

Informations

bladet

nr 4 1980

VOLVOBIL AB



VOLVO 81

***Nya 244 Smidig Svenskt
motorer Turbo 240 i 340***



Sid 3

Sid 4-5

Sid 6-7

Sid 8

Carl Walter Onsjö:

Volvos breddade program ger hopp om framtiden



När vi nu går in i ett nytt modellår vill jag först tacka för alla goda och helhjärtade insatser som gjorts under det nu avslutade modellåret. Tillsammans har vi gott och väl kunnat hävda våra positioner under året trots en hårdnande marknad. Vi kan därför starta det nya modellåret i ett gott utgångsläge.

I vårt förberedelsearbete med 1981 års Volvoprogram har vi framför allt velat prioritera två saker:

- Att förbättra och bredda modellprogrammet rent produktmässigt.
- Att försöka bibehålla och givetvis helst ytterligare förstärka vår prismässiga konkurrenskraft.

När det gäller utformningen av själva modellprogrammet kan du i den här tidningen själv konstatera att vi nu har glädjen att presentera en rad produktförbättringar. Både utseendemässiga och egenskapsmässiga.

Breddat program

Genom tillkomsten av nya och intressanta modeller och varianter har vi också lyckats bredda programmet ytterligare. Självfallet gäller det att på bästa sätt utnyttja dessa fördelar i den fortsatta försäljningen. Som du själv kan konstatera ligger de stora nyheterna främst på motorsidan. Därför är det angeläget att så många som möjligt får möjlighet att göra en ordentlig provkörning i någon av de nya modellerna.

Lägre bensinförbrukning

1981 års Volvo skall helst upplevas bakom ratten. Det är först då man riktigt märker hur stora förändringarna i själva verket är. Vad kunderna däremot inte lika snabbt hinner upptäcka under en provtur är den lägre bensinförbrukningen. Den är speciellt utmärkande för volymmodellerna i 240-serien: 0,91 l/mil för en GL på 112 hk är en siffra som verkligen tål en jämförelse. Det är viktigt att påpeka detta för kunderna.

Ny motor

När det gäller 340-serien kommer vi

nu med en efterlängtat nyhet: En Svensk motor i DLS- och GLS-modellerna. Detta kommer att avsevärt öka intresset hos de grupper som kanske tyckt att 340-seriens motor hittills varit i svagaste laget.

När du sedan tar en titt på priserna tror jag att du håller med mig om att vi också lyckats ganska väl i våra ambitioner att bibehålla vår goda konkurrenskraft prismässigt sett. Vi bör alltså även i fortsättningen kunna hävda Volvobilens överlägsna prisvärde med minst lika stor framgång som tidigare.

Stor tillförsikt

Med alla de nyheter som finns beskrivna i den här tidningen, med den förbättrade bränsleekonomin och med vår fortsatta goda konkurrenskraft i prishänseende så tycker jag att vi kan känna en ganska stor tillförsikt inför det nya modellåret. Med gemensamma ansträngningar bör vi kunna göra modellåret 1981 till ett relativt bra år även om branschutsikterna just nu inte ter sig allt för ljusa.

Med vänlig hälsning
VOLVOBIL AB
Personvagnar
Carl Walter Onsjö

Informationsblad

ISSN 0346-9786

Informationsbladet utges av PR-avdelningen på Volvobil AB. Det beräknas utkomma med 10 nummer per år. Tidningen distribueras till så många anställda inom Volvos återförsäljarled samt till alla anställda på Volvobil AB.

Ansvarig utgivare:
Ola Johansson

Redaktion:
Henrik Moberger
Stig-Arne Fredlund
Per-Martin Johansson

Foto:
Lennart Pettersson

Adress:
Volvobil AB
Public Relations
405 08 GÖTEBORG

Årets största satsning: Bränslesnålare motorer

Volvos största satsning på 1981 års modeller gäller motorerna. Samtliga modellers motorer utom en är förändrade eller helt nya. Den enda som inte är förändrad är dieselmotorn D24, världens bränslesnålaste sexcylindriga personbilmotor.

