

VOLVO

BB57·B57





Detta uppslag visar B 57 i linjetrafik (Norge)

Omslagsbilden visar B 57 i förortstrafik (Finland)

Olika typer av busstrafik kräver olika typer av karosser. Chassit kan vara detsamma — bara det är ekonomiskt och kan bidra till rimlig och hygglig lönsamhet i en verksamhet där konkurrensen ständigt ökar. Ekonomin ligger till stor del i de variationsmöjligheter som chassit tillåter. 57-an går lätt att anpassa. Chassit kan fås med fyra olika hjulbaser och två skilda bakväxlar. Smidig ram med konsoler förenklar avsevärt påbyggnadsarbetet.

BB 57 med sitt korta främre överhäng är speciellt lämpad för smala och kurviga vägförhållanden.

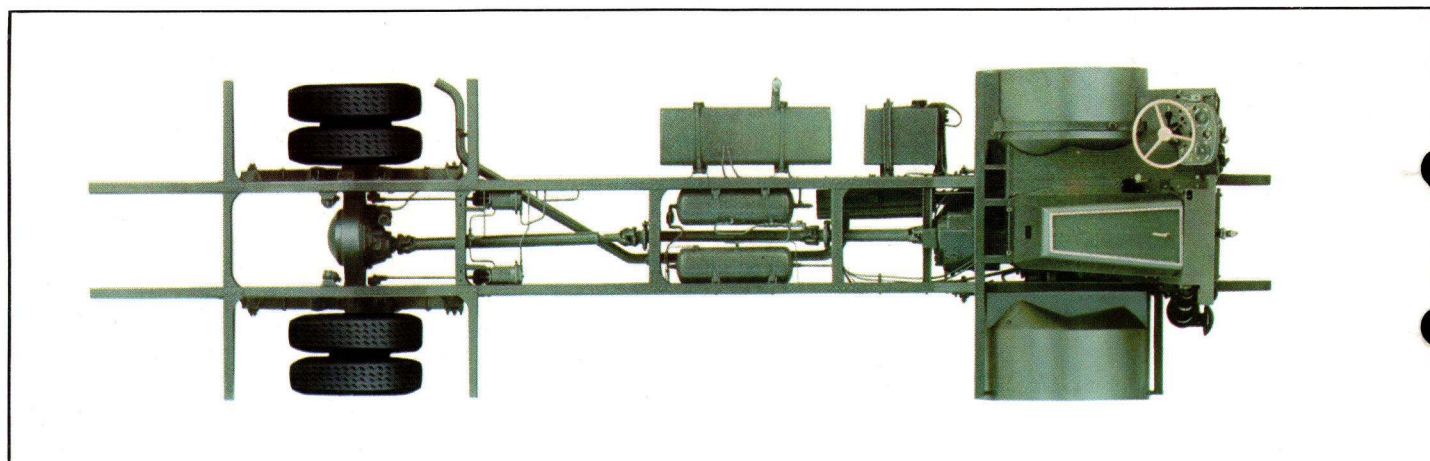
De många möjligheterna gör därför 57-an till en buss som är lika ekonomisk på kontinentens motorvägar som på landsbygdens grusvägar eller i städernas förorter.

