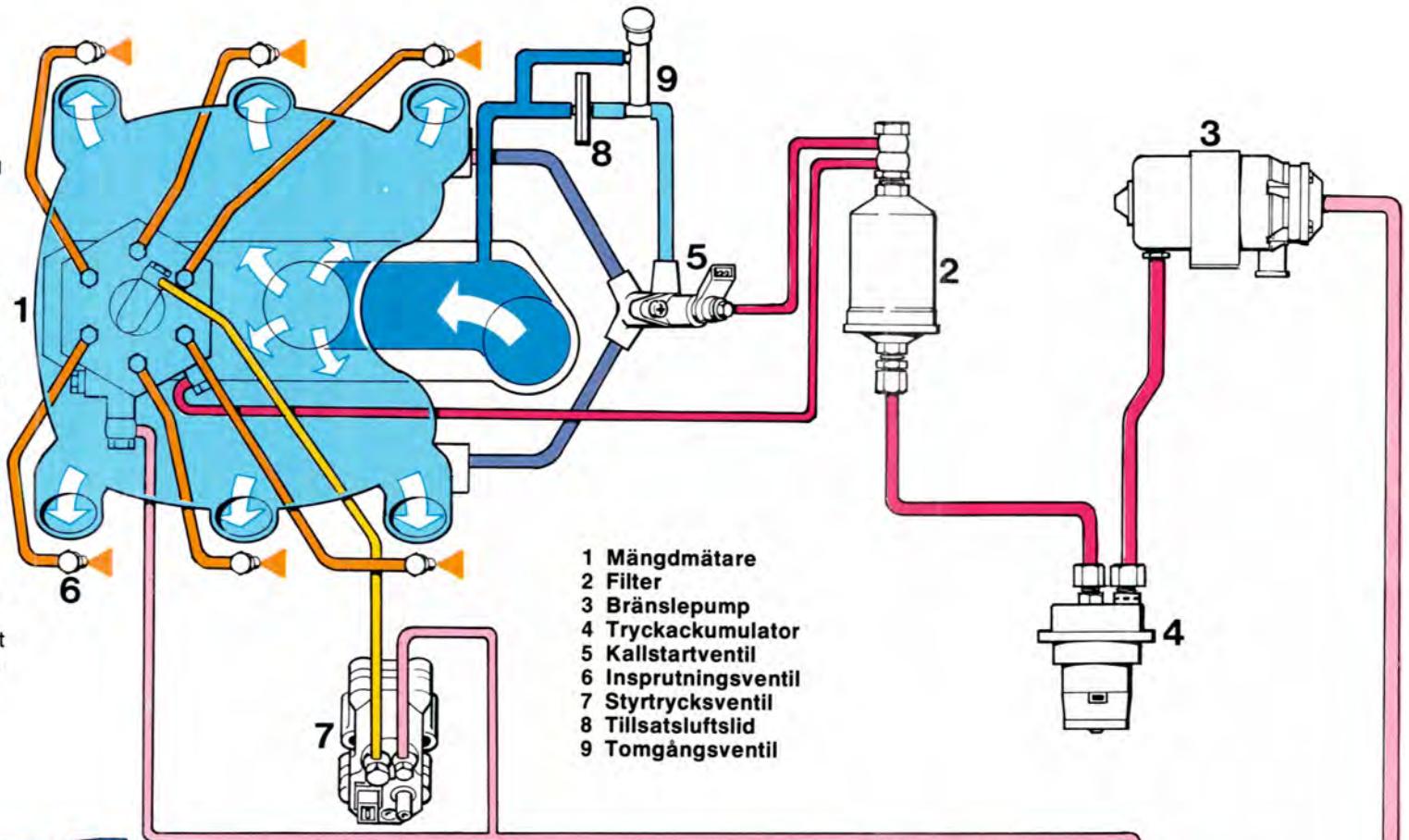
## Bränsleinsprutning CI

B 27 E utrustas med bränsleinsprutning enligt CI-systemet (Continuous Injection).

CI-systemet är ett system för kontinuerlig bränsleinsprutning utan mekanisk drivning, vilket innebär att insprutningsventilerna är öppna, dvs sprutar bränsle hela tiden när motorn arbetar. Bränslereglering sker alltså genom reglering av bränsleflödet till insprutningsventilerna, inte genom variation av insprutningstiden.

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

Bland systemets fördelar märks främst, att det innehåller få rörliga delar, och därmed högre tillförlitlighet, samt att det lättare kan justeras till både existerande och kommande avgasnormer.



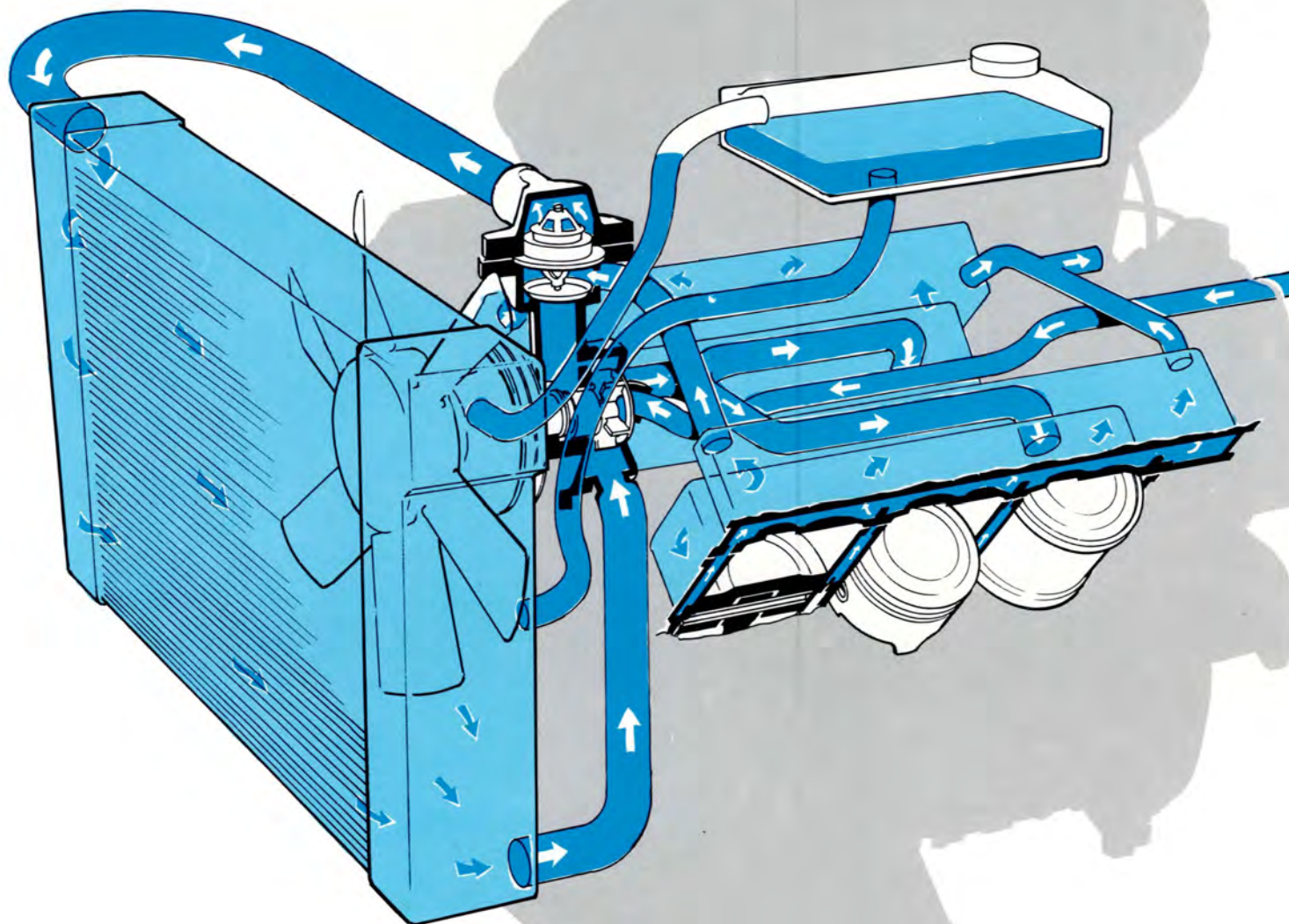
- 1 Mängdmätare
- 2 Filter
- 3 Bränslepump
- 4 Tryckackumulator
- 5 Kallstartventil
- 6 Insprutningsventil
- 7 Styrtrycksventil
- 8 Tillsatsluftslid
- 9 Tomgångsventil



- Luft med atm. tryck
- Vakuum
- Bränsle med systemtryck ca 450 kPa (4,5 kp/cm<sup>2</sup>)
- Trycklöst bränsle
- Bränsle/luftblandning
- Bränsle med insprutningstryck ca 300 kPa (3 kp/cm<sup>2</sup>)
- Bränsle med kontrolltryck, ca 370 kPa (3,7 kp/cm<sup>2</sup>)



# MOTOR



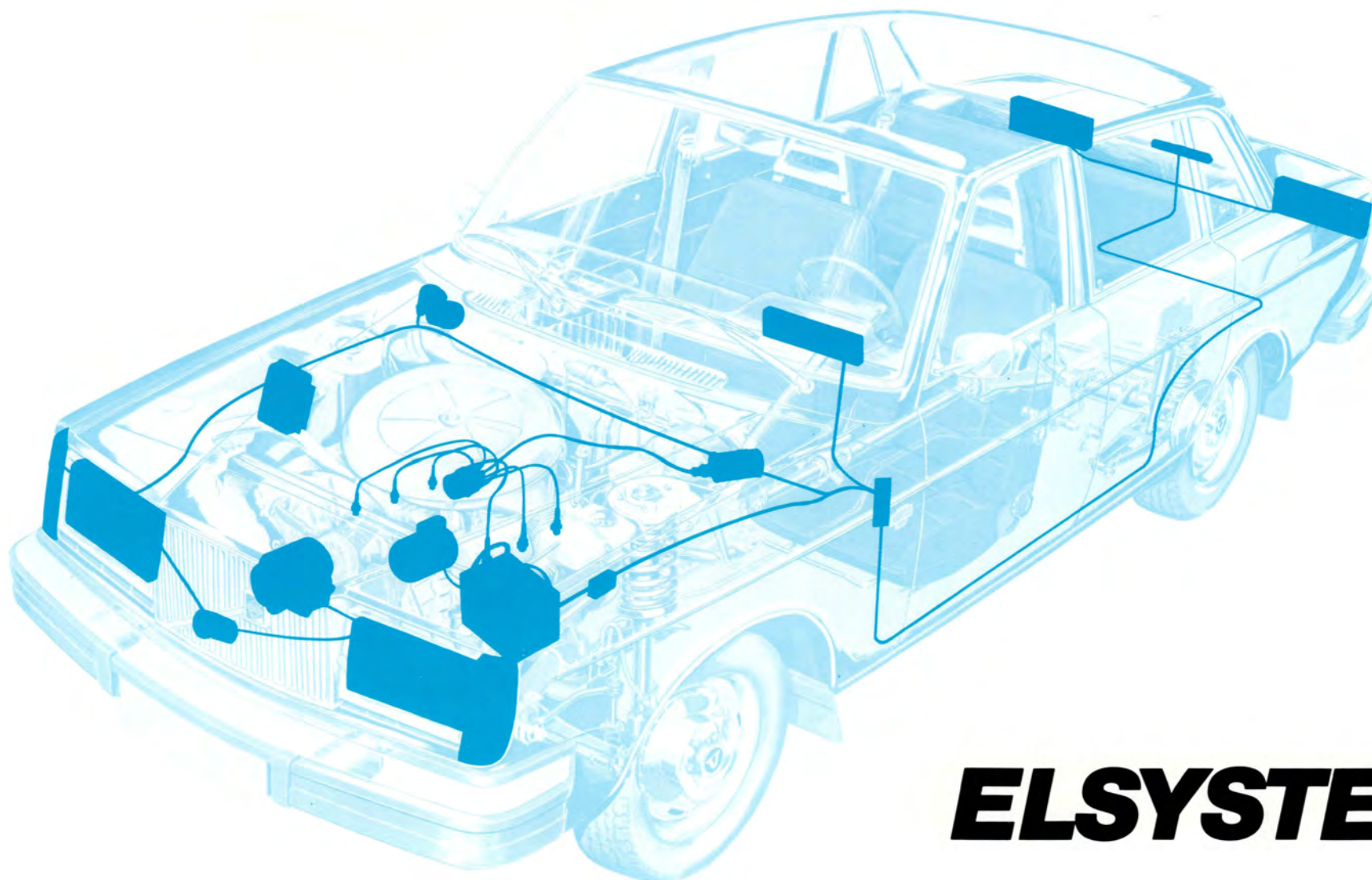
## Kylsystemet

Kylning av B 27 motorn görs med vätska i ett slutet system. Vattenpumpen är placerad mellan de två cylinderraderna. Denna pumpar kylvätskan från kylaren till cylinderblocket och upp i cylinderlocken, varifrån vattnet strömmar via termostaten tillbaka till kylaren. Innan termostaten har öppnat pumpas kylvätskan runt i cylinderblocket via en by-pass kanal. Kylsystemet är försett med en separat expansionstank. Härigenom förhindrar man att luft cirkulerar med i systemet. Detta gör att risken för korrosion minskar samt att intervallerna för byte av vätska kunnat förlängas.

## Vattenpump

Vattenpumpen är tillverkad i aluminium. Skovelhjulet i gjutjärn. Dess axel är lagrad i två väl-dimensionerade spårkullager. Tätningen utgörs av konventionell axialtätning av gummi som arbetar mot skovelhjulet. En slirkoppling för fläkten är monterad på vattenpumpen.





# ***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. Halogenljus H 1 med två glödlampor i varje strålkastare är standard på Volvo 264.



## Baklykta

Baklyktorna har kompletterats med ytterligare två separata lampor för dubbla bromsljus.

1	2	3
4	5	6

1 Blinkers

4 Reflex

2 Backljus

5 Bakljus

3 Bromsljus

6 Bromsljus



# ELSYSTEM

## Batteri

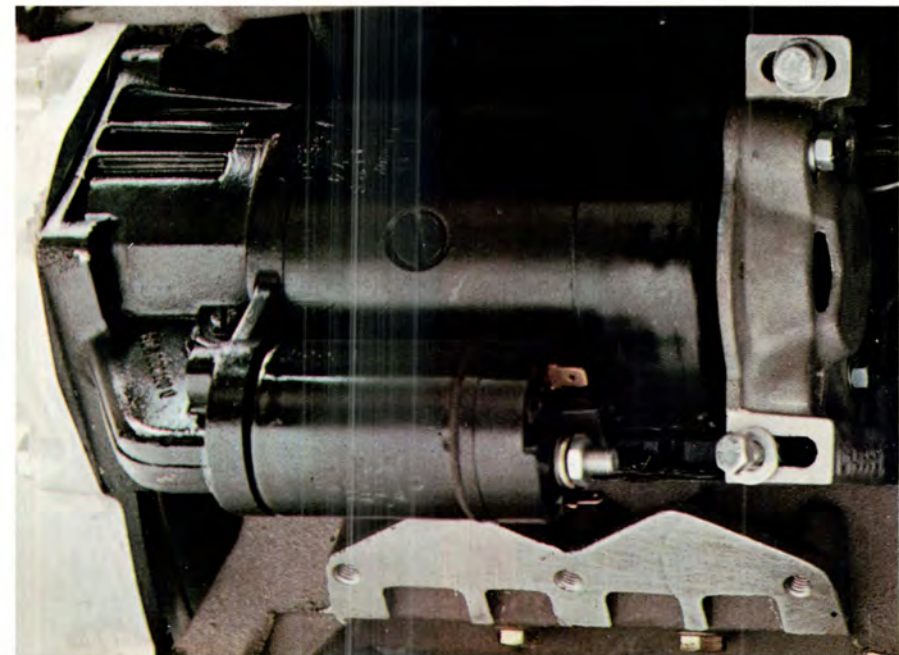
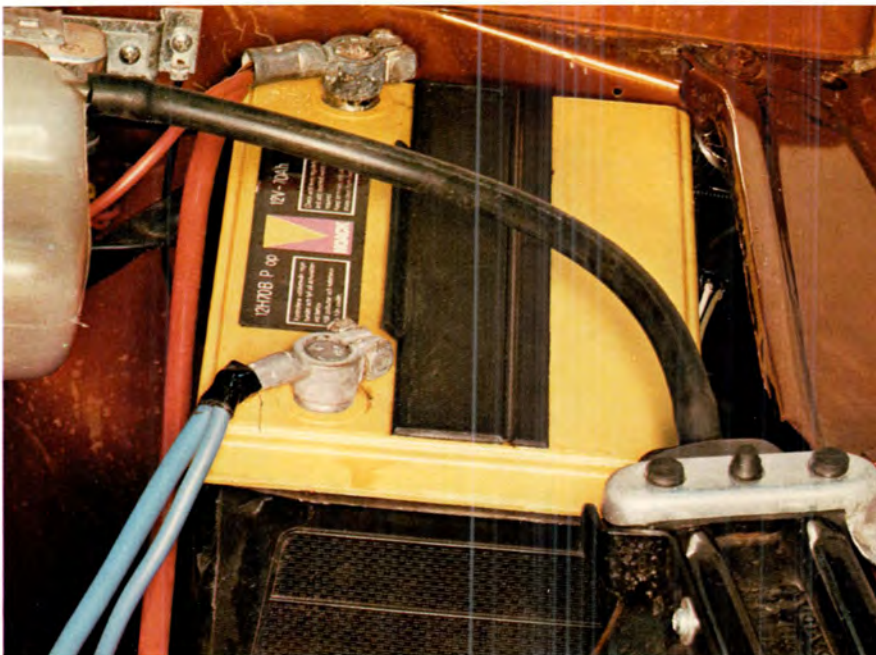
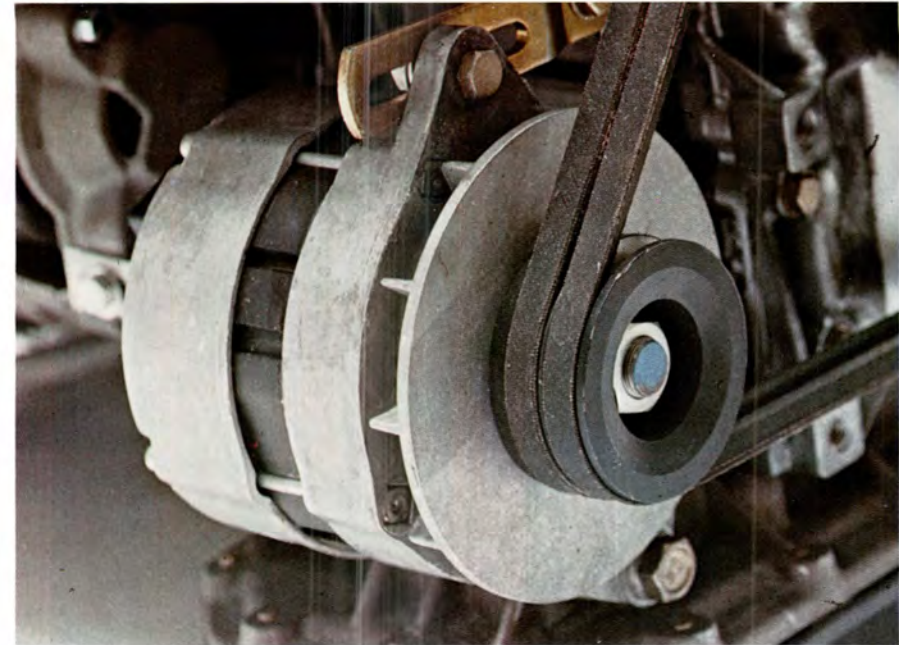
Ett 12 V batteri med hölje av färgad ABS plast är placerat på en hylla till vänster om kylaren. Negativa polbulten är stomanslutnen. Kapacitet 70 Ah.