Målsättningen med ändringarna har varit att få bilar med lägre bensinförbrukning och en minskad mängd giftiga ämnen i avgaserna.

Flertalet av 1981 års modeller med förgasmotorer kan drivas med gas (LPG).

I Volvo 242/244 DL finns B21A-motorn. Den har fått nytt insugningsrör, nytt avgassystem och en ny ekonomianpassad kamaxel. Även tändningen är förändrad. Tillsammans ger detta ca 5 procent lägre bensinförbrukning än tidigare och ca 4 hk högre effekt.

B23A och B23E

En ny motorvariant är B23A, en förgasmotor avsedd för GL-varianterna. Effekten på den 2316 cc stora motorn är 82 kW (112 hk). Bränsleförbrukningen är vid blandad körning 0,91 l/mil för 244 GL manuell.

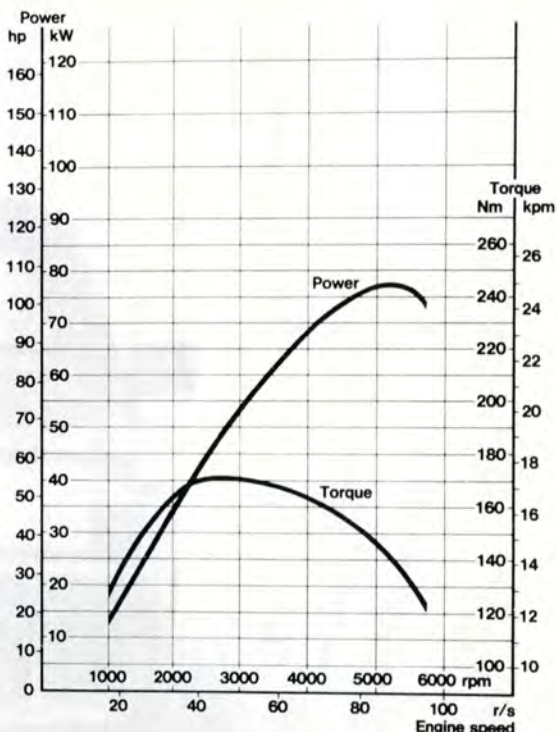
Anpassad B23E

B23E är samma grundmotor som

B23A men försedd med bränslein-sprutning. Effekten är 100 kW (136 hk). Det är 4 hk lägre än föregångaren men det innebär bättre bränsleekonomi och att motorerna nu också går att använda till kombibilar och automatväxellåda.

Piggare B14-motor

V6-motorn i Volvo GLT och 260-serien har nu större volym och heter B28E. Cylindervolymen är 2849 cc och effekten 114 kW (155 hk), vilket är 14 hk mer än gamla B27E. B14A, som är drivkällan i 343/345 L-, DL- och GL-varianterna, har bl a fått ändrat insugningsrör och avgasrör vilket gör motorn 4 procent mer bränslesnål.



B21A är en fyrcylindrig motor med volymen 2127 cm³. Motorn, som finns i 242/244 DL, har fått ett nytt avgassystem, nytt insugningsrör och en ny ekonomianpassad kamaxel. Det innebär 4 hk högre effekt och 5 % lägre bensinförbrukning.