Lätta, smidiga chassin

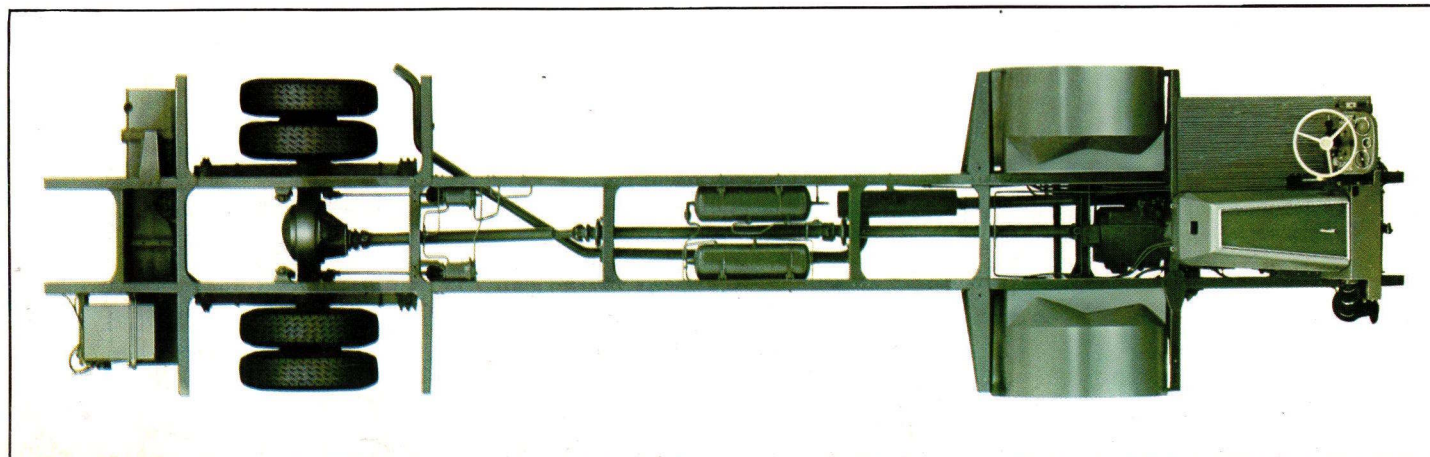
Ramsystemet kombinerar styrka och smidighet med låg vikt. Kraftiga karosserikonsoler underlättar karosseringen och gör den billig. Servicepunkter som batterier, tankar etc är lättåtkomligt placerade. Elkablar och rörledningar är dragna längs rambalkarnas insidor och därmed skyddade. Välanpassat fjädringssystem ger mjuk åkkomfort och lugn gång.

Ramen är nitad med moderna metoder, vilket ger säkra förband. Durkplåt och välisolerad motorhuv ingår i standardutrustningen. Bockad ram över fram- och bakaxlarna ger låg bekväm instegshöjd. Chassit är försett med kopplingsplintar, vilket underlättar anslutning av elektriska ledningar. Bränsletanken är placerad bak på B 57 och rymmer 150 dm³ (1). På BB 57 sitter tanken på vänster sida och rymmer 175 dm³ (1). Båda axlarna är upphängda i halvelliptiska bladfjädrar. De främre

fjäderbultarna omges av två fjäderblad. Samtliga fjäderbultar är gängade och håller effektivt smörjfettet på plats. Det bidrar till låga underhållskostnader och tystare gång. Såväl fram som bak är fjädringen kombinerad med dubbelverkande hydrauliska teleskopstötdämpare. Bakfjädringen kan väljas efter olika axeltryck. Vidare kan fjädringen kombineras med gummihålfjädrar runt om. De träder i funktion vid stor belastning och ökar krängningsstyvheten.



