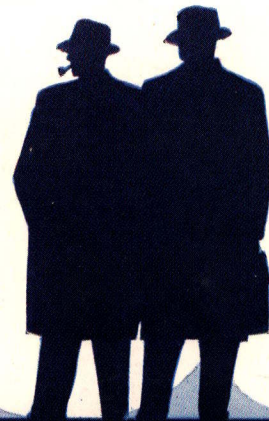


VOLVO

**HÄR KOMMER DEN
NI VÄNTAT PÅ**

BUSS



MED MOTTOT

EN { FÖR ALLA } OMNI - BUS^{*}



VOLVO presenterar härmed en nyhet, som är stor i dubbel bemärkelse — busschassiet B 530. Det är en buss, som i första hand är avsedd för de större städernas intensiva trafik. Men den är också en snabb och tystgående landsvägsbuss. Volvo B 530 har plats för 70 passagerare, den största kapacitet, som med nuvarande hjultrycksbestämmelser kan åstadkommas med en buss på fyra hjul. Bedömer man den ur konstruktiv synpunkt, visar den flera stora nyheter.

Motorn är Volvos nya diesel, typbeteckning VDB, på 8,73 liters cylindervolym. Med 130 hästkrafter vid 2000 varv per minut har motorn en lämplig effekt och en gynnsam bränsleförbrukning. Segdragningsförmågan är mycket god, då vridmomentet är så stort som 52 kgm vid 1200 varv per minut. Motorn är 6-cylindrig och av förkammartyp. Den arbetar därför mjukt.

Eftersom en stor buss i stadstrafik måste växlas ofta, är det önskvärt, att växlingen sker lätt. På Volvo B 530 är därför alla växlar utom 1:an och backen synkroniserade. Trycker man spa-

* Latin: för alla.

ken mot ett växelläge, tar det stumt emot ett ögonblick, tills synkroniseringen är genomförd, då växeln ljudlöst glider in i sitt läge.

Högsta växeln är överväxel, och den näst högsta är direkt. Överväxeln lämpar sig för de största förekommande hastigheterna på landsväg, och direktväxeln ger det rätta varvtalet för acceleration och framkomlighet vid lägre fart i stadstrafik.

Växellådan är upphängd i chassiramen mellan främre och bakre kardanaxeln. Den behöver således inte avlägsnas, då man vill byta lamell i kopplingen, som är monterad på motorn.

Fotbromsen på Volvo B 530 arbetar med tryckluft. Pedalen har två arbetsområden. Närmast det översta läget är pedalen lättrampad, och man får en lätt men följsam inbromsning lagom för ett vanligt hållplatsstopp. Närmast bottenläget får man trampa hårdare. Lufttrycket släpps då på efter hand ända upp till maximum, och man har även vid full belastning all bromskraft, som markfriktionen gör det möjligt att utnyttja.

ALLA FÖR EN

VOLVO B 530

Den livliga trafiken på gator och vägar ställer stora krav på förare och fordon. Hänsyn och omdöme är nödvändiga förutsättningar för att trafiken skall flyta snabbt och med minsta möjliga olyckstillbud. Fordonen måste vara lättmanövrerade och ha ett tillförlitligt bromssystem. Trots sin storlek är Volvo B 530 lätt och behaglig att köra. Körställningen är anordnad enligt Svenska Lokaltrafikföreningens rekommendationer. Förarstolen kan höjas och sänkas samt skjutas framåt-bakåt. Manöverorganen finns inom bekvämt räckhåll. Dessutom är bromsarna av en konstruktion, som inger förtroende. Ni kan därför lugnt lita på Volvo B 530. *Den är säker i trafiken.*

Ur servicesynpunkt erbjuder Volvo B 530 många fördelar. Batterierna är utsvängbara genom karossidan. Motor och koppling är lätt åtkomliga. Kontroll och påfyllning av smörjolja till motorn sker genom ett rör på bussens framsida, åtkomligt utifrån.

Även om det är karosstillverkarens sak att göra det bekvämt och trivsamt för passageraren, så är chassiet den grund, på vilken han skall

bygga. Volvo B 530 är en både säker och ändamålsenlig grund.

Om vi ser på fjädrarna, så har de många och tunna blad, i bakändan stödda mot glidplattor på så sätt, att fjädern förkortas vid stigande belastning. Man får härigenom en mjuk, behaglig gång vid alla belastningar. De underliggande fjädrarna i förening med den väldimensionerade, dubbelbockade ramen gör, att karossgolvet kan byggas lågt med bekväm instigningshöjd.

Passagerarna besväras inte av motorbuller, ty dels har motorn en tyst gång, dels är motorhuvens effektivt ljudisolerad. Den synkroniserade växellådan gör växlingen smidig och ljudlös. Om-sorgsfull tätning mellan motorhuv och chassi hindrar gaser från motorn att tränga in i bussen.

Volvo B 530 har mottagits med ett intresse, som knappast kunde vara större. Den har också skapats i samråd med erfarna bussägare och ledande karosstillverkare. Vi är därför övertygade om att Volvo B 530 motsvarar bussköparnas önskemål i fråga om såväl storlek och utförande som ekonomisk drift.