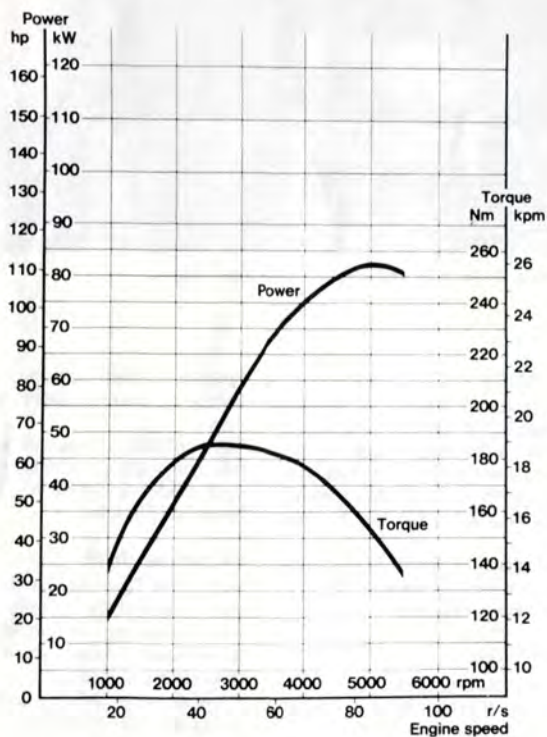
EGR och pulsair

Samtliga dessa motorer har fått bättre avgasrening genom att de utrustats med så kallad EGR och pulsair.

EGR innebär att en del av avgaserna genom en ventil återförs till motorns förbränningsrum. Detta minskar förbränningstemperaturen vid antänd-

ningen och på så sätt blir koloxidkoncentrationen lägre.

Pulsair består av två backventiler som under ett kort ögonblick släpper in friskluft i avgasporten. Avgaserna uppblandas och en efterbränning med syreöverskott sker. Både koloxid och kolväteutsläppen minskar därmed.



B23A är avsedd för GL-varianterna och har 4 cylindrar och en volym på 2316 cm³. Effekten 112 hk och bränsleförbrukningen 0,91 l/mil för blandad körning med 244 GL manuell.



Volvo 245 GLT har fått en ny motor med beteckningen B28E. Cylindervolymen på V6-motorn är 2849 cm³. Effekten är nu 155 hk vilket är 14 hk mer än på den gamla B27E.

VOLVO 81

VOLVO 244 TURBO

En bil med resurser



Volvo 244 Turbo är mycket snabb. Maxhastigheten är hela 190 km/tim. Trots den starka motorn är bränsleförbrukningen låg: Stadskörning 1,32 l/mil, landsvägskörning 0,87 l/mil och blandad körning 1,12 l/mil.

När nu 1981 års modeller presenteras är det Volvo 244 Turbo som drar till sig det största intresset.

Volvo har tagit fram en turbo som ger höga prestanda när det krävs, men som ger bra prestanda även vid normala farter.

Utseendemässigt skiljer sig 244 Turbo också en del från övriga modeller i 240-serien. Den har bl a silverfärgad plyschklädsel och en likadan ratt som i 262 C.

Turbomotorer är ingen nyhet. Det första patentet kom redan för 75 år sedan. Och redan 1954 levererades den första Volvolastbilen med turbomotor.

Anledningen till att även vardagsbilar nu får turbomotorer är att de är lättare och drar mindre bränsle än vad en vanlig motor med samma effekt skulle göra.

Turboprincipen

Vad är då en avgasturbo? Enkelt uttryckt är det ett turbinhjul som drivs av de avgaser som strömmar ut ur motorn. Turbinen driver en kompressor som pumpar luft in i motorns insugningssystem. Då höjs trycket och cylindrarna fylls bättre. Motorn överladdar.

Volvos turbo

Volvos turbo är byggd på den väl beprövade B21E och har beteckningen B21ET. Volvo har byggt en turbo som fungerar bra även vid relativt låga farter och på så sätt få en smidig och följsam vardagsbil med bra segdragning.

Avgasturbinen är därför anpassad så att den snurrar tillräckligt fort även vid små avgasmängder.

Wastegate-ventil

P g a den anpassningen krävs det att man kan reglera trycket så att det inte blir för högt när man utnyttjar turbons stora accelerationsförmåga (0-100 km/tim på 9 sek).

Volvo har använt en s k wastegate-ventil. När högsta laddtryck uppnås

öppnas ventilen och en del av avgaserna strömmar förbi avgasturbinen.

