

Teknikens värld

allt om **BILEN** · **MOTOR** · **TEKNIK** · **FLYG**

24/7 · 1963 · NR **15**

Pris **1:50** (oms. inräknad)

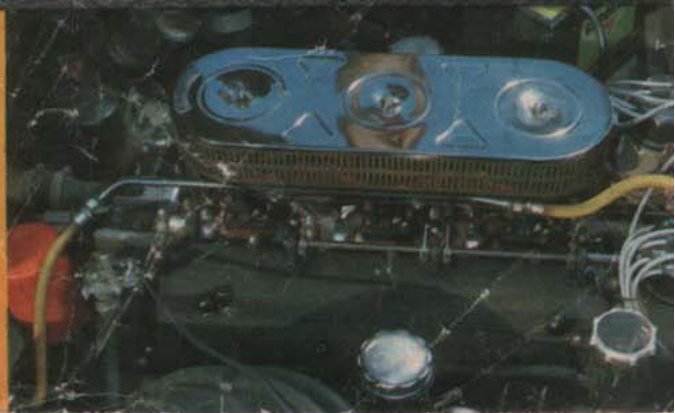
I NORGE 2:75, I DANMARK 2:75



**FERRARI PROVKÖRS
P 1800 S TESTAS**

**1964 ÅRS
USA-BILAR
PRESENTERAS**

SID 12



VOLVO P 1800 S

Volvo har tagit hem tillverkningen av sin långfärdsvagn P 1800.

Sedan den började tillverkas för drygt två år sedan har de olika delarna sammansatts av

Jensen Motors Ltd i England.

Huvudkomponenterna, motor, låda

kom förstås från Volvo och

karosdelarna, men allt övrigt

i England. Fortsättningsvis skall

Pressed Steel också leverera

karosdelarna, men allt övrigt

arbete görs i Sverige.

Volvos P 1800 är inte en sportvagn i vanlig mening. På Volvo kallar man den hellre för en bekväm långfärdsvagn. Den nya upplagan av vagnen har visserligen bokstaven »S» efter 1800, men S:et står inte, som många tror, för sport utan snarare för det faktum att vagnen numera tillverkas i Sverige.

En bekväm sportvagn eller en bekväm långfärdsvagn kan emellertid lämnas därhän. P 1800 S är en bil för dem som önskar komma fram snabbt och bekvämt. I samband med att Volvo flyttade hem tillverkningen från Jensen Motors Ltd i England gjordes en mindre make up, speciellt på det tekniska planet. Effekten höjdes från tidigare 100 till 108 hästkrafter SAE. Lackeringen blir i fortsättningen syntetisk. Sätena har fått ny klädsel med läder på de för slitning mest utsatta ställena. Även instrumenteringen har ändrats, om än i mycket liten utsträckning.

TILL DET YTTRE

syns inte skillnaderna mot den tidigare versionen på annat sätt än att hjulfallrikarna nu är de-

TEKNIKENS VÄRLDS

BIL TEST album

nr 15/1963

samma som på Amazonmodellen och att blinkerslamporna fram visar gult ljus i stället för vitt.

Den väsentliga förändringen ligger således i kraftkällan. De extra 8 hästkrafter som plockats ur B 18-motorn har åstadkommit genom ett nytt topplock, som ger mindre kompressionsutrymme och högre effekt. Kompressionen har höjts från 9,5:1 till 10,0:1. Topp-effekten tas ut vid 5.800 varv, en höjning mot tidigare med 300 varv. Vidare är kamaxeln mo-

