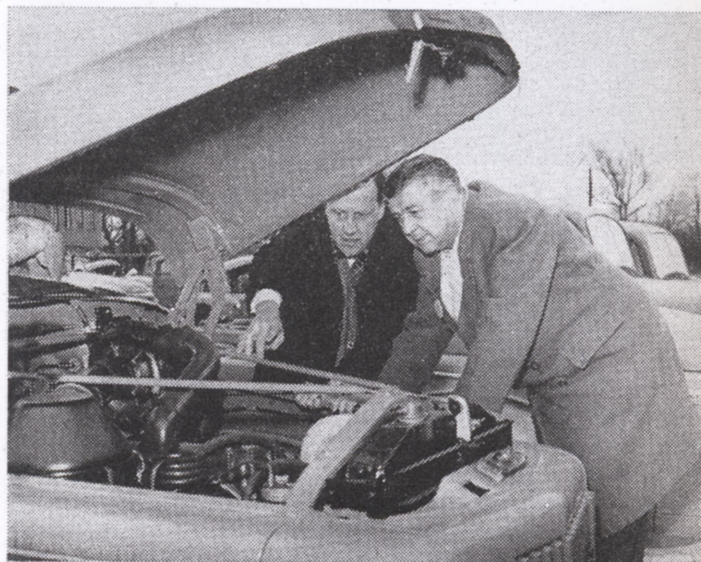


NYA VOLVO TITAN OCH VIKING

Folke Mannerstedt skärskådar Volvos nya trumfkort

Vårens stora bilnyhet inom den svenska lastbilvärlden kommer från Göteborg och Volvo, som den 11 mars släppte ut både en ny Titan och Viking. Det märkligaste med dessa två nya modeller är inte bara av teknisk natur — starkare dieselmotor (Titan), kraftigare ramar, andra fjädrar, annan framaxel (för Viking) och nya bromsar — utan gäller även för lastförmågan. Man har kunnat gå upp i totalvikt för Titanen från 12.700—15.200 kg (= en lastökning med över 2 ton) och för Viking från 11.400—12.700 kg (= 1.300 kg lastökning). — Volvos och landets mest sålda dieselvagnar har under åren 1952—1958 tillverkats i över 30.000 ex. — De nya vagnarna innehåller en mängd nyheter i konstruktionshänseende och »Lastbilen» har därför bett en av Sveriges mest kända motorkonstruktörer, civilingenjör Folke Mannerstedt, ge Sveriges åkare sin syn på Volvos nya trumfkort. Alla Sveriges motormän vet vem Folke Mannerstedt är, men »Lastbilen» vill ändå påminna om, att mannen bakom 30-talets svenska storhetstid på motorcykelloppens område var Folke Mannerstedt, som konstruerade Husqvarnamotorn, som kom både engelsmän, italienare tyskar att häpna. Folke Mannerstedt har ordet:



Folke Mannerstedt inspekterar den nya Titan med Turbo.

Den nya Volvo Titan-motorn är en imponerande skapelse och metoden att som förebild till en ny motor ta en som man känner i detalj från tusentals vagnars miljoner hårda mil, bibehålla huvuddimensioner och huvudriktlinjer i konstruktionen, och som Volvos experter här gjort, lägga ner 12.000 timmar på ett minutiöst studium av varje detaljs uppförande, hållbarhet och slitage, och med detta som utgångspunkt finna nya dimensioner och använda

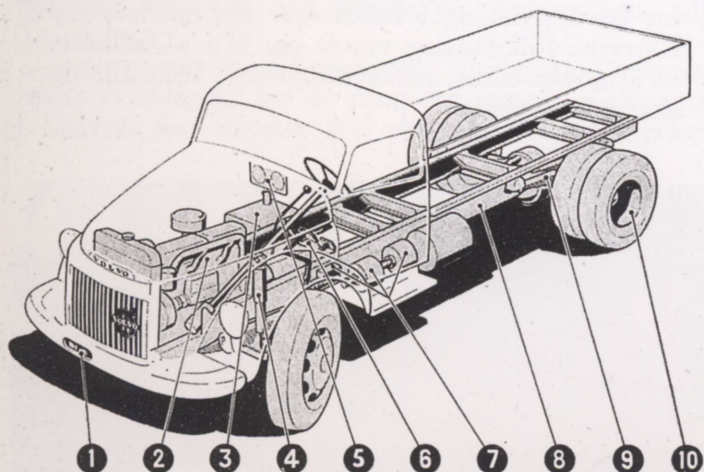
nya, bättre och modernare material — den metoden är väl den sundaste och säkraste man kan tänka sig, om förebilden som i detta fall är stabil och tillräckligt modern.

