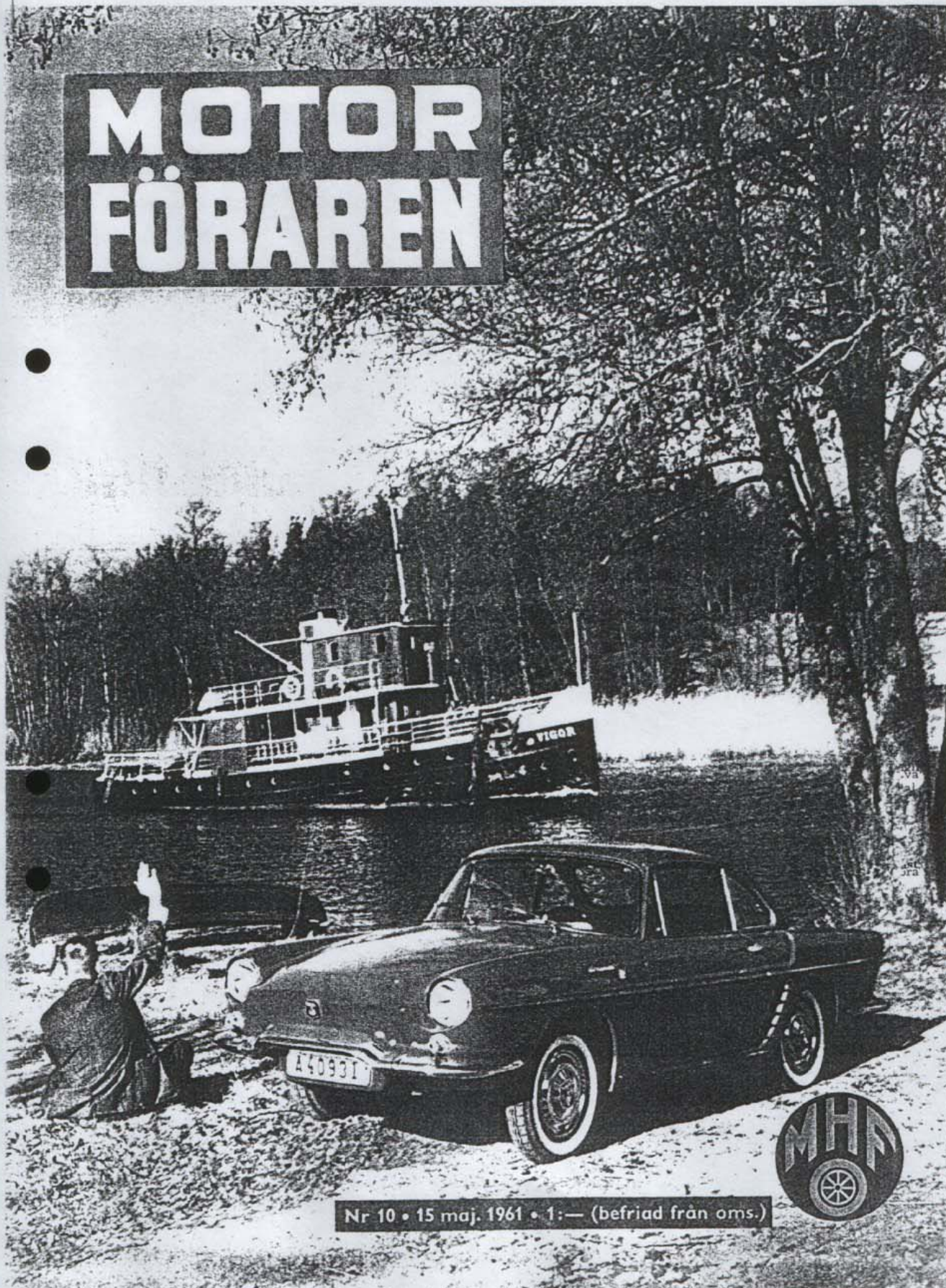


MOTOR FÖRAREN



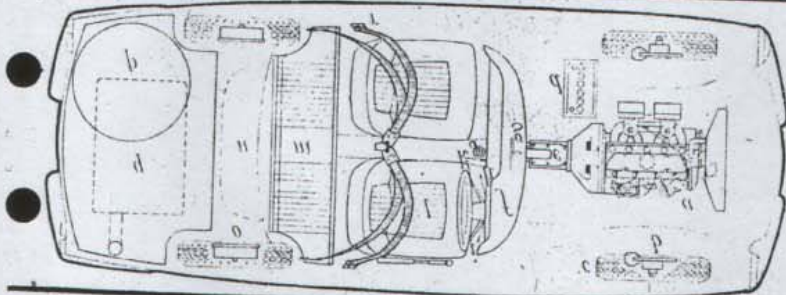
Nr 10 • 15 maj, 1961 • 1:— (befriad från oms.)