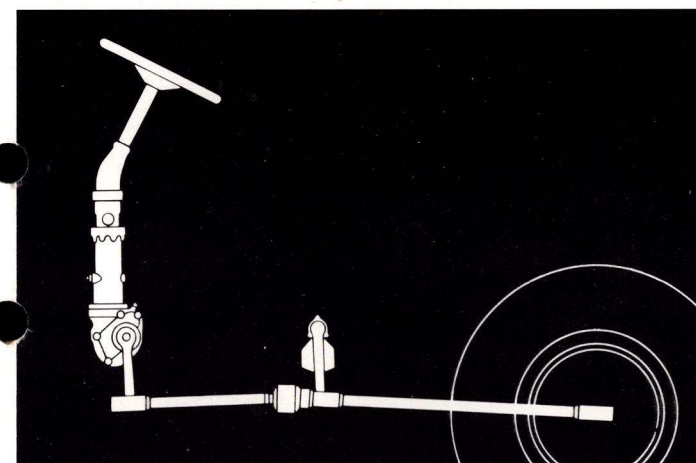
Chassi BB 57-55



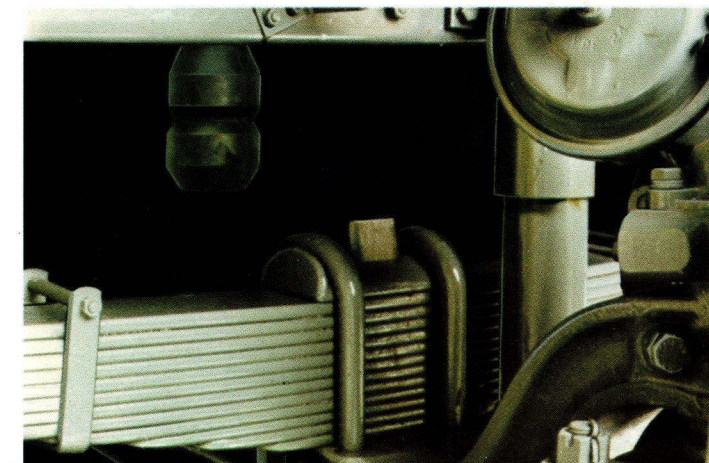
Chassi B 57-60



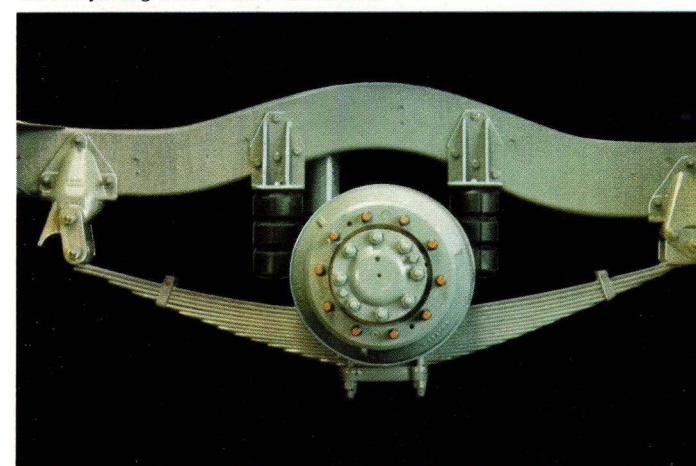
BB 57 i linjetrafik (Peru)



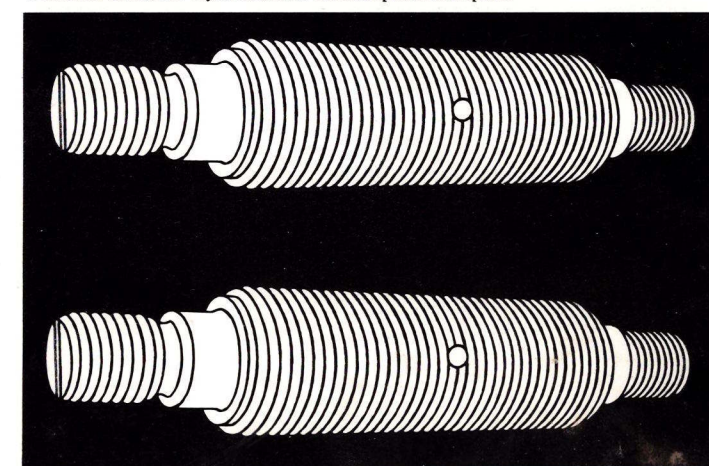
Servostyrning med bruten rattkolonn



Dubbelverkande hydrauliska teleskopstötdämpare



Bladfjädring bak med gummihålfjädrar



Gängade fjäderbultar

Den går och går...

57-ans goda totalekonomi beror till stor del på kombinationen, väl beprövade komponenter och rätt utrustning till varje trafikuppgift. Komponenterna finns både i Volvos bussar och lastvagnar där de under hundratusentals mil fått bevisa sin slitstyrka under hårt arbete.

En rätt uppbyggd kombination av dessa komponenter för varje trafikuppgift med val av två bakaxeltyper med olika utväxlingar och fyra hjulbaser ger bästa tänkbara effektivitet och totalekonomi.



B 57 som utställningsbuss (Sverige)

Motor

Den 6-cylindriga dieselmotorn har en cylindervolym på 6,7 dm³ (l) och ger effekt med god marginal. Förklaringen ligger i överladdning med Volvo Turbo. Turboaggregatet är en avgasdriven kompressor som tillför motorn luft under övertryck och gör det möjligt att förbränna mer bränsle. Kort uttryckt ger Turbo bättre utnyttjande av bränsle, högre effekt och renare avgaser.

