

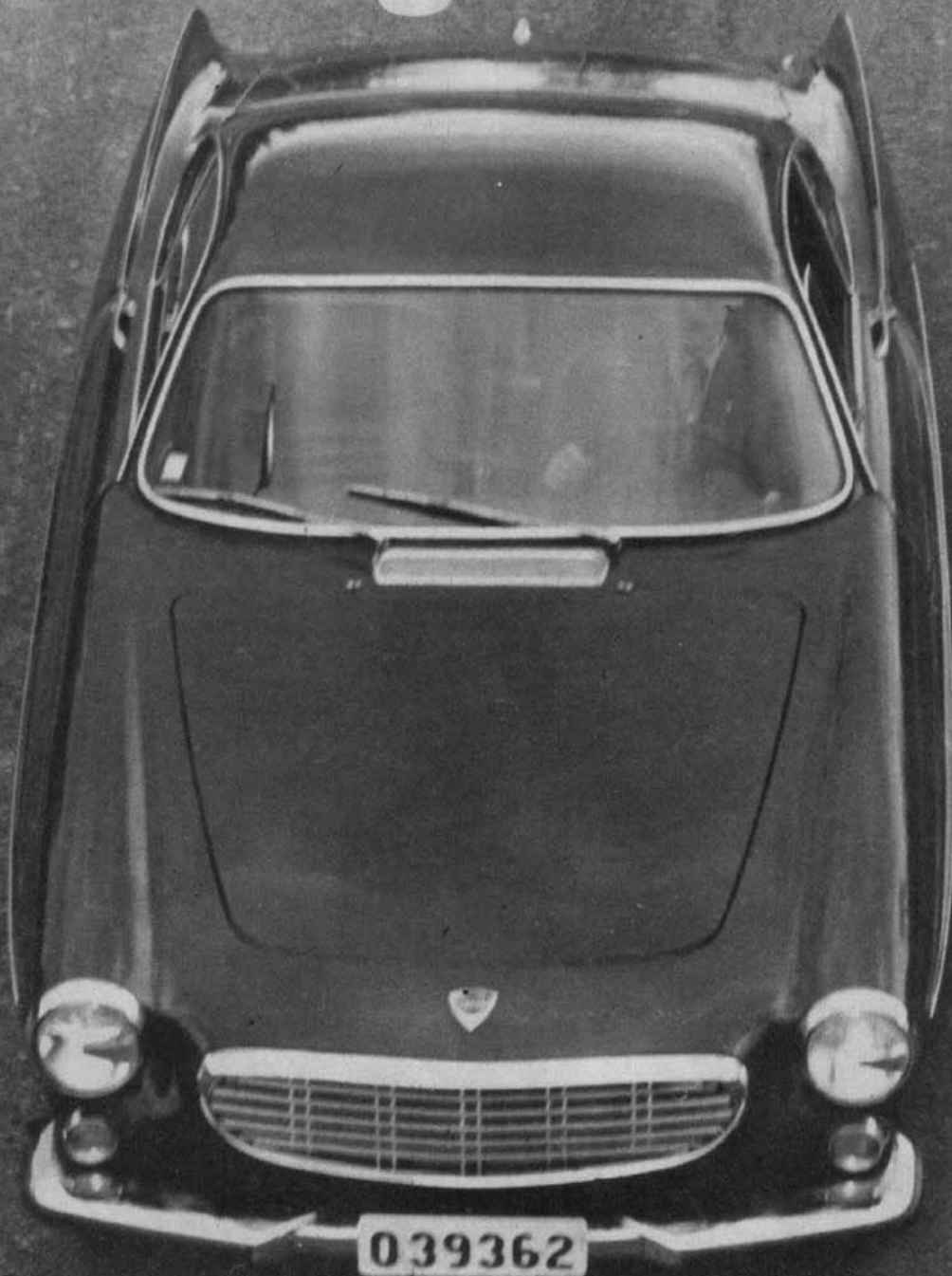
Teknikens värld 21

DECEMBER 1967 • 23 INKL. OMSÄTVORDET A 30 • DANMARK 4 25 • ISRAEL 100 • 1967



23-åriga fartfenomenet Jock Leck vet lite vad rädsla är – läs om honom på sid 3.

Börjar inte P 1800 bli för gammal?