## Generator

En växelströmgenerator av antingen Bosch eller S.E.V. Marchals tillverkning drivs med två kilremmar från remskivan på vevaxeln. Generatorns effekt är 770 W, strömstyrka 55 A.

## Startmotor

B 27 är utrustad med ny startmotor på 0,8 kW (1,1 hk) från Bosch. 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.



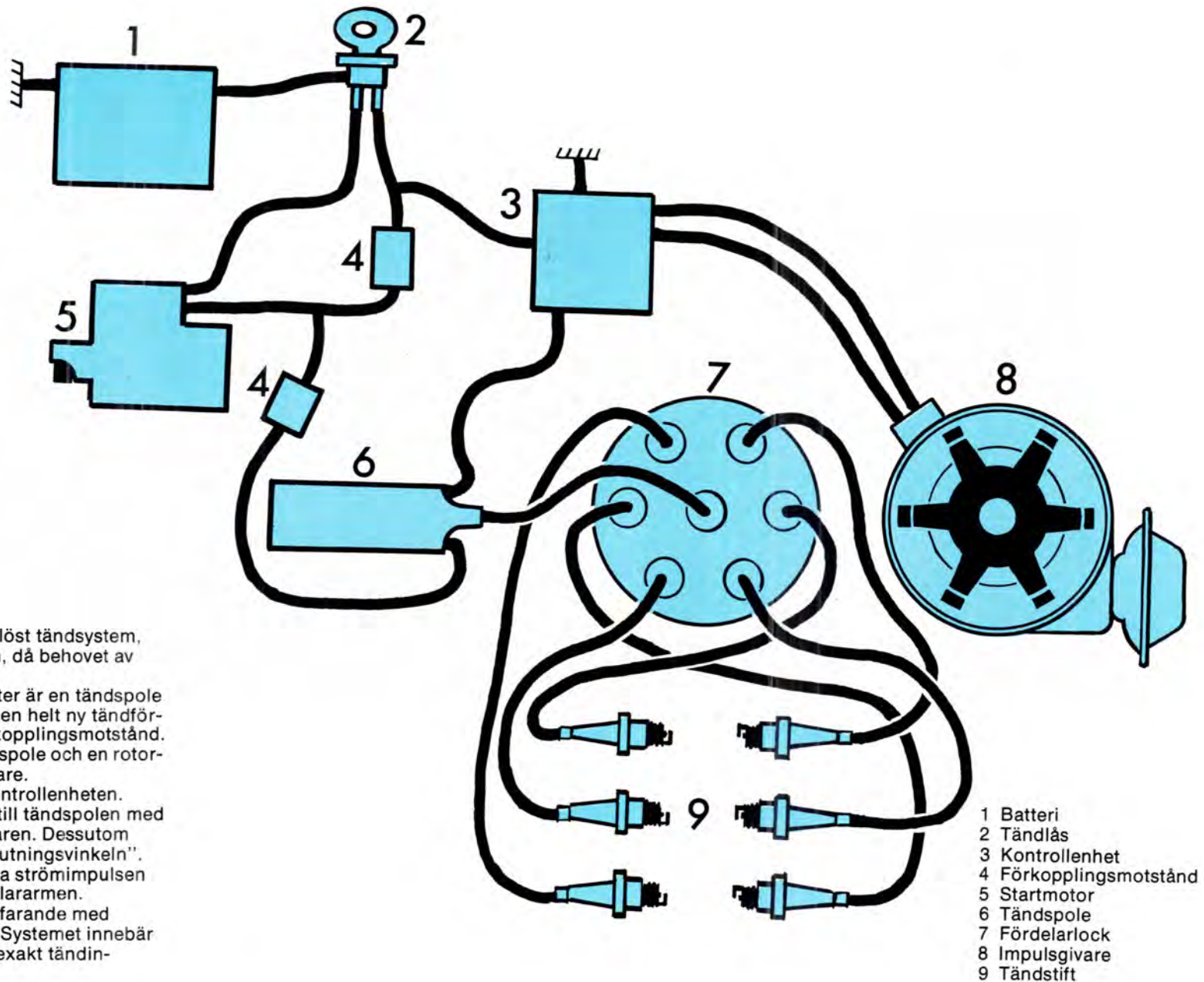
## Kontroll och varningslampor

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



## Brytarlöst tändsystem

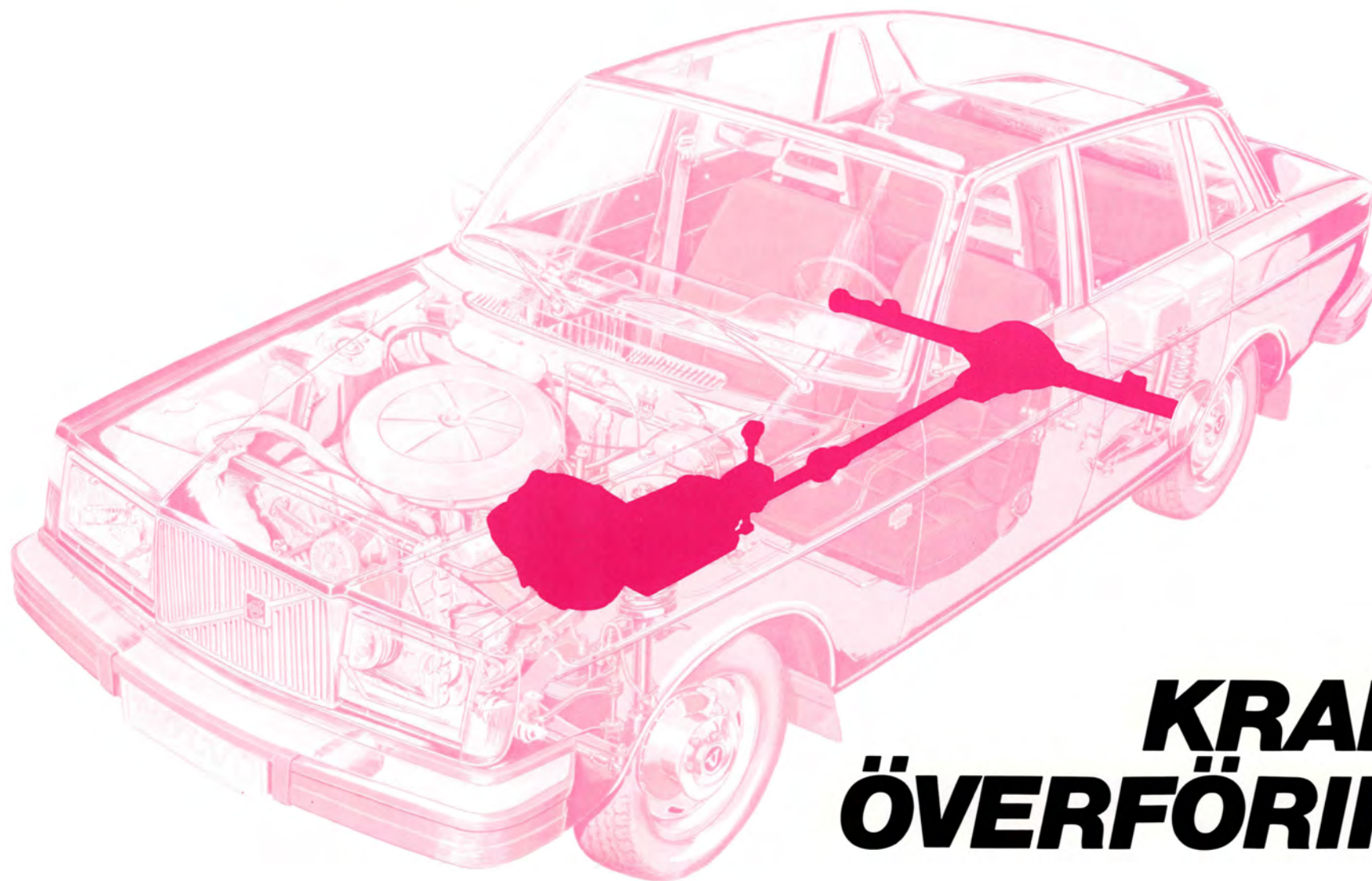
På B 27 introduceras ett nytt brytarlöst tändsystem, som väsentligt ökar driftsäkerheten, då behovet av justering avsevärt reduceras.

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 magnetpole och en rotor-skiva, 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 högsända 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

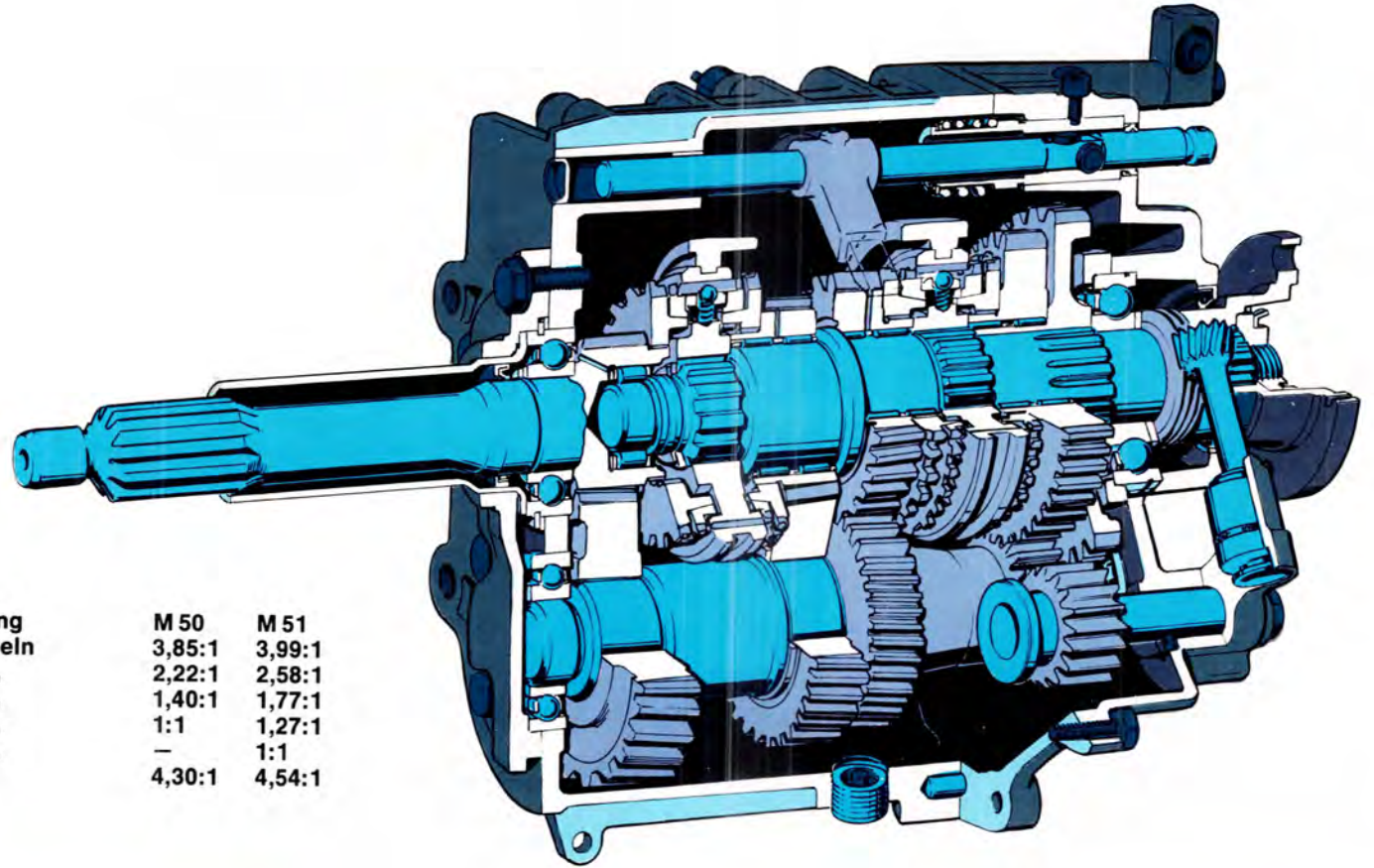
## Växellåda M 50

M 50 är en ny 4-växlad, helsynkroniserad växellåda.

Följande särdrag kännetecknar växellådan. Stor utväxling på ettan ger god startdragkraft och minskad kopplingsbelastning.

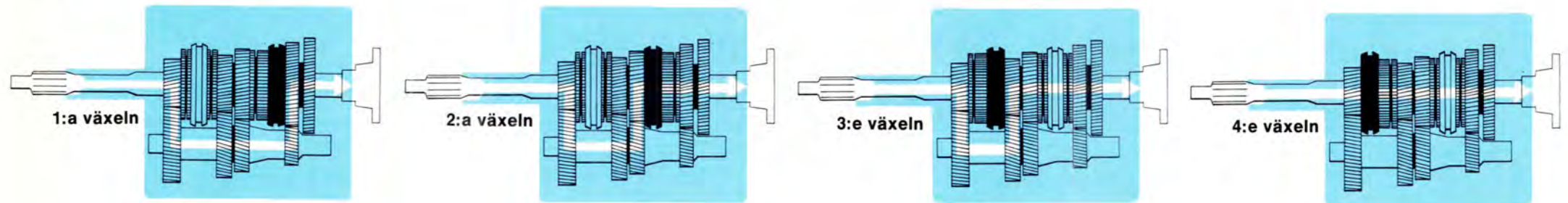
Växellådehus delat tvärs längdaxeln ger ett vridningsstyvt hus, vilket har gynnsam inverkan på ljud och livslängd. För uppnående av låg vikt har lättmetall använts i huset. Kuggdata är valda enligt senaste rön vilket tillsammans med hög tillverkningsnoggrannhet ger växellådan utmärkta ljudegenskaper.

Stort axelavstånd och stora synkroniseringsringar bidrar till hög livslängd för växellådan. Knappmanövrerad backspärr förhindrar ofrivillig iläggning av backväxel.



Utväxling	M 50	M 51
1:a växeln	3,85:1	3,99:1
2:a ”	2,22:1	2,58:1
3:e ”	1,40:1	1,77:1
4:e ”	1:1	1,27:1
5:e ”	—	1:1
Back	4,30:1	4,54:1

Kraftens väg genom växellådan.