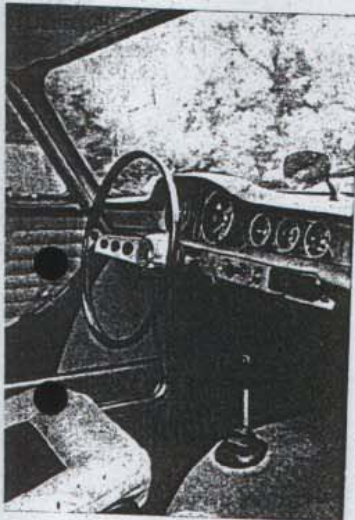
**KORTA
DATA
OM
P 1800**

presentation av Volvo P1800 i korta data

- 100 hk sportmotor med dubbla förgasare a)
- Sälvbränslar b)
- Sportfickor av blyttyp, 180-18 c)
- 12 volts batteri d)
- Pyretödet, halvautomatiskt sportställda e)
- Madresserad instrumentbräda f)
- Bilskilt backspigel g)
- Startknävar h)
- Bilskande halffjäxspindel i)
- Överväxel (extraväxelslag) k)
- Separata sportvagnsösten l)
- Två extraplatser för passagerare m)
- Bagagehyllor n)
- Trumbränsor o)



- Resserbjöd p)
- 48 liters tank q)
- Säkerhetsbälten r)



Inredningen är mycket elegant och genomtänkt för vilsam komfort under långa, snåbba dagstapper. Den lilla spaken under ratten ger starktönsignal vid omkörningar på landsvägen. Inne i tätorten använder man en svagare signal.

riklig instrumentering

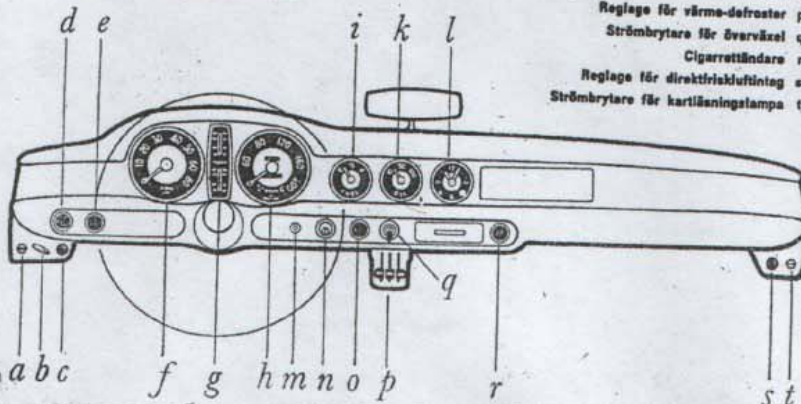
- Kontakt för innerbelysning a)
- Choke b)
- Reglage för direktfriskluftintag c)
- Vindrusterkars och -spolare d)
- Ljus och instrumentbelysning e)
- Vavräknare f)
- Vatten- och oljetemperaturmätare g)
- Hastighetsmätare med: h)
- vågmätare
- trippmätare
- kontrollampa för ledning
- kontrollampa för halljus
- kontrollampa för blinkers
- Bränslemätare i)
- Oljetryckmätare k)
- Klocka l)
- Kontrollampa för överväxel m)
- Tändningslåsa n)
- Flökt o)
- Reglage för värme-defroster p)
- Strömbrytare för överväxel q)
- Cigarettändare r)
- Reglage för direktfriskluftintag s)
- Strömbrytare för kartläningslampa t)

P 1800 VA

Nils Nilsson:

Mer än 1.000 svenska köpare står redan i kö för att få ett exemplar av Volvos sportvagn, P 1800. Intresset har varit så alltsedan de första uppgifterna och bilderna av vagnen kom för ett par år sedan. Väntetiden kanske förefaller något lång, men man snyter inte en ny bil ur rockärmen på en kafferäst. Ännu mindre om man ritat i Italien, tillverkar den i Sverige och England och monterar den i England och gör den sista leveransputsen i Sverige innan kunden får ta hand om sitt nyförvärv.