BILTESTERNA

○

○

Samla

○

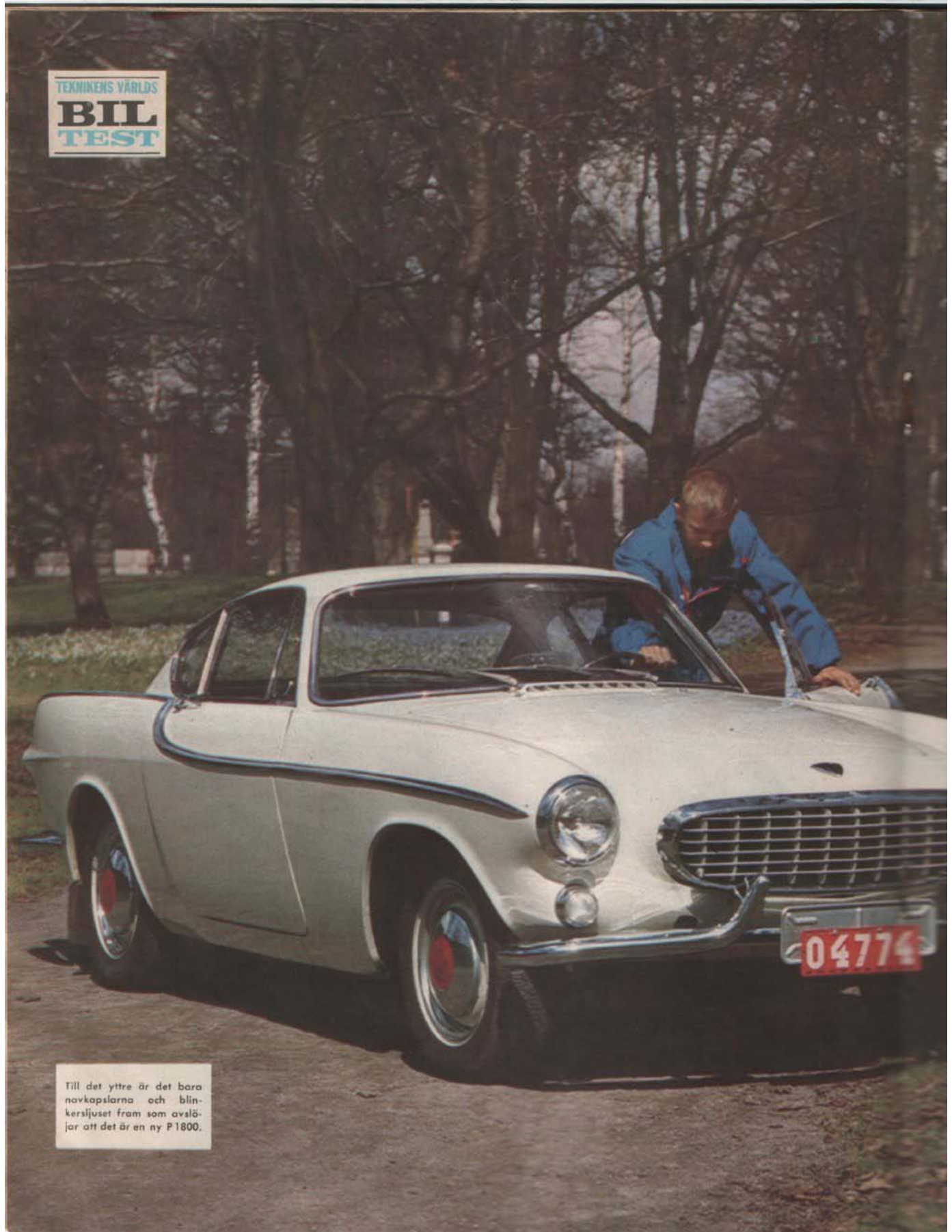
○

RIV UR OCH



De stora tekniska nyheterna döljs i motorn. 8 hk mer tas ur S-modellen än i den engelskbyggda.

TEKNIKENS VÄRLDS
**BIL
TEST**



Till det yttre är det bara
navkapslarna och blin-
kersljuset fram som avslö-
jar att det är en ny P1800.

Sätena har fått läderförstärkning på de för slitage utsatta ställena. Instrumenteringen är ändrad endast på stolarna.



Stolarna ger mycket bekväm sits, men takhöjden räcker inte till för en lång förare.



Stolarnas ryggstöd kan fällas framåt. Bak finns ett relativt bra reservsäte.

Bagageutrymmet är väl tilltaget för en vagn av denna typ. Långfärdsbagaget för två personer får gott plats.



difererad, ventillyften högre och ventilfjädrarna hårdare. Kolvorna är av annat material med betydligt större värmeavledande förmåga. Allt detta kompletterar de större förändringarna.

Volvo har följt linjen att främst lägga effektökningen på accelerationen i stället för på toppfarten. Det är samma linje som fabriken följde när B18-motorn introducerades efter den gamla B16. Accelerationskurvorna skiljer sig också ganska avsevärt mellan B1800 och P1800 S. Till ungefär 80 km/t följs de båda kurvorna ganska bra, men sedan stiger den nya vagnens kurva betydligt brantare i höjden. Teknikens Världs ytterst noggranna prov visar 2/10 sekunder bättre för S-modellen till 80 km/t. Vid 100 är skillnaden 1,3 sekunder, och vid 120 är skillnaden 2,7 sekunder. Det betyder således avsevärt förbättrade omkörningsegenskaper.

EN EFFEKTÖKNING

med nära 10 procent kan naturligtvis inte läggas enbart på accelerationen. Toppfarten får automatiskt sin beskärda del av den. Fabriken uppger några få km/t extra, vilket betyder att den nya modellen skall toppa omkring 175 km/t. Verkliga prov har dock visat att det är möjligt att under goda förhållanden nå verklig fart av 185 km/t.