Titanmotorn är en verkligt robust pjäs på 9,6 liters cylindervolym och ger 150 fullgoda hästar vid 2.200 varv i vanligt utförande och inte mindre än 185 med turbokompressor vid 2.000 varv (maximalt vridmoment 59 kgm vid 1.100 varv/min och med Turbo 75 kgm vid 1.400 varv!) Prestanda är sålunda desamma som tidigare, men ju mera man studerar motorn, ju mera inser man hur säkerhetsfaktorn och livslängdsmöjligheter här tagit jättekälv framåt och hur varje liten detalj ägnats en grundlig uppmärksamhet för att bli mera funktionsduglig.

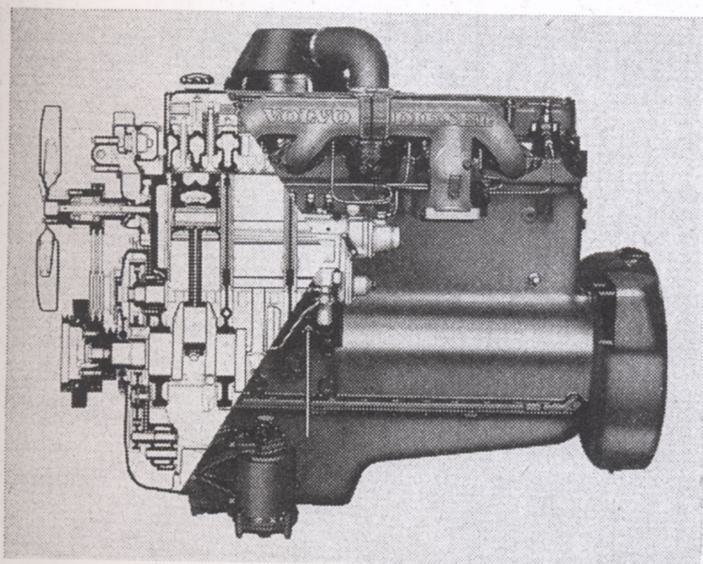
Kraftigare gods i toppar och block ger effektivare tätning och med den stora uppmärksamhet som offrats åt denna och många övriga detaljer börjar man ana att motorn numera givits sådana säkerhetsmarginaler att den skall stoppa för ytterligare effektköningar, kanske med ökat kompressortryck i framtiden, en sak som måste vara oerhört gynnsamt ur livslängdssynpunkt och pålitlighet redan nu.

Den kraftigt förstärkta vevaxeln är i den nya versionen motviktsförsedd och ger med sin svängningsdämpare en avsevärt smidigare och lugnare gång än tidigare. De härjade tapparna med de indiumbelagda blybronslagren av jätteformat klarar med den nu också kraftigt ökade oljepumpens rikliga smörjning och med den bättre än någonsin tidigare filtrerade smörjolja lekande lätt sitt hårda arbete.

Kolvorna har fått sin förstärkning, sin förbättrade kylning och en avsevärt ökad livslängd genom omkonstruktion och den ingjutna ringhållaren av specialgjutjärn för den översta kolvringen, som i sitt nuvarande hårdkroma-



Titans och Vikings kanske viktigaste nyheter visas i denna schematiska bild: 1 släpvagnskoppling fram, 2 den nya motorn D 96 B (för Viking D 67 C), 3 ny och större bränsletank (ej Viking), 4 främre stötdämpare som standard (ej Viking), 5 ny instrumentering, 6 ny gaspedal och nytt kopplingsreglage, 7 nytt dubbelverkande bromssystem, 8 ny kraftigare ram och tvärbalkar, 9 nya kraftigare bakfjädrar, 10 nya hjul (stålekerhjul som specialutrustning).



Titans nya motor med bl.a. grövre motviktsförsedd vevaxel, hårdkromade ventilskaft, större oljepump, Boschs nyaste insprutningspump och kraftigare kolvar, cylindrar och toppar men cylinderdimensioner och prestanda lika tidigare — 150 hkr utan och 185 hkr med Turbokompresor. Observera kolvarna med den nya ringbäraren för den översta hårdkromade kolvringen.

de skick också ger ökad livslängd till både kolvar och cylindrar.

Ventiler med hårdkromade ventilskaft, stellitebelagda avgasventilsäten och härdade utbytbara ventilhattrar för skaftändarna svarar för ökad slitstyrka på denna del av motorn.

Oljefiltreringen är nu trefaldig, ett självrenande spaltfilter, ett utbytbart pappersfilter och så magnetisk bottenplugg. All olja pumpas genom filtren.

Så kommer den långa raden av småförbättringar, som efter ett intensivt studium av föregångaren effektivast kan komma till stånd men är svårare att förutsäga vid en ren nykonstruktion efter helt nya riktlinjer.