Om ventilen skulle drabbas av något fel, finns ett överbelastningsskydd som träder i funktion och stryper bränsletillförseln.

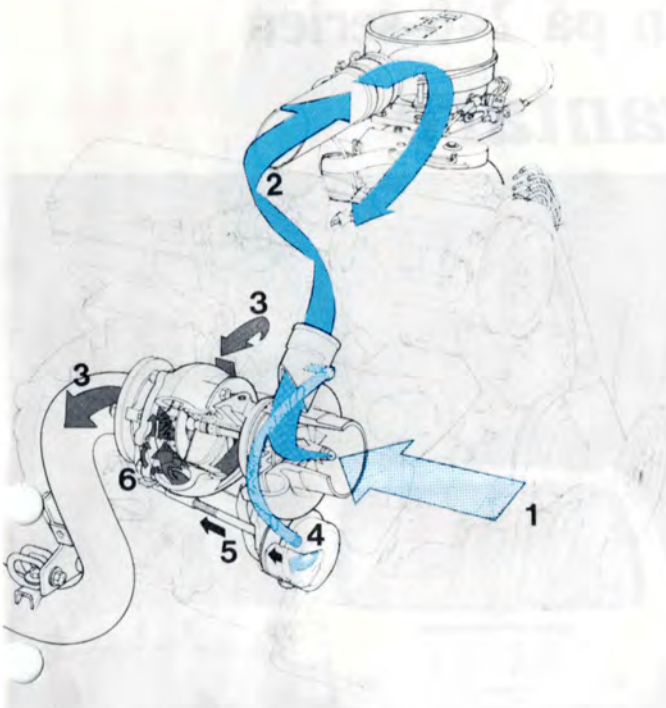
Elegant inredning

Volvo 244 Turbo skiljer sig även interiört från övriga 240 modeller. Den har en snygg ribbad silverfärgad plyschklädsel kombinerad med svart baksida på ryggstöden.

Framstolarna har kraftigare skålning vilket ger bättre sidostöd.

Dörrpanelerna är svarta med ett långtgående plyschinlägg och inner-taket är svart.

VOLVO 81



Avgaserna strömmar ur motorn (3) och sätter rotation på turboskivorna. Dessa sätter i sin tur rotation på kompressorn som suger in friskluft (1) och pumpar in den i motorns insugningssystem (2). Alldeles innan trycket blir för högt öppnas en ventil (4) som påverkar en hävarm (5). Då öppnas ett spjäll (6) och en viss mängd avgaser leds förbi turbohjul.

Volvos turbo har ett högt vridmoment framför allt i mellanregistret. Den laddar redan vid 20 000 turbinvarv per minut och vid det maximala vridmomentet för motorn, som ligger redan vid 3 750 rpm, snurrar turbinen med en hastighet av 95 000 rpm.



Volvo använder som en av de första biltillverkarna i Europa en sk integrerad wastegate-ventil där ventilen är en del av själva turbokompressorn. Det ger förenklad installation och goda regler- och responsegenskaper.

VOLVO 81

Största ändringarna någonsin på 240-serien *Smidigare och elegantare*



Volvos 240-serie är den personbil som säljer bäst i Sverige. När nu 1981 års modeller presenteras är det ingen som tvivlar på att så kommer att vara fallet även i år.

De ändringar som gjorts ger 240/260-seriernas bilar ett smidigare och elegantare utseende och den helt nya instrumentpanelen är mer praktiskt utformad än tidigare.

En viktig orsak till bilarnas smidigare utseende är de nya stötfångarna. De är smalare både på höjden och på bredden med ytterändarna utdragna längre runt hörnen.

Bilarna har därmed blivit nästan en decimeter kortare vilket blir ett lättare att parkera.

Spoilerns skänknäbb är mindre markerad och får på metalliclackerade bilar samma färg som bilen.

På övriga modeller är spoilern svart liksom det insynsskydd som monteras på 242/244 DL istället för spoiler.

