



● **Ronnie Peterson**
● **provkör**
● **Volvo 1800 ES**

● **Säkert**
● **en kul bil - men**
● **inte**
● **passan**
● **den mig**

Vi lät Ronnie Peterson, silvermedaljör i Formel 1-VM och nybliven medarbetare i Teknikens värld, provköra Volvos vassaste nyhet, sportskäpvagnen 1800 ES. Ronnies kritiska inställning till bilen är intressant med tanke på vad han har att jämföra med - men synpunkterna är välgrundade! Ronnies åsikter kanske kan hjälpa Volvo inför den slutgiltiga finputsningen av 1800 ES ...

Av RONNIE PETERSON och GUNNAR FRIBERG,
Teknikens världs
testlag samt PeO ERIKSSON (Foto).

■■■ Fotografen PeO Eriksson och jag bromsar in på gårdsplanen framför konditor Bengt Petersons tvåhjulgarage i Örebro. Sonen i huset, Ronnie, före detta hissmontör och numera världsstjärna i racing, kommer ut släpande på två väskor.

På kvällen skall han flyga till England, men först har han lovat att köra en ny Volvo 1800 ES till Stockholm och meddela oss sina intryck.

Han ställde ner väskorna, gick runt bilen några varv och sa sedan:

- Ja, den ser ju kul ut - men vad skall man ha den till?

"Trångt skåp"

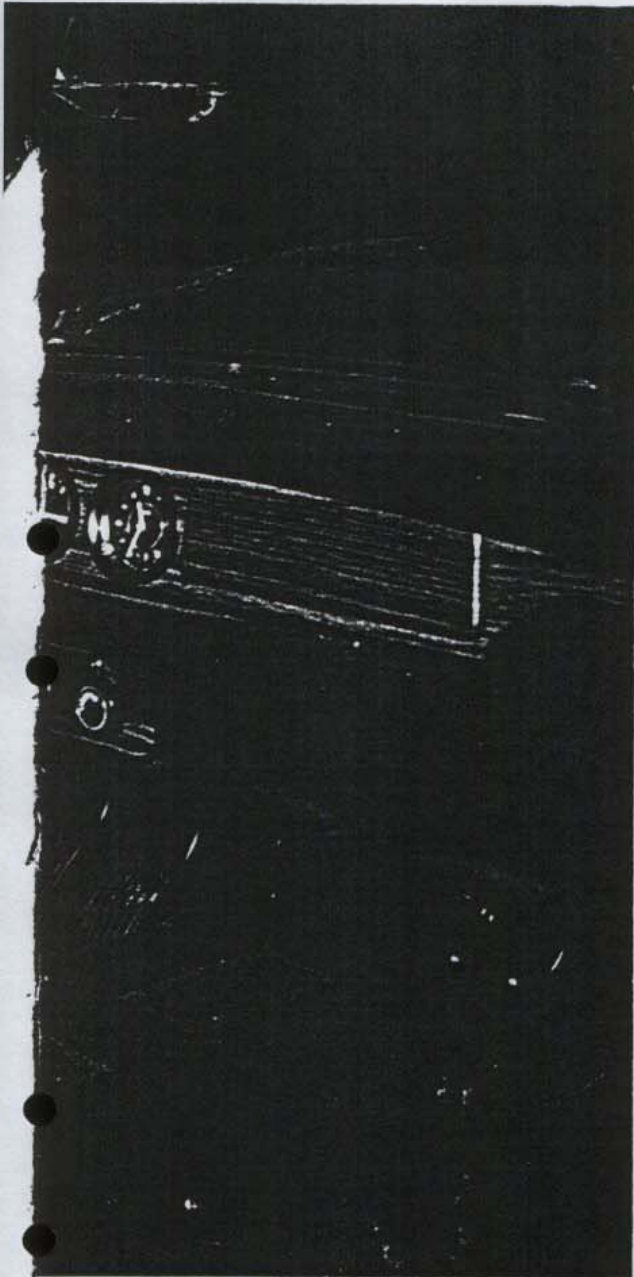
Det är onekligen en fråga som kan ställas. Det nya, skåpvagnsliknande karosseriet ser verkligen festligt originellt och färtigt ut; men det teoretiska, de goda innerutrymmena har fuskats bort.