Här observerar man Bosch senaste typ av insprutningspump, extra stabilt monterad och med ny tystgående, kraftigare ställamellkoppling. Nytt spjällhus med självsmörjande, avtätade lager, förbättrad oljetätning och ny vevhusventilation. Ny delning av avgasrörets halvö med tätare och för värmespanningar, mera elastisk skarv och ett insugningsrör, som ger större åtkomlighet vid ventiljusteringar.

En av motorns intressantaste detaljer är Turbo-kompressorn, som ökar maximala vridmomentet med hela 22 procent, och maximala motorstyrkan från 150 till 185 trots 10 procent minskat motorvarv. Tack vare att kompressorn drivs från avgaserna stjälar den ingen kraft från motorn utan ger sina 35 extra hästar rent netto och bränsleekonomin blir både bättre pr hästkraftimme räknat och i ännu högre grad pr tonkilometer, då man ständigt kan köra på högre växel med den råstarkare motorn. Kompressorn är av ny typ med smörjning direkt från motorn och med en så kraftigt ökad säkerhetsmarginal att den numera inte behöver bytas för översyn mer än varje 10.000 mil.

Avgasbromsen är en värdefull nyhet som spar de ordi-

narie bromsarna oerhört i långa utförsbackar. Den regleras med ett handreglage på instrumentbrädan och ökar vid tillkoppling motorns bromskraft med 60—70 procent. Vid tillkoppling av motorbromsen stänges samtidigt bränsletillförseln helt, vilket sparar bränsle i avsevärda mängder i långa nedförsbackar.

Beträffande chassierna har dessa på typerna L 49507 och L 49508 förlängts och givits längre hjulbas samtidigt som lastkapaciteten ökats så att totalvikten för den största 2-axliga Titanvagnen är 15.200 kg mot tidigare 13.500. Samtliga chassier har förstärkts både beträffande rambalkar och tvärbalkar.

Främre stötdämpare har blivit standard och fjädningen har förstärkts och förbättrats och framfjädrarna förlängts. Infästningen av skärmarna har kraftigt förstärkts. Det samma gäller torpedens fäste vid ramen.

Bromsarna har ägnats en särskilt stor uppmärksamhet. Här kan alternativt erhållas vakuumhydrauliska eller tryckluftbromsar, i båda fallen arbetar bromssystemet med skilda aggregat för framhjulen (plus ev. släpvagnsbroms) och bakhjulen. Ett fel på framhjulsbromsarna sätter på det sättet inte bakhjulets bromsar ur funktion.

I övrigt finns mängder av småförbättringar: kopplingskrok även fram, ökad bränsletank till 180 liter, fjäderavlastad kopplingspedal. Gummibuffertar som hindrar bakaxeln att buckla undre ramflänsen vid hårda slag. Ny ljuddämpare och stabilare gummimonterat upphängningsstag till denna.

Instrumenteringen är ny och inkluderar färdskrivare, manometer (eller vakuummeter, beroende på bromssystem), bränslemätare, oljetrycksmätare, amperemätare och kylvattentemperaturmätare.

Norrlandsväxeln levereras nu som standard på Titan. Denna fördubblar antalet växlar till 10 st fram och två back och regleras elektriskt medelst ett fingerlätt grepp på växelspakens kontakt, och man kan när som helst växla till hög eller låg, efter behag. Alla växlar utom 1:an och backen är synkroniserade.

Titan levereras vanligen med servostyrning men också mekanisk styrning kan erhållas.

Den nya Viking är en annan nyhet. Redan den tidigare modellen var landets mest sålda diesellastvagn och med en lika omfattande och likartad kampanj att få fram idealvagnen i denna storleksklass bör den ha nått bra nog långt i detta avseende.

Motorns prestanda med 115 hästar på 6,73 liters slagvolym vid 2400 varv och ett max vridmoment på 40 kgm vid 1200 varv/ min står ju kvar, men i övrigt återfinner vi här praktiskt taget exakt samma förnämliga serie förbättringar som hos Titanen.

Även vagnen i övrigt, som så när som på den mindre motorn och frånvaron av Norrlandsväxeln är mycket lik sin större broder, har fått nära nog identiskt samma förbättringar. Den har i sitt 2-axliga utförande en totalvikt på 12.700 kg och lastar upp till 7.500 kg.

Den nya större och vackrare dekoren och det tätare gallret i kylaremaskeringen är likartad å både Titan och Vikings nya typer och gör vagnarna lätta att skilja från sina föregångare och man får under besiktningen allt mera det bestående intrycket att Volvo här verkligen inte sparat någon möda för att få fram ett par tunga lastfordon i absolut toppklass.

Folke Mannerstedt