## Växellåda M 51

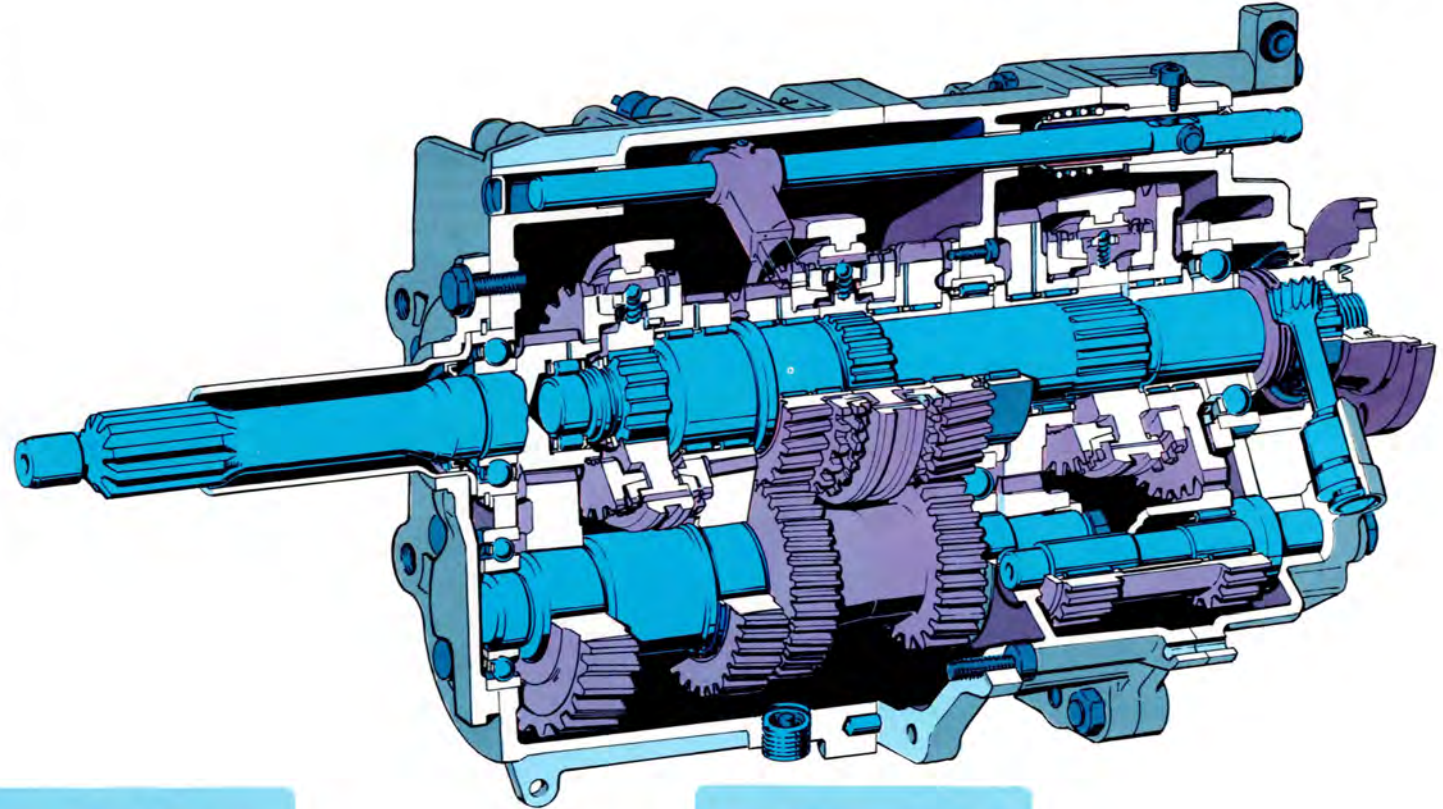
Växellådan M 51 är en femväxlad variant av M 50. I bägge växellådorna är samtliga kugghjul för växellägen framåt ständigt sammankopplade, på M 51 gäller det även backväxels kugghjul. Detta gör att risken för inkopplingskador på kuggarna minskar och iläggning av backväxeln underlättas.

En femväxlad låda som M 51 har fördelen framför en överväxellåda som den tidigare använda M 410 genom sin enklare uppbyggnad och därmed sammanhängande ökade tillförlitlighet.

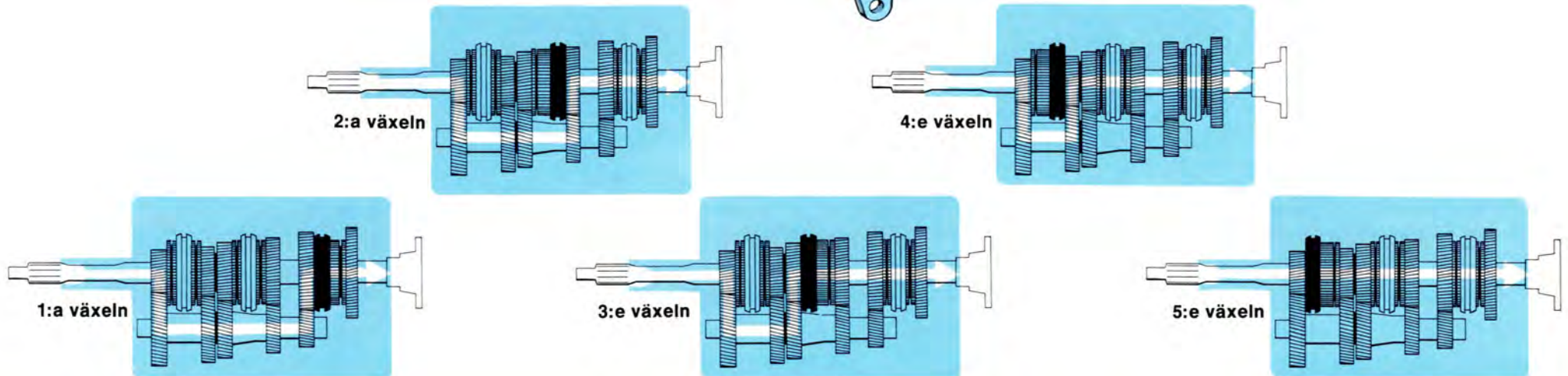
Den högsta växeln är direktverkande, vilket ger fördelen av lägre ljudnivå och minskad bränsleförbrukning för denna växel, som med vald bakaxelutväxling är avsedd att vara s.k. körväxel och inte ren överväxel. 4:e växeln har i detta fall blivit en utmärkt omkörningsväxel i det högre hastighetsområdet.

Växellådan är i likhet med M 50 försedd med en knappmanövrerad backspärr.

# KRAFTÖVERFÖRING



Kraftens väg genom växellådan.





# KRAFTÖVERFÖRING

## Automatväxel BW 55

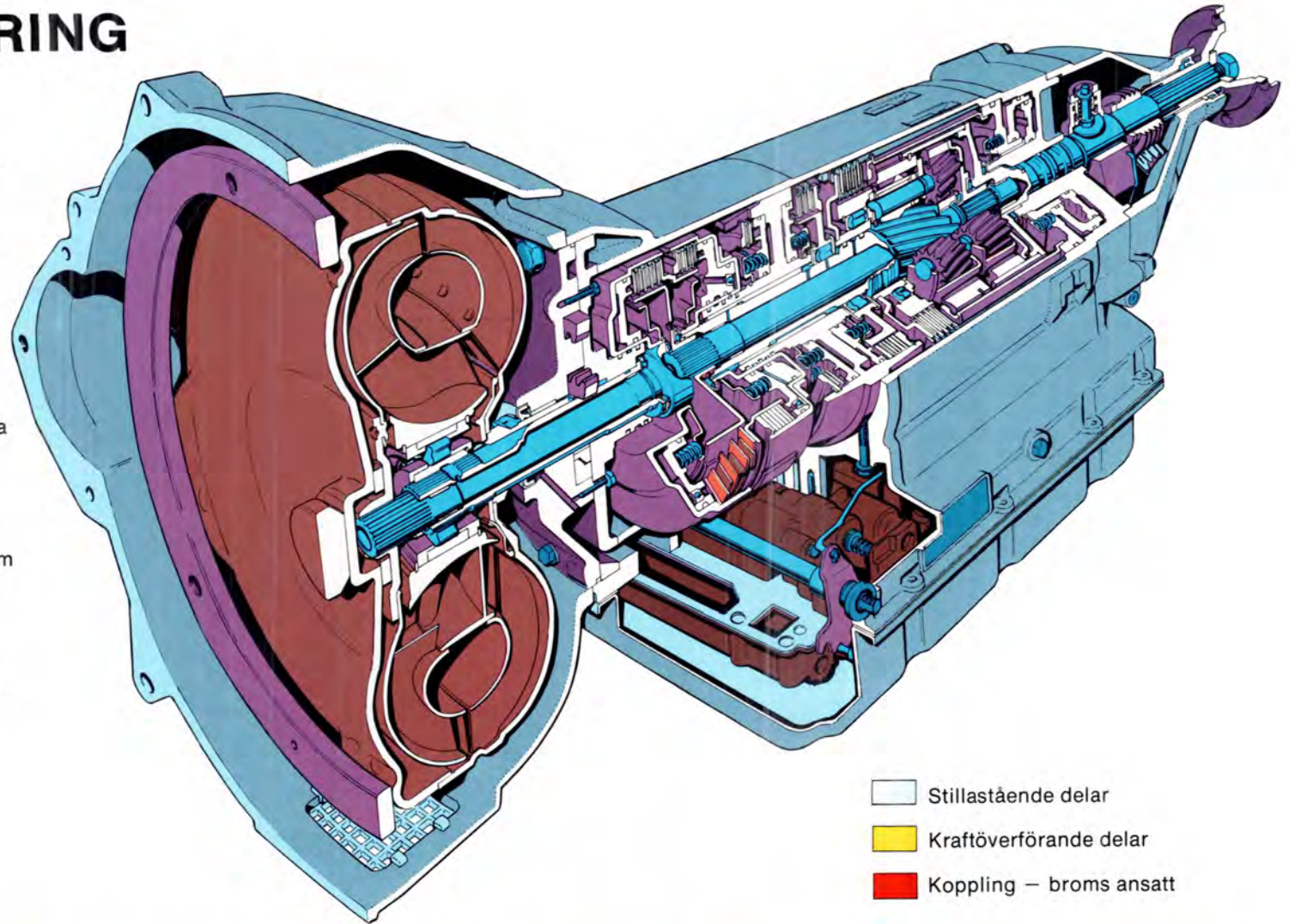
BW 55 är en ny automatväxellåda från Borg Warner till Volvo 264.

BW 55 har samma växellägen som BW 35, men växlingstillfällena är annorlunda. Sålunda kan man i växelläge 1 på BW 55 få nedväxling till 1:an så snart hastigheten understiger ca 60 km/h (BW 35 ca 10 km/h). Detta innebär en avsevärd fördel för BW 55 vid körning i kraftigt kuperad terräng som exempelvis alperna.

Bland andra fördelar hos konstruktionen märks främst avsaknaden av separata rörledningar. Alla oljekanaler är nämligen gjutna i växellådan, med större tillförlitlighet och minskad risk för oljeläckage som naturlig följd.

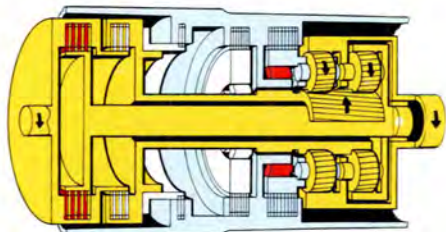
Alla växlingar sker över frihjul. Inbyggda ackumulatörer ger dessutom en bättre kontrollerad tryckkuppbyggnad i de kolvar som påverkar kopplingar och bromsar. Detta medför att alla upp- och nerväxlingar blir behagligt mjuka.

BW 55 växlar betydligt snabbare än BW 35. Tiden för fullbordad kick-down nedväxling från 3:an till 2:an är t.ex. ca 35 % kortare än för BW 35.

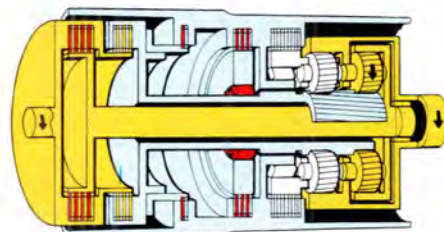


- Stillastående delar
- Kraftöverförande delar
- Koppling – broms ansatt

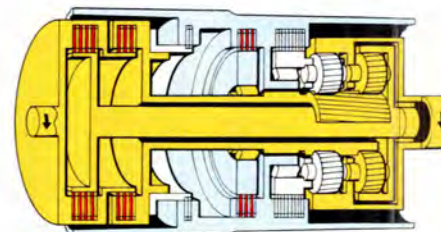
### Kraftens väg:



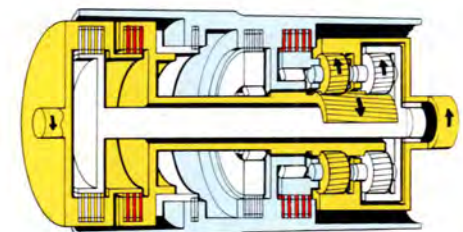
1:a växel läge 2 eller D 2,45:1



2:a växel 1,45:1



3:e växel 1:1



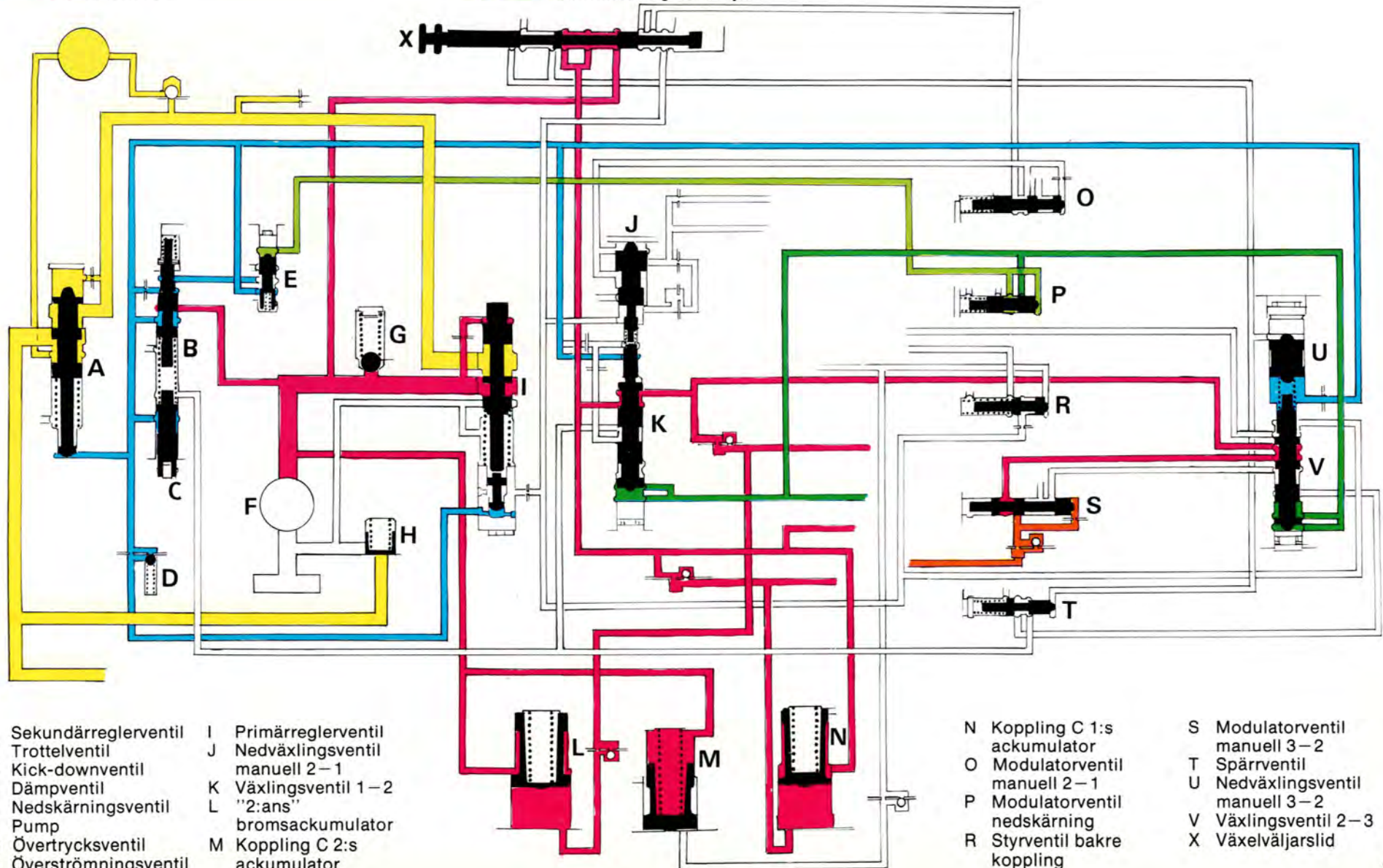
Back 2,21:1



# KRAFTÖVERFÖRING

Diagrammet visar oljeflödet i BW 55 när växelväljaren står i D-läge och 2:a växeln är inkopplad.