Baksätet är till exempel fortfarande ett nödsäte där inte ens en enda vuxen får plats!

Bagageutrymmet har givetvis blivit mycket större, men golvet är ovanligt högt beläget. Det täcker reservhjulet och två extra förvaringsrum.

Bakluckan öppnas helt och hål-
(forts sid 20)

Källa:



● Ronnie provar vägegenskaperna i låg fart på regnvåt asfalt. Betyg: Klart understyrd! Men det borde ha gått fortare!

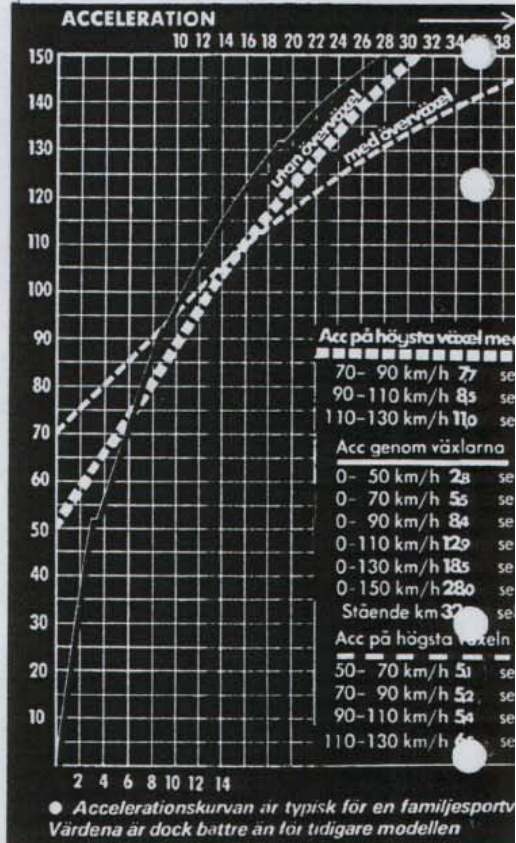
● Klipp gärna ur testet och spara det i text i en vanlig A4-pärm.

TEKNIKENS VÄRLD
TEST



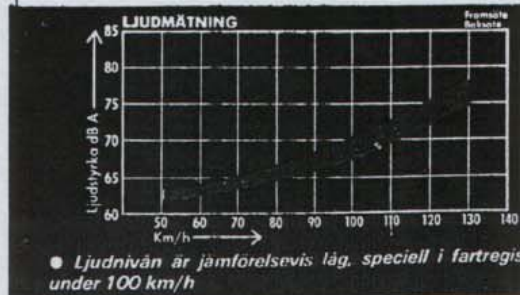
Volvo 1800 ES

Volvo 1800 SE är en kombicoupé på ett förkortat amazon med motor och elektronisk bränslesprutning från 142 Luxe. Bagageutrymmet har blivit rymligt, men baksätet endast för småbarn. Köregenskaperna påminner om Volvo med den skillnaden att fjädringen är stötigare



ACCELERATION

	0-50	0-70	0-90	0-110	0-130
Volvo 1800 ES	2,8	5,5	8,4	12,9	18,5
Volvo 1800 E -70	3,0	5,7	8,4	12,4	17,7
BMW 2002 Tii	3,1	6,2	9,0	13,1	18,5
MGB GT	3,9	7,2	11,5	16,8	26,2



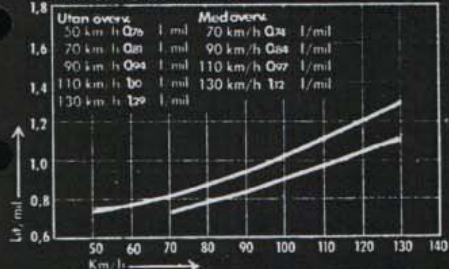
Ronnie, som är van vid renliga racermotorer, tyckte inte om anblicken av Volvos motorrum. Han ansåg att delar av det elektriska systemet och bränsleinsprutningen var "risigt" dragna. Annars var det OK.