Gustaf Larsson



ALLA FÖR EN

VOLVO B 530

Den livliga trafiken på gator och vägar ställer stora krav på förare och fordon. Hänsyn och omdöme är nödvändiga förutsättningar för att trafiken skall flyta snabbt och med minsta möjliga olyckstillbud. Fordonen måste vara lättmanövrerade och ha ett tillförlitligt bromssystem. Trots sin storlek är Volvo B 530 lätt och behaglig att köra. Körställningen är anordnad enligt Svenska Lokaltrafikföreningens rekommendationer. Förarstolen kan höjas och sänkas samt skjutas framåt-bakåt. Manöverorganen finns inom bekvämt räckhåll. Dessutom är bromsarna av en konstruktion, som inger förtroende. Ni kan därför lugnt lita på Volvo B 530. *Den är säker i trafiken.*

Ur servicesynpunkt erbjuder Volvo B 530 många fördelar. Batterierna är utsvängbara genom karossidan. Motor och koppling är lätt åtkomliga. Kontroll och påfyllning av smörjolja till motorn sker genom ett rör på bussens framsida, åtkomligt utifrån.

Även om det är karosstillverkarens sak att göra det bekvämt och trivsamt för passageraren, så är chassiet den grund, på vilken han skall

bygga. Volvo B 530 är en både säker och ändamålsenlig grund.

Om vi ser på fjädrarna, så har de många och tunna blad, i bakändan stödda mot glidplattor på så sätt, att fjädern förkortas vid stigande belastning. Man får härigenom en mjuk, behaglig gång vid alla belastningar. De underliggande fjädrarna i förening med den väldimensionerade, dubbelbockade ramen gör, att karossgolvet kan byggas lågt med bekväm instigningshöjd.

Passagerarna besvärar inte av motorbuller, ty dels har motorn en tyst gång, dels är motorhuvens effektivt ljudisolerad. Den synkroniserade växellådan gör växlingen smidig och ljudlös. Om-sorgsfull tätning mellan motorhuv och chassi hindrar gaser från motorn att tränga in i bussen.

Volvo B 530 har mottagits med ett intresse, som knappast kunde vara större. Den har också skapats i samråd med erfarna bussägare och ledande karosstillverkare. Vi är därför övertygade om att Volvo B 530 motsvarar bussköparnas önskemål i fråga om såväl storlek och utförande som ekonomisk drift.

Gustaf Larsson



STÖRRE

STÖRRE

STÖRRE

STÖRRE

busschassi

än B 530 har aldrig gått ut från Volvo-fabriken. Det är byggt för de största hjultryck, som för närvarande är tillåtna.

kapacitet

hos bussarna är också vad den allt intensivare trafiken i städer och förorter fordrar.

omborg

än någonsin har också lagts ner på att få fram en busskonstruktion, som i alla avseenden håller måttet i den svåraste trafik.

intresse

än Volvo B 530 väckt hos de ledande bussföretagen, kan man knappast tänka sig.

LÄTTARE

LÄTTARE

LÄTTARE

LÄTTARE

att välja busschassi

Volvo B 530 har tillkommit i samråd med erfarna bussköpare och täcker tillsammans med Volvo B 510 de flesta behov för både stads- och landsvägstrafik.

att bygga kaross

Volvo B 530 har utformats så, att karossen är lätt att ansluta. Ledande karosstillverkare har givit goda råd i detta syfte.