P 1800 – Volvos flaggskepp – har funnits på marknaden i över sex år. Fyller den ännu kraven på en modern, bekväm långfärdsvagn? Teknikens värld har provat och jämfört dagens P 1800 med de tidigare modellerna.

Av Gunnar Elmgren
Foto: Börje Svensson

Efter några dagar bakom ratten i Volvos eleganta flaggskepp P 1800 S är man helt klar med sitt omdöme. Det vilar något nästan patetiskt över denna nu föräldrade men ack så tåliga och snälla bil.

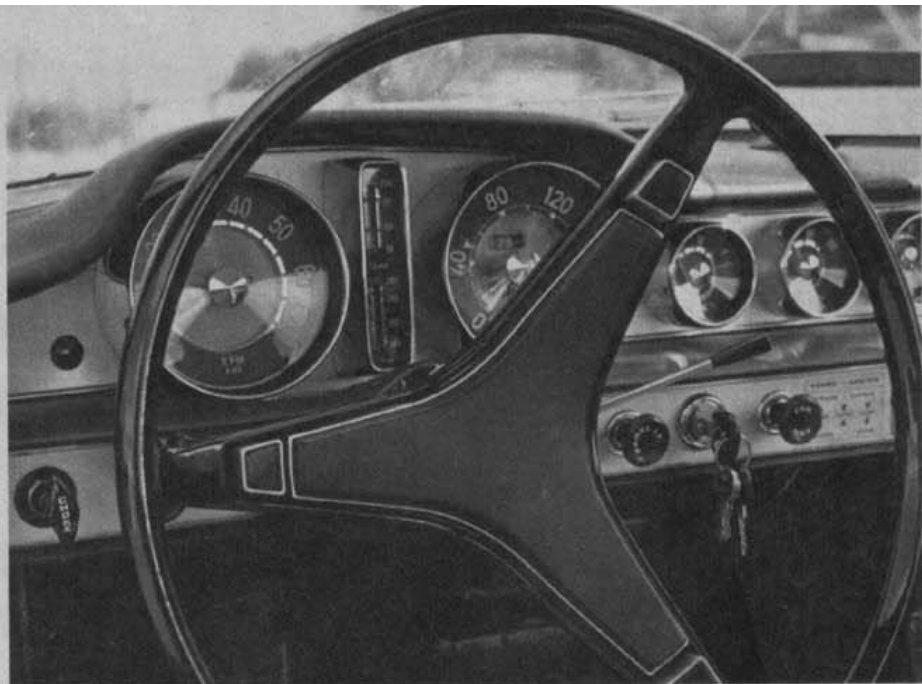
När Volvo P 1800 presenterades i Sverige våren 1961 var det vagnar som var sammansatta hos Jensen Mafors LH. De var behäftade med en del fel. Bland annat läckte vattnet in i bilen när det regnade. Det fanns en hel del annat att anmärka på. Men det var i alla fall en fräsch bil med nyhetens många behag.

I dag är det tvärtom. Bilen är vattentät och väl sammansatt på Volvos egna fabriker. Men tyvärr också omodern i många avseenden, särskilt i fråga om formgivning. Den är dessutom behäftad med flera dåliga detaljer som borde kunnat rättats till.

Få nyheter

Förra gången Teknikens värld provkörde Volvo P 1800 S var 1963.

De fyra åren har passerat nästan spårlost. Motorstyrkan har successivt ökat från 103 till 115 hästkrafter SAE, stötfångarna har fått ny design och gummilister, grillen har ändrats två gånger, kylsystemet har blivit slutet och bilen har blivit rundsmörjningsfri. Därutöver har några kromlister och emblem ändrats. Samtidigt som personvagnarna fick nya stolar och genombrutna fälgar utrustades P 1800 S med samma finesser. Inför 1968 är moderniseringarna följande: Ny ratt, madrasserad säkerhetskonstruktion. Chokereglaget har flyttats upp på instrumentpanelen från sin undanskymda plats. Värmereglagen har fått en annan utformning.



Årets nyhet på P 1800 S är den nya, stötpptagande säkerhetsratten. Reglagen för värme och ventilation har fått annan utformning. Choken sitter till vänster om ratten.