- Konvertertryck
- Modulatortryck
- Systemtryck
- Regulatortryck
- Trotteltryck
- Modulerat regulatortryck



- |                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| A Sekundärreglerventil | I Primärreglerventil            |
| B Trottelventil        | J Nedväxlingsventil manuell 2-1 |
| C Kick-downventil      | K Växlingsventil 1-2            |
| D Dämpventil           | L "2:ans" bromsackumulator      |
| E Nedskärningsventil   | M Koppling C 2:s ackumulator    |
| F Pump                 |                                 |
| G Övertrycksventil     |                                 |
| H Överströmningsventil |                                 |

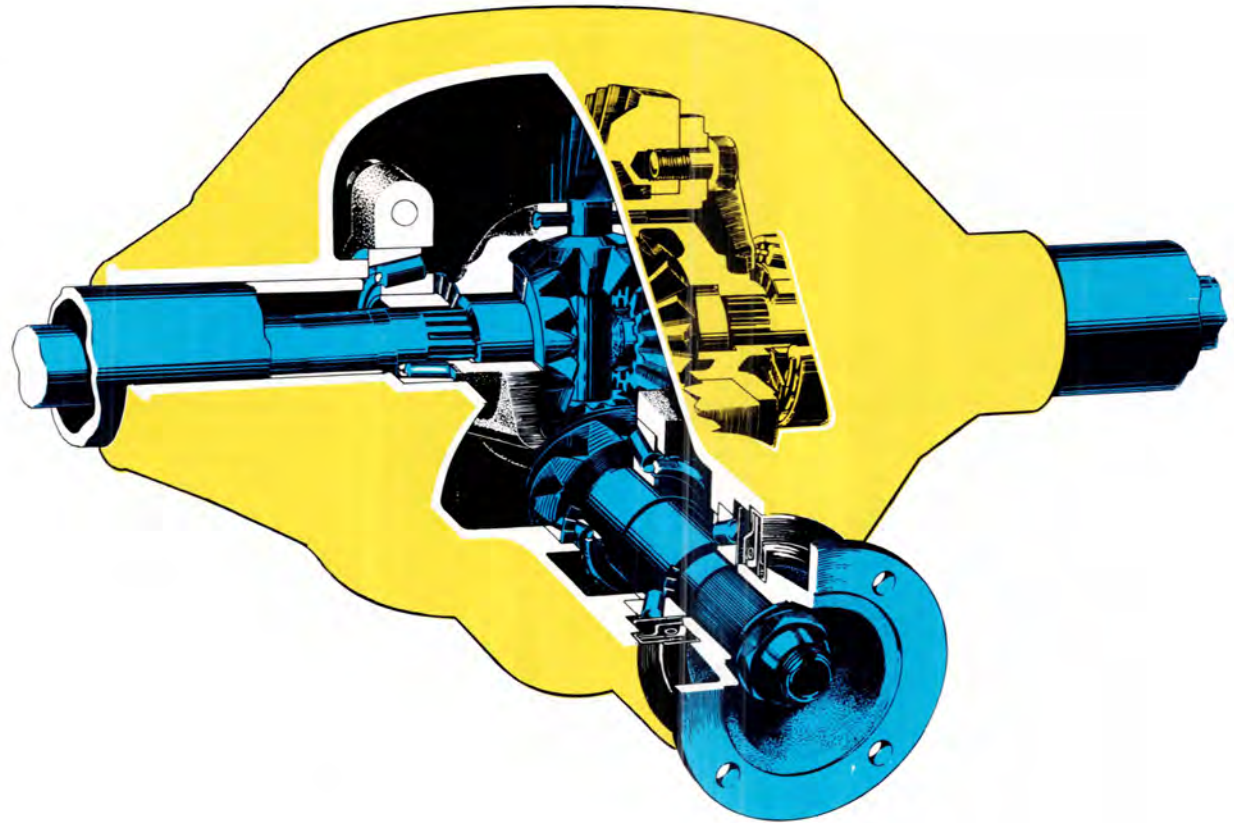
- |                               |                                 |
|-------------------------------|---------------------------------|
| N Koppling C 1:s ackumulator  | S Modulatorventil manuell 3-2   |
| O Modulatorventil manuell 2-1 | T Spärrventil                   |
| P Modulatorventil nedskärning | U Nedväxlingsventil manuell 3-2 |
| R Styrventil bakre koppling   | V Växlingsventil 2-3            |
|                               | X Växelväljarslid               |



# KRAFTÖVERFÖRING

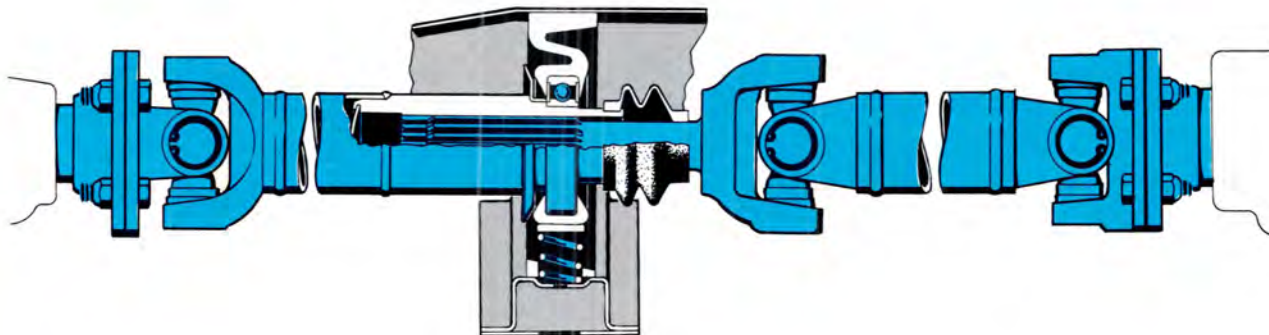
## Bakaxelväxel

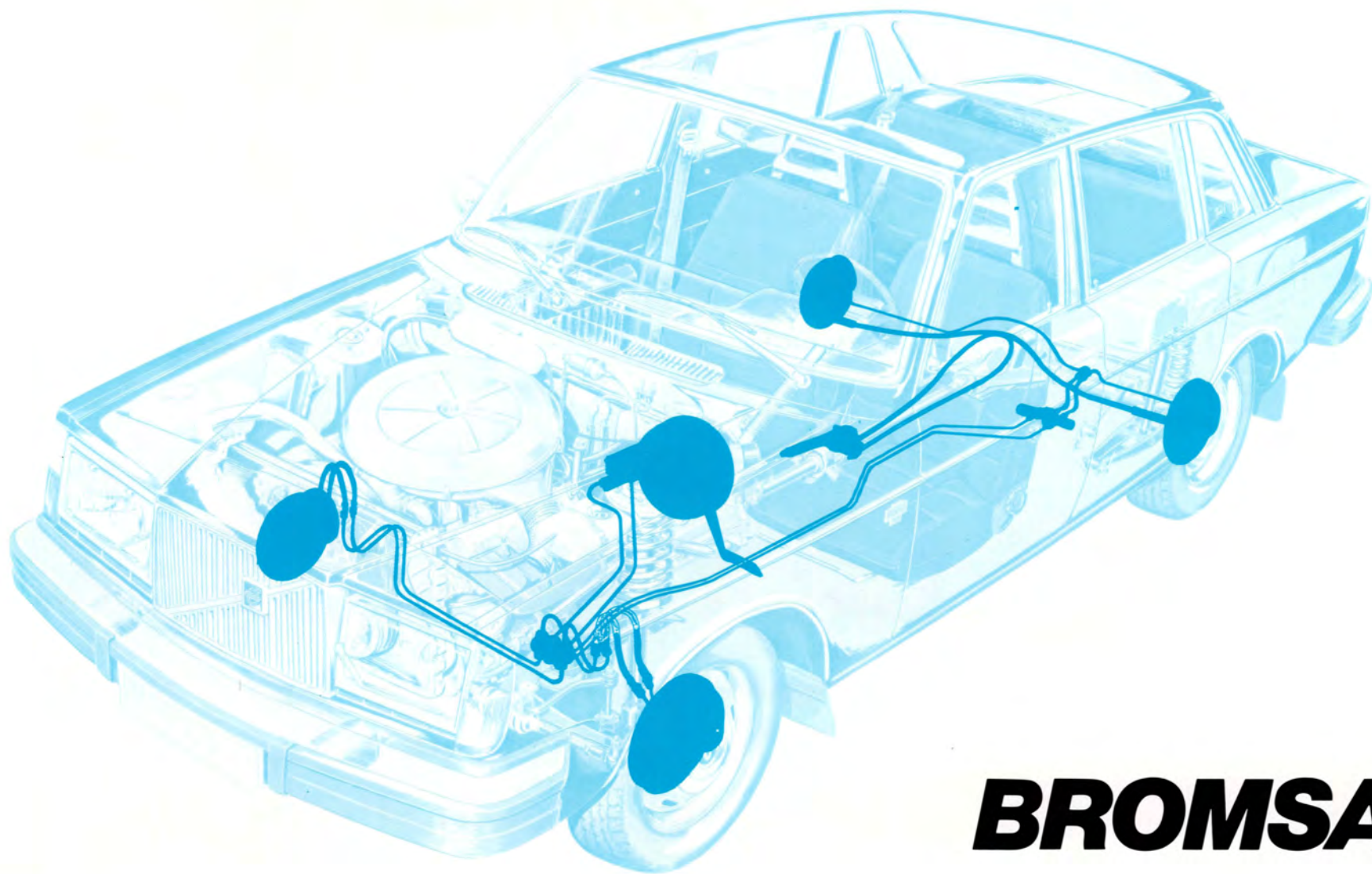
Bakaxeln är av typ hypoidväxel och förekommer på 264 med följande utväxlingar beroende på växellåda 3,54:1, 3,73:1



## Kardanaxel

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





**BROMSAR**





# BROMSAR

## Fotbroms

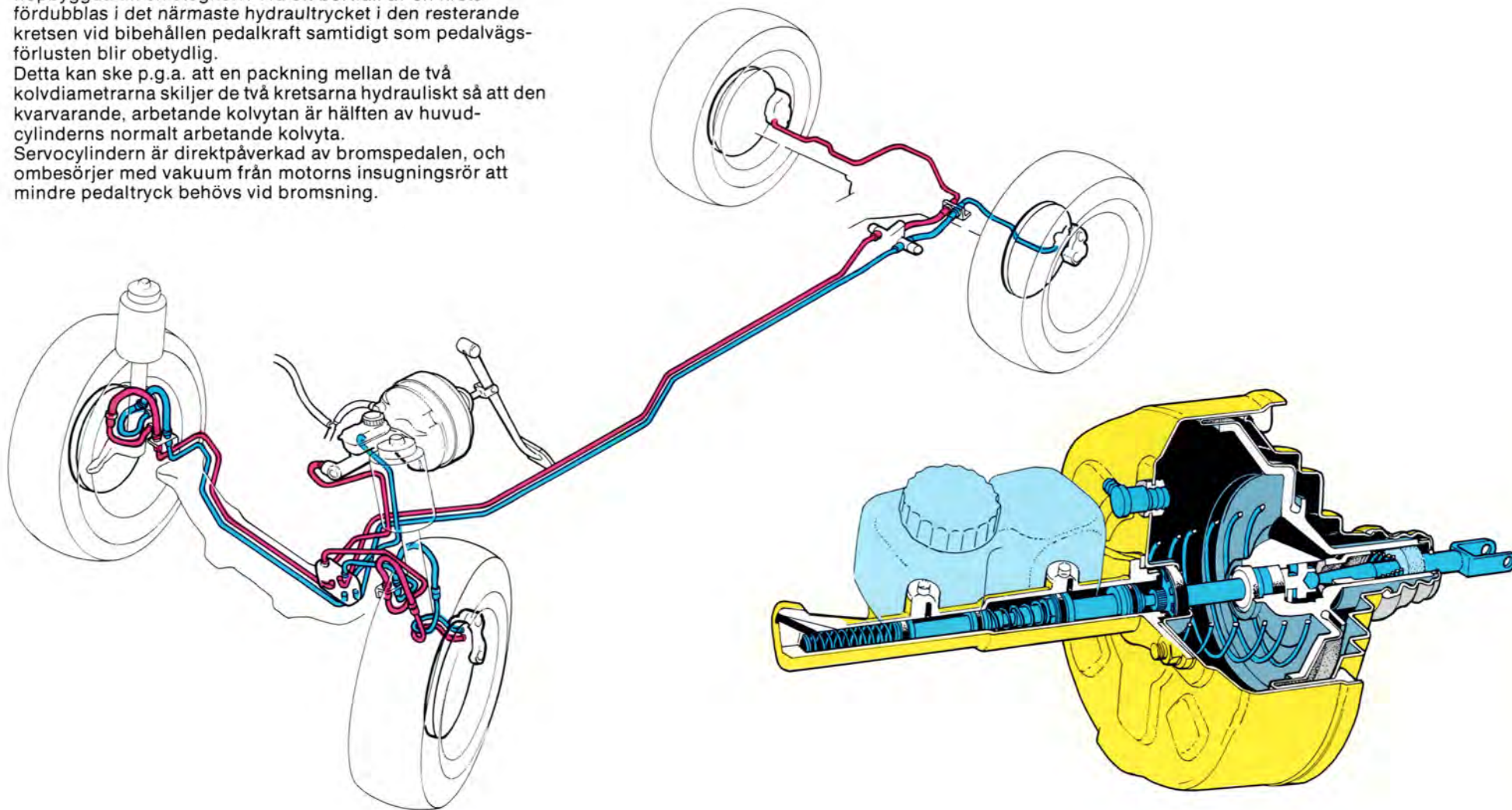
Nya Volvo har triangeldelat och servoassisterat bromssystem med skivbromsar på samtliga hjul.

Bromssystemet har ett inbyggt varningssystem för krets-bortfall. Sålunda finns mellan kretsarna en kontakthanordning 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.

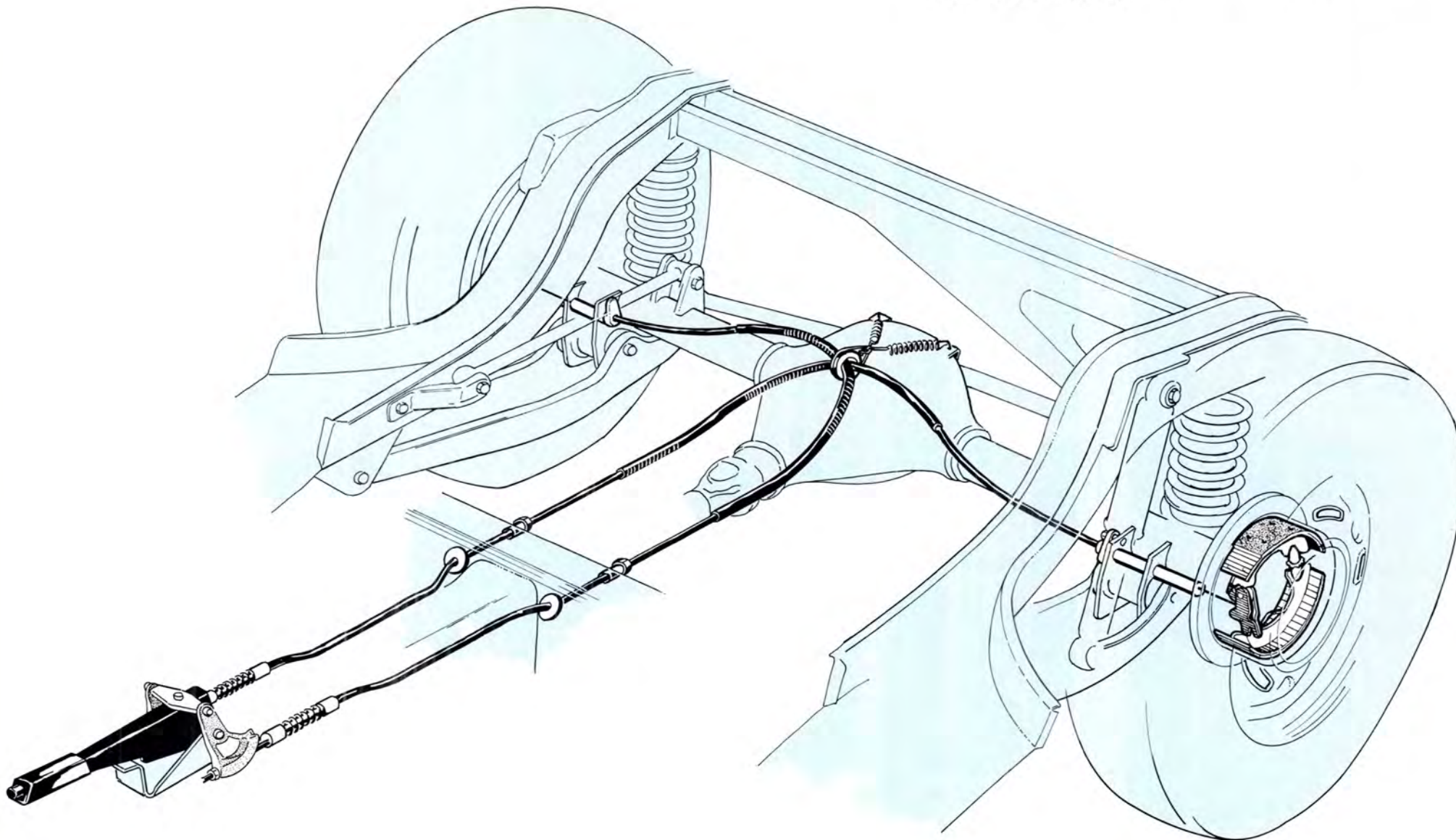
Servocylindern är direktpåverkad av bromspedalen, och ombesörjer med vakuüm från motors insugningsrör att mindre pedaltryck behövs vid bromsning.