Strålkastarna är nu rektangulära på alla modeller och positionsljus sträcker sig mer runt hörnen än tidigare.

Svarta fönsterbågar

Sidorutornas fönsterbågar är svartlackerade. Olika mycket beroende på vilken modell det gäller. Samma sak med de nya prydnadslisterna.

Trösklarna har försetts med en skyddslist som blir en skyddar mot

grusstrut på karossidan. Trösklar och list är också svartlackerade.

Tre nya färger introduceras på 1981 års modeller. Det är brun, ljusgrön metallic och vinröd metallic.

Ny instrumentpanel

Samtliga varianter i 240/260-serierna har fått en ny instrumentpanel. Instrumenten har gjorts lättare att läsa av och indikeringssymboler och varningslampor har fått en samlad placering.

Förvaringsutrymmena har blivit större både för små och stora saker. Ovanpå instrumentpanelen finns två hyllor, mitt på panelen finns ett förvaringsfack och ovanpå mittkonsolen finns en hylla.

Ej fraktproblem

För de som haft problem med att frakta t.ex. sina skidor i sina två- och fyradörrars bilar finns nu en lösning. Långa saker kan man få in i kupén från bagageutrymmet genom en öppning vid armstödet.

Växelspaksknoppen för den manuella växellådan har också fått en ny utformning. Den nya är greppvänligare och sportigare än den gamla.

CU-värmaren är också förstärkt. I de nya modellerna har den en fläkt med fyra hastigheter.

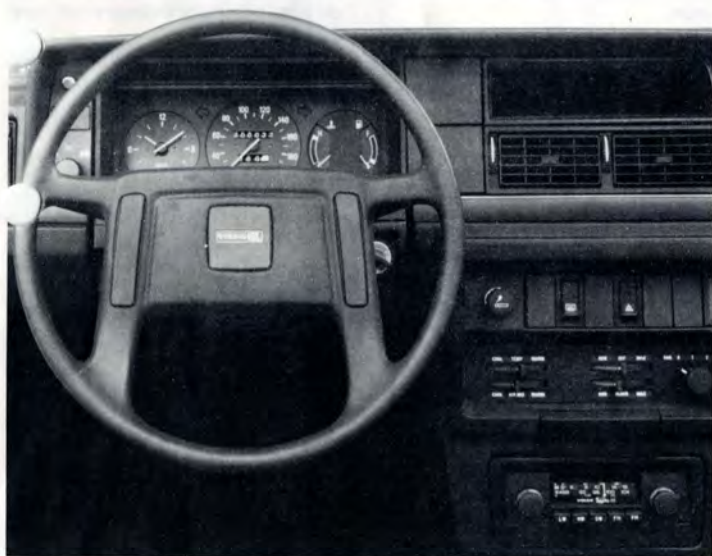


VOLVO 81



Här är lösningen på problemet med att forsla långa saker i sedanmodellerna. Sina skidor, metspön och plank kan man nu få in till kupén från bagageutrymmet via en lucka vid armstödet.

Ny 240-interiör



240-seriens nya instrumentpanel. Mittkonsollen är utflyttad 30 cm vilket gör reglagen lättare att nå. Dessutom blir det en hylla ovanpå konsollen. Hyllor finns det också ovanpå panelen och mitt på finns det ett förvaringsfack.



Växelspaxknoppen för den manuella växellådan har fått en ny utformning. Överväxeln, som är standard på alla modeller från GL och uppåt, kopplas fr o m nu in med hjälp av en tryckknapp. Urkopplingen sker automatiskt vid nedväxling.

VOLVO 81

Årets stora nyhet för 340-serien är att Volvo nu introducerar en version med en två-liters motor.

Motorn som tillverkas i Skövde är en beprövad version av företagets fyrcylindriga motorserie. Den har beteckningen B19.

Modellerna får namnet DLS och GLS och med S-paketet följer en hel del andra nyheter. Bl a ett intressant drivpaket och varvräknare.