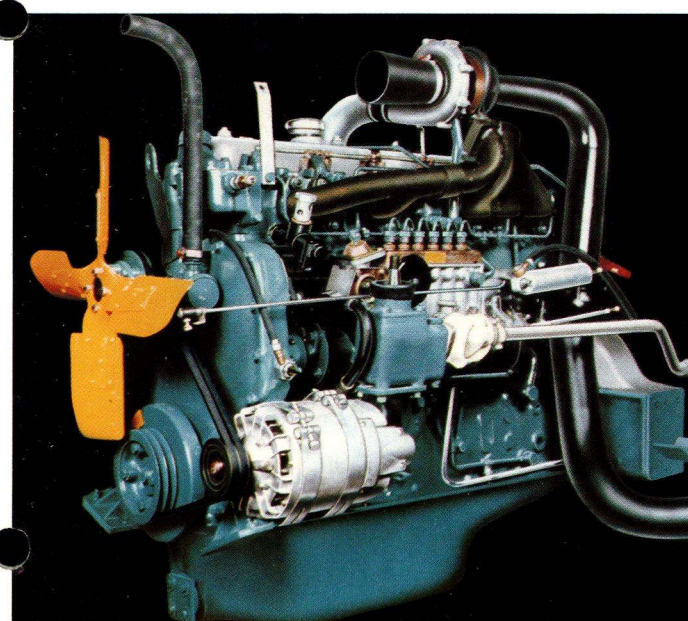
Volvo införde Turbo redan i början av 1950-talet, ungefär tio år innan systemet blev vanligt hos andra busstillverkare. Därför har Volvo haft tid att utveckla ett motorprogram där man tar ut höga effekter ur kompakta och lätta motorer, motorer som dessutom har hög driftsäkerhet och överlägsen bränsleekonomi.

57-ans motor TD70E är utrustad med avgastrycksregulator, som bl a ersätter den gamla typen av avgasbroms. Genom att den ökar avgasmottrycket vid tomgång, stiger förbränningstemperaturen så att lukt och kallrök begränsas. Motorn är dessutom försedd med elektriskt startelement, som förvärmer insugningsluften vid start. Härigenom underlättas kallstart vid låga yttertemperaturer.

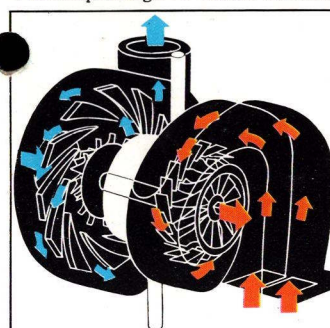
Effekt 155 kW (210 hk) ISO.

Max. vridmoment 667 Nm (68 kpm) ISO.

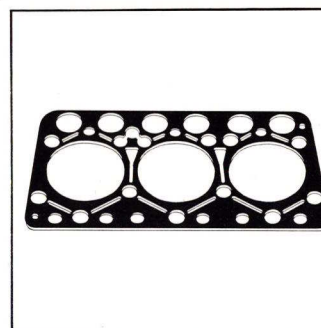
70-motorn är helt dimensionerad för överladdning och har bl a topplockspackning av massivt stål. Både vevaxel och kamaxel har 7 lager. Till driftsäkerheten bidrar kugghjulsdraft av alla hjälpaggregat utom kylvattenpumpen och växelströmsgeneratorn.