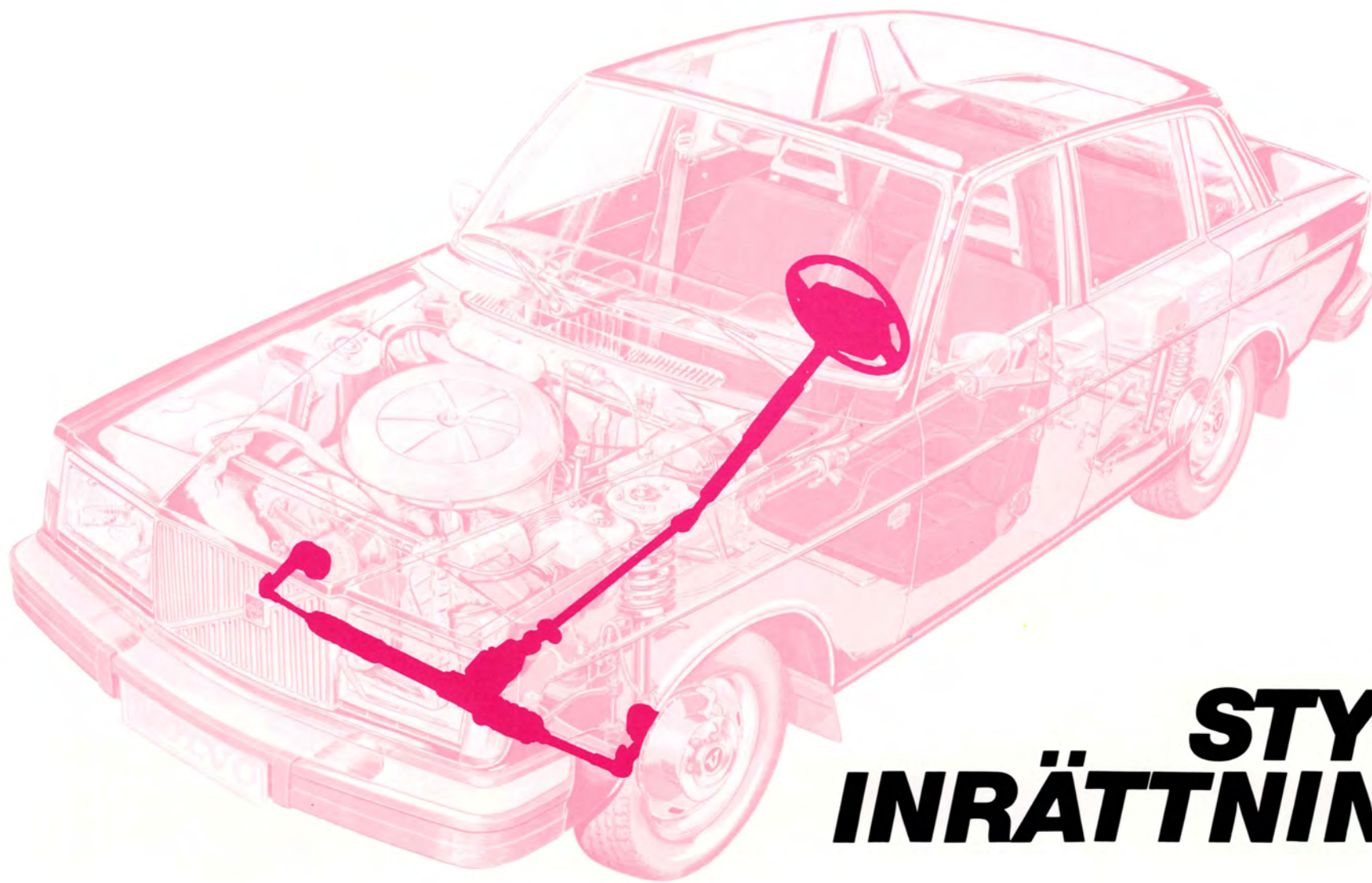
# BROMSAR

## 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**

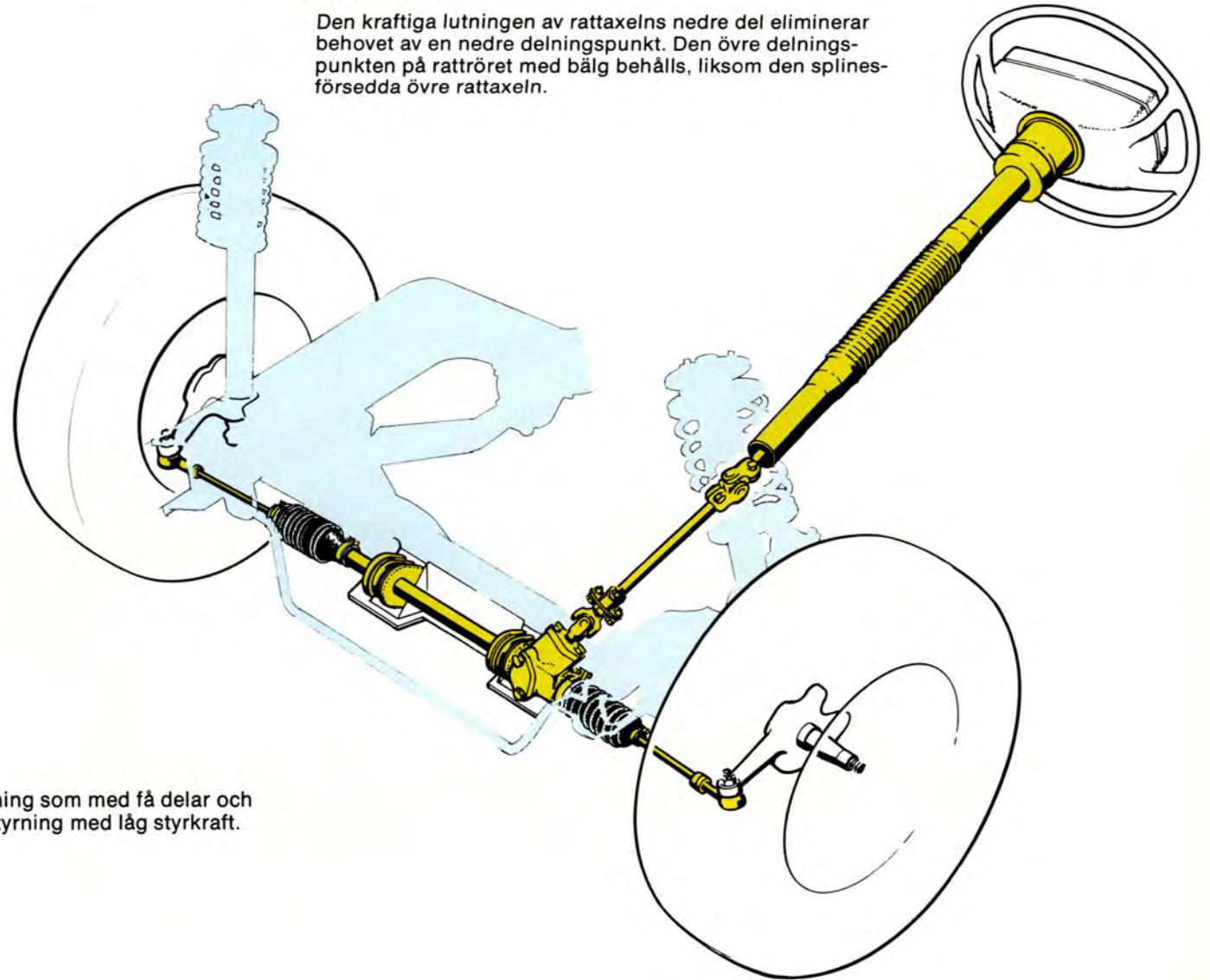




# STYRINRÄTTNING

## Rattaxel

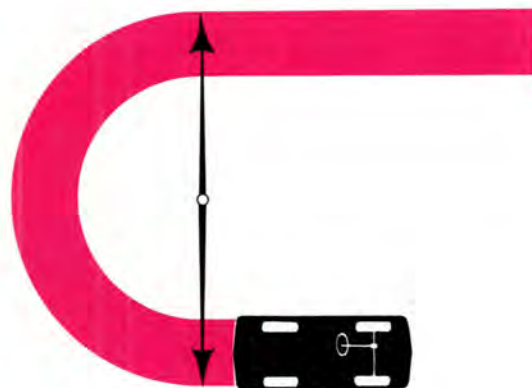
Den kraftiga lutningen av rattaxelns nedre del eliminerar behovet av en nedre delningspunkt. Den övre delningspunkten på rattroret med bälg behålls, liksom den splinesförsedda övre rattaxeln.



## Styrväxel

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

# STYRINRÄTTNING

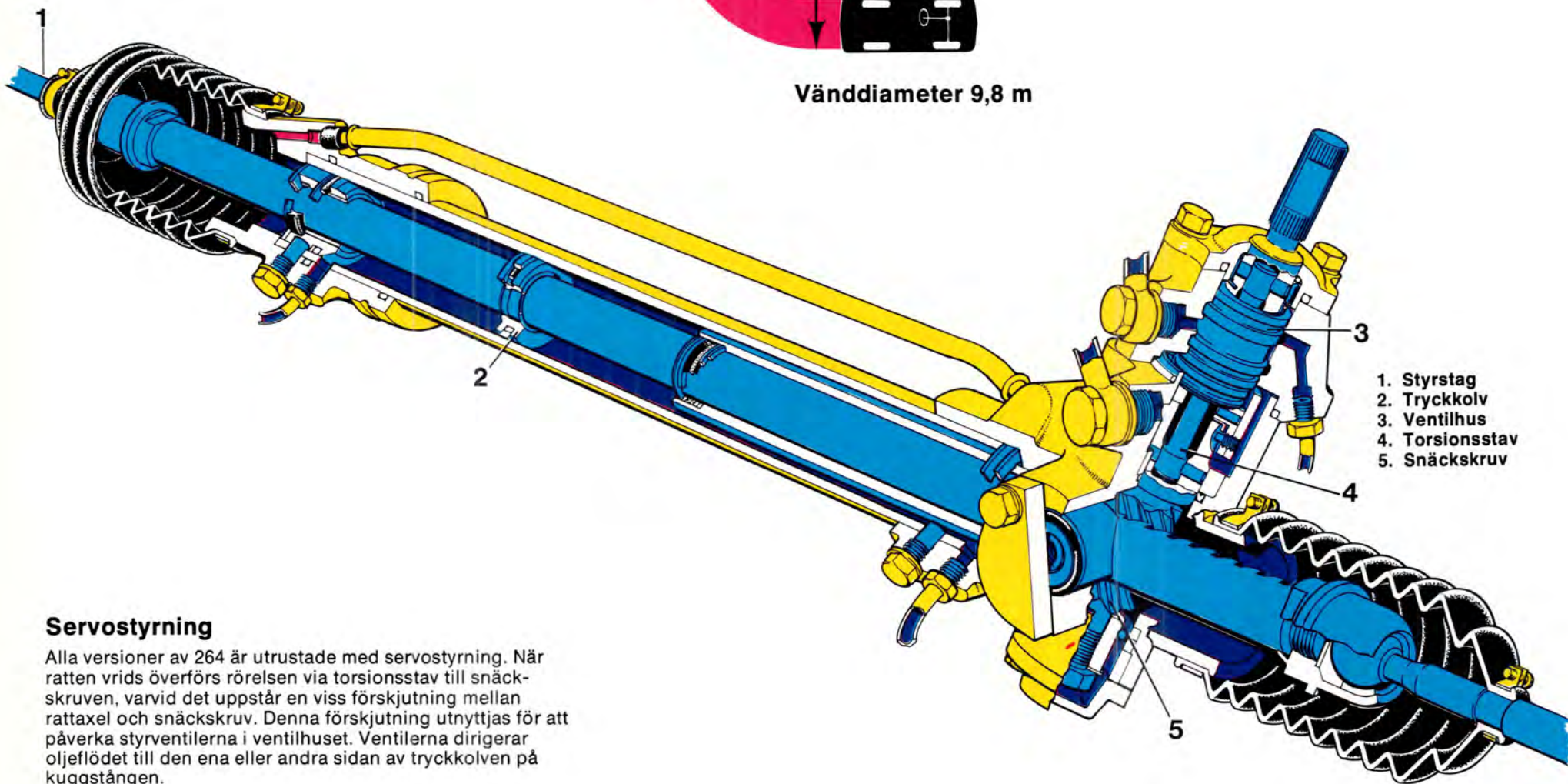


Vänddiameter 9,8 m

## Servostyrning

Antal rattvarv från stopp till stopp  
Utväxlingsförhållande

3,5  
16,6:1



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

## Servostyrning

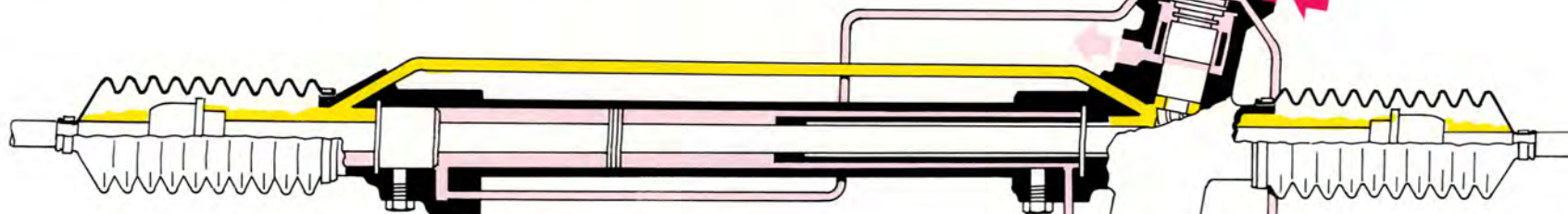
Alla versioner av 264 är utrustade med servostyrning. När ratten vrids överförs rörelsen via torsionsstav till snäckskruven, varvid det uppstår en viss förskjutning mellan rattaxel och snäckskruv. Denna förskjutning utnyttjas för att påverka styrventilerna i ventilhuset. Ventilerna dirigerar oljeflödet till den ena eller andra sidan av tryckkolven på kuggstängan.



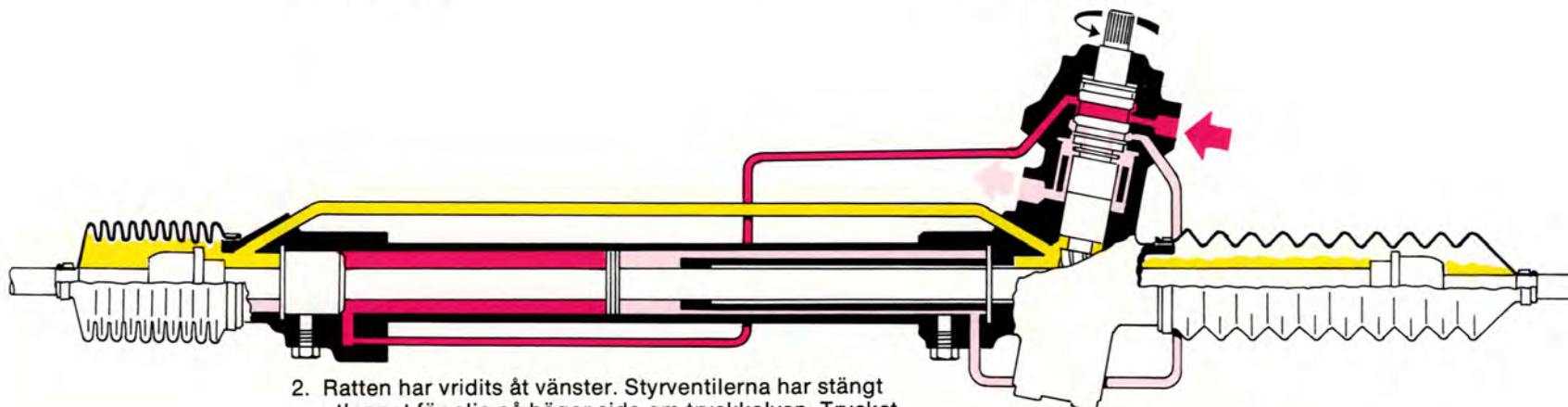
## Servostyrväxel

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

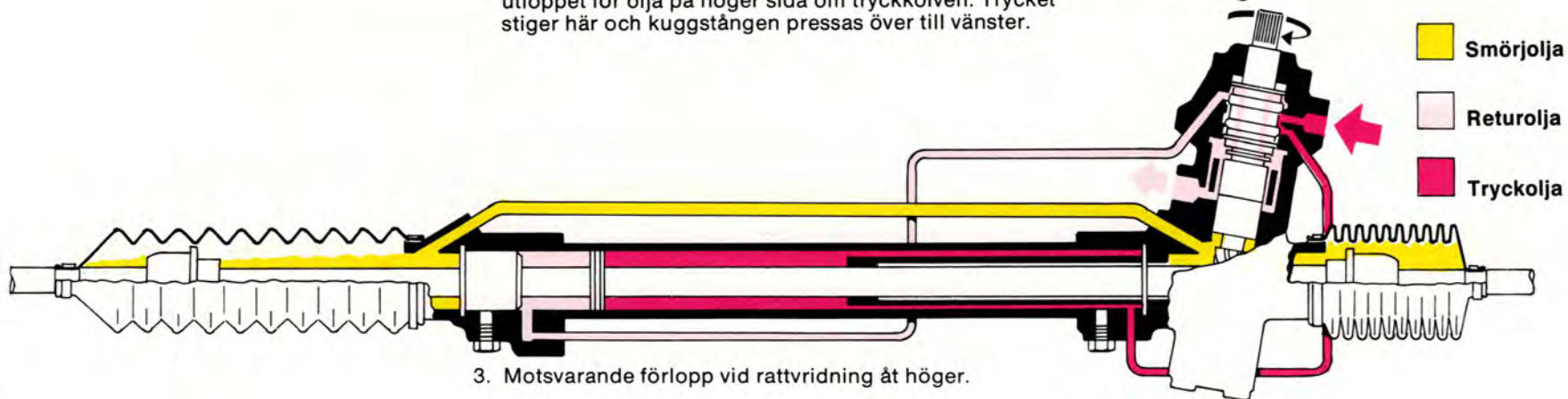
# STYRINRÄTTNING



1. Neutralläge



2. Ratten har vridits åt vänster. Styrventilerna har stängt utloppet för olja på höger sida om tryckkolven. Trycket stiger här och kuggstången pressas över till vänster.