Den nya motorn med effekten 70 kW (95 hk) vid 5 400 rpm ger bilen goda kraftresurser. Dragvikten har kunnat ökas till 1 200 kilo.

Tillsammans med motorn kopplas ett drivpaket som ute i världen bara finns på exklusiva bilar. En bakaxel av de Dion-typ, växellådan placerad vid bakväxeln och en s k torque tube.

Lättväxlad

Torque tube är en fast förbindelse mellan motor och växellådan bak i form av ett rör som kardanaxeln löper i.

Det innebär ännu bättre komfort genom bättre ljudisolering och mindre vibrationer. Bilen är också lättare att växla eftersom antalet leder mellan växelspak och växellåda är färre.

Lika välbalanserad

För att bibehålla 340-seriens välkända vägegenskaper är reservhjulet flyttat från motorrum till bagagerum. För att spara vikt och utrymme har Volvo valt ett speciellt reservdäck som är tillåtet för farter upp till 100 km/tim.

Bensintanken är också flyttad och ligger nu framför bakaxeln vilket är mycket säkrare vid en ev kollision. S-paketets bensintank är dessutom större och rymmer 57 liter.



340-serien omfattar nu tre- och femdörrars varianter. Den omfattar L-, DL- och GL-utförande och de två senaste kan kompletteras med en 2-liters motor tillsammans med S-paketet. Exteriörmässigt innebär det nya modellåret för 340-seriens del nya stötfångare för hela programmet. De är dragna längre runt hörnen än tidigare, vilket ökar sidoskyddet.



2-liters motor i 340

När nu 340-serien får en version med en svensktillverkad tvåliters motor innebär det en stor förbättring. Versionerna med den starkare motorn upplevs som piggare och med accelerationen 0-100 km/tim på 12,5 sekunder blir omkörningarna säkrare. Dragvikten har också ökat och det är nu tillåtet att med S-versionerna dra t ex husvagnar som väger ända upp till 1 200 kg mot 1 000 förut. Lägg också märke till det nya smidiga utseendet med bl a den lilla upphöjningen på motorhuven.

Starkare bromsar

För att klara den starkare motorn är en del detaljer förstärkta. Bromsarna bak är större och bromsservon har gjorts kraftigare. S-modellerna har dessutom fått bredare däck vilket ger bättre grepp och mer komfortabel körning.

Styrningen har också gjorts lättare och mer exakt med hjälp av en ny styrväxel.

Annorlunda motorhuv

Utseendemässigt skiljer sig S-versio-

nen bl a genom en upphöjning på motorhuven (typ 264). På huven finns också ett annorlunda utformat friskluftsintag.

DLS och GLS får också en ny och färganpassad spoiler, en kromfärgad plastlist på bakluckan och mattsvart bakgrund för nummerplåten.

S-modellerna utrustas dessutom med en ny instrumentpanel med varvräknare.

Nya stötfångare

Men det är inte bara S-programmet

som är nytt. Samtliga 340-modeller får t ex nya stötfångare. De är utdragna runt hörnen för att ge bättre sidoskydd och de är förstärkta så de främre stötfångarna klarar kollisioner i 4 km/tim utan skador.

Fläkten har fått 60 procents ökning av kapaciteten men har ändå fått en lägre ljudnivå. Nya stötdämpare och bättre ljudisolering bidrar också till att göra bilarna bekvämare och trevligare att köra.

Tre nya färger tillkommer också. Ljusgul, blå metallic, grön metallic.



Två-litersmotorn i DLS och GLS är förbunden med växellådan via en s k torque tube. Den består av ett rör i vilket kardanaxeln ligger väl lagrad. Förbindelsen mellan motor och växellåda är fast och hela drivpaketet har gjorts till en enhet. Härigenom kan helt anpassade motorfästen med mjukare gummikuddar användas. Dessa ger bättre isolering mot vibrationer.