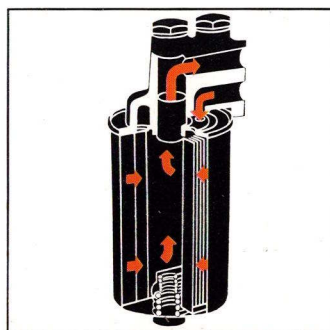
Volvos pålitliga 70-motor med Turbo



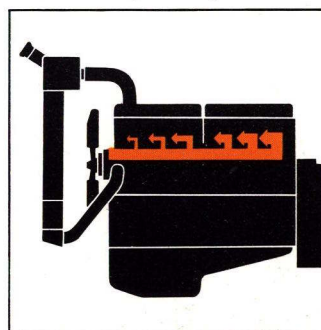
Volvo Turbo



Massiva stålpackningar



Fullflödes smörjoljefilter



Effektivt kylsystem

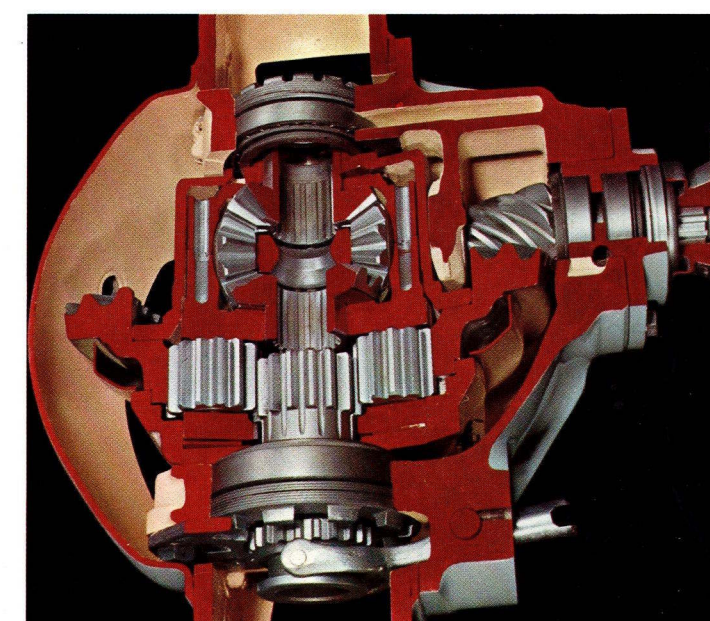
Växellåda

Den 5-växlade växellådan är synkroniserad på de fyra högsta växellarna. Kugghjulen är nållgrade, vilket ger lång livslängd. Spakens exakta och bekväma lägen gör 57-an lättväxlad.

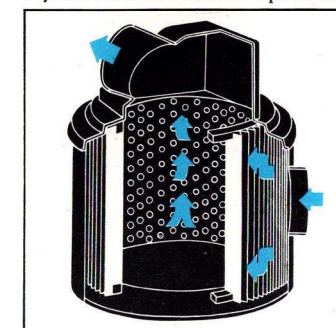
Bakaxelväxel

Bakaxeln kan fås med Volvos enkelväxel eller 2-farts bakaxelväxel. I kombination med enkelväxel kan även manuell differentialspärr erbjudas — en värdefull utrustning, särskilt vintertid. 2-fartsväxeln har en inbyggd planetväxel, som ger två alternativa utväxlingar. Den manövreras med en förväljarkontakt. Impulsen till växlingen ges med en lätt rörelse på gas- eller kopplingspedalen. Växlingen utföres därvid av en elmotor. Den 5-växlade lådan ger i kombination med 2-farts bakaxelväxel 10 utväxlingsalternativ.

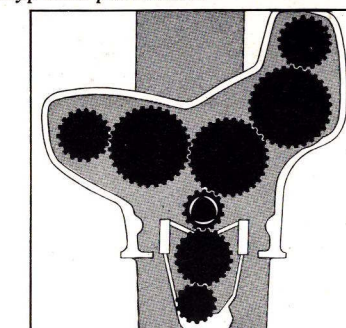
Det ger föraren möjlighet att välja en lämplig utväxling för varje trafiksituation och att utnyttja motorns kraft effektivt både för snabb acceleration och hög marschfart. Båda växlarna finns med olika utväxlingar, enkelväxel 5.43:1 och 4.87:1 och 2-fartsväxel 4.87/6.65:1 och 4.11/5.61:1.