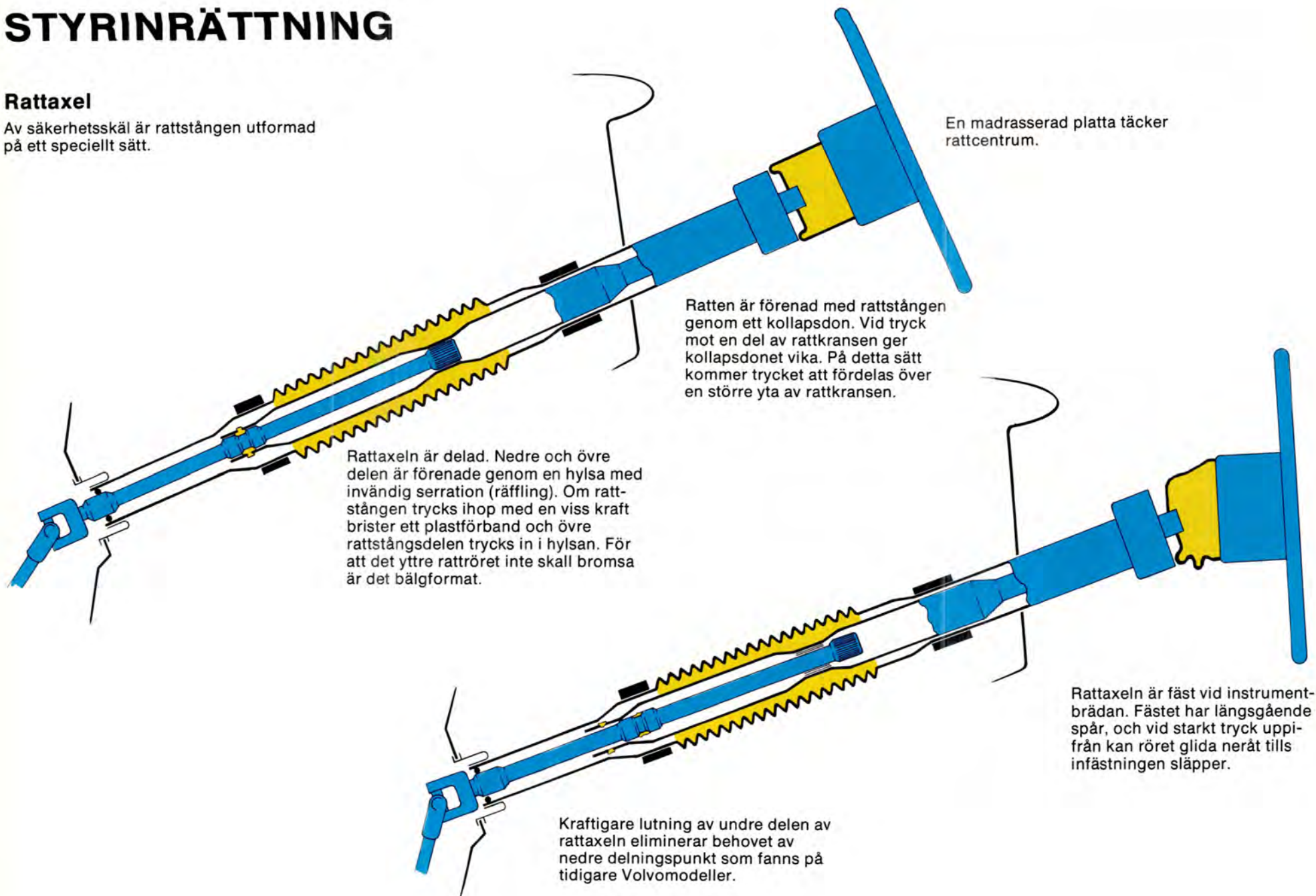


3. Motsvarande förlopp vid rattvridning åt höger.

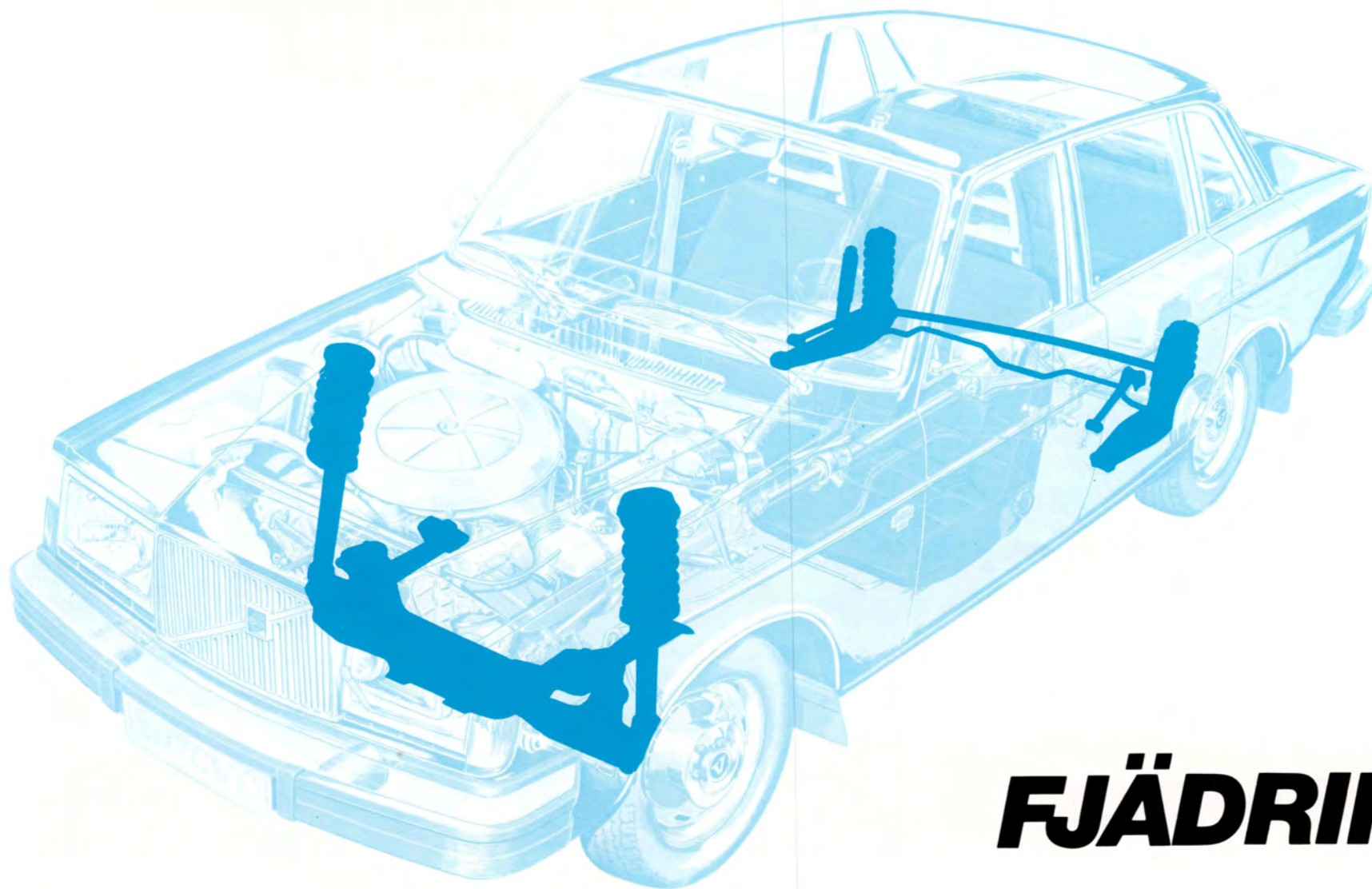
# STYRINRÄTTNING

## Rattaxel

Av säkerhetsskäl är rattstången utformad på ett speciellt sätt.







# **FJÄDRING**



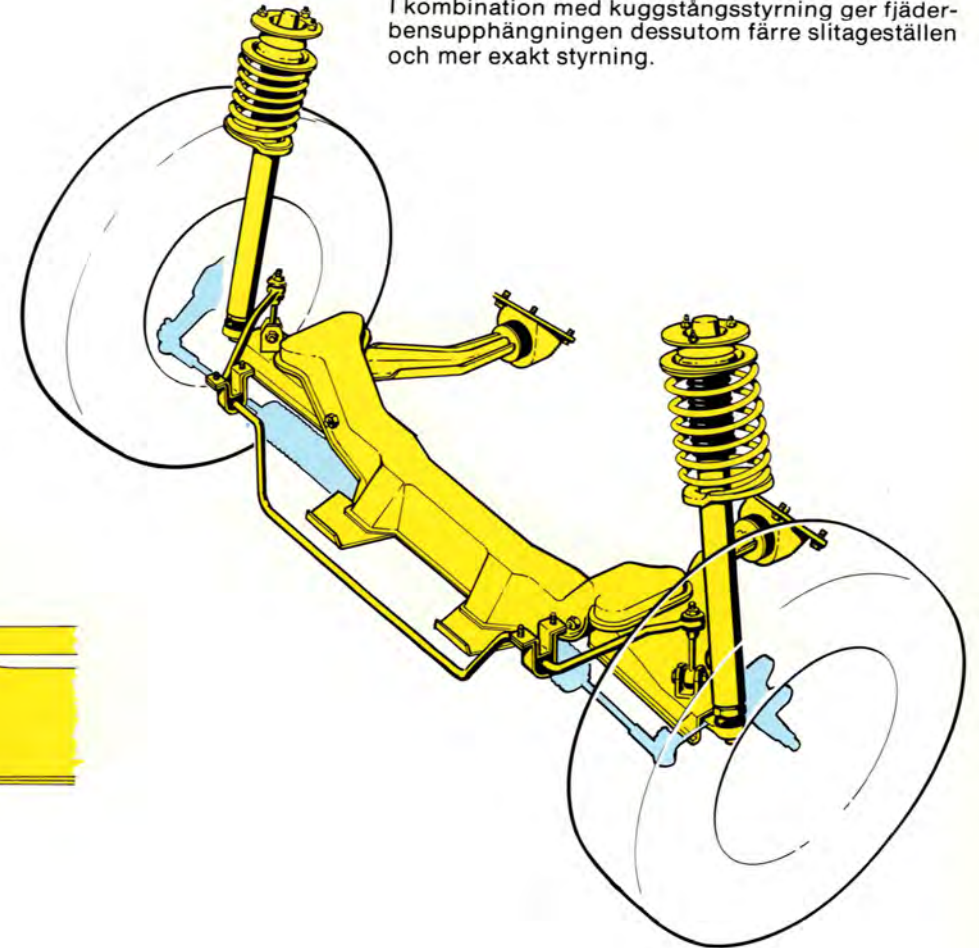
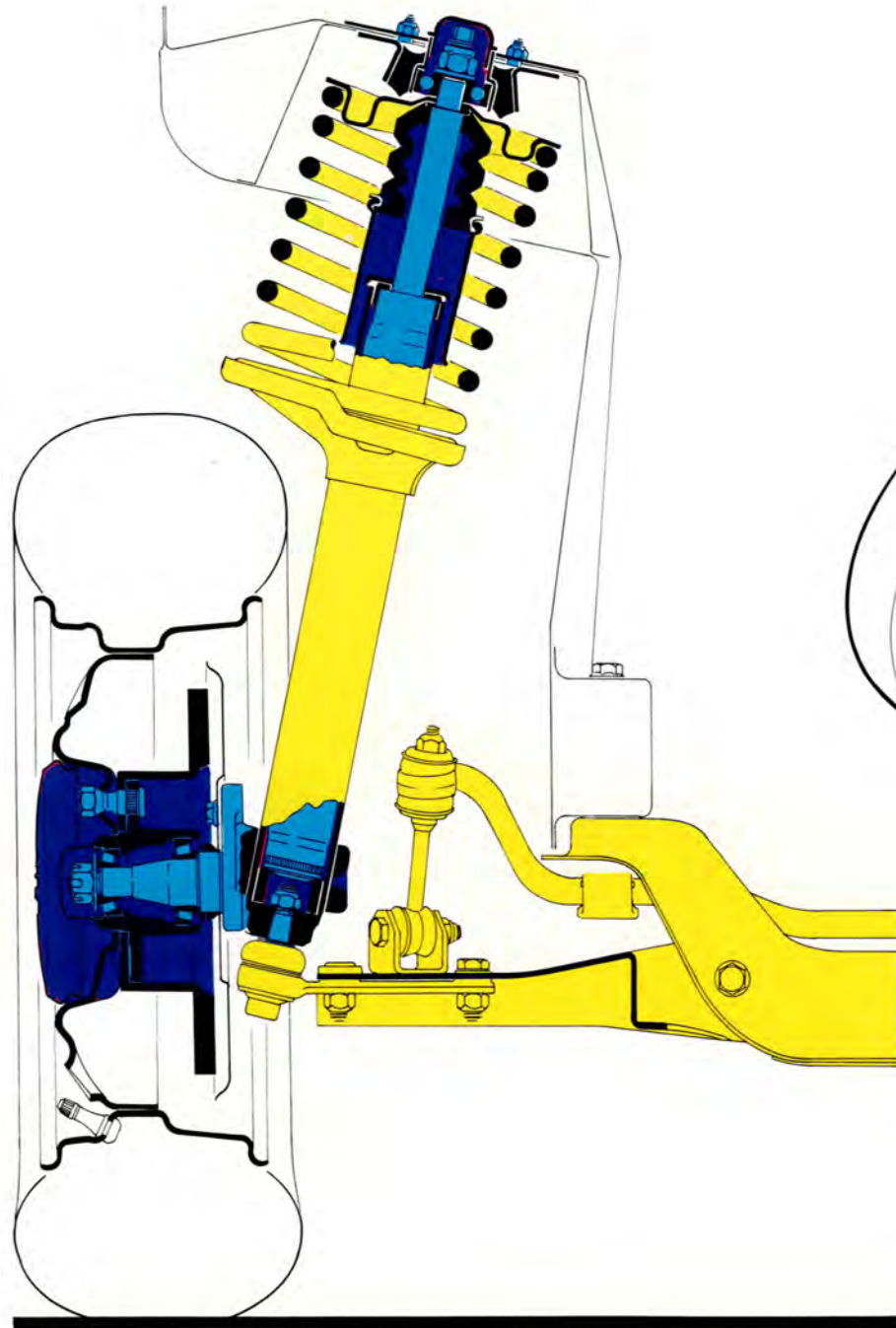


# FJÄDRING

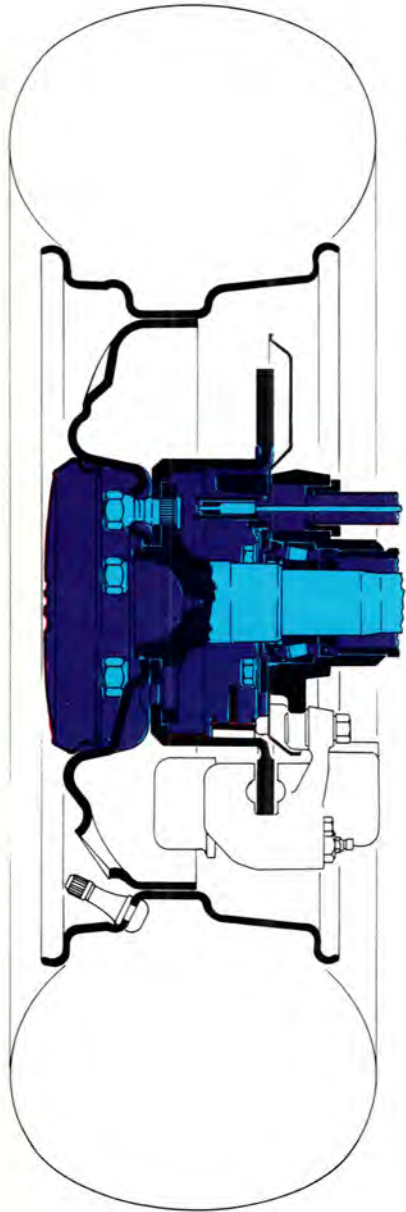
## Fjädring – fram

Framvagnen har fjäderben av McPherson-typ med inbyggda helkaplade 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 kuggstångsstyrning ger fjäderbensupphängningen dessutom färre slitageställen och mer exakt styrning.