VÄGEGENSKAPERNA

är exakt desamma som i den tidigare versionen. De har ansetts så goda att fabriken inte funnit några skäl till att ändra på några punkter som har med fjädring och tyngdpunkt att göra.

Vagnen har skivbromsar fram och vanliga trumbromsar bak. De är försedda med vakuumservo-bromsförstärkare. Trots skivbromsarna fram kan de emellertid inte sägas hålla måttet för en vagn av den här typen. De första inbromsningarna ger fullt godtagbart bromsresultat med relativt lågt pedaltryck, men vid några upprepade nedbromsningar från hög fart försämras resultatet i avsevärd grad, och bromsningarna kräver mot slutet mycket högt pedaltryck. Det är precis samma fenomen som fanns på den engelskbyggda versionen. Vid normala inbromsningar tar dock bromsarna mjukt och bra.

P1800 S har också en del andra olägenheter kvar från sin föregångare. Det gäller främst instrumenteringen. Hastighetsmätare och varvräknare är lätta att överblicka, de är väl tilltagna och av kloektyp. Övriga instrumentfunktioner är svåravlästa. I en snabb långfärdsvagn som den här är det ett krav att till exempel vatten- och oljetemperaturer kan avläsas lätt även i hög fart. De smärre förändringar som gjorts gäller endast graderingen av fartmätaren och varvräknaren.

TAKHÖJDEN I KUPÉN

är också väl knappat tilltagen, en lång förare kan inte undvika att sitta med huvudet mot taket. Där emot behöver man väl knappast tänka på hatthöjd. En sportmössa är svgjort klädsammare i denna biltyp.

En klar fördel kommer säkerligen de svensktillverkade bilarna att ha i förhållande till dem som gjordes i England: den syntetiska

lacken. Lackytorna på de tidigare modellerna vållade många av sina ägare mycken oro. Det finns anledning tro att det nu är ett passerat stadium.

P1800 levereras med vanlig 4-växlad VolvoVåda samt elektriskt manövrerad överväxel. Alla framåtlägen är synkroniserade. Den korta behändiga golvväxelpaken har distinkta, lättfunna lägen, och även de högsta växeln ger god segdragningsförmåga. Överväxeln reducerar motorvarvet med nära 25 procent. Den kopplas i och ur medelst en vippslämbrytare på instrumentbrädan. En lampa markerar om den är ikopplad. Med överväxeln hjälp kan också bränsleåtgången sänkas med nära 2,5 dl per mil vid en konstant fart av 120 km/t.

På landsväg är P1800 S utomordentligt bekväm. Sätena ger god sits och känns inte trötta ens efter mycket långa körpass. Vid stadskörning kräver emellertid P1800 S ganska mycket arbete. Styrinrättningen, typ skruv och rulle, fordrar ganska stor kraft vid låg fart och tvärs manövrer, kopplingen är tungarbetad och bilens fyra hörn svåra att se. Allt detta gör den arbetsam att köra i stadstrafik, speciellt i rusnings-tid som kräver ett ideligt kopplande och växlande. Men P1800 S är ju till syvende och sist en bil för snabb färd på landsväg, och på detta område står den sig gott.

ALLT DETALJARBETE

är av högsta kvalitet. I och med svensktillverkningen påtagligt bättre på S-modellen än den tidigare.



TEKNISKT

Fabrikat och modellbeteckning: Volvo P 1800 S.

Tillverkare: AB Volvo, Göteborg.
Generalagent: AB Volvo, Göteborg.

Vagnstomme: Självbärande stålkaross med två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymmet baktill. 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. 84,1 mm, slaglängd 80 mm, slagvolym 1.780 cm³. Kompr.-förh. 10:1. Max. effekt 108 hk SAE vid 5.800 v/min. Max. vridmoment 15,2 km SAE vid 4.000 v/min. Medelkolvhastighet vid max. effekt 15,5 m/sek.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Fyrväxlad helsynkroniserad växellåda samt elektriskt manövrerad överväxel på högsta växeln. Slutväxel av hypoidtyp. Utväxlingsförhållanden: växellådan 3,13 - 1,99 - 1,36 - 1, överväxel 0,756 och slutväxeln 4,36.

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

Däck: 165-15.

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

Styrinrättning: Styrväxel typ skruv och rulle.

Elsystem: 12 V, generator effekt 360 W, batterikapacitet 58 Ah.

Bränsletanken rymmer 45 liter.

Tjänstevikt: 1.200 kg.