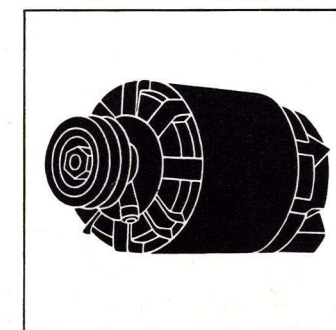
2-farts bakaxelväxel av spiral-beveltyp med planetväxel



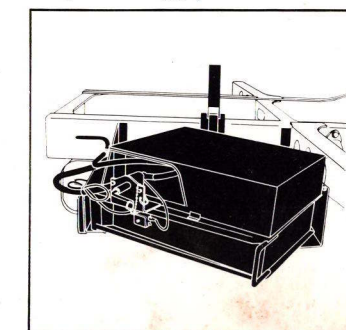
Stor luftrenare med pappersfilter



Driftsäker kugghjulstransmission



Växelströmsgenerator, 1,7 kW



Utsvingbar batterilåda, batterikapacitet 135 Ah

Flera säkra bromssystem

BB 57 som skolbuss (Sverige)

Tät trafik och höga hastigheter kräver tillförlitliga bromssystem. 57-an har tre av varandra oberoende bromssystem. Effektiv färdbroms med två separata kretsar, steglöst reglerbar parkeringsbroms samt avgasbroms. För att minska risken för driftstörningar är kompressorn inte remdriven utan drivs av motorn via kuggdrev.

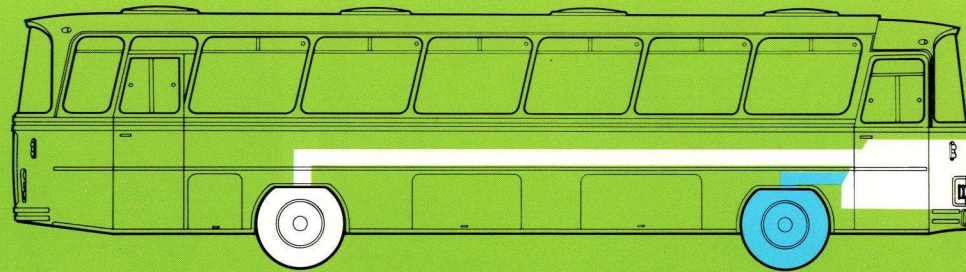
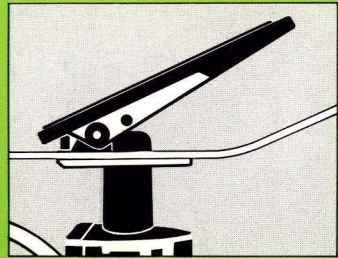
Färdbromsen arbetar med tryckluft. Den har separata kretsar för fram- respektive bakhjul. Eventuell skada på en krets påverkar inte den andra som bibehåller sin fulla bromsverkan — en väsentlig säkerhetsfaktor! Den totala bromsytan, hela 4.700 cm², ger lång livslängd på belägen. Bromssystemet har automatisk frostskyddspump.

Parkeringsbromsen verkar direkt på bakhjulen. Den ansätts av kraftiga spiralfjädrar och lossas med tryckluft. Parkeringsbromsen regleras steglöst med ett bekvämt reglage på instrumentbrädan, vilket bl a underlättar mjuk start vid hållplats och i backe. För säker funktion har parkeringsbromsen egen trycklufttank. Den är

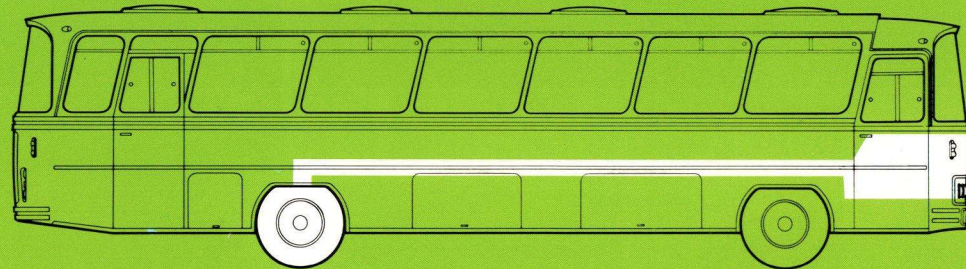
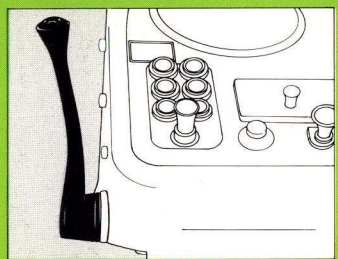
helt skild från det övriga systemet och fungerar i praktiken som en tredje bromskrets.