# FJÄDRING

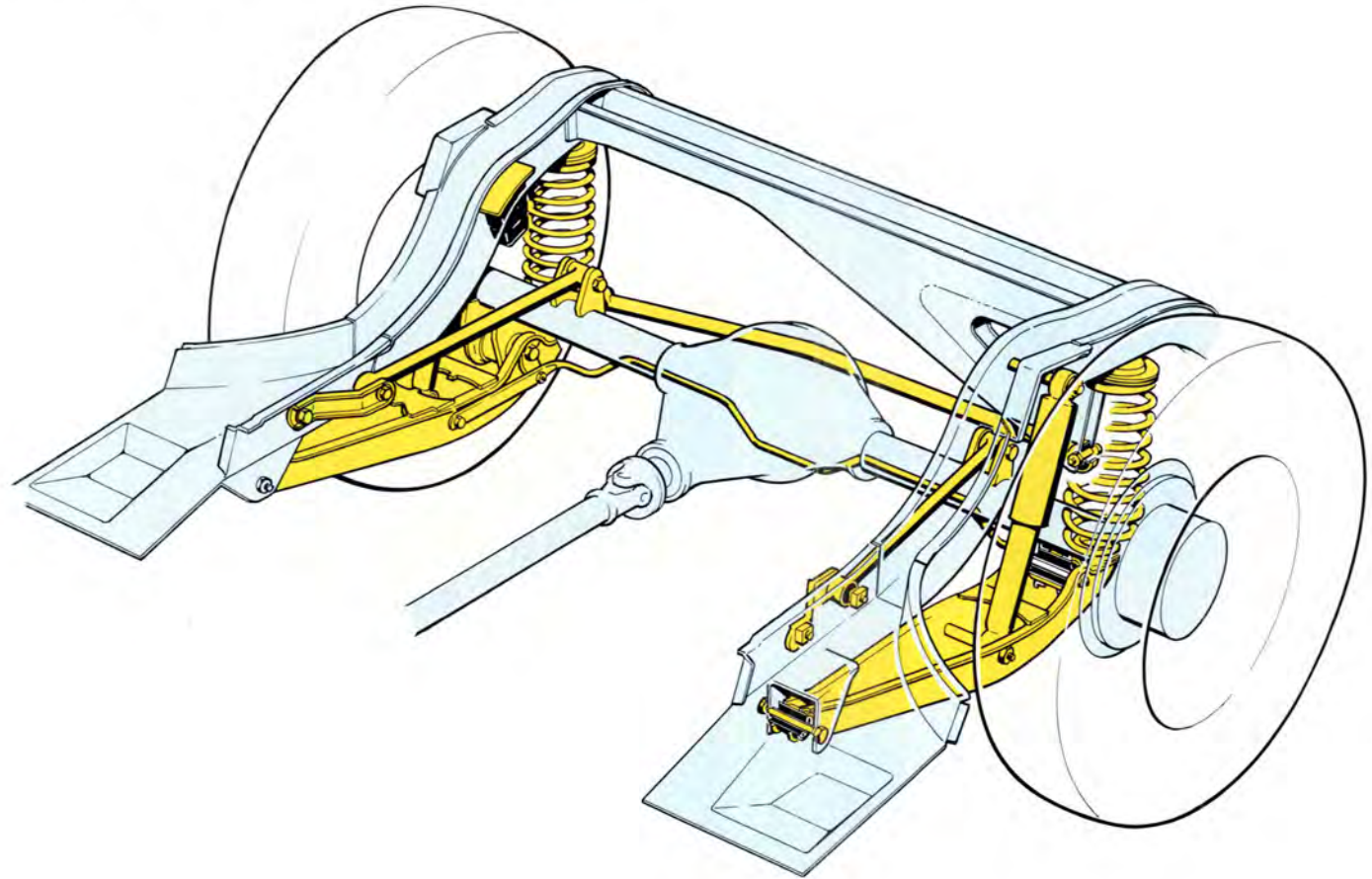


## Fjädring – bak

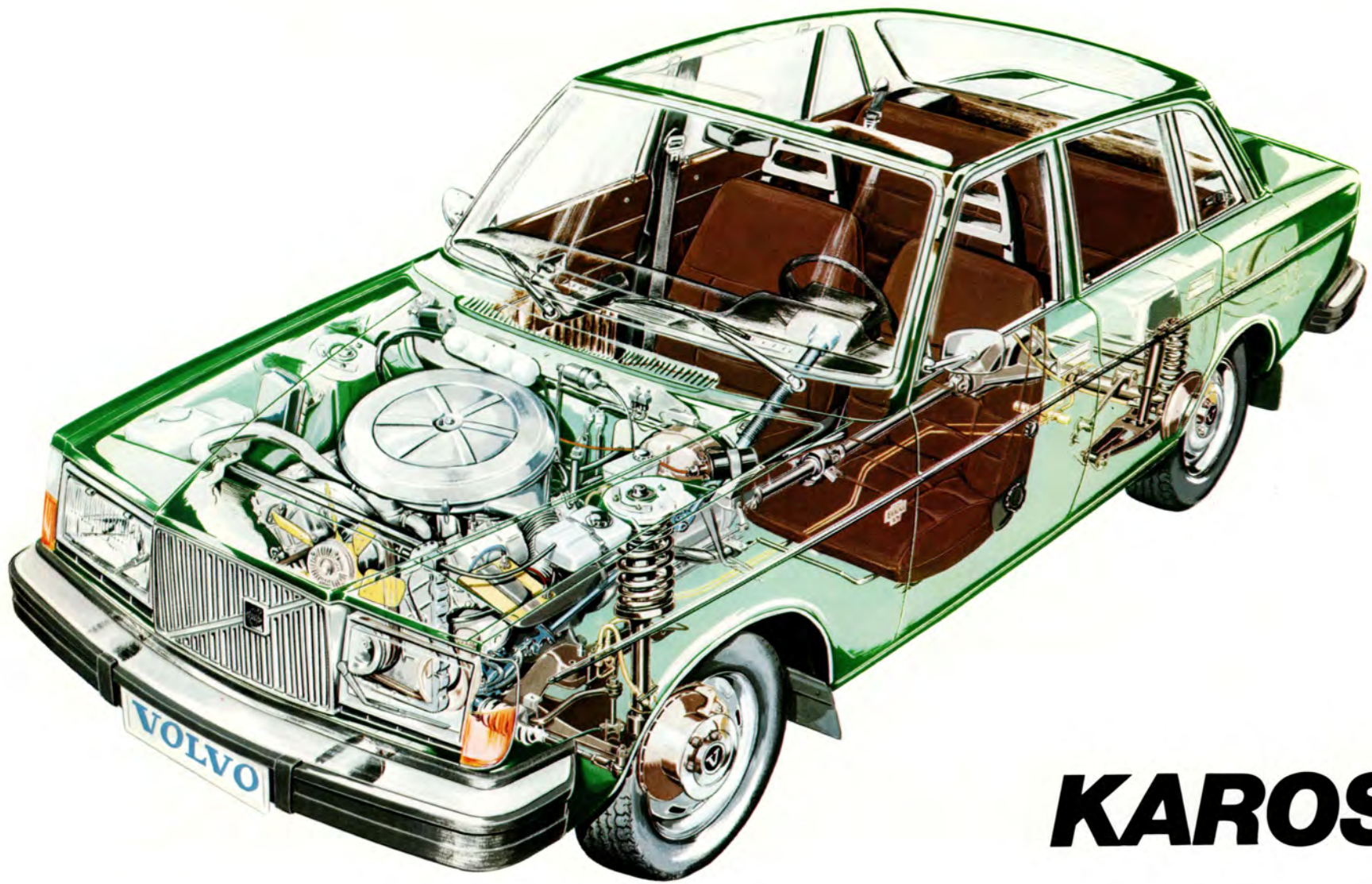
Nya Volvos vägegenskaper är förbättrade genom att upphängningen av den stela bakaxeln är kompletterad med en bakre krängningshämmare.

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**





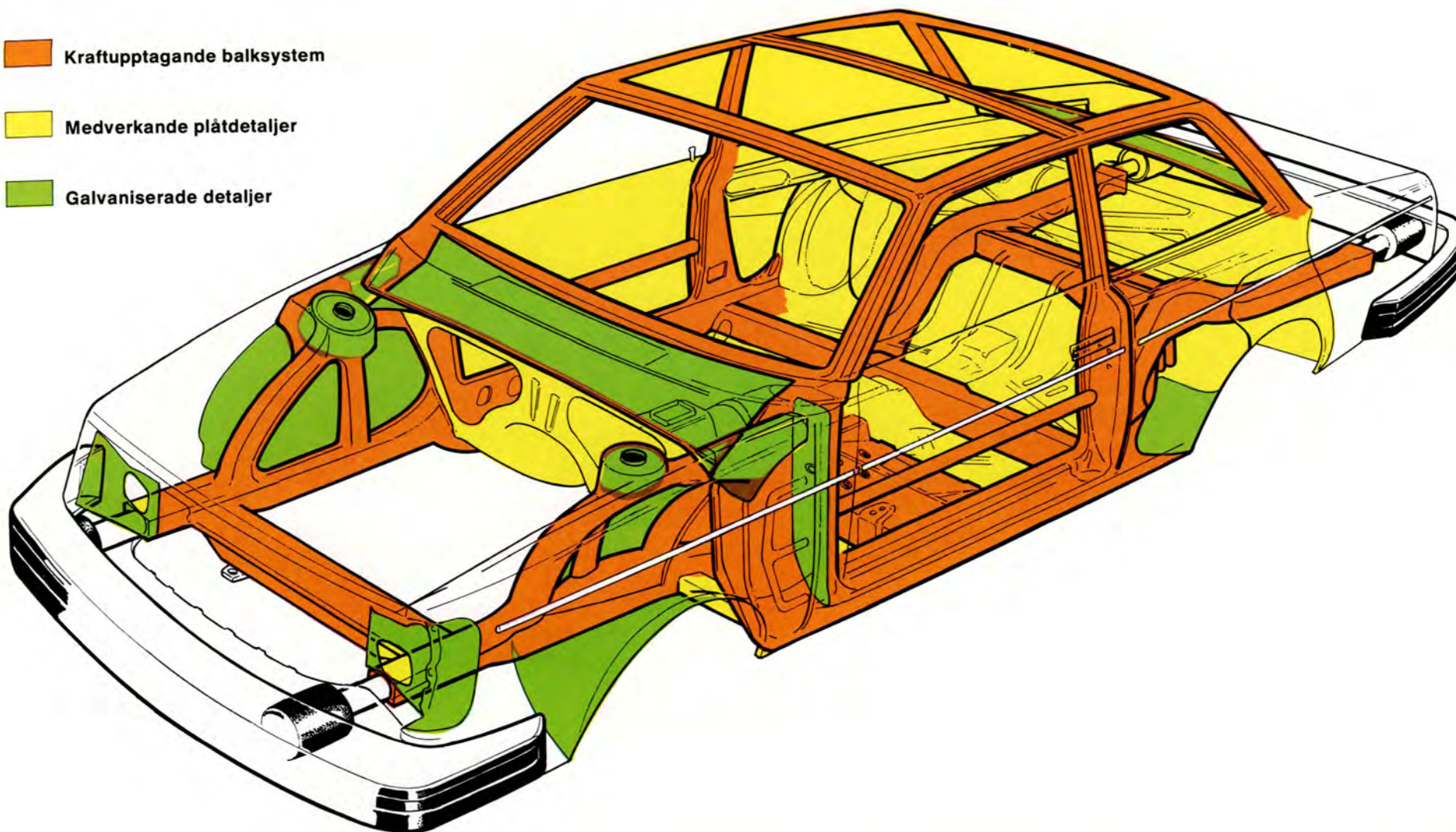
## Kaross

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 sitsresarna är bredare än tidigare har karossens styvhet ökat ytterligare.

 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.

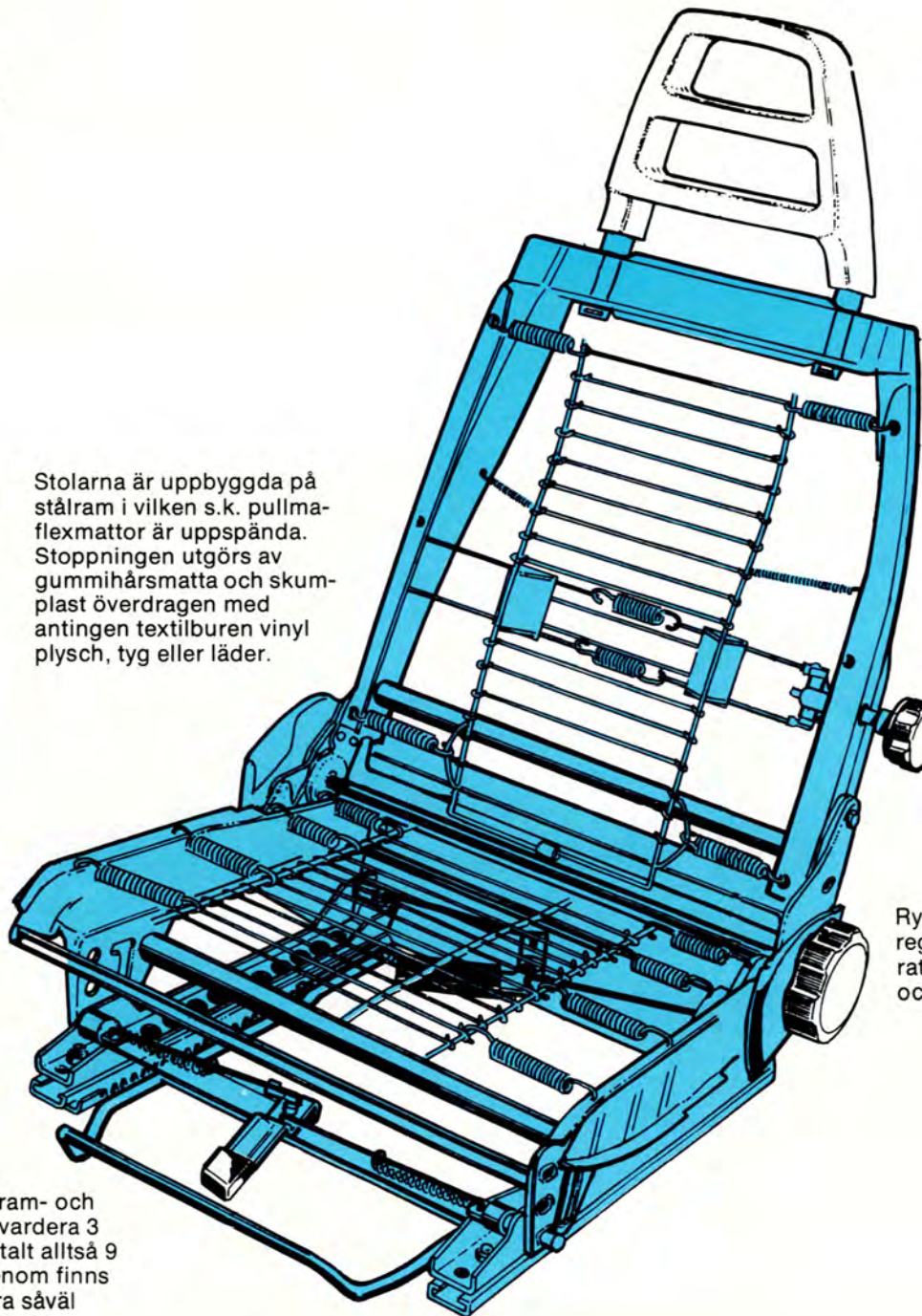
# KAROSS

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 gummihårsmatta och skumplast överdragen med antingen textilturen vinyl plysch, tyg eller läder.



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.



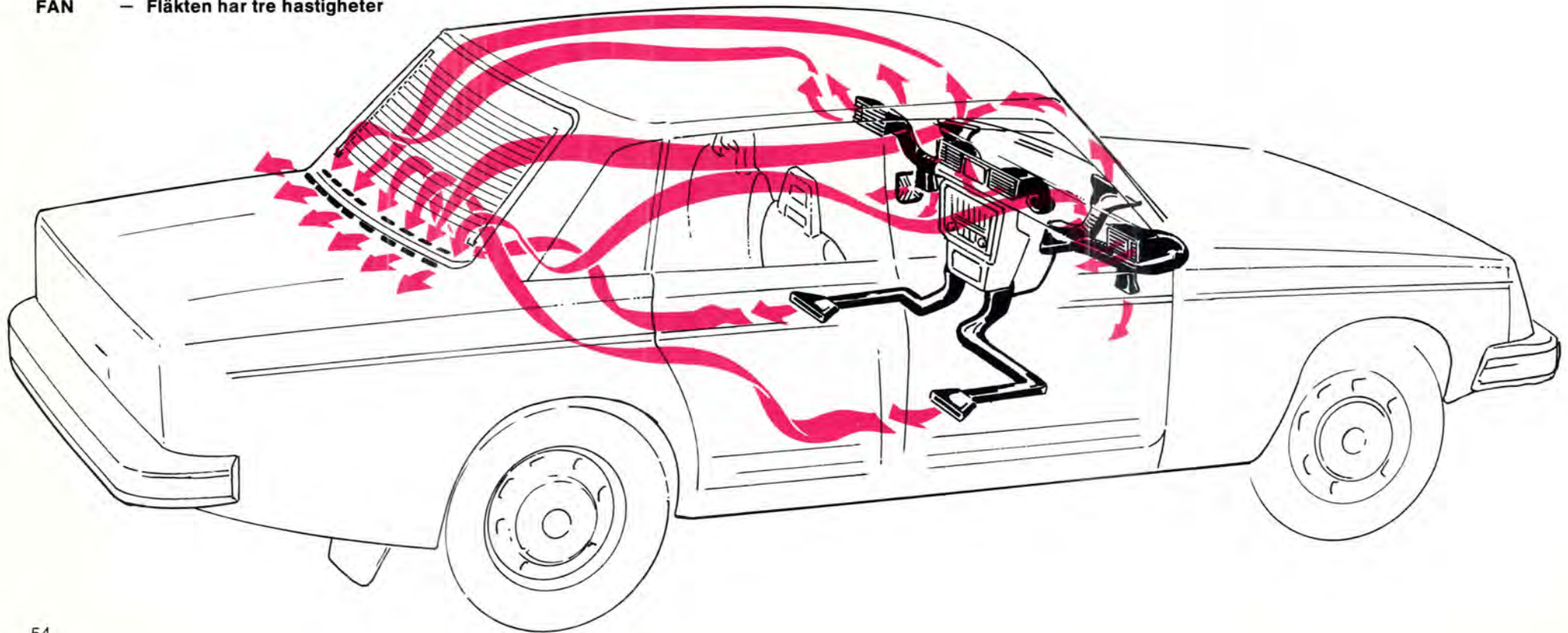
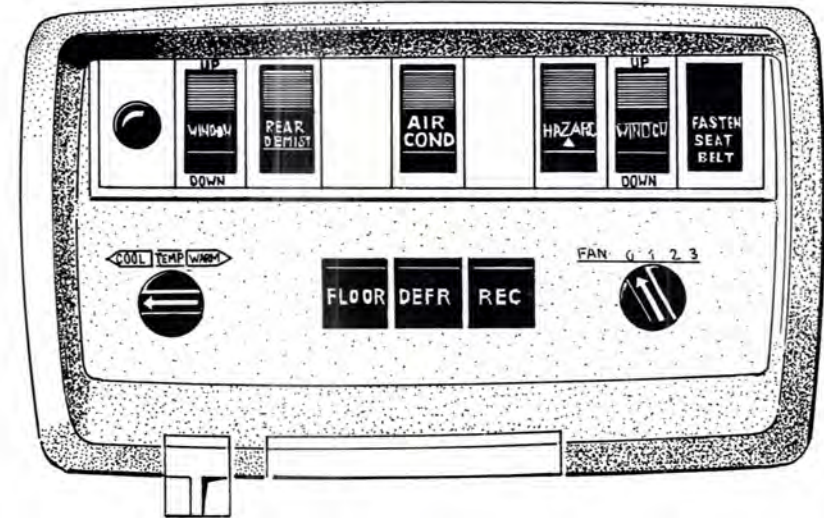
# KAROSS

