

Teknikens värld

MED *Flyg* • NR 14

1961 • 13/7

Pris 1: 25 (oms inräknad)

I NORGE 2: 25, I DANMARK 2: 25



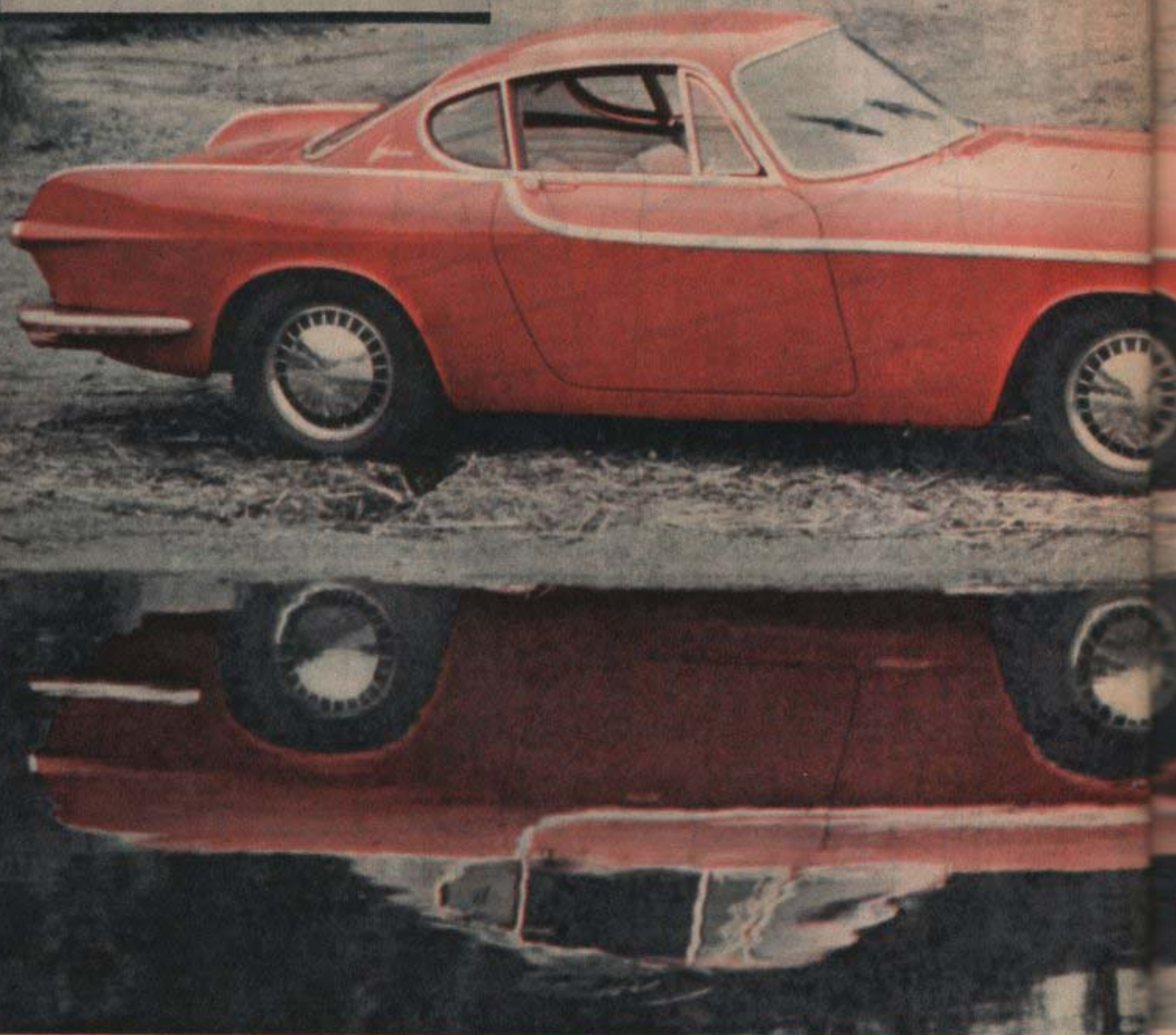
**BILMODET
I FÄRGEXTRA**

**BILÄGAREN
TAR SEMESTER
(Se bilden!)**



**BILANALYS 14.61
VOLVO P 1800**

FULLBLOD



Av BENGT ODELGARD

Teknisk analys: Rolf Eriksson

Foto: Göran Andrén

Teckningar: Jan Ullén

Nya Volvo P 1800 är inte någon tävlingsbil eller extrem sportbil. Det är en sportig vardagsbil med långfärds-komfort och goda prestanda. Man har siktat på att framställa en bil som ger hög fjädringskomfort, god ljudisolering och en ombonad kupé. Bruksbilsegenskaperna understrykes bl. a. av det för denna biltyp mycket stora bagageutrymmet. Den svenska sportbilen är

formgiven av Frua i Italien, karossen tillverkas i England av Pressed Steel och bilen slutmonteras i samma land av Jensen Motors. Från Sverige kommer i första hand motor och växellåda samt alla direktiv för byggandet.

■ Karossens utformning är tidlöst modest utan överdrifter. Inredningen är komplett, men sätenas stoppning och klädselns utförande var på

provbilen inte av sedvanlig hög engelsk klass. Sittkomforten i framstolarna är förstklassig. Tyvärr hade dörrarna heller inga stoppspärar som höll dem kvar i öppet läge. Den helt vertikala ratten är idealiskt placerad. Benutrymmet är gott. Takhöjden är dock i lägsta laget. De båda bakre reservsätena är lämpliga för två barn under tio år.

Den inre säkerheten har till-

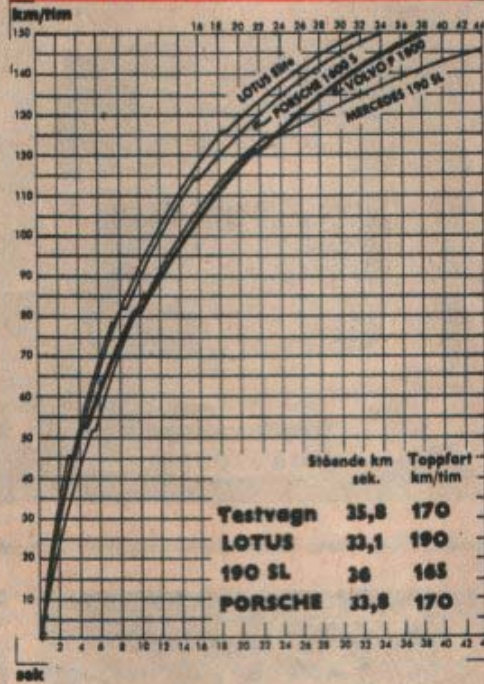
Källa:

FÖR LÅNGFÄRD

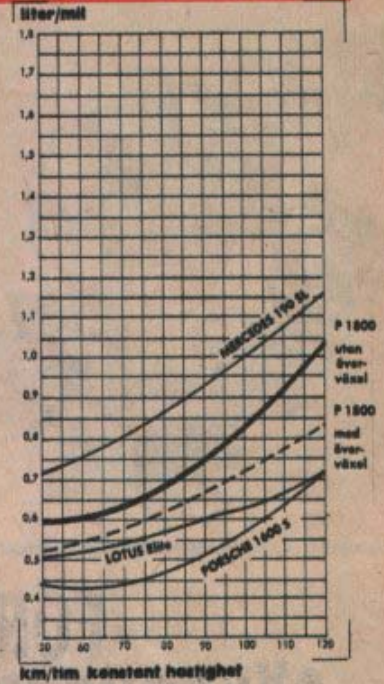


En skönhet i varje tum —
men det finns kvalitet bak-
om de svepande linjerna!

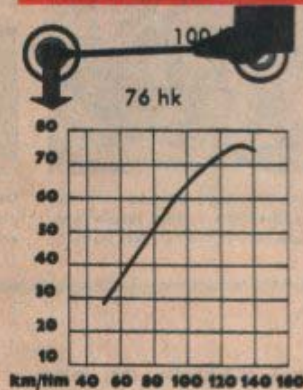
ACCELERATION



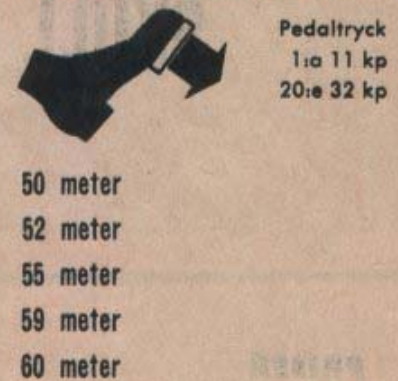
BRÄNSLEFÖRBRUKNING



DRIVHJULSEFFEKT



BROMSPROV från 100 km/tim



VÄNDI

godosetts så långt sig göra låter i en sportbil med dess små innerdimensioner. Instrumentpanelens undersida är helt slät, solskyddet är stoppade och säkerhetsbälten är standard.

■ Bilen är mycket trivsamt att köra. Den korta växelspaken ligger väl i handen. Växellägena är distinkta och synkroniseringen fungerar bra på alla fyra växlar. Backväx-

eln däremot är besvärlig att lägga i. Spaken måste lyftas rakt upp för att tillåta inläggning. Den elektriska överväxeln verkar på fjärde växeln och reducerar motorvarvet avsevärt. På instrumentpanelen rakt framför växelspaken sitter en strömbrytare som kopplar i och ur »den femte växeln». Funktionen är snabb och ryckfri.

■ Instrumenten är kompletta

med både elektrisk varvräkare och oljetemperaturmätare. Avläsningen kunde vara lättare både vad beträffar skalornas tydlighet och färgsättning. Några instrument sitter väl långt från föraren. Vissa manöverreglage är gömda under instrumentpanelen. Gäller bl.a. choken, friskluft- och värmeregagen.

■ Sikten är bra med undantag av att bakrutan ger en

delvis förvrängd bild till backspegeln, som för korta förare skymmer höger framflygel och därmed ger mindre god närsikt. Vid regn uppskattar man de goda vindrutetorkarna, som är effektiva även vid höga farter. Värmesystemet har vi inte kunnat prova, men det förefaller vara av god klass.

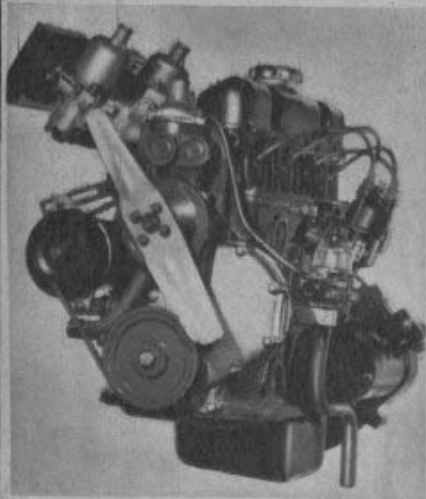
■ Motorinstallationen är mycket redig för att inte säga vac-

(Forts. på sid. 34)



BILANALYS VOLVO P 1800 (forts.)

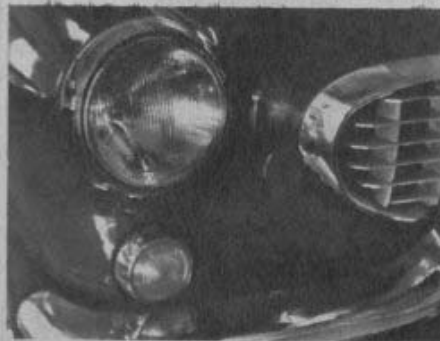
Ingenjör Bengt Odelgard, den nya chefen för vårt testteam, på väg ut för ett hastighetsprov. Lägg märke till Pirellis gårdedäck, typ Cinturato!



◀ Motorn i P 1800 är en ren nykonstruktion, vilket inte hindrar att den är otroligt lik sina föregångare i PV 544 och Amazon. Men så kan ju inte en rak vätskekyld fyra se ut på så många olika sätt heller! De två SP-färgsarna känner vi också igen från tidigare modeller. Bilden närmast visar bagageutrymmet, som är hela 45 cm djupt — vilket är bättre än hos de flesta andra bilar i den allmer populära Gran Turismo-klassen!

Instrumentpanelen är välplanerad, men mätarna är svåra att läsa av, bland annat beroende på att vissa graderingar är ottydliga.

**FÖR
SÄKERHETS
SKULL**



Strålkastarna är tyvärr inte asymmetriska — man räknar väl med att återförsäljare i olika länder ordnar den detaljen. Emellertid så finns det ljusstut.



Den inre säkerheten representeras av den stoppade panelen samt det långa avståndet mellan de ökande och panelen. De fjällbara selskydden är väl stoppade.

PRISER

Katalogpris 17.950 kr vid leverans i Stockholm, vilket inkluderar följande standardutrustning: säkerhetsbälten, vindrutespolare. För överväxel tillkommer 650 kr.

Vägskatt: 194 kr per år.

Omsättningskatt: 1.440 kr.

88

Bilen kostar i Stockholm »på gatan»:

21.200 kr med överväxel (varvid det utöver standardutrustningen ingår leveranstrimning, oms., reg.-avgift, nummerplåtar, godkända reflexer).

Obs. att här till kommer vägskatt och försäkringsavgifter samt 4,2 % varuskatt.

RESERVDLSPRISER ännu inte klara.

Fasta reparationspriser ännu inte klara.

INNERMÅTT

Bredd	170 cm
Spårvidd fram	131,5 cm
Spårvidd bak	131,5 cm

YTTERMÅTT

Framsätets effektiva bredd 120 cm, baksätets d:o 102 cm. Bagageutrymmets effektiva bredd 120 cm. Framsätet går att skjuta 6 cm åt vardera hållet.

Källa:

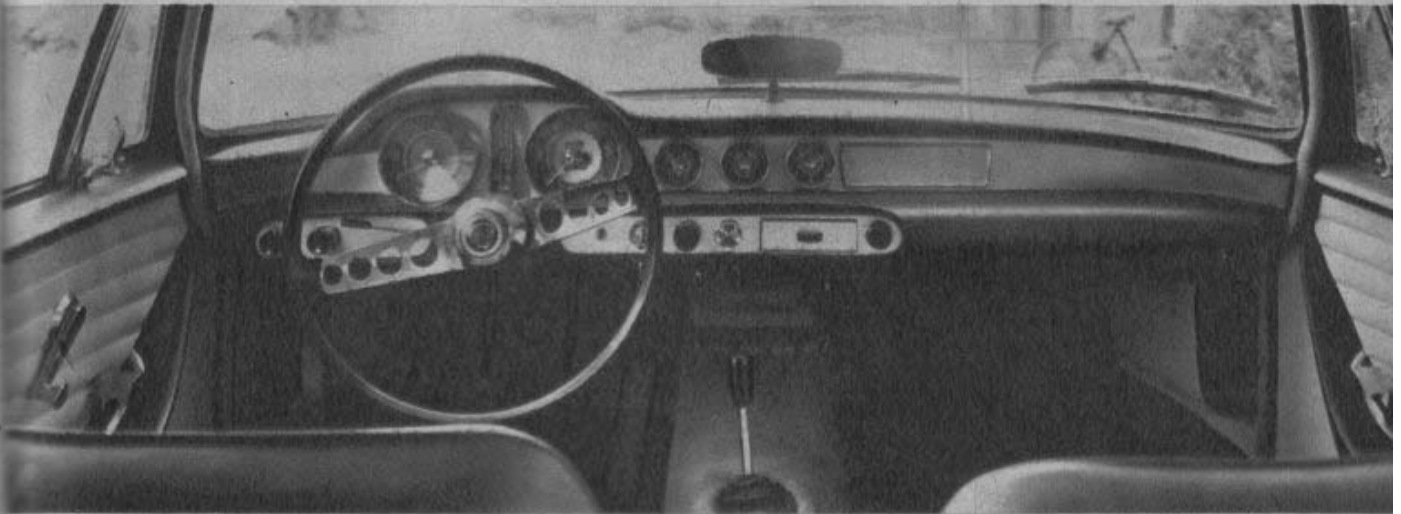
ÅTKOMLIGHETS BETYG

Betygskala: 5 = idealisk; 4 = mycket god; 3 = god; 2 = mindre god; 1 = dålig.
 Just av förarsäte 5. Just av värme och ventilation 5. Oljemätsticka 5. Oljepåfyllning 5. Oljefilter 5. Kylvat-
 tenpåfyllning 4. Batteri 5. Startmotor 2. Generator 3. Strömfördelare 4. Tändstift 5. Bensinpump 3. För-
 gasare 5. Bromsvätskebehållare 5. Fläktrem 5.

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	30	50	80	100	120	140
vid en verklig fart av	30	49	81	100	119	138

VÄGMÄTAREN visade rätt



ktion,
sina
en så
et på
färg-
igore
gaut-
villet
i den
essen!

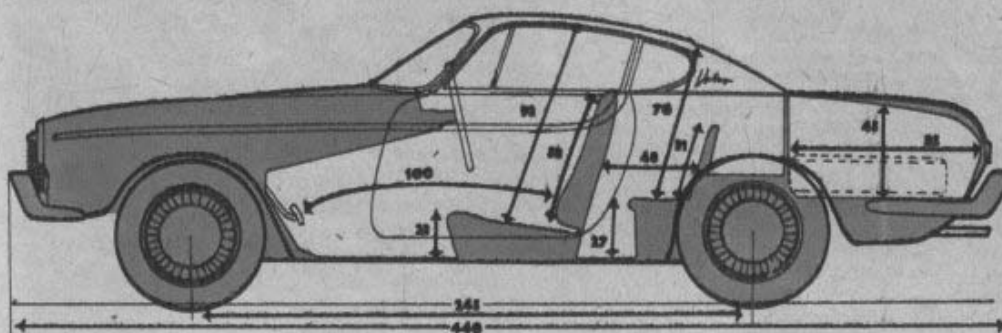
e mö-
et be-
dliga.



Skivbromsar på framhjul
ger effektiv och behaglig
bromsverkan även vid
höga farter. Servogreg-
gaget ger lågt pedaltryck.



Säkerhetsbälten av s. k.
trappstyp är standard,
men tyvärr sitter det övre
fästet för högt. Bältet är
annars lätt att lossa.



BILANALYS VOLVO P 1800 (Forts. från sid. 31)

ker. Motorhuven är upphängd i rätt ända och har dessutom ett bra låssystem. Motorn är ett litet mästerverk med flera finesser som oljekylare, oljefilter och femlagrad härdad vevaxel samt blybronslager. Lågt luftmotstånd hos karossen och dubbla förgasare samt överväxel ger låg bränsleförbrukning.

Samspelet mellan motor, växellåda och kopplingspedal gör körningen enkel och trivsamt. Motorns elasticitet är mycket god även om man får lära sig att hålla varvtalet högre än vanligt då det maximala vridmomentet ligger vid hela 4.000 varv/min mot 2.500 för den vanliga 60 hästares Volvo-motorn.

Accelerationen är god om inte helt fantastisk. Den fyrväxlade lådan ger ett register som tillåter säker marginal även vid omkörningar i det högre fartregistret.

Medan vi talar om säkerheten, som kommer att uppmärksammas alltmer i våra tester, så förtjänar bromsarna med sina främre skivbromsar av fabrikat Görling en eloge för utmärkt funktion utan några tendenser till ojämn verkan, huggning eller skrik.

Pedaltrycket är lågt tack vare servoaggregat.

Styrkaraktären är inte särskilt utpräglad. Bilan har en viss känslighet för sidvind, och antalet rattvarv är hela 3,5.

Denna styrning monterad på en mera standardbetonad bil skulle få mycket gott betyg, men på en bil av detta slag väntar man sig ännu mera finslipat utförande. Medan vi kommer med en viss detaljkritik kan nämnas att vindbruset är ganska högt. Motorljudet kunde kanske även vara något lägre med en bättre ljudisolering. På överväxeln är ljudnivån dock behagligare.

Asymmetriskt ljus, som numera finns på de allra flesta bilar som säljas här i landet, saknas tyvärr på denna modell liksom på övriga Volvomodeller.

Fjädringsegenskaperna är av hög klass och ger behaglig åkkomfort. Däckvalet synes även välbetänkt, man har gått in för bältdäck av lågprofil-typ. Dessa ger utmärkt väggrepp. Som sig bör har bilen inga olater för sig vid hård kurvtagning.

P 1800 ger trevlig och snabb transport för dem som kan avvara ca 21.000 kronor.

Fabrikat och modellbeteckning: Volvo P 1800.

Tillverkare: AB Volvo, Göteborg.

Generalagent: AB Volvo, Göteborg.

Vagnstomme: Självbärande stålkaross med två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymmet baktill, åtkomligt utifrån. Motorn fram, vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: Två sittplatser i separata stolar samt ett mindre reservsäte baktill.

Instrumentering: Hastighets-, total- och trippvägmätare. Varvräknare, bränslemätare, oljetrycksmätare och klocka samt temperaturmätare för olja och kylvätska.

Motor: 4-cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 84,14 mm, slaglängd 80 mm, slagvolym 1.780 cm³. Kompr. 9,5. Max. effekt 100 hk/SAE vid 5.500 v/min. Max. vridmoment 15 kpm/SAE vid 4.000 v/min. Medelkolvhastighet vid max. effekt 14,7 m/sek.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Fyrväxlad hel-synkroniserad växellåda samt elektriskt manövrerad överväxel på högsta växeln. Slutväxel av hypoidtyp. Utväxlingsförhållanden: växellådan 3,13—1,99—1,36—1, överväxeln 0,756 och slutväxeln 4,56. Teoretisk fart på högsta växeln vid 1.000 motorvarv/min. 25,6 km/tim. (med överväxel 34 km/tim.).

Hjulställ: Individuell framhjulsupphängning och hel bakaxel. Spiralfjädrar och hydrauliska teleskopstötdämpare runt om. Krängningshämmare fram.

Däck: 165—15.

Bromsar: Skivbromsar fram och trumbromsar bak. Hydrauliskt manövrerade samt med vakuumservo-bromsförstärkare. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen. Bromsbandarea fram 92,5 cm², bak 420 cm².

Styrinrättning: Styrväxel typ skruv och rulle.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 360 W, batterikapacitet 58 Ah.

Bränsletanken rymmer: 45 liter.

Vänddiameter: 9,5 meter.

Markfrigång: 16 cm.

Antal rattvarv mellan fulla framhjulslutslag: 3½.

Tjänstevikt: 1.200 kg.

I nästa nummer testas PORSCHE SUPER 90.