Mycket bortglömt

Men det finns fortfarande mycket som är glömt. Komforten till exempel. På en bil av den här typen borde man inte behöva klaga på att stolarna ger dåligt stöd för låren eller att ryggstöden är så tröga i justeringen att de nästan inte går att rubba. Sikten är dålig åt alla håll. Framåt därför att man sitter för lågt och därför att dörrsidorna är för höga. Bakåt därför att backspeglarna sitter ovanpå instrumentpanelen i stället för i taket. Instrumentbrädan är också illa planerad. Den har sett likadan ut hela tiden. Instrumenten borde vara mera lättavlästa.

Knapparna för vindrutetorkare och belysning sitter farligt nära varandra. Risk för förväxling vid mörkerkörning. Tändningslåset har fått en ganska tokig placering. Det skymms av rattens högra sida. Krockriktigt men obekvämt.

Gunghäst

När P 1800 debuterade hade ingen några allvarliga anmärkningar mot vägegenskaperna. Men tiderna förändras. Jämförd med dagens nykonstruerade bilar känns den gungig. Stötdämparna klarar inte sin uppgift. Det är svårt att hålla rätt spår i en kurva om man kör fort. Rattutväxlingen kunde med fördel minskas. Bilen skulle vinna på en mera direkt styrning.

Buller och vibrationer är alltför påtagliga i P 1800:an. Över 5 000 varv låter B18-motorn som den var på väg att flyga ur bilen. En kraftig insugningsljuddämpare skulle vara en lättnad på långkörningar.

Immig bakruta

Trots att det finns generösa luftintag till kupén är det svårt att hålla bakrutan fri från imma. De bakre sidorutorna går nämligen inte att öppna. Nästan lika illa är det med dörrutorna. Vevarna har fått en anatomiskt oriktig placering högt uppe på dörrsidorna.

Fler ogenomtänkta detaljer: hållaren för motorhuvens sitter på höger sida. För att stänga huvens måste man frigöra en liten spärr. Man måste alltså gå runt bilen varje gång huvens ska stängas.

Bredvid kopplingspedalen sitter en liten stödpedal för vänsterfoten. Egentligen är det ingen pedal utan en upphöjning av golvet. Den är så bred att den som har rejäla skor automatiskt trampar på både kopplingen och stödet. Följden blir att man inte trampar ur ordentligt.

Ett tips: gör stödpedalen litet smälare. Anpassa helljusomkopplaren till internationell praxis. Med en spak på instrumentbrädan, blinkerspaken t.ex. På golvet kunde man i stället ha en pedal för spolning och automatisk torkning av vindrutan.

Ljuspunkter

Med allt på Volvo P 1800 är inte föräldrat. Volvo har ju trots allt rykte om att vara en av världens duktigaste bilbyggare. Även om utvecklingen är precis som bilarna – trög men förtroendeingivande.

Motorn är en av de absolut bästa man kan hitta i storleksklassen. Det finns till och med de som säger att det är den bästa. Vi har inget att invända mot den saken. Den tål många timmars fullgas- (Forts på sid 57)

Börjar inte P 1800...*(forts från sid 41)*

körning och är dragvillig i hela registret. Att vår provbil glödtände kraftigt trots 100 oktans bensin måste nog skrivas på kontot för dålig justering. Växellådan är lika bra som motorn. Väl valda steg, en synkronisering vars make man bara hittar hos Porsche och en elektrisk överväxel som sänker motorvarvet på fyran med ungefär 1 000 varv/min. Golvspaken är mycket exakt och tål hårda tag.

Bromsarna är inte i samma höga klass som den modernare 144:ans. Men de räcker. Servo, skivbromsar fram och en reduceringsventil för bromstrycket på bakhjulen. De bekymmer Volvo en gång hade med sina bromsar är borta nu.

Skörpning!

Den negativa kritiken överväger i den här provkörningen. Men på de punkter vi kunnat vara positiva gör Volvo verkligen skäl för berömmet. Bra motor och växellådan, massor med erfarenheter från den tekniskt avancerade 114, erfarenheter från tävlingar – borde inte den blandningen kunnat resultera i en ny och modern ersättare för veteranen P 1800 S? För det kan väl inte vara något vidare att göra en bil som säljs i Sverige bara för att den är det exklusivaste vårt lilla land kan tillverka. Utomlands har P 1800 svårt att hävda sig. Konkurrensen från tekniskt avancerade bilar i samma prisklass är för stor. Kommer det att bli likadant i vårt land? ■