

Källa:

**Teknikens  
Värld**

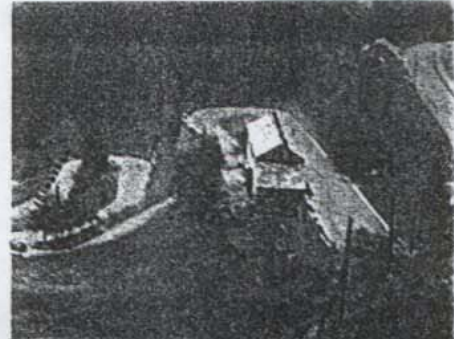
# Teknikens värld

MED *Flyg* • NR 10

1961 • 18/5

PRIS 1: 25 (oms inberäknad)

I NORGE 2: 25, I DANMARK 2: 25



I detta nummer får ni  
**RÅD OM ALPKÖRNING**

## Ny accelerationsjämförelse **VÄRLDENS SNABBASTE BILAR**



Ferrari 250 GT 2+2

maj

## Sportvagns SPECIAL



Tre mycket likvärdiga bilar i den allmänna populära GT-klassen. Nya Volvo P 1800, Porsche 1600 Normale, Mercedes 190 SL är nämnas.

# NYA VOLVO HÅLLER

Så är det hänt! Volvo har hoppat in på sportbilsmarknaden med sin nya modell P 1800, en Frua-ritad skönhet i GT-klassen. Teknikens Värld var med om den officiella debuten på svenska vägar och passade på att jämföra den med två av dess svåraste konkurrenter, nämligen Porsche 1600 Normale och Mercedes 190 SL.

Maxellöden i P 1800 är fyrväxlad och av helt konventionell typ. Men elektrisk överväxel — som syns på bilden — kan fås mot extra pris.

av GUNNAR FRIBERG Foto: Ulf Christer



Volvos plastsportvagn blev av någon anledning aldrig den succé företagsledningen väntat — men nu är det meningen att man skall reparera skadan med den nya GT-vagnen P1800, som för säkerhets skull har karosseriet tillverkat av plåt...

Men skämt åsido. Att P1800 är ett lyckokast behöver ingen betvivla. Vi har provkört ett fabriksnytt exemplar, och naturligtvis tog vi också ut »prisklasskamraterna» Mercedes 190 SL och Porsche 1600 Normale för några jämförande prov.

Det första intrycket man får av P1800 är att den är betydligt vackrare än man anat. De bilder av bilen som publicerats har inte gjort den rättvisa — P1800 är ritad av Frua och synnerligen smäcker. Konstruktionen uppvisar inga som helst särdrag, man använder till och med stel bakaxel. Motorn är emellertid helt nykonstruerad och har fått femlagrad vevaxel — en fin vink till alla hemtrimmare...

Men varför han man nu valt att göra en 1¾-liters motor i stället för en 2-liters? Jo, Volvo har nämligen ingen tanke på några tävlingsklassindelningar — man ville göra en fyr-cylindrig motor på c:a 100 hk och den »råkade» bara bli så stor som den blev!

För övrigt noterar man att bilen försetts med skivbromsar på framhjulen — men samma utrustning får i dag allt fler standardbilar.

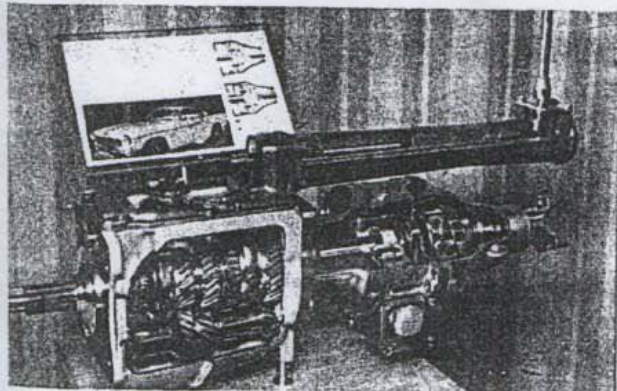
#### KVALITETSVAGN

Hela bilen andas kvalitet — och detta trots att den bil vi körde tillhörde den så kallade nollserien, en mindre serie som inte är avsedd för försäljning utan bara skall avslöja eventuella barnsjukdomar. Plåtpassningar, lackering och finish är av allra högsta klass, liksom den gedigna inredningen. Kanske bilen nästan är väl helsvenskt rejäl och präktig, åtminstone när den står still. Kör man den så blir man omedelbart charmad av dess härligt sportiga karaktär.

Vi glider alltså ner i den behagligt skålade förarstolen, som egentligen inte alls ser ut som någon sportvagnsstol, men ger mycket god stabilitet åt kroppen. Ratten lutar mycket kraftigt, står nästan vertikalt, vilket kanske kan vara litet ovanligt för många. Ett extra plus för de två rattekrarna med förskönande »lätthål». Den korta golvväxelpaken sticker upp ur den väl stora kardantunneln, och vi noterar med tacksamhet att växelpakens slag i sidled är fantastiskt litet — så det gäller att vara på alerten och inte blanda ihop ettan och trean!

Broms- och kopplingspedal är hängande, medan gaspedalen består av en stor, stående platta. Det är alltså mycket lätt att utföra »stå-häl»-operationer.

# ! KONKURRENSEN!



Man kommer mycket snabbt underfund med bilen. Den är lättkörd, har inga som helst egendomligheter för sig. Kursstabiliteten är god, men man kanske skall annärka på den stora rattutväxlingen — så skall man inte behöva veva på en sportvagnsratt!

Accelerationen är hygglig. Den provkörda bilen hade bara gått några mil, men hängde gott med Mercedes 190 SL uppåt 150 km/tim. Porschen visade liknande prestanda — när det kommer till kritan är det en smaksak vilken av de tre bilarna man skulle välja, ty prestandamässigt är de fantastiskt lika...

Naturligtvis är en bils innerutrymmen en mycket viktig faktor. Vi passade på att mäta upp de tre bilarna, och resultaten av våra mätningar visas på skissen här intill.

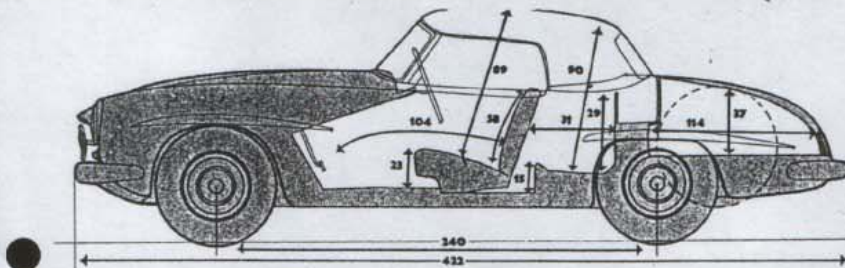
**VÄND!**

**NYA VOLVO...**

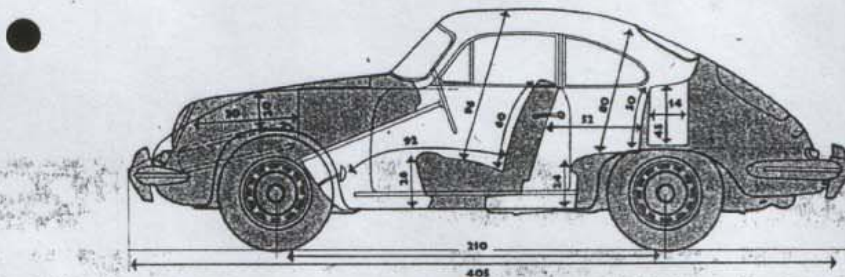
(forts.)

# Enda svenska sportvagnen:

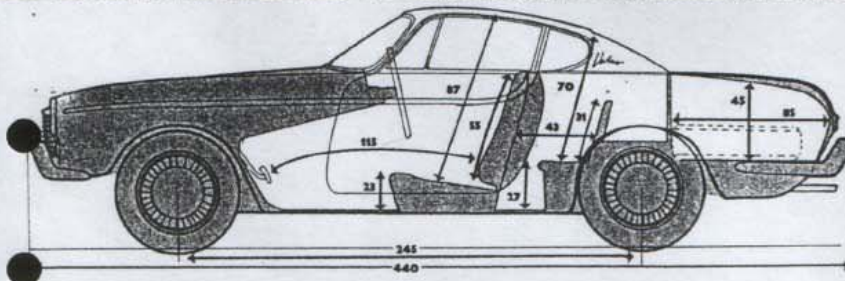
**MERCEDES 190 SE har bästa bagageutrymmet**



**PORSCHE 1600 NORMALE har bästa innerhöjden**



**VOLVO P 1800 har längsta avstånd mellan ryggstöd och pedaler**



Och hur är då Volvo P 1800 att köra? Att göra några tvärsäkra uttalanden efter bara en halvtimme bakom ratten är litet vanskligt, men rent allmänt kan man säga att Volvo har lyckats göra en utomordentlig långfärdsbil. Man frestas faktiskt att köra extra sportigt och växla flitigt, även om motorn har mycket bra sug även på låga varv. Sikten bakåt är kanske inte vad den borde vara, men just detta är ju det eviga problemet med GT-bilar — man sitter ofta så lågt att det enda man ser i bakrutan är en fläk av himlen...

Den stela — och förmodligen tunga — bakaxeln genererar inte det minsta. Man



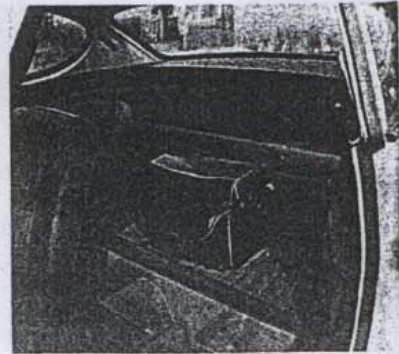
**MERCEDES** är litet krånglig att ta sig in i och bjuder på Amerika-inspirerad körställning med kort avstånd till ratten. Virrig instrumentpanel.



**MERCEDES** erbjuder hygglig plats i det lilla utrymmet baktill i kupén. Men något extra-säte är det inte — här får ingen vuxen rum.



**PORSCHE** bjuder på det bästa utrymmet baktill, både i fråga om höjd och djup. Två vuxna kan få rum i de uppfällbara extra stolarna!



**VOLVO** har det litet egendomligt ordnat — själva bottenytan är liten medan det finns gott om rymd »uppe» i kupén. Ett par barn får plats.

# Ritad i Italien, byggd i England!

hade väntat sig vissa tendenser till självsvängning, men därav blev intet. Fjädringen är mycket komfortabel och ganska långslagig — man skulle kunna jämföra den med fjädringen hos en Alfa Romeo. Vid hård kurvtagning kränger alltså bilen något, men absolut inte obehagligt. Vill man provocera fram en sladd visar det sig att bilen är svagt överstyrd på gränsen till neutralstyrd — bakvagnen släpper först sedan framdäcken börjat tjuta.

Bronsarva fordrar ganska högt pedaltryck men fungerar utomordentligt. Man känner skivbromsarnas typiska stumhet tydligt i bromspedalen, och detta ger

på något sätt en angenäm känsla av trygghet.

## ELEKTRISK ÖVERVÄXEL

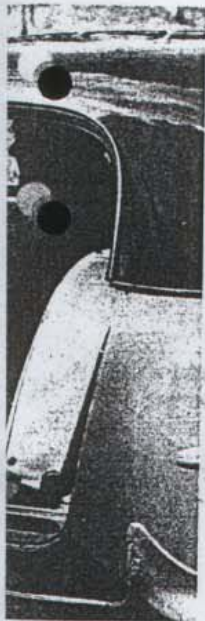
Instrumenteringen är ytterst elegant, riklig och lättavläst. Varv- och hastighetsmätare dominerar som sig bör bilden och är belägna mitt under ratten, medan de övriga instrumenten placeras över växelspaken.

Den bil vi körde var försedd med elektrisk överväxel, som minskade motorvarvet med knappt 1000 vid konstant hastighet. Bra för bränsleekonomin! Över-

växeln sätts i funktion med hjälp av en liten vippströmbrytare.

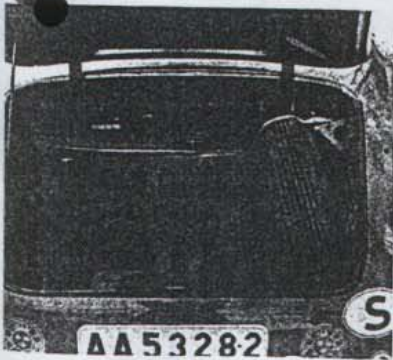
Det allmänna intrycket av P 1800 blir att det rör sig om en bra bil, kort och gott, fullt värdig fabriken traditioner. Volvo framhåller att bilen kommit till efter antragna påstötningar från belåtna Volvokunder och att den är baserad på de delar som ingår i PV 544 och Amazon. För närvarande har man inga möjligheter att montera bilen i Sverige — karosserierna tillverkas av Pressed Steel Ltd i England och bilarna monteras av Jensen Motors.

En internationell bil — som kommer att slå internationellt...



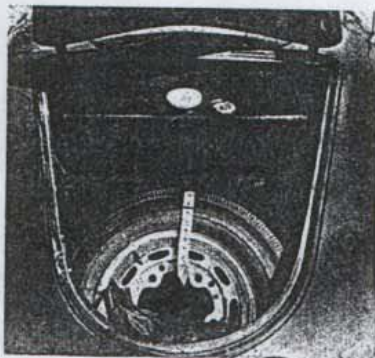
**PORSCHE** är mer bekväm när det gäller dörrpassage. Måtten mellan ratt, pedaler och stol tillåter en hygglig körställning med raka armar.

**VOLVO** påminner om Mercedes i dörrpassagehänseende. Emellertid erbjuder den svenska bilen avgjort bästa körställning och instrumentering!

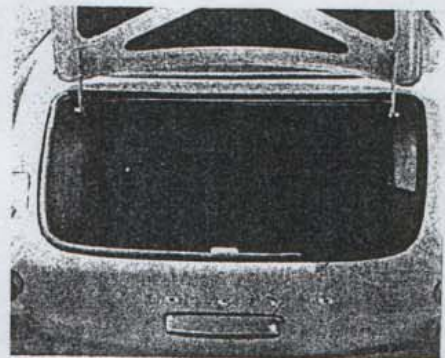


**MERCEDES** har det bäst ordnat med bagageutrymme, medan Volvo bara är hörsmånen efter. Reservens placering kunde vara mer genomtänkt!

TEKNIKENS VÄRLD 10/61



**PORSCHE** kan inte konkurrera i fråga om bagageutrymme. Reservskorna får man ha inne i bilen — lätt ordnat i trions största kupa!



**VOLVO** har som sagt ett bagagerum i klass med Mercedes, något kortare men också något djupare. Reservan ligger och stjäls minimalt.

Källa:

**Teknikens  
Värld**