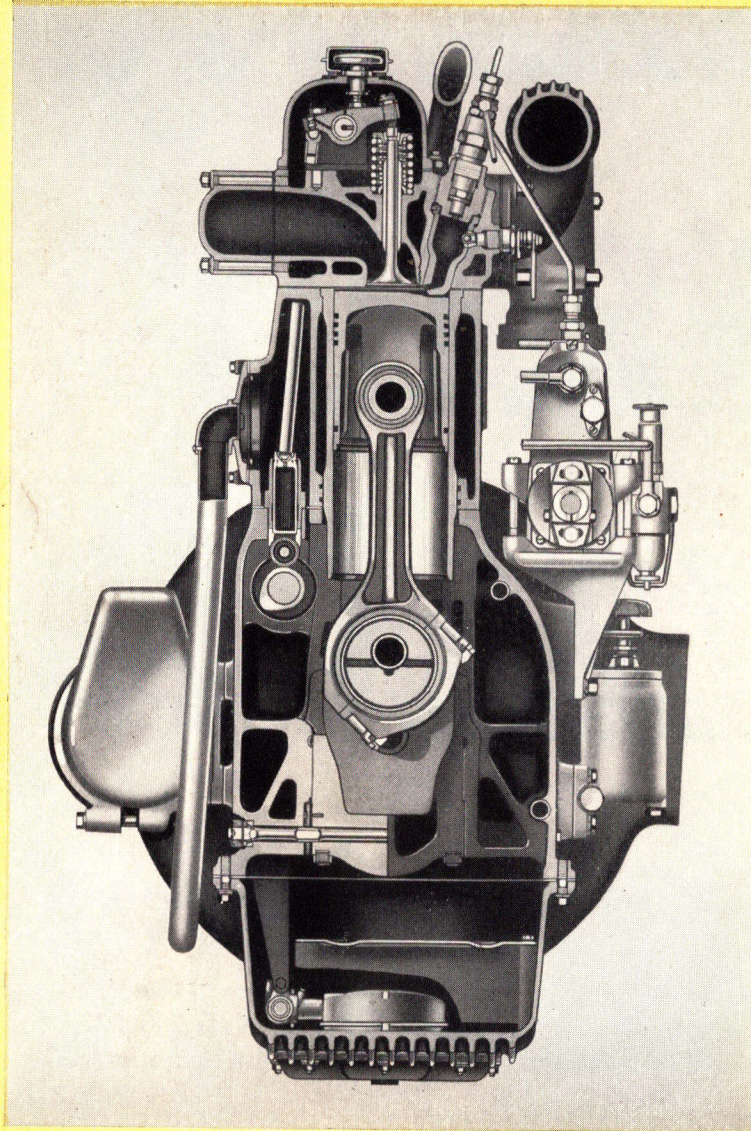
att underhålla

På Volvo B 530, där alla delar, som fordrar skötsel, placerats på ett lättåtkomligt sätt, kan service- och underhållsarbetet utföras både snabbt och väl.

att få goda förare

Varje bussföretag vill ha goda förare. Ett företag, som har så bekväma, smidiga och lättkörda bussar som Volvo B 530, har säkerligen största chansen att skaffa sig dugliga förare.

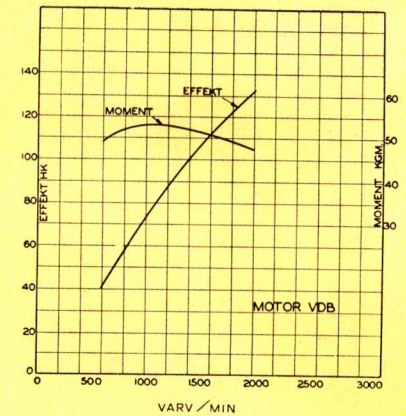
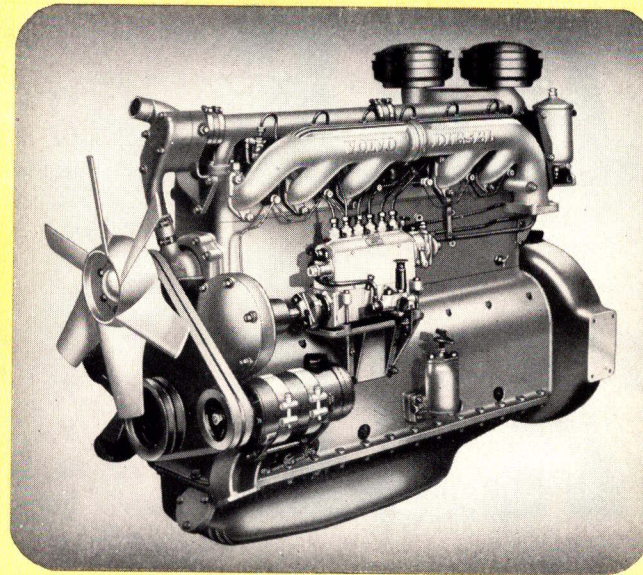
VOLVO DIESELMOTOR VDB



HUR VOLVO DIESEL-6:a ARBETAR

Volvos nya dieselmotor VDB är en 6-cylindrig 4-taktsmotor med sidställd förkammare. Arbetsprincipen är i huvudsak följande.

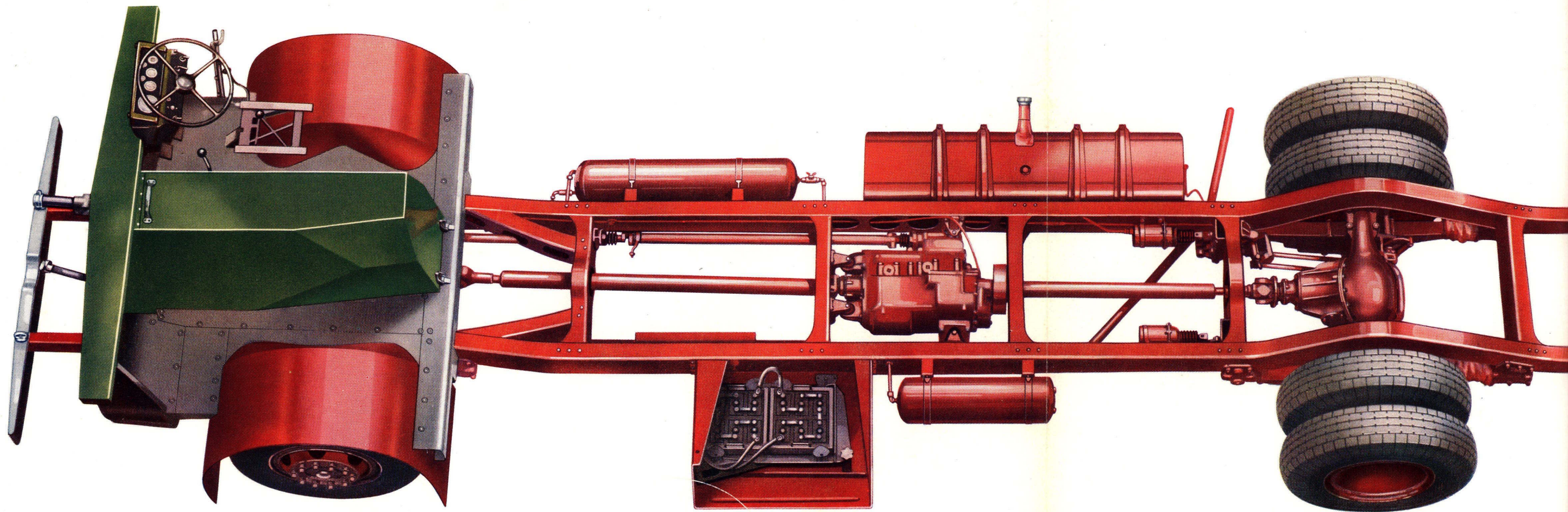
Då kolven under insugningsslaget är på nedgående, insuges ren luft i cylindern. Luften komprimeras under det därpå följande kompressionsslaget. En del av den i cylindern befintliga förbränningsluften strömmar in i förkammaren. Genom den höga kompressionen upphettas luften till så hög temperatur, att bränslet antändes, då det strax före kolvens toppläge sprutas in i förkammaren. Vid den därav följande tryckstegringen drivs den i förkammaren befintliga bränsle-luftblandningen ut i cylindern, där den under blandning med den övriga förbränningsluften



