

**Teknikens
Värld**

Källa:

Teknikens värld

MED *Flyg* • NR 6

1961 • 23/3

PRIS 1: 50 (oms inberäknad)

I NORGE 2: 50, I DANMARK 2: 50



PÅSK ANALYS
BORGWARD
ISABELLA

BILNUMMER



EXTRA:

9 BILKARTOR I FÄRG
PANORAMA-BILAGA FÖR IDEALSEMESTERN

Apr

Teknikens Värld provkör



Så här ser Volvos P 1800-modell ut i sitt slutgiltiga utförande. Ingen tvekan om att den har tilltalande linjer. Den testvagn som Teknikens Värld kört var dock förklädd. Därför kan vi av naturliga skäl inte visa någon bild av denna.

VOLVO P 1800 SPORT

Som första svenska tidning har Teknikens Värld fått provköra en Volvo försedd med den nya sportvagnsmotorn P 1800.

Av JAN ULLÉN

Massor av läsare har skrivit och ringt för att fråga när Volvos nya sportvagn kommer att provköras av Teknikens Värld. Vi är precis lika spända på en provtur själva, men hittills har vi — i likhet med alla andra svenska tidningar — inte kunnat få någon bil till förfogande. Vi gör dock allt vad vi kan för att så snart som möjligt kunna presentera en fullständig bilanalys på Volvo P 1800, och redan nu kan vi lämna några körintryck från en prototyp med förklädd kaross.

Den bil jag körde var specialgjord som en testmaskin för den nya P 1800-motorn och hade i de flesta avseenden inte mycket med

den slutgiltiga sportvagnen att göra. Därför får jag i denna första rapport nöja mig med att lämna mina intryck av själva motorn, som däremot var exakt densamma som sätts i de bilar som är under tillverkning nu.

Det är ingenting speciellt originellt med den nya 1800-motorn — den är konventionellt konstruerad på samma sätt som den vanliga PV- och Amazon-motorn. Cylindervolymen är 2 dl större än hos den vanliga 1600-motorn och toppeffekten 100 SAE-hästar vid 5500 varv/min. Det är inte någon exceptionellt hög effekt för motorstorleken och det är tydligt att Volvos tekniker varit mer intresserade av att få fram en slitstark motor än en med verkligt höga prestanda. Avståndet mellan cylindrarna är så stort att det inte bör möta några hinder att borra upp dem så att cylindervolymen — om framtida krav inställer sig — blir 2000, 2500 eller kanske t o m 3000 cc.

Om motorns grundkonstruktion är ytterst konventionell så gäller det inte om det utstuderade detaljarbetet, som gör att världens bilexpert strött lovord för den nya Volvo-motorn. I stället för de normala tre ramlagren i en fyrcylindrig motor har P 1800 fem. Det finns visserligen fem ramlager i några andra fyror ock-

så, men det hör fortfarande till undantagen. Lagerytorna — både i ramlager och vevstakslager — är dessutom betydligt större än vad som är normalt även för motorer med betydligt högre litereffekt. Resultatet bör bli en motor som tål de allra högsta påfrestningar och som utan några större farhågor bör kunna trimmas till betydligt högre effekt.

Bland andra intressanta detaljer kan nämnas att hela cylindrarna är vattenomflutna. I de flesta motorer nöjer man sig med att kyla överdelen av cylindrarna. Dessutom pumpas inte kylarvätskan runt cylindrarna utan kommer i cirkulation genom termosifonverkan först sedan dessa blivit tillräckligt varma. (Det faktum att varmt vatten stiger utnyttjas alltså här. För kylning av topplocket används däremot som vanligt vattenpumpen.) Resultatet av detta blir en snabb uppvärmning av motorn med minskat cylinderslitage som följd.

Motorn startade lätt och gick omedelbart rent utan att choken behövde användas mer än för själva startögonblicket. Temperaturmätaren visade att motorn blev varm omedelbart kvickt sedan bilen körs igång. Vrålet från de två SU-förgasarna utan insugningsljuddämpare var inte fullt så markant vid acceleration som

hos 1600 Sport, men det var tillräckligt för att genast tala om vad slags bil jag satt i.

Vad som genast märktes var den vibrationsfria gången — de fem ramlagren! Det hade varit mycket lätt att ta den här motorn för en sexa om man inte vetat att det var en stor fyra. Accelerationen var naturligtvis omedelbart god — den vanliga Volvo Sport är ju inte precis någon slöfock och de extra 2 deciliterna och 15 hästarna måste ju göra en del. Några accelerationstider ansåg jag inte att det fanns någon anledning att ta då provvagnen i allt utom motorn var vitt skild från den riktiga P 1800. En amerikansk tidskrift som provkört ett produktionsexemplar lämnar dock följande siffror:

0-50 km/tim	3,8 sek
0-80 "	9,0
0-100 "	13,4
0-130 "	23,5

Toppfarten anges till 170 km/tim med överväxel, 160 på direktan.

Jag hade räknat med en utmärkt segdragningsförmåga, men i varje fall på provexemplaret var den en besvikelse. Det gick att gå ned till ca 30 km/tim på högsta växeln och dra igång utan att motorn protesterade, men först mellan 50 och 60 blev det någon fart på accelerationen.

HILLMAN OCH AMAZON KVICKARE

I jämförelsetabellen över olika bilmodeller i Teknikens Värld nr 2 inmög sig tyvärr några tryckfel. Hillman Mixt är naturligtvis inte på långa vägar så slö till 100 km/tim som angavs — siffran 37,5 sek skulle ha varit 27,5. Amazon 5 gör 0-120 km/tim på 24 sek — inte 29 som tryckfelet ville ha det till.