Vänddiameter: 9,5 meter.

Antal rattvarv mellan fulla framhjulslutslag 3½.

ÅTKOMLIGHETS BETYG:

Betygsskala: 5 = idealisk, 4 = mycket god, 3 = god, 2 = mindre god, 1 = dålig.

Just. av förarsäte 5, just. av värme och vent. 5, oljemätsticka 5, oljepåfyllning 5, oljefilter 5, kylvattenpåfyllning 4, batteri 5, startmotor 2, generator 3, strömfördelare 4, tändstift 5, bränslepump 3, förgasare 5, bromsvätskebeh. 5, fläktrém 5, motorhuvslös 3.

HASTIGHETSMÄTAREN

visade
30 50 80 100 120 140 km/t.
vid verklig fart
30 50 80 99 119 138 km/t.

Vägmätaren visade 0,5 % för lång vägsträcka.

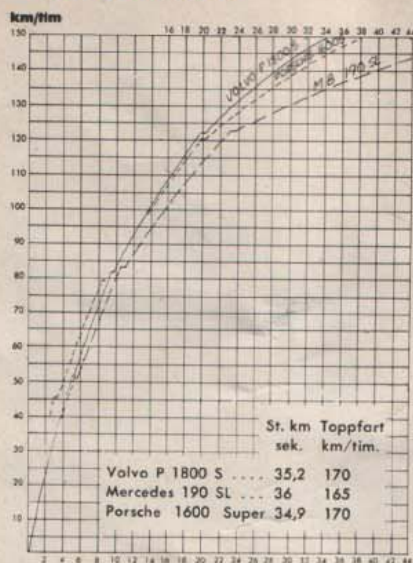
YTTERMÅTT:

Längd 440 cm, bredd 170 cm, spårvidd fram 132 cm, spårvidd bak 132 cm, markfrigång 16 cm, hjulbas 245 cm.

INNERMÅTT

Framsätets effektiva bredd 120 cm, baksätets effektiva bredd 102 cm, bagageutrymmets effektiva bredd 120 cm, höjd 45 cm, längd 85 cm. Framsätet gör att skjuta 6 cm åt vardera hållet.

ACCELERATION



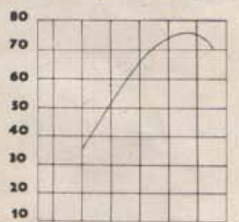
sek



Skivbromsar fram och servohjälper ger mjuk och bra bromsverkan vid normala inbromsningar. Vid många upprepade inbromsningar från hög fart förlängs emellertid bromssträckorna i en alltför hög grad.

DRIVHJULSEFFEKT

-Katalogeffekt- 108 hk SAE
Max. drivhjulseffekt 75,5 hk



km/tim

BROMSPROV från 100 km tim

1:e 49 meter	15:e 60 meter	Fedalltryck
5:e 49 "	20:e 67 "	1:e 32 kp
10:e 52 "		20:e 45 kp

BRÄNSLEFÖRBRUKNING



km/tim konstant hastighet

PRISER OCH UTRUSTNING

Katalogpris kr 17.950 vid leverans i Stockholm, vilket inkluderar följande standardutrustning: ventilande värmesystem, halv underreksbehandling, elektrisk vindrutepolare, godkänt stödlås, baklampa, stänkskydd bak/fram, asymmetriskt halvljus, helljusblink, säkerhetsbälten, bältdäck.

Vägskatt: kr 222 per år.

Oms: kr 1.330.

Bilen kostar »på gatan» kr ca 19.500 (inkl. utöver standardutrustningen: leveranstrimming, oms, regavgift, nummerplåtar, godkända reflexer). Obs. att härtill kommer vägskatt och försäkringsavgifter plus 6,4 % varusatt.

RESERVEDELSPRISER

Utbytesmotor finns inte
Sats kolvar jämte kolringar och kolbultar 197: -
Sats avgasventiler inklusive ventilfjädrar 51: -
Kopplingslamell, komplett med centrum och belägg . 81: -
Sats bromsbackar med nya belägg 124: -
Bromsklotsats för skivbroms (fram) 96: -
Avgasrör, komplett med ljuddämpare 211: -
Stötdämpare, komplett sats 156: -
Vindruta, lamellglas 355: -
Höger framflygel eller motsvarande komplett, men utan strålkastare 230: -
Bakre stötfångare komplett med alla detaljer 570: -
Komplett kylarmaskering . 360: -

REPARATIONSPRISER

Ventiljustering 5: 50
Byte av kopplingslamell .. 70: -
Byte av cylinderlockspackning 48: -
Byte av styrsindelbultar eller motsvarande 25: -