HASTIGHETSMÄTAREN

visade	50	70	90	110	130	150 km/h
vid en verklig fart av	48	67	85	105	126	147 km/h

BRÄNSLEFÖRBRUKNING



● Bränsleförbrukningen är jämförelsevis hög. Värdena förbättras dock betydligt om man mater med överväxel

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Liter per mil vid jämn fart

	50	70	90	110	130 km/h
Volvo 1800 ES	0,76	0,81	0,94	1,10	1,29
Volvo 1800 E-70	0,72	0,77	0,88	1,03	1,17
BMW 2002 Tii	0,73	0,75	0,83	0,97	1,17
MGB GT	0,67	0,72	0,80	0,93	1,14

Medelförbrukning vid programstyrd start- och stoppkörning motsvarande normal stadskörning 1,53 l/mil. Medelhastighet 40 km/h.

TOPPFART

	Stående km	Toppfart
Volvo 1800 ES	32,2 sek	180 km/h
Volvo 1800 E-70	31,3 sek	185 km/h
BMW 2002 Tii	32,3 sek	190 km/h
MGB GT	35,1 sek	165 km/h

STYRKRAFT

Nödvändig styrkraft för vridning av stillastående framhjul på torr asfalt ca 16 kp. Dito vid krypkörning 2-4 kp.

TEKNISKA DATA

Pris 32 900 kr "på gatan" (i december 1971). I priset ingår bla eluppvarmd bakruta, klocka, varvräknare och överväxel.

Garanti: Sex månader oavsett antal körda mil. Fem års vagnskadegaranti

Motor: Rak 4-cyl, 4-takts vatskekyld med elektronisk bränsleinsprutning. Boring/slag 88,9 x 80,0 mm. Cylindervolym 1 986 cm³. Kompression 10,5:1. Effekt 124 hk/DIN vid 6 000 varv/min. Vridmoment 17,0 kpm DIN vid 3 500 varv/min. Vikteffekt 3,13 10,2 kg/hk DIN.

Transmission: Bakhjulsdrift. 4-växlad helsynkroniserad växelåda med elektrisk överväxel på 4:an. Utväxling 1:an 3, 13, 2:an 1,99, 3:an 1,36, 4:an 1,00. Slutväxel 4,3.

Bromsar: Skivbromsar fram och bak. Triangeldelet tvåkrets hydraulisk servo.

Styrning: Skruv och rulle. Minsta vänddiameter 9,6 m.

Fjädring/hjulställ: Fram individuellt fjädrade hjul med spiralfjädrar. Bak stel bakaxel med spiralfjädrar.

Hjul: Fälg 5 1/2J x 15 tallriksfälgar. Däck 185/70 HR 15 radial.

Elsystem: 12 V, batterikapacitet 60 Ah. Växelströmgenerator.

Mått och vikt: Längd 440 cm, bredd 169 cm, höjd 128 cm. Axelavstånd 245 cm. Tjänstevikt 1 260 kg. Maxlast 240 kg. Högsta tillåtna

➡ "Jag förstår

(forts fr sid 18)

let och saknar originellt nog metallram — men Volvo lovar att gångjärnens direkta infästning i glaset skall hålla.

Klart bra är emellertid förarstolen och den främre passagerarstolen, vilket Ronnie framhöll speciellt. De läderklädda stolarna är numera försedda med nackstöd men har även den gamla svankjusteringen och steglös variation av ryggsets lutning.