Avgasbromsen skonar hjulbromsarna i exempelvis långa medlut. Den manövreras med en fotkontakt. Ett spjäll stänger utloppet för avgaserna. Avgasbromsen ger en mjuk bromsverkan som ungefär motsvarar nedväxling ett steg. Den bidrar också till jämnare motortemperatur.

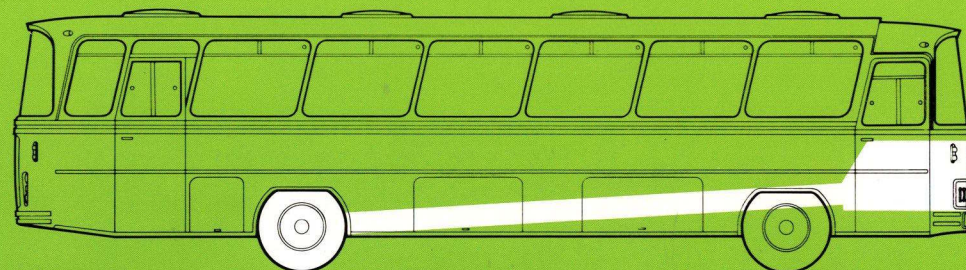
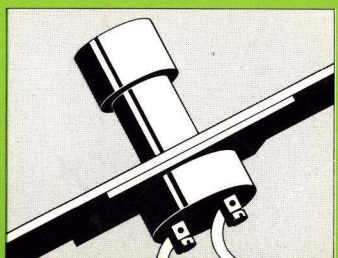
Dessutom finns automatisk bromsjustering med slitageindikatorer och automatisk tankdränering.



Färdbromsen har separata kretsar för framhjul och bakhjul. Total bromsyta 4.700 cm².



Parkeringsbromsen hålls ansatt av spiralfjädrar och lossas med tryckluft. Parkeringsbromsen regleras steglöst.



Avgasbromsen ger extra kraftig motorbromsverkan genom att utloppet stängs. Den manövreras med en fotkontakt.



Trivsel på arbetsplatsen

Förarplatsens utformning med bekväm körställning, överskådliga instrument, lätt åtkomliga reglage och god översikt över trafiken gör chaufförens arbete lättare och bidrar till hög trafiksäkerhet. Servostyrning gör bussen lätt att manövrera runt gathörn och i tät trafik. Smidig och välavvägd fjädring ger en god åkkomfort för såväl förare som passagerare.

Instrumenteringen är riklig med alla instrument väl samlade framför föraren. Varvräknare ingår i standardutrustningen och hjälper föraren att utnyttja motorn så effektivt som möjligt, både med tanke på dragkraft och ekonomi. Kontrollampor finns för laddning, "stannar", dörrar, bagageutrymme, backljus, blinkers, helljus, oljetryck, lufttryck och ansatt parkeringsbroms.

Utrymmet mellan sidovägg och motorhuv är rymligt. Bruten rattkolonn ger bekväm rattvinkel och framskjuten förarplacering. Servoaggregatet är sammanbyggt med rattstammen. Servoverkan är så avpassad att föraren har kvar en naturlig vägkänsla. 4,5 rattvarv ger fulla hjulutslag. Servostyrning är en viktig säkerhetsfaktor. För extra säkerhet är servopumpen kugghjulsdriven.



God sikt och bekväm körställning skapar trivsel på arbetsplatsen.

En buss är inte en buss utan service. Volvo har den.

Med Volvo har Ni alltid en fullständigt specialutrustad märkesverkstad inom rimligt räckhåll. Det finns 300 bara i Norden. Volvoverkstädernas servicefolk trimmas genom en ständig utbildningsverksamhet. Det sker hela tiden en förnyelse av verkstadsresurserna genom att Volvo-handlarnas serviceanläggningar byggs ut eller ersätts av nybyggen.



Den dagliga tillsynen sker snabbt och lätt. Oljesticka, oljepåfyllning och vattenpåfyllning sker vid ett ställe på B 57. Oljekontrollen på BB 57 görs vid motorluckan inne i bussen.

VOLVO

AB VOLVO - GÖTEBORG

RSP 80171, 2/76, Orstadhus

BB 57 i linjetrafik (Norge)

