

Wagen, Welke het Wachten Waarlijk Waard Was

Volvo P. 1800 Coupé

Garaffineerd Zweeds „Gran Turismo-model nu in volle produktie

door

Ir. J. W. van WAMELEN

Wanneer in augustus a.s. de eerste landgenoten kopers van een Volvo P. 1800 hun wagen door de importrice, de N.V. NIHAM in Den Haag, afgeleverd krijgen, zullen er twee jaar en drie maanden zijn verstreken sinds in een Nederlands vakblad een serie afbeeldingen van het, tot in zijn carrosseriedetails afgewerkte prototype stond afgedrukt. Het ging hierbij kennelijk om speciaal voor publicatie-doeleinden gemaakte foto's; ze waren trouwens door de fabriek zelf verstrekt, zij het per abuis wel iets eerder dan eigenlijk in de bedoeling lag. Maar dat is een ander verhaal... Ook al nemen we in aanmerking dat Nederland natuurlijk niet het alleréérst wordt „bediend”, en de P. 1800 reeds enkele maanden geleden op de Zweedse wegen verscheen, dan verandert dit toch niets aan de conclusie, dat Volvo over het in produktie brengen van dit model wel héél erg lang heeft gedaan. Zoals we zullen zien, zou het tegendeel verwonderlijk zijn geweest!

De wijze waarop de fabricage van de Volvo Coupé moest worden georganiseerd, geeft een interessant beeld van de moeilijkheden welke de uitbreiding van het produktieprogramma met een dergelijk type nog bezorgt aan een onderneming van toch zódanig kaliber, dat ze vorig jaar 92.000 automobielen (waarvan bijna 80% personenwagens) heeft gemaakt. Een onderneming dus, die over aanzienlijke, zowel technische als financiële resources en produktiemiddelen beschikt, maar... óók een fabrikant die het moet stellen zonder de medewerking van een uitgebreide, binnenlandse toebehoren- en onderdelen-industrie zoals men in de grote auto-producerende landen vindt.

De Zweedse autonijverheid op zichzelf vormt nu eenmaal geen voldoende groot afzetgebied om een bestaan te verschaffen aan inheemse fabrieken van carburators, ontstekingsapparatuur, remmen, schokdempers, stuurinrichtingen, enz. enz. De Volvo-maatschappij moet daarvoor dus een

376

beroop doen op buitenlandse leveranciers. Ging ze dergelijke produkten zelf maken, dan zou ze toch nooit kunnen komen tot de combinatie van lage kostprijs en hoge graad van technische perfectie welke de voornaamste gespecialiseerde fabrieken, elk op eigen terrein, hebben bereikt. De kwestie van de invoerrechten speelt daartegenover geen rol van betekenis.

Toen men te Göteborg besloot, een Coupé in het sportieve genre aan de bekende Coach- en Sedan-modellen van de typen P. 544 en P. 121/122-S toe te voegen, kon de voor Volvo werkende carrosserie-fabriek dit „klusje“ er net niet meer bij hebben, en bleek de productie der zelf-dragende Coupé-carrosserie, naar Italiaans ontwerp (Frua), evenmin ergens anders in Zweden te kunnen worden ondergebracht. Het tekort aan werkkrachten is daarginds minstens even groot als in deze contreien.

De zaak kon tenslotte worden uitbesteed bij de Pressed Steel Company in Oxford, de grootste nog zelfstandige Britse carrosserie-fabriek. En nadat men aldus een Engelse A had gezegd, kwam er logischerwijs een B achteraan: de samenvoeging van het koetswerk met het mechaniek tot een complete P. 1800 werd toevertrouwd aan de personen- en vrachtauto-fabriek van Jensen Motors Ltd in West-Bromwich. Volvo zelf, tot aan de rand der productiecapaciteit belast met de bestaande typen, was namelijk óók de assemblage van het nieuwe model liever kwijt dan rijk; bovendien verviel op die manier het transport der volumineuze en kwetsbare, geheel afgewerkte carrosserieën van Oxford naar Göteborg. Weliswaar staat daartegenover de noodzaak om de mechanische delen naar Jensen te sturen, doch het door continentale of Britse toebehoren-fabrie-

ken geleverde gedeelte hoeft nu eerst niet naar Zweden te worden gezonden, en kan linea recta naar Bromwich toe.

Dat Volvo-technici daar met hun neus bovenop de werkzaamheden zitten en ook de bedoelde leveranties controleren, hoeft geen betoog. De eerste 250 wagens zijn trouwens, ongeacht hun eindbestemming (gedeeltelijk U.S.A.) eerst naar Zweden gegaan voor een grondige kwaliteitscontrole, sindsdien geschiedt de export van Jensen uit rechtstreeks.

Wie zich een voorstelling probeert te maken van het astronomisch aantal voeten dat het in de aarde moet hebben gehad alvorens de bovenstaande productie-opzet tot in de puntjes „doorgeorganiseerd“ was, en het P. 1800-project draaien kon op een manier welke de secure Volvo-broeken bevredigt - die zal alleen maar verwonderd zijn, dat het niet nóg langer heeft geduurd...! Hij hoeft dan niet eens in aanmerking te nemen, dat door stakingen in het desbetreffend gedeelte der Engelse industrie óók nog een stevige dosis verdragings-roet in het voorbereidings-etien werd gegooit!

Naar aanleiding van de hier toegepaste produktiemethode hebben we de vraag horen stellen, of de Volvo Coupé nog als een Zweedse auto kan worden beschouwd? Wel, wanneer men de zaak uit die gezichtshoek wil bezien, dan is de vraag in kwestie zuiverder en vollediger aldus te formuleren:

Een wagen met schijfremmen van Girling, wielen van Sankey, schokdempers van Delco (U.S.A.), banden van Pirelli, instrumenten van Smith, portiersloten (en wat dies meer zij) van Wilmot-Breeden, carburators van S.U., overdrive van de Laycock Engineering Ltd, achteras van Spicer (U.S.A.), stuurmechanisme van ZF (Friedrichs-

Het aspect van de, ook esthetisch zeer geslaagde Coupé-carrosserie voor het Zweedse Gran Turismo-model verraadt niet de Engelse fabrikant, maar wel de Italiaanse architect. Een sprekend voorbeeld van het vaak internationale karakter der hedendaagse autoproduktie - en dat nog zonder meespraken van bijv. de dynamo (Duits) en de achteras (Amerikaans). Nochtans is deze wagen niet minder „Zweeds“ dan... enfin, leest U dit artikel maar.



377



Volvo's Coupé is 42 cm breder dan hoog. Zoals bij meer en meer carrosserieën in deze stijl is de motorkap niet anders dan een bijna vlak deksel in de bovenzijde van de voorsteven. Er achter, vlak voor de voorruit, de inlaat van de luchtversings- en verwarmingsinstallatie.

hafen), dynamo en startmotor van Bosch, overige elektrische apparatuur van Lucas, en een door Frua getekende carrosserie van Pressed Steel, het geheel in elkaar gezet door Jensen Motors Ltd - is dat een Zweeds automobiel?

Aha (zo zullen sommige lezers onvermijdelijk denken), aha, daar wordt onze Zweedse broeders ingepeperd, dat zij tegenover anderen nogal eens op irriterende wijze laten doorschemeren, hoe goed zij het met zichzelf hebben getroffen.

Néén - zo zeggen wij dan - néén, het vraagt een slechtere journalist dan wij hopen te zijn, om persoonlijke gevoelens in een zakelijk automobiel-