## Värmesystem CU

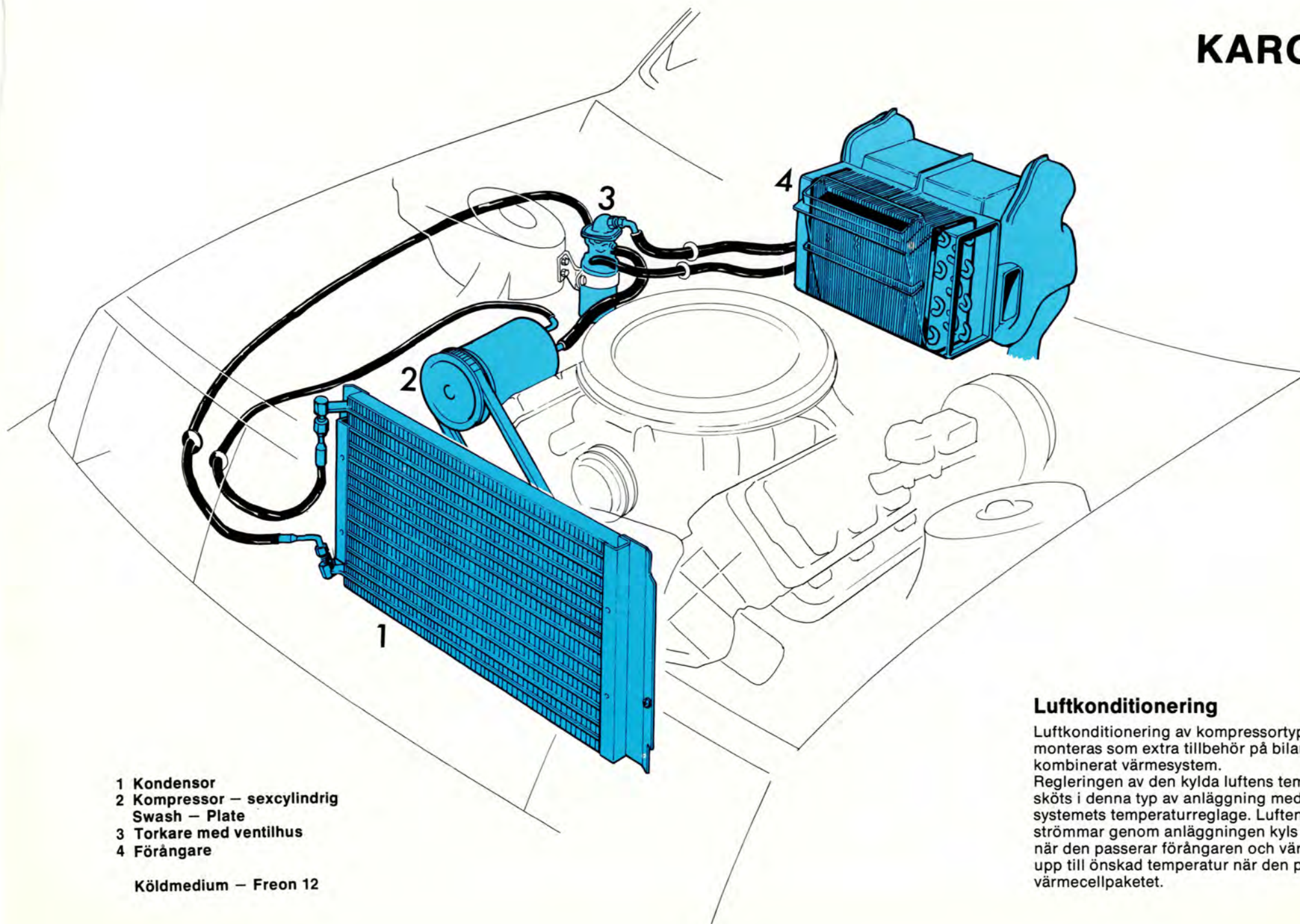
CU-systemet är ett kombinerat varm och friskluftssystem helt förberett för installation av luftkonditionering. Effektiv ventilation ombesörjs genom luftutsläppen som ligger längs hela bakrutans underkant.

Samtliga reglage för justering av bilens klimat är placerade på reglagepanelen mitt i bilen. 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 ovansidan, är helt tätt på undersidan, kompletterat med effektiv dränering som dessutom är ljuddämpad.

- FLOOR** — Full luftmängd till främre och bakre golv samt svag defrosterverkan
- DEF** — Full defrosterverkan
- REC** — Återcirkulation och avfuktning av kupéluften
- TEMP** — Temperatur
- FAN** — Fläkten har tre hastigheter







- 1 Kondensör
- 2 Kompressor – sexcylindrig  
Swash – Plate
- 3 Torkare med ventilhus
- 4 Förångare

Köldmedium – Freon 12

## Luftkonditionering

Luftkonditionering av kompressortyp kan monteras som extra tillbehör på bilar med kombinerat värmesystem. 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.



# KAROSS

## Dörrar

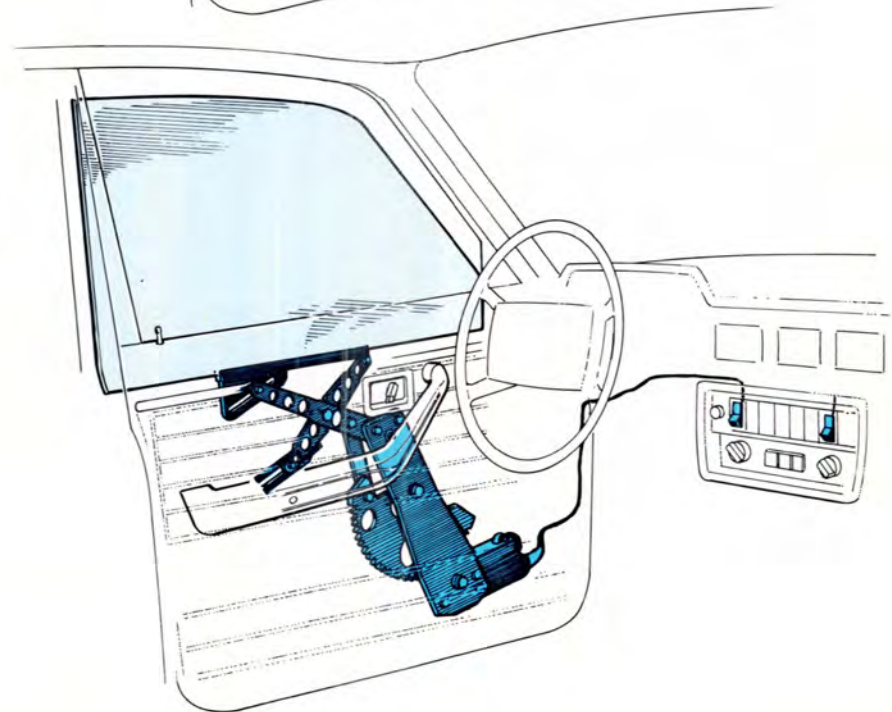
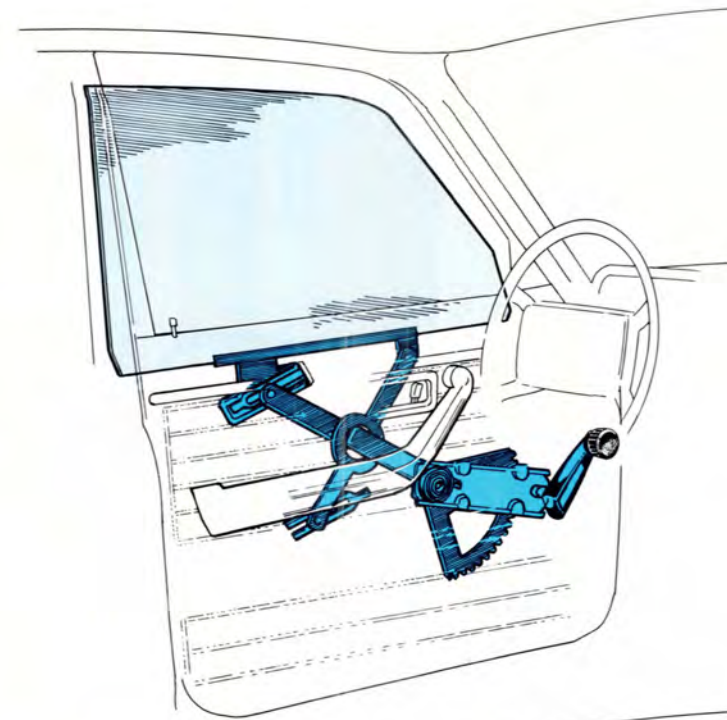
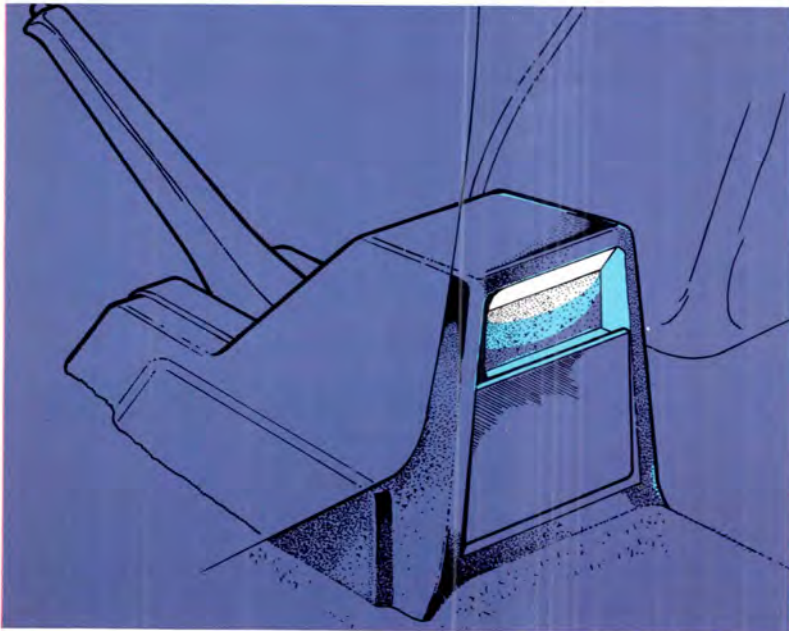
Dörrarna med kraftiga balkar vore inte till mycket skydd, om inte låsen var extra kraftiga. Volvo har dörrlås som håller dörren ordentligt stängd, även om karossen skulle utsättas för häftig deformation. Självklart kan bakdörrarnas lås ställas om till barnsäkra.

## Fönsterhiss

Grand Luxe har elektrisk fönsterhiss i framdörrarna redan som standard. De Luxe som extra tillbehör. Den elhiss som används har en relativt låg lyftkraft i översta läget (ca 30 kp) för att inte kunna orsaka klämskador. Inkoppling 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 baksätesspassagerarna.





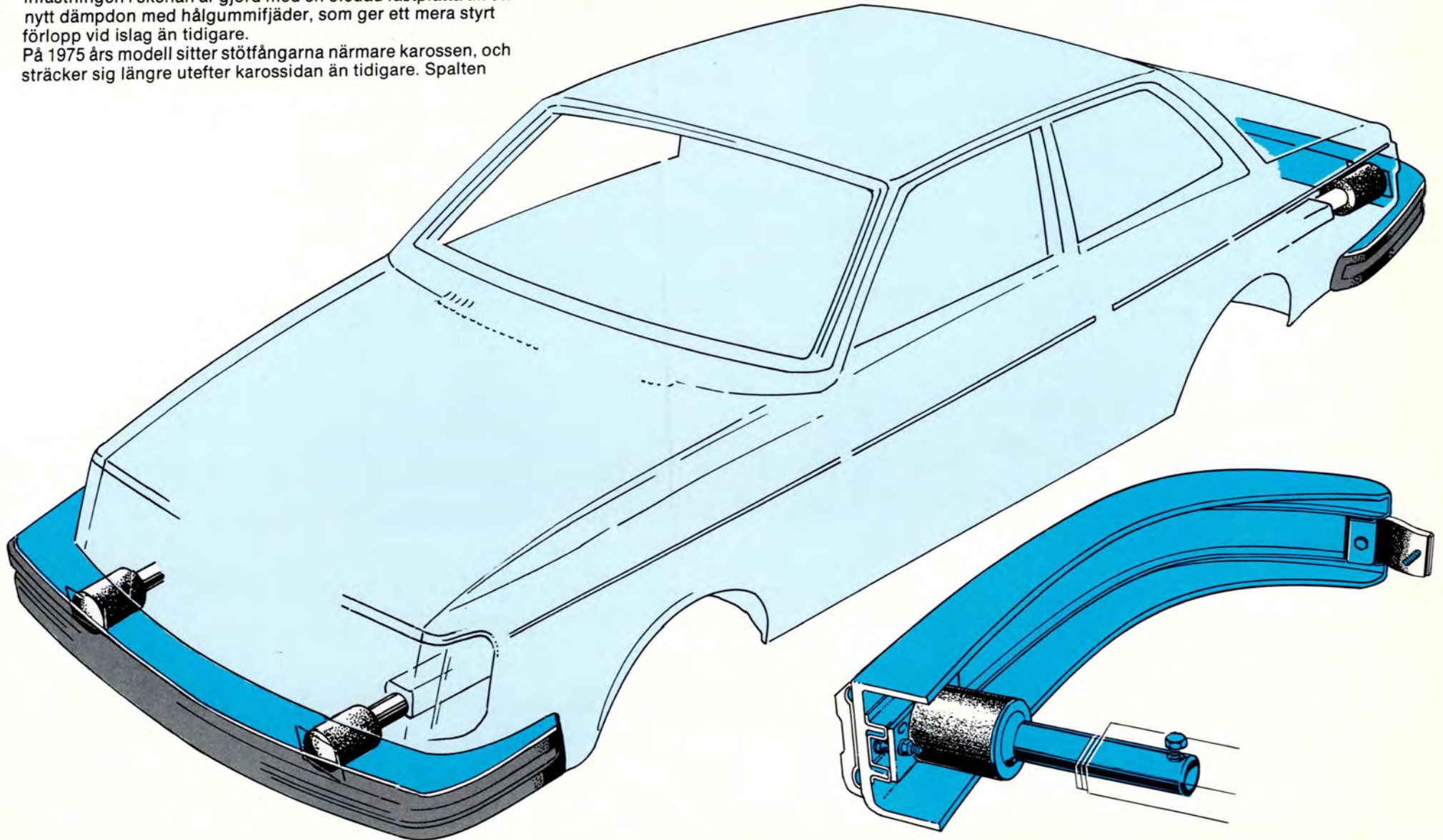
## Stötfångare

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.

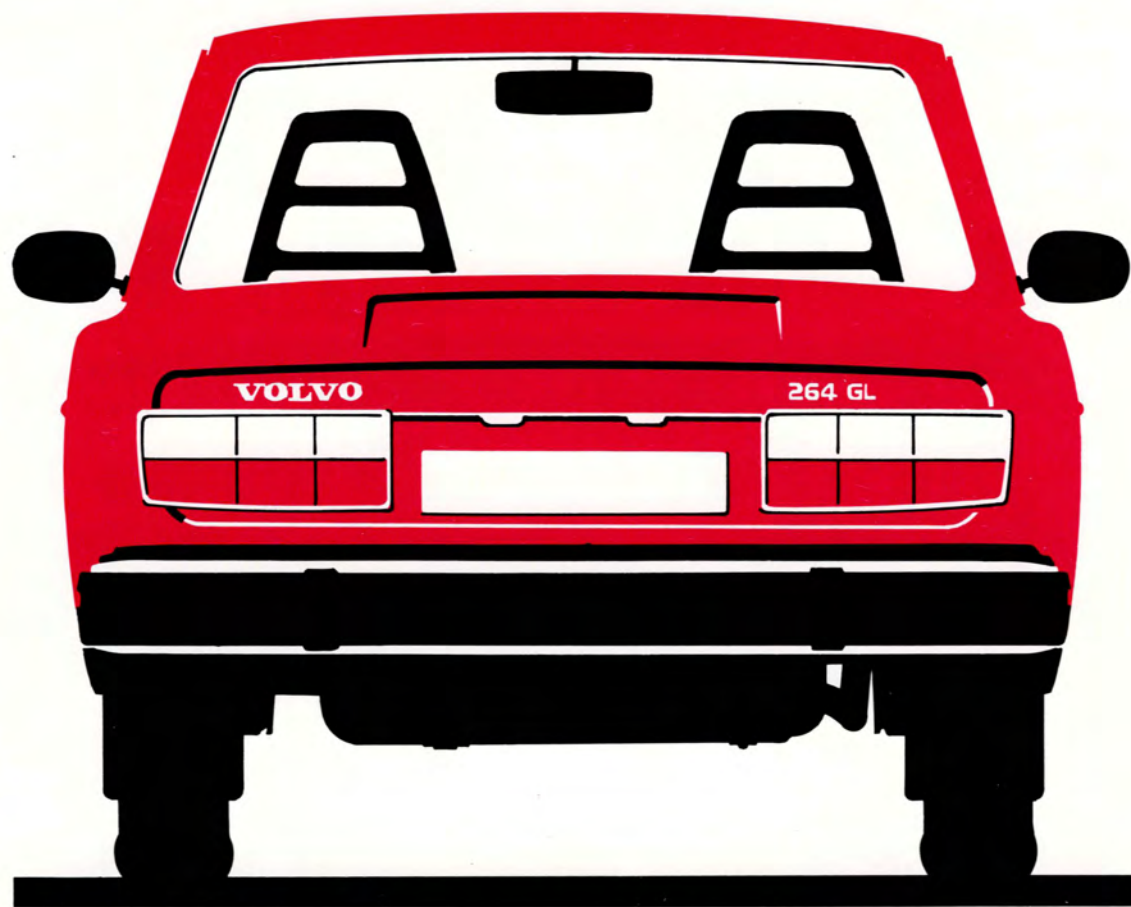
På 1975 års modell sitter stötfångarna närmare karossen, och sträcker sig längre utefter karossidan än tidigare. Spalten

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**