

# 1800 ES och 164 E för export – en

(i första hand)

1800 ES har samma yttermått som 1800 E. Skillnaden är det påbyggs bakpartiet som ger väsentligt bättre bagagerutrymme. Utan andra jämförelser påminner vagnen i sin uppbyggnad om engelska Reliant Scimitar GTE, också det en snabb långfärdsvagn med begränsat passagerarutrymme men stort bagagerum.

När det gäller utrymmet för passagerare skiljer inte mycket mellan E och ES. De är båda tvåsitsiga vagnar med ett bakre extra-säte. Takhöjden är dock något större i ES.

Den stora bakrutan är utformad som bagagerumslucka med gångjärn och handtag infästa i själva glaset.

En del förändringar har gjorts i inredningen. Både E och ES har framstolar med inbyggda nackskydd och stoppningen har fått anordnada utformning. Ryggstöden har justerbara svankstöd och är steglöst fällbara.

Vagnarna har rullbälten i kombination med en varningslampa som tänds om inte bälten är påtagna. Varningssystemet är än så länge ett prov. Blir reaktionen positiv är det tänkbart att det så småningom kommer över hela Volvo-linjen.

Motorn är densamma som tidigare suttit i 1800 E, dvs B 20 E med bränsleinsprutning typ Bosch/Volvo. Effekten har höjts från 120 till 124 hk DIN eller från 130 till 135 hk räknat i SAE.

Volvo uppger följande prestanda:

	1800 E	1800 ES
Toppfart:	187 km/tim	186 km/tim
0–100 km/tim:	10,8 sek	11,0 sek

Värdena avser vagnar med manuell växellåda.

**Volvo 164 E** har lika höga prestanda som 1800-varianterna, enligt Volvos uppgifter. Toppfarten uppges till 189 km/tim och accelerationstiden 0–100 km till 10,1 sek. För motsvarande 164-modell med för-gasmotor är värdena 177 km respektive 11,4 sek.

Den sexcylindriga B 30-motorn har elektroniskt styrd bränsleinsprutning av samma typ som B 20 E. Modifieringen har givit en effekthöjning på 30 hk till 160 hk DIN respektive 175 SAE-hk. B 30 A har oförändrad effekt jämfört med årets 164-modeller.

Vi har kört den nya varianten några mil. Utan att föregripa den kommande bedömningen skall vi bara konstatera att förbättringen i acceleration är mycket märkbar och t o m förefaller större än Volvos siffror anger. Men E-varianten av den sexcylindriga motorn har också fått samma karaktär som E-versionen av B 20-motorn, dvs högre ljudnivå.

En kombiversion av 1800-modellen och en 164-variant med elektroniskt styrd bränsleinsprutning är höstens »stora» nyheter från Volvo. Men det är nyheter som mer berör exportmarknaden än den svenska. Nykomlingarnas pris och deras karaktär av mycket snabba långfärdsvagnar passar liksom inte helt in i det nuvarande svenska mönstret. Volvo 1800 E med automatlåda kostar i dag ungefär 32 000 kronor och den nya modellen, med typbeteckningen 1800 ES, blir dyrare. Dyraste modellen av 164, med soltak samt manuell växellåda med överväxel, går på ca 31 000 och E-varianten kommer säkert att krypa upp ytterligare. Hur mycket avgör Pris och Kartellnämnden. Volvo har begärut att få justera priserna men frågan är ännu inte avgjord.

Det samma gäller övriga modeller där nyheterna inför 1972 är detaljförändringar. Dit hör t ex att en del av instrumentpanelens reglage flyttats för att minska risken för felmanövrering. Vidare har automatväxellådorna fått golvmonterad växelväjare och ytterligare ett läge som endast ger växling mellan första och andra växeln. Ytterligare detaljer: fyrekrad ratt, varningslampa för choke och en summerton, som varnar föraren om bilen lämnas med strålkastarna tända.

N O Andersson



Volvo 1800 ES är en påbyggd 1800 E. Man har framför allt strävat efter att få ett stort bagagerum. »På köpet» har höjden över baksätet blivit något bättre men ES är en tvåsitsig vagn med ett bakre reserväta.

Den stora bakrutan är samtidigt lucka till bagagerummet.



# rad detaljändringar för oss andra...



Baksätet kan fällas så att man får ett plant golv ända fram till stolarna och...



reservhjulet förvaras under en lucka som också täcker ett par extra förvaringsutrymmen.

Gemensamt för 1800 E och ES, som tillverkas parallellt, är stolar med inbyggda nackskydd. Stoppningen under läderklädseln har gjorts om för att öka kroppstödet.



Däckstorleken på 1800 har ändrats till 185/70 HR 15. Däcken är monterade på 5,5 tumms fälg.



Samtliga modeller av 164 får nu sk ventilerade bromsskivor för att bättre motsvara vagnarnas prestanda. Skivorna har luftkanaler som ger en effektivare kylning. Samtidigt innebär den ökade godstjockleken att en större värmemängd kan magasineras vilket är en fördel vid enstaka, hårda inbromsningar.

**Samtliga modeller** i Volvo-programmet har genomgått en del ändringar. Till det yttre är det dock bara en detalj som skiljer 72-orna från årets modell — de i karossidan infällda dörrhandtagen som minskar risken att skada andra trafikanter.

I interiören är förändringarna större. Vi nämnde inledningsvis att en del reglage flyttats. Allteftersom utrustningen ökats på de senaste åren har Volvo instrumentpanel försämrats då det gäller risken för felanvändning av reglage. Nu har man flyttat de reglage som inte används regelbundet under körningen till en panel som sitter som lucka över säkringsutrymmet. I samma panel sitter också klockan på de modeller som utrustas med sidan.

Vi har tidigare tipsat att Volvo i höst skulle komma med helt ny instrumentpanel med rundinstrument men där tog vi fel. Hastighetsmätaren av termometertyp finns kvar men överskådligheten har ökat tack vare den nya ratten, för övrigt samma typ som satt i de sista Amazonmodellerna.

Samtliga »kontaktknappar» är av ny, något plattare typ, uppsättningen varningslampor har fått ändrad ljuskaraktär och kompletterats med chokevarning. Och, som vi tidigare nämnde, en summerton varnar om man lämnar bilen utan att släcka strålkastarna. Summern träder i funktion då föraren öppnar dörren.

Vi skall också notera en »historisk» förändring. Den långa golvväxelspåk som suttit i Volvo-vagnarna, oavsett modelländringar, sedan 1956 försvinner nu. 140-serien får samma korta växelspåk som finns i 164 och 1800. Övriga förändringar framgår av bilderna.

Tekniskt sett är inte nyheterna så stora. På B 20 D-motorn tar man bort insugnings/avgasgrenröret med förvärmningskammare för bränsle-luft-blandningen och inför en enklare konstruktion. Genom termostatsstyrd förvärmning av insugningsluften och genom snävare tillverkningstoleranser slipper man ifrån den separata uppvärmningen i grenröret. Samma emissionsvärden för kolväten och koloxid har uppnåtts med det nya utförandet som med det tidigare.

Också D-motorn har höjd effekt — 95 hk DIN mot tidigare 90 eller räknat i SAE 110 mot tidigare 105. B 20 A däremot har oförändrad effekt. Dvs 90 SAE-hk.

# 1800 ES och 164E...



Samtliga modeller har de yttre dörrehandtagen infällda i karossidan.



Den nya reglagepanelen i 164 med klocka samt kontakter för dimljus, varningsljus och bakrutans eluppvärmning och...

... samma panel i basmodellen av 140-serien som fortfarande saknar klocka (t.v).



Andra detaljändringar:

ratt av ny typ. Den fanns tidigare i Amazon

nackskyddet har gjorts 10 cm smalare för att ge föraren bättre sidsikt och baksätesspassagerarna bättre framåtsikt



Automatlädornas växelväljare har flyttats från rattstängan till golvet. Den placeringen har tidigare funnits på 1800 och precis som 1800 har nu samtliga automatmodeller sex lägen — PRND21. Vad som tillkommit är läge 2 som spärrar lädan i första och andra växel. Den växlar alltså inte upp till tredje steget. Läge 1 motsvarar L-läget på det tidigare väjlarreglaget. Spärrknappen ovanpå väjlarspaken har tre positioner. Mellan D och 2 kan väjlarer flyttas utan att knappen trycks ner. För att nå läge 1 eller N skall knappen bara tryckas ner delvis, för att nå R- och P-läge måste den tryckas helt i bottenläge.



kort växelspak ersätter den långa som hängt med sedan 1956

alla modeller har förvaringsfickor i dörrarna.