Vi fick som de första fackjournalisterna provköra de 2 första produktionsexemplaren av P 1800 och vi blev ganska imponerade. Nu hinner man knappast mera ingående granska en bil under en knapp timmes provtur, men vi återkommer med ingående tester om någon månad. Första bekantskapen blev dock avgjort positiv beträffande utseendet på sportvagnen, lättheten att komma i och ur, de bekväma stolarna, den väl avvägda körställningen i den kvalitetspräglade kupén, sikten runt om och det för en sportvagn ovanligt inventiösa bagageutrymmet. Köregenskaperna är högtladda med perfekt och lätt styrning, smidig växellåda och





Volvos nya sportvagn som den slutgiltigt fastställda be-
träffande karossformen, låg, elegant och exklusiv, en sport-
kupé för fordrande bilister.

RDAGSBIL FÖR SPORTVAGNSÄLSKARE

underbara bromsar, fram av skivtyp. Hur lätt som helst tar man ned vagnen från toppfart på förbluffande korta sträckor och hur lätt eller hårt man vill nypa till, är den enklaste sak att bestämma med foten på bromspedalen.

Kommer därtill att den tekniske chefen för personvagns- och delningen, överingenjör Ber- son och civilingenjör Ger- d Salinger i spetsen för teamet som arbetat med P 1800 lagt ned så omsorgsfullt arbete på vagnens chassi och fjädrings- system, att tjuvningen att köra nya nya Volvo blandas med andra och respekt för vad aktivt och noggrant lagarbete kan åstadkomma med konventionella medel. P 1800 är komfortabelt mjuk att åka i, har ett övertygande väggrepp, fritt från krångningar och nigningar och uppför sig så exemplariskt även under hög fart på krokiga vägar att man vore färdig tro att naturlagarna delvis satts ur funktion.

Förklaringen är dock mera enkel. Det är naturligtvis så att tekniken i dag hunnit långt framför allt i att fullkomna de hjälpmedel som står till buds för att ha en produkt — här en ny Volvo — skall kunna lämna monteringsbandet med egenska-

per och i ett skick som kan tillfredsställa mycket höga krav från fordrande kunder. Av allt att döma har Volvo lyckats med uppgiften och den som tror att P 1800 är omodern innan den levereras, vet inte vad han talar om. Det är mer troligt att även beträffande formgivningen Volvo lyckats med konststycket att ge P 1800 linjer som kommer att accepteras som tidlöst moderna under lång tid framåt. Ja, italienska Frua har som bekant sitt finger med i spelet vid kaross- utformningen, och det har Volvo inte förlorat på.

Överingenjör Stålblad och civilingenjör Ake Larborn har stått i spetsen för teamet som arbetat med motorn. Dess karaktäristika som man uppfattar dem vid den korta provturen är exceptionellt tystgående, traktorstark vid låg fart på hög växel, blixtrande acceleration över hela fartskalet och enorm aptit på att avverka vägmil med marschfarter som ledigt hålls på 120—130 km om man nu vill köra så fort.

Mycket arbete har alltså lagts ned på denna nya Volvo-motor, som redan hårdkörts mer än 5.000 timmar i motorbädd och avverkat över 50.000 mil. Vevaxeln är femlagrad och hårdad, block och topp är av gjutjärn.

Motorn är försedd med både direktoljefilter och oljekylare, den senare i samband med betydelse även för snabb uppvärmning av oljan vintertid och särskilt vid körning i stadstrafik. Vid hårdkörning över långa sträckor minskas skumbildning i oljan. Även vattenkyllingen är arrangerad med tanke på att cirkulationen i blocket inte får komma igång förrän allt vattnet värmts upp. Tändstiften kyls med hjälp av särskilda kanaler och motorn blir på så sätt relativt okänslig för stiftens värmetal. Över huvud taget har man arbetat mycket med det för en motor av denna typ känsliga problemet jämnast möjliga arbetstemperatur under varierande förhållanden. Ventilerna har likaledes varit föremål för extra noggrann bearbetning. Nu törs dock Volvo garantera att den nya motorn är både sportigt snabb och elastisk, slitstark och tålig även för påfrestande behandling som långsamkörning på hög växel etc.

Växellådan är den från i höstas tillverkade modellen M 40 och den har en sådan finess som nällagrade framåtväxlar. Den finns i 2 utföranden, dels som helsynkroniserad 4-växlad och dels 3-växlad med överväxel som manövreras elektriskt. Bak-

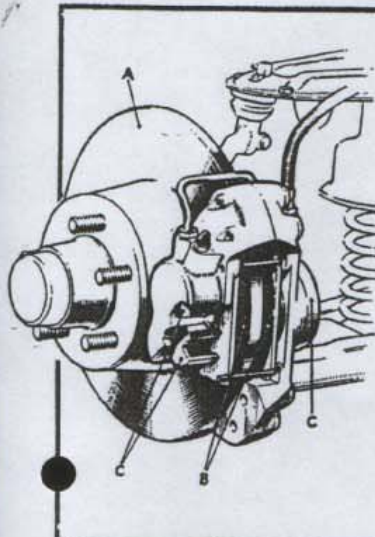
axelutväxlingen är beroende på typ av växellåda 4,10 respektive 4,56, den senare i samband med överväxel. Toppfarten på P 1800 är med vanlig 4-växlad låda 155 km och med 3-växlad och överväxel drygt 170 km. Inget fartalternativ motsvarar motorns högsta prestationsförmåga, men man har mer siktat på accelerationssnabbhet än att driva toppfarten till astronomiska tal.

Fram har man Girling skivbromsar av 3-backstyp och de fungerade ypperligt vid provkörningen. Enda problemet har varit att skydda dem för smuts, men det har man lyckats bra med.

Fjädringen är Volvos konventionella med spiralfjädrar runt om och stötdämpare och krängningshämmare som utprovats synnerligen noga, vilket också nogsamt märktes vid provkörningen.

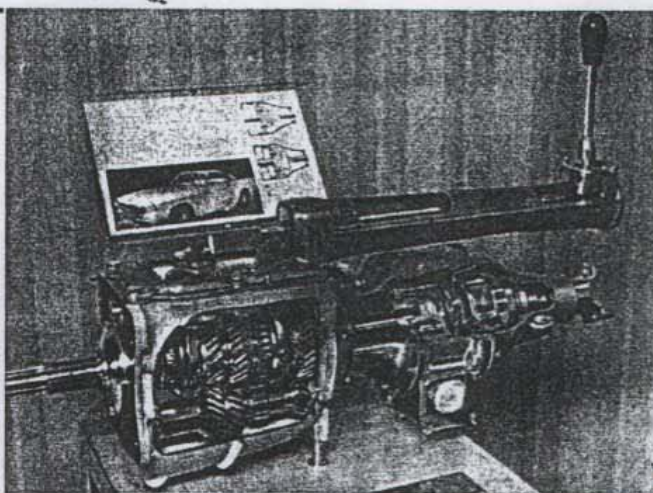
Utrustningen är ypperlig med elektrisk varvräknare, transistorerad och ansluten till fördelarens primärsida och bland instrumenten märks vidare oljetemperaturmätare.

Produktionen har nu kommit igång i England hos Jensen Motor, som sätter ihop vagnen, vilken som bekant tillverkas i sin helhet hos Volvo utom beträffande karossen, som framställs



Fram sitter Girlings hydrauliska skivbromsar med lätt utbytbara backar. För Sverige har man försett bromsarna med särskilt skydd för att hindra smuts att tränga in i bromsarna. Verkningsgrad och livslängd står betydligt över trumbromsen och servicen är lätt och billig på denna typ av bromsar.

Växellådan modell M 40 från Köping är ett förmåligt arbete, som i hög grad bidrar till de tilltalande köregenskaperna. Den korta växelspaken är en njutning att använda.



Press Steel i England. Vagnen är ungefär 4-5 månader försenad i förhållande till de ursprungliga planerna. Under maj börjar dock leveranserna till de svenska kunderna komma igång. Från de första 20 per vecka ökar produktionen relativt snabbt upp till 50 och stiger sedan i långsammare takt upp till 100 och så småningom till 150 i veckan. Under detta år beräknar man göra 2.500 vagnar och slutmålet är 7.500 pr år. De svenska kunderna skall tillgodoseas i första hand, sade direktör Simonsen och sedan kommer Amerika och England. Priset är som vi meddelade i höstas 17.950 kr. plus accis och oms. För överväxel tillkommer 900 kr.

Korta data om Volvo P1800.

MOTOR

Fyrcylindrig, toppventiler
Cylinderdiam. 84,14 mm
Slaglängd 80 mm
Cylindervolym 1,78 liter
Kompression 9,5:1
Max. effekt 100 hk (SAE)
v. 5.500 v/min

Max. vridmoment .. 15 kgm v.
4.000 v/min

Förgasare dubbla horisontalförg.

Direktoljefilter standard

Oljekylare standard

BATTERI

Spänning 12 volt

Kapacitet 58 amp. tim.

Volvos chassi, motor och fjädering på sportvagnen P1800. Man kan anmärka på att bensintanken är något liten på en bil av denna typ. Bränsleekonomin lär vara mycket god. Vid prov i bänk har man kommit ned i siffror omkring dieselmotorns eller 200 gr pr hästkraftstimme. Däcken är av s. k. bälttyp, som betyder att däckets slitbana ligger an mot vägen bättre och tar upp större sidokrafter jämfört med ett däck av konventionell typ.

GENERATOR
Fläktkyld med automatisk spänningsreglering
Strömstyrka 30 amp.

STARTMOTOR

Effekt 1 hk
Startkontakt i tändningslåset, som dessutom har ett kontaktläge, där all elektrisk utrustning utom motorn är tillkopplad.
Tändningslåset och spole förenade med stödsäkert armerad kabel.

KOPPLING

Hydrauliskt manövrerad 8 1/2" enskivig torrlamellkoppling.

VÄXELLÅDA

Fyrväxlad, helsynkroniserad
Utväxlingar 1:an 3,13
" 2:an 1,99
" 3:an 1,36
" 4:an 1
" back 3,25

ÖVERVÄXEL

(Extrautrustning)
Elektriskt manövrerad.
Utväxling 0,756

KARDANAXEL

Delad för vibrationsfri gång. Mellanlagret upphängt i ljud- och vibrationsdämpande gummikuddar. Mellanlagrets kullager smörjningsfritt.

BAKAXEL

Bakväxel av hypoidtyp.

Utväxling 4,1
I samband med överväxeln:
Utväxling 4,56

STYRINRÄTTNING

Typ skruv med rulle.
Styrnickans utväxl. 15,5
Fullt utslag vänst-hö 3 1/4 rattvarv
Vänddiameter ca 9,5 m

FRAMHJULSUPPHANGNING

Separatfjädring med spiralfjädrar och länkar. Länkmarna lagrade i gummibussingar och kuller.
Krängningshämmare.

BAKHJULSUPPHANGNING

Spiralfjädrar ovanpå bakaxeln. Gummilagrade bärramar. Momentstag. Tvärstag.

STÖTDÄMPARE

Dubbelverkande, hydrauliska teleskopstötdämpare.
För konstant dämpning även vid hård körning på dålig väg har stötdämparna freonfylld nyloncell.

FOTBROMS

Servobroms med 5 1/2" servocylinder.

Fram:

Skivbromsar av 3-cylindertyp, stänk-skyddande och självjusterande.

Bromsskiva 10 3/4 x 1 1/2"

Bromsytta pr framhj. 92,5 cm²

Bak:

Trumbromsar av V-typ (leading and trailing), hydrauliska och självcenterande.

Dimension 9x2"
Bromsytta per bakhjul 110 cm²

HANDBROMS

Verkar separat på bakhjulen. Spaken placerad bredvid förarstolen.

HJUL OCH DÄCK

Pressade stålhjul (4 1/2 Jx15)
Sportdäck av bälttyp 165-15.

KAROSS

Självbärande, helsvetsad stålkaross, fullständigt rostskyddsbehandlad.

RENSINTANK

Volym 45 liter

LJUSUTRUSTNING

Helljusblink som manövreras med körvisarspaken.

Blinders fram och bak.

Körvisarspak under rattien.

Kombinerade stopp- och baklykter med inbyggd reflex.

Innerbelysning tänds, när någon av dörrarna öppnas.

Instrumentbelysning, reglerbar.

INSTRUMENTERING

V. g. se mittuppslag.

HUVUDDIMENSIONER

Hjulbas 2.450 mm

Spårvidd fram 1.315 mm

Spårvidd bak 1.315 mm

Total längd 4.400 mm

Total bredd 1.700 mm

Total höjd olastad .. 1.285 mm

Frigångshöjd ca 155 mm