Ronnie var mycket noga med att justera in stolen efter egna önskemål och förklarade sedan att han satt utmärkt.

Ratten inte bra

Sedan var det tyvärr slut med superlativerna.

Det första han anmärkte på var rattens lutning och rattkransens tjocklek och diameter.

— Här bygger dom en sportvagn men glömmar en så viktig detalj som ratten, sade han. Lutningen är för kraftig, ratten står ju nästan lodrätt, och det betyder att föraren måste "hänga" i ratten vilket tröttar armarna.

Det går inte att lägga händerna på ratten, en stor del av armstyrkan går åt till att bara hålla händerna kvar!

Sedan tycker jag rattens diameter är för stor. En sporthil kan ju behöva snabba kurskorrigeringar, och det blir onödigt mycket evande med en sådan här stor ratt.

Och till sist är rattkransen alldeles för klen dimensionerad! Det är ingenting att ta i! Lägg på en tjock läderklädsel så blir det nog mycket bättre!

Ronnie glider ut på Hjälmarevägen och mumlar ogillande åt kopplingspedalen.

— Tänk att Volvo inte har fixat kopplingen ännu! För högt pedalyck, för långt slag på pedalen och mycket, hur skall jag säga, oprecis känsla i foten — man vet liksom inte när man har frikopplat, det är bara att pressa pedalen i botten och hoppas på det bästa!

Jag gillar när man känner exakt när motorn är frikopplad!

Skrapade knogar

Ronnie Peterson röker inte, men det gör PeO och drar ut askkoppen för att tillföra statskassan några tioöringar i skatt. Just då skall Ronnie lägga i trean och slår knogarna i askfattet så kraftigt att en knoge skrapas sönder.

Just då är Ronnie Peterson inte speciellt entusiastisk för Volvo 1800 ES.

På motorvägen utanför Köping sammanfattar han sina intryck av bilen.

— Bromsarna ger jag högt betyg, jag tycker servoverkan känns behaglig, och jag har bra kontroll över bromsningen. Det är klart man får bättre känsla utan servo, men då blir ju pedalycket mycket högre.

Instrumenteringen är litet väl riklig — det kanske låter underligt, men jag resonerar så här: Det skall bara finnas mätare för de absolut viktigaste funktionerna, annars räcker det med varningslampor.

Om en ovan förare har följande instrument att titta på kanske han bara sitter och glor på dem i stället för att hålla ögonen på vägen!

Sedan gillar jag inte att sitta så långt ner i en bil — titta nu, jag är visserligen rätt lång, men jag ser inte höger framflygel!

Och lutar jag mig framåt för att verkligen se flygeln slår jag huvudet i backspeglens så här!

Motorer kan de göra

Och Ronnie Peterson demonstrerar.

— Överväxeln tycker jag är bra. Den vanliga fyran är perfekt vid omkörningar och över den ger ett behagligt lågt motorvarv utan att motorn tappar orken.

Motorer kan de göra hos Volvo — men det verkar som om det här insprutningssystemet inte skulle gilla alltför låga varv. Motorn vill hacka ibland om man accelererar hårt efter en längre stunds körning på låga varv.

Det blir inte tillfälle till så mycket utprovande av väghållningen. Men Ronnie försöker sig på ett par kurvor inne på en privat asfaltparkering.

— Bilen är mycket understyrd i låga färter — såg du hur jag åkte rakt fram med fullt hjulutslag åt vänster? Men det är inte mycket att klaga på — bilar skall köras fort för att de verkligen skall visa sin väghållning, och fort får vi ju tyvärr inte köra i Sverige.

De här nya, bredare däcken tycks ge ett hyggligt bett, men jag skulle nog personligen önska mig litet styvare fjädring!

Och när vi skiljs utanför redaktionen efter cirka 20 miles körning säger Ronnie så här:

— Skriv nu att det är en kul

Te riktigt för vem bilen är gjord!



Här visar bilen upp sin omdebatterade baktörr, som består av en glasskiva utan metallram. Volvo garanterar att den skall hålla!

l, med ärtigt utseende, men att g inte riktigt förstår vad den all vara till:

bil för A-marknaden

Det är klart att Volvo 1800 ES kommer att få en begränsad marknad i Sverige, men i USA kommer det säkert att sälja bra — eftersom den är framtagen för grundliga marknadsundersökningar där. Den har i princip samma mekaniska komponenter som "gamla" P 1800 — men alltså helt nytt akterparti på karosseriet.

Hjulställen är inte förändrade. Bakaxel i spiralfjädrar som är monterade intill dubbelverkande fjädringsdämpare. Hypoidväxel, bakaxel fixerad av sex stag.

Framvagnen är Volvos egen design med en kraftig undre tvärlänk och enklare övre. Styrväxeln är av typen skruv och rulle. Bilen kan motas till en kostnad utrustas med automatisk växellåda, typ BW 35, och differentialbroms.

Bromsarna består av skivor och kretsor och hydraulsystemet har kretsar. Systemet är försett

med servo, som förstärker pedalkraften cirka tre gånger.

Inredningen är mycket påkostad, med läderklädda stolar och den av Ronnie diskuterade riktiga instrumenteringen. Värme och ventilation håller mycket hög klass.

Rena avgaser

Volvo 1800 ES är försedd med Volvos beprövade E-motor, som numera ger 135 hk SAE. Den är alltså en rak, vätskefylld fyra med femlagrad vevaxel.

Gifterna i avgaserna hålls borta tack vare det elektroniska insprutningssystemet. Motorns kylsystem är slutet, påfyllning sker i expansionskärlet.

Elsystemet mäter 12 volt och matas av en växelströmsgenerator.

Belysningen är försedd med en varningssummer, som ljuder så fort dörrarna öppnas medan belysningen är påslagen. Detta är en nyhet för året, liksom varningslampan som lyser så fort säkerhetsbältet inte används.

Denna lampa lyser så starkt att den faktiskt irriterar, speciellt vid

nattkörning — så enda chansen att bli av med eländet är att använda säkerhetsbältet. En drastisk sak, men bra!

Annars känner man som sagt igen det mesta från Helgonets före detta tjänstebil. Volvo skyndar som bekant långsamt vad modellprogrammet beträffar, vilket anses vara värdefullt speciellt på de konkurrensmässigt hårda exportmarknaderna.

Ingen bil för Ronnie

En bil för vem? Ja, definitivt inte för Ronnie Peterson!

Men nog kan man tänka sig att den kommer att göra succé hos en viss typ av familjefäder i USA — ni vet den där hurtige mannen som alltid drömt om en sportvagn och nu äntligen får chansen att köpa en som andrabil — bara för att den har så stort bagageutrymme.

Jojo, där rymmer det motorsåg, golfklubbor, spinnspon och vad man nu kan behöva i form av statusprylar...

SNABBFAKTA

Här har ni i korta citat Ronnie Petersons åsikter om Volvo 1800 ES

- Den ser kul ut, men vad skall man ha den till?
- Ratten står ju nästan lodrätt, det betyder att föraren måste hänga i ratten
- Rattkranen är för klent dimensionerad. Lägg på en tjock läderklädsel!
- Tänk att Volvo inte fixat kopplingen än. För högt pedaldryck.
- Bromsarna ger jag högt betyg. Jag har bra kontroll över bromsningen.
- Instrumenteringen är lite väl riklig. Det skall bara finnas de viktigaste funktionerna.
- Överväxeln tycker jag är bra. Den vanliga fyran är perfekt vid omkörningar. Motorer kan de göra på Volvo.
- De här nya, breda däcken tycks ge ett hyggligt väggrepp.
- Bilen är mycket understyrd i låga farter. Men det är inte mycket att klaga på.

Källa:

**Teknikens
Värld**