

**Teknikens  
Värld**

Källa:

**Teknikens  
värld**

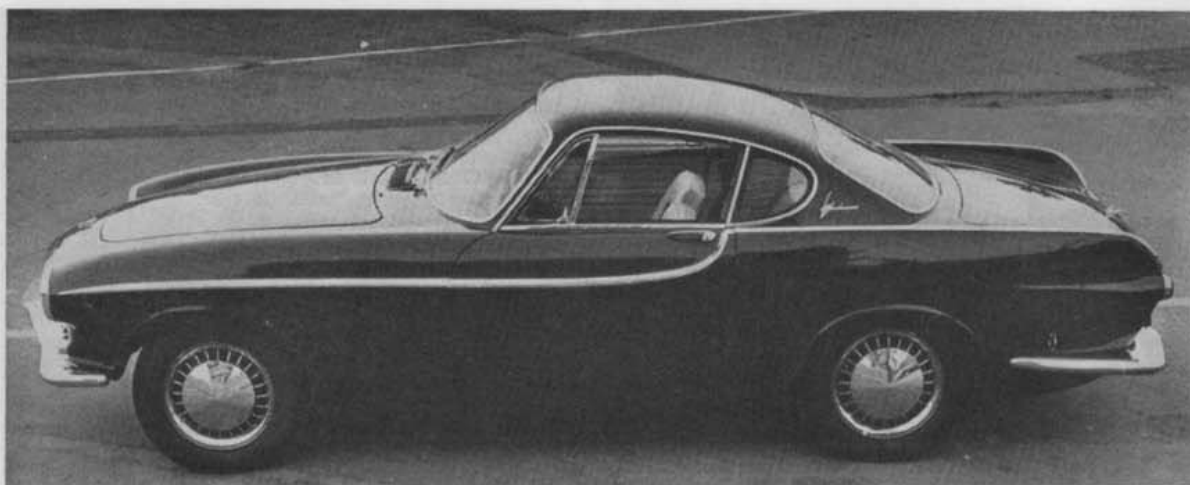


# **PROVKÖR**

## **BILAR 1962**

**Testrapporter om 26 bilmodeller**  
**Bilägarens budget**  
**120 vagnspecifikationer**

*Specialartiklar:*  
**Bilbränslen**  
**Obligatorisk trafiksäkerhetstest**



## VOLVO | P 1800

### BRA

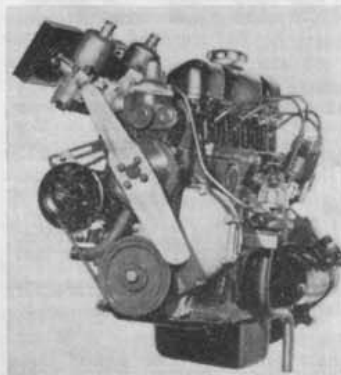
- Hög åkkomfort.
- Bra bagageutrymmen.
- Bra prestanda.

### MINDRE BRA

- Högt vindljud.
- Takhöjden är i lägsta laget.
- Backväxeln besvärlig att lägga i.

• 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. Bruksbilegenska-perna 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



*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-förgasarna känner vi också igen från tidigare modeller.*

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. Den helt vertikala ratten är idealiskt placerad. Takhöjden är dock i lägsta laget. De båda bakre reservsätena är lämpliga för två barn under tio år.

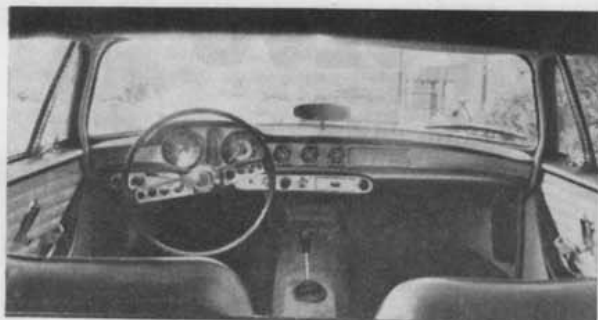
Den inre säkerheten har tillgodosetts så långt sig göra låter i en sportbil med dess små innerdimensioner. Instrumentpanelens undersida är helt slät, solskydden är stoppade och säkerhetsbälten är standard.

Bilen är mycket trivsamt att köra. Den korta växelspaken ligger väl i handen. Växellägena är distinkta och synkroniseringen fungerar bra på alla fyra väx-larna. Backväxeln däremot är besvärlig att lägga i. Spaken måste lyftas rakt upp för att tillåta iläggning. 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 varv-räknare 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 instru-mentpanelen. Gäller bl. a. choken, friskluft- och värme-reglagen.