förbrinner gradvis och fullständigt. Emedan den kraftigaste tryckstegringen sker i förkammaren, men den vid ett lägre tryck följande slutförbränningen sker i cylindern, arbetar denna motortyp mjukt. Smidda lättmetallkolvar och en väl genomförd utbalansering garanterar en jämn och vibrationsfri gång.

VOLVO DIESEL ÄR LÄTTSTARTAD

Det höga kompressionsförhållandet gör Volvo diesel ovanligt lättstartad, även vid kall väderlek. Vid mycket låga temperaturer möjliggör en särskild kallstartanordning snabb och bekväm start.



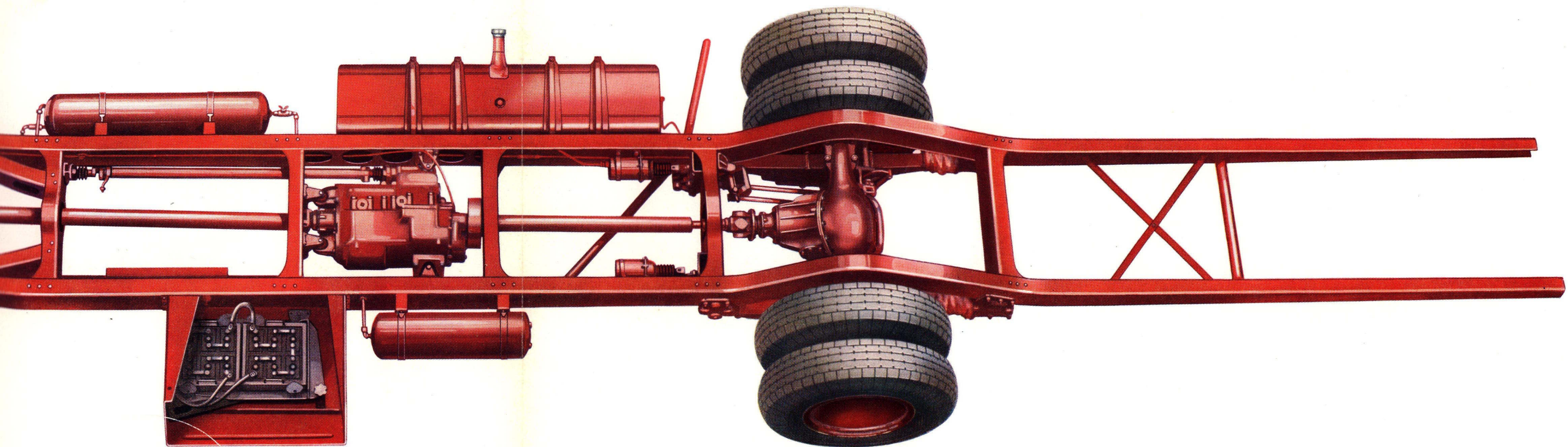
Ljud- och värmeisolerande överbyggnad.

Stabilt växelreglage, okänsligt för brytningar.

Utsvingbar batterihylla.

*5-växlad växellåda; 5:an är överväxel.
Synkronisering för de 4 högsta växeln.*

Låg bakaxelkäpa.



okänsligt för brytningar.

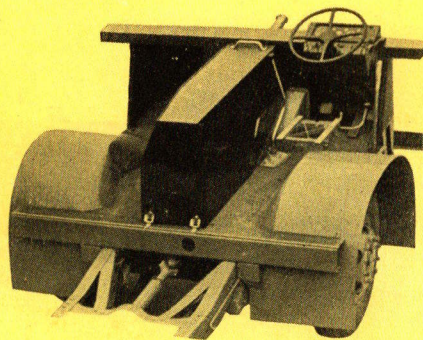
Utsvingbar batterihylla.

5-växlad växellåda; 5:an är överväxel.
Synkronisering för de 4 högsta växeln.

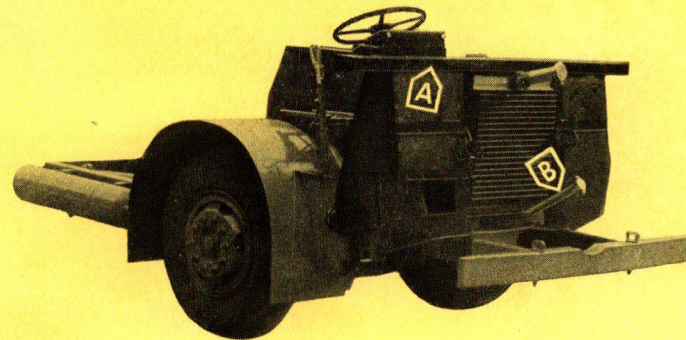
Låg bakaxelkåpa.

SMÅ VOLVO-DRAG AV

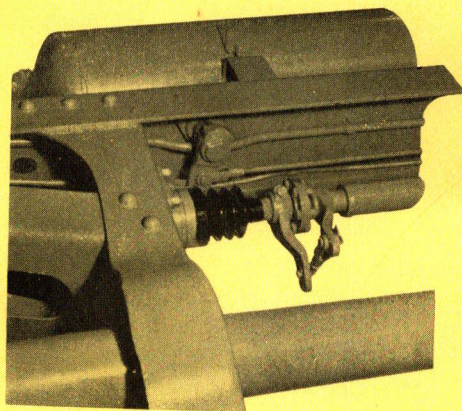
Överbyggnad.



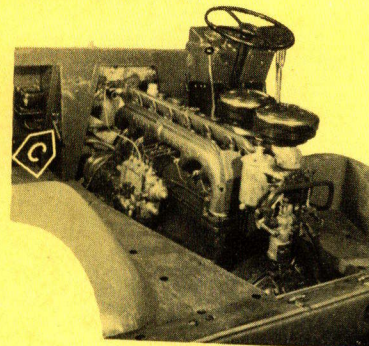
Framgavel. (A) Lufttrumma för varmluftspolning av vindrutan. (B) Oljepåfyllningsrör.



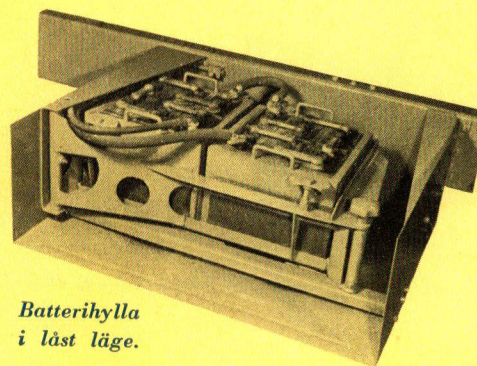
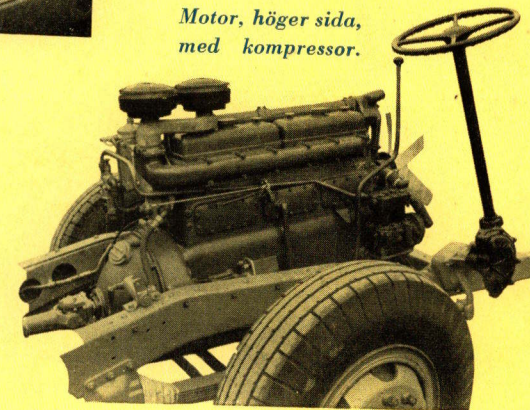
Reglage för växellåda. Stöd-lager och justerbar led.



Motor, vänster sida.
(C) Lås för motorhuv.

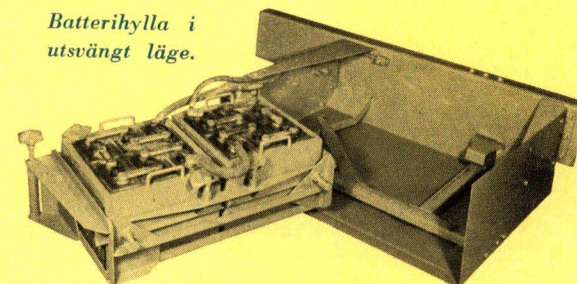


Motor, höger sida,
med kompressor.



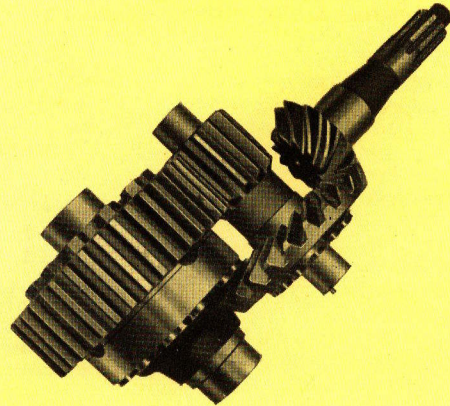
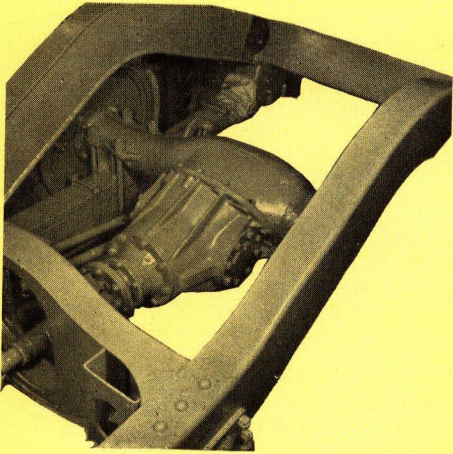
Batterihylla
i låst läge.

Batterihylla i
utsvängt läge.



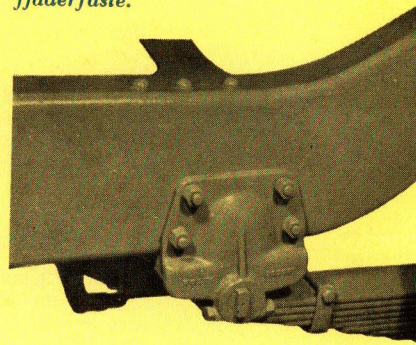
STOR BETYDELSE

Låg bakaxelkåpa.

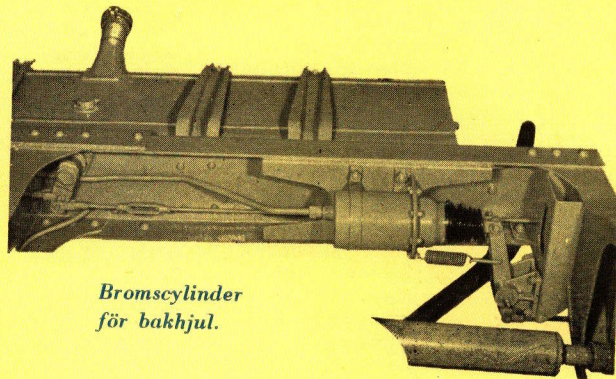
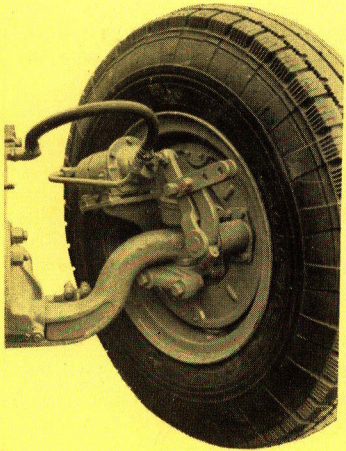
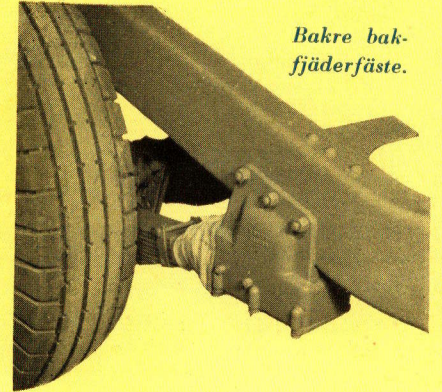


Bakaxelväxel.

Främre bak-
fjäderfäste.

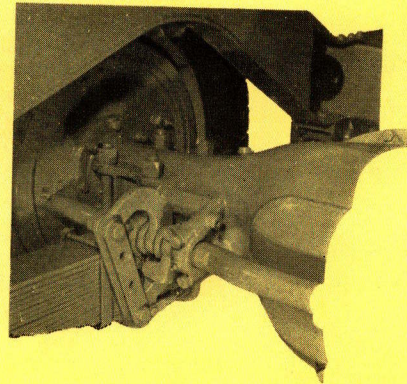


Bakre bak-
fjäderfäste.

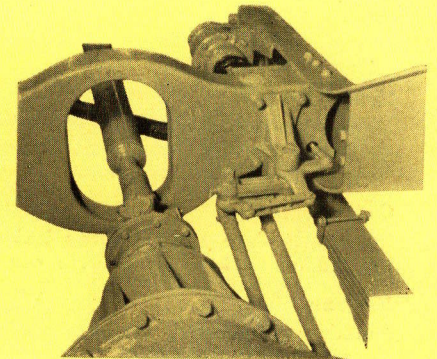


Bromscylinder
för bakhjul.

Bromscylinder
för framhjul.



Fot- och handbroms-
reglage för vänster
bakhjul.



Handbromsreglage.

VOLVO BÜSSCHASSIER

MOTOR

DIESELMOTOR VDB

Antal cylindrar	6
Ventilanordning	toppventiler
Effekt	130 hk vid 2000 varv/min
Cylinderdiameter	115 mm
Slaglängd	140 mm
Cylindervolym	8,73 l
Kompressionsförhållande	19
Vridmoment	52 kgm vid 1200 varv/min

Motorn har sidställd förkammare. Glödtändstift underlättar starten.

Cylinderblock

Av gjutjärn, försett med lösa cylinderfoder. Cylinderblock och cylinderlock är bultade fast vid vevhuset med genomgående bultar av höglegerat stål.

Övre vevhus

Gjutet i speciallegerad, värmebehandlad lättmetall, kraftigt ribbförstärkt och neddraget djupt under vevaxelcentrum. I sidled är vevhuset ytterligare förstärkt genom tvärgående stagbalkar, som dragits genom de smidda ramlageröverfallen.

Undre vevhus

Gjutet i lättmetall, försett med kylflänsar för effektiv oljekylning.

Cylinderlock

Motorn är försedd med två cylinderlock, gjutna av speciallegerat gjutjärn för att erhålla hög värmeållfasthet. Vardera cylinderlocket omfattar tre cylindrar.

Cylinderfoder

Vät typ, härdade, arbetade överallt, lätt utbytbara. Dubbel tätning mellan kylvattenrum och vevhus.

Kolvar

Smidda av lättmetall, försedda med tre kompressionsringar och två oljeringar.

Vevstakar

Hejade och seghärdade, av I-sektion, genomborrade för trycksmörjning av kolvstängarna.

Vevaxel

Hejad, kraftigt dimensionerad, statiskt och dynamiskt utbalanserad. Vevaxeln är dimensionerad så, att den utan svängningsdämpare är fri från farliga svängningar inom driftsvarvtalen. Den är 7-lagrad, och samtliga tappar är ythärdade. Total lageryta 297 cm².

Lagerskålar

Såväl vevstakslagren som ramlagren är försedda med utbytbara, inbyggnadsfärdiga blybronsfodrade stålskålar.

Kamaxel

Hejad, med sätthärdade och slipade kammar och lagerytor. Den drivs av kugghjulstransmission med snedskurna kugghjul.

Ventiler

Inloppsventiler av nickelstål, avgasventiler av kromkisellegerat stål. Avgasventilernas säten är av specialstål och utbytbara.

Ventillyftarna arbetar med rulle mot kamaxeln.

Bränslesystem

Motorn är försedd med en högtrycks insprutningspump med från pumpaxeln direkt driven matarpump. Denna är utrustad med handpump av kolvtyp samt förfilter. För ytterligare brännoljerening är motorn försedd med ett effektivt finfilter mellan matarpump och insprutningspump. Bränsletanken är placerad vid högra rambalkens ytersida och rymmer 180 l. Tanken har en försänkt del vid bakändan, varifrån bränslet avgas genom en sil, som kan uttagas för rengöring.

Smörjsystem

Trycksmörjning till samtliga lager, kolvstappar, ventilmekanism och kugghjulstransmission. Självrensande spaltfilter, så placerat, att hela smörjoljemängden måste passera genom det på sin väg från pumpen till smörjställena. Smörjoljans förfiltrering sker genom flytande smörjoljesil. Oljesystemet rymmer ca 17 l.

Kylsystem

Effektiv kylning under de mest varierande klimatiska förhållanden medelst rörkylare. Cirkulationen av kylvattnet ombesörjes av centrifugalpump. Kylvattnets temperatur regleras av termostat och av kylarjalusi, ställbar från förarplatsen, vilket möjliggör snabb uppvärmning av motorn. Kylsystemet rymmer 34 l.

Vevhusventilation

Ventilkåporna är utrustade med filterförsedda ventilationshuvor och vevhuset med oljestänkskyddat evakueringsrör.

Motorupphängning

Fyrvinkts gummiupphängning.

KOPPLING

Enkel torrlamell, fabrikat Borg & Beck, justerbar. Ena sidans friktionsyta 890 cm², ytterdiameter 406 mm.

VÄXELLÅDA

Femväxlad. Den högsta växeln är överväxel. Tack vare att alla växlar utom 1:an och backen är synkroniserade, sker växlingen ytterst lätt och snabbt. Växellådan är upphängd i chassiramen mellan främre och bakre kardanaxeln. Den behöver därför inte demonteras, då man vill byta lamell i kopplingen, som är monterad på motorn. Växelspaken är placerad till vänster om föraren. Växlingen överföres till växellådans skiftaxlar medelst ett speciellt konstruerat fjärreglage.

Utväxlingsförhållande:

1:an 1: 4,95	3:an 1: 1,67	5:an 1: 0,772
2:an 1: 3,07	4:an 1: 1	back 1: 6,08

KARDANAXLAR

Typ Hardy Spicer.

Knutens storlek, främre kardanaxeln 1400.

Knutens storlek, bakre kardanaxeln 1600.

RAM

Av pressat stål. Ytterst väldimensionerad och dubbelbocad för att erhålla lägsta möjliga karossgolv.

Bredd	960 mm
Balkhöjd	230,7 mm
Flänsbredd	90 mm
Plättjocklek	6,35 mm

Tvårbalkarnas antal är sju, varjämte två stagbalkar motverkar förskjutning av de båda sidobalkarna i förhållande till varandra.

FRAMAXEL

Av hejat specialstål, värmebehandlat för att ge största möjliga styrka. För att underlätta styrningen är spindelbultarna försedda med koniska rullager.

BAKAXEL

Helt avlastad. Kraftiga drivaxlar, 49 mm i diameter, splines bottendiameter 50,8 mm. Kronhjul och pinjong spiralskurna. Bakaxelväxeln har en konisk och en cylindrisk kuggväxel med utväxlingsförhållandet 1:5,95. Den är så utförd, att höjdmåttet mellan bakhjulens centrumlinje och bakaxelkåpens högsta punkt kunnat pressas ned till 150 mm.

STYRINRÄTTNING

Av Ross' senaste modell "twin lever", system "skruv och tapp". Den är självhämmande och lätt justerbar medelst ställskruv. Den väl avvägda framaxeln bidrar till att göra styrningen lätt och behaglig.

FJÄDRAR

Halvelliptiska, långa och kraftiga, av kisel-manganstål. De många och tunna fjäderbladen är i bakre ändan stödda

B 530 - SERIEN

mot glidplattor på så sätt, att fjädern förkortas vid stigande belastning. Härigenom får vagnen en mjuk, behaglig gång vid alla belastningar. Bakfjädrarna är monterade under axeln.

Dimensioner:	Min. längd mm	Bredd mm
Bakfjäder	1420	89
Framfjäder	1190	76

HJUL

Dimension: 20×7,33 (20×9"—10").
Centrumavstånd mellan tvillinghjul: 12¾" (324 mm).

RINGUTRUSTNING

Dimensioner: 11,00-20" fram, 10,00-20" bak.
Hjulen tillåter även montering av 10,50-20" eller 9,75-20".

BROMSAR

Fotbromsen arbetar med tryckluft med servosystem. Från pedalen manövreras en ventil, som släpper fram luft till en cylinder vid varje hjul. Pedalen har två arbetsområden. Närmast det översta läget är pedalen lätttrampad, och man får en lätt men följsam inbromsning lagom för ett vanligt hållplatsstopp. Närmast bottenläget får man trampa hårdare, varvid lufttrycket efter hand släp- pes på ända upp till maximum, och man erhåller även vid full belastning all bromskraft, som markfriktionen gör det möjligt att utnyttja. Kompressorn är 2-cylindrigen och drivs med rem från vevaxeln.

	Fram mm	Bak mm
Tryckcylinderns diameter	100	125
Tryckcylinderns maximala slag	140	140

Handbromsen verkar oberoende av fotbromsen direkt på bakhjulstrummorna genom mekaniskt reglage.

Bromstrummorna är av kromlegerat gjutjärn med förstärknings- och kylfläns.

Bromsarnas dimensioner:

Diameter fram	419	mm
Diameter bak	419	"
Beläggets bredd fram	101,6	"
Beläggets bredd bak	152,4	"
Beläggets yta fram	1470	cm ²
Beläggets yta bak	2210	"
Beläggets totala yta	3680	"

ELEKTRISK UTRUSTNING

Spänning	24 volt.
Batterier	152 ampëretimmar.
Generator	480 watt, 24 volt.
Automatisk spänningsreglering. Ge- neratorn drivs med två remmar.	
Startmotor	6 hk, 24 volt.

MOTORHUV

Åtkomligheten av motorn och alla dess detaljer är den bästa tänkbara, genom att motorhuvens framkant går ända fram till motorns fläktremmar och genom att alla durkar är utförda av fribärande typ, så att inga konsoler eller dylikt ligger hindrande i vägen, sedan durkarna borttagits. Då durkarna avlägsnats, ligger sålunda motorn helt fri för inspektion, justering eller dylikt. Tätningen mellan motorhuv och durkar är alldeles särskilt väl tillgodosedd, och huven är ytterst omsorgsfullt isolerad för värme och ljud medelst kork- och asbestplattor, som ligger mellan huvens yttre skal av aluminium och inre av galvaniserad plåt. Huven läses genom enkel omläggning av ett handtag.

MANÖVERTAVLA

Alla manuella organ är placerade på en manövertavla omedelbart under ratten, lätt åtkomliga utan att föraren behöver ändra sin körställning.

STATIV TILL FÖRARSTOL

Ingår i chassiutrustningen (komplett stol ingår ej).

KAROSSBALK

Strax bakom motorn är en karossbalk i ett stycke placerad. Den räcker tvärs över chassiet.

BATTERILÅDA

Batterilådan är utförd så, att den kan svängas ut ur karossidan kring en vertikal tapp. Konstruktionen underlättar i hög grad inspektionen av batterierna.

STANDARD CHASSIUTRUSTNING

Chassierna levereras med komplett framöverbyggnad, bestående av framgavel, instrumentplåt, motorhuv, durkar, framstänkskärmar och stativ till förarstol.

Instrumentplåten är försedd med hastighets- och vägmätare, manometer, kylvattentermometer, oljetryckmätare, bränslemätare, laddkontrollampa, instrumentbelysning, kontrollampor för oljetryck och körvisare. Manövertavlan är försedd med strömbrytare för strålkastarna, körvisarna och instrumentbelysningen, huvudströmbrytare, startvred, dragknapp för handgas och för stopp samt uttag för sladdlampa.

På durken fotmanövrerad omkopplare för hel- och halvljus.

Stötfångare fram av pressad U-sektion, fastskruvad vid chassiramens framkant. Reservhjul utan däck, komplett verktygsutrustning och domkraft.

Fabriken förbehåller sig rätt till ändring av konstruktion och utrustning.

ALLMÄNNA UPPGIFTER

Dimensioner	B 531 mm	B 532 mm
Hjulbas	5500	6000
Största längd	10800	11600
Största bredd över framhjul.....	2300	2300
Största bredd över bakhjul	2282	2282
Chassiets bredd över framskärmar m. m.	2450	2450
Genom avskärning av framskärmar m. m. kan chassiets bredd mins- kas till	2300	2300
Spårvidd fram	1879	1879
Spårvidd bak	1676	1676
Avstånd från bakaxelns centrum- linje till ramens bakre ända....	3600	3900
Avstånd från marken till ramens överkant vid full belastning:		
framför bakaxeln	570	570
bakom bakaxeln	510	510
Vändradie, yttre framhjul	10600	
Vändradie, inre bakhjul	7300	

Vikter	Fram kg	Bak kg	Totalt kg
Högsta bruttovikt	5000	8400	13400
Chassivikt, B 531	2760	2130	4890
Chassivikt, B 532	2765	2155	4920

Exempel

Chassi med vatten, olja, bränsle, ringar och batterier men utan verktyg, reservhjul och förare	kg	4920
Kaross		3000
Förare och konduktör		150
Tjänstevikt		8070
70 passagerare à 75 kg.....		5250
		Totalvikt 13320

Antal passagerare

Högst	70
-------------	----

en stor
nyhet från
Volvo