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 före-faller vara av god klass.

Motorinstallationen är mycket redig för att inte säga vacker. Motorhuven är upphängd i rätt ända och har



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

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 trivsam. Motorns elasticitet är mycket god även om man får lära sig att hålla varvtalet högre än vanligt då det maximala vridmomentet ligger vid hela 4000 varv/min. mot 2500 för den vanliga 60 hästars Volvo-motorn.

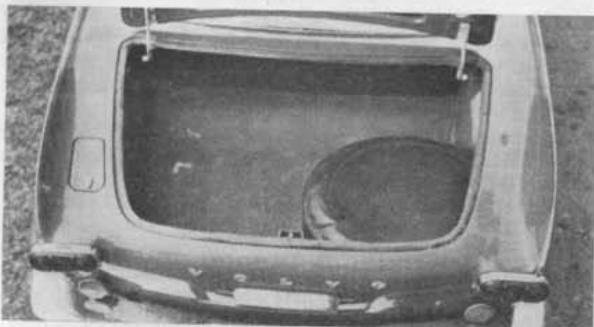
Accelerationen är god om inte helt fantastisk. Den fyrväxlade lådan ger ett register som tillåter säker marginal även vid omkörningar i det högre fartregistret.

Medan vi talar om säkerheten så förtjänar bromsarna med sina främre skivbromsar av fabrikat Girling en eloge för utmärkt funktion utan tendenser till ojämn verkan, huggning eller skrik. Pedaltrycket är lågt tack vare servoaggregat.

Styrkaraktären är inte särskilt utpräglad. Bilen 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 ljudisolerings. På överväxeln är ljudnivån dock behagligare.

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



Bagageutrymmet är väl tilltaget; reservhjulet tar dock en del plats.

## VAGNBESKRIVNING

TYP: Volvo P 1800.  
TILLVERKARE: AB Volvo, Göteborg.  
GENERALAGENT: AB Volvo, Göteborg.  
KATALOGPRIS: 17950 kr.  
SKATT: 194 kr pr år, "accis" 1320 kr.

### Vagnens nyckelvärden

MOTOREFFEKT: 100 hk SAE.  
BROMSAD DRIVHJULSEFFEKT: 76 hk.  
ANTAL RATTVARV: 3 1/2.  
VANDCIRKELDIAMETER: 9,5 m.

### Mått och vikt

YTTERMÅTT: Längd 440 cm, bredd 170 cm, höjd 129 cm, hjulbas 245 cm, språvidd fram/bak 131,5/131,5 cm, markfrigång 16 cm.  
TJANSTEVIKT: 1200 kg.

### Tekniskt

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.

MOTOR: 4-cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 84,14 mm, slaglängd 80 mm, slagvolym 1780 cm<sup>3</sup>. Kompr. 9,5. Max. effekt 100 hk/SAE vid 5500 v/min. Max. vridmoment 15 kpm/SAE vid 4000 v/min.

KRAFTÖVERFÖRING: Enkel torrlamellkoppling. Fyrväxlad helsynkroniserad växellåda samt elektriskt manövrerad överväxel på högsta växeln. Slutväxel av hypoidtyp. Utväxlingsförhållanden: växellådan 3,12—1,99—1,36—1, överväxeln 0,756 och slutväxeln 4,56.

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. Bromsbandsarea fram 92,5 cm<sup>2</sup>, bak 420 cm<sup>2</sup>.

STYRINRÄTTNING: Styrväxel typ skruv och rulle.

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

BRÄNSLETANKEN rymmer 45 liter.

### PROVRESULTAT

#### Accelerationstider

1 km STAENDE START: 35,8 sek.  
GENOM VÄXLARNA: 0—50 km/tim. 4,0 sek., 0—80 9,1 sek., 0—100 14,7 sek., 0—120 km/tim. 21,3 sek.

#### Bränsleförbrukning

Förbrukning vid	50	80	100	120	km/tim.
	0,53	0,62	0,72	0,84	lit./mil

#### Bromsverkan

Bromssträckor vid 20 st. max. bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsning sker från en verklig fart av 100 km/tim. 1:a bromsningen 50 m, 5:e 52 m, 10:e 55 m, 15:e 59 m, 20:e 60 m. Max pedaltryck vid 1:a bromsningen 11 kp och vid 20:e 32 kp.

#### Fart- och vägmätare

Fartmätaren visade	30	50	80	100	km/tim.
vid en verklig fart av	30	49	81	100	km/tim.

Obs. Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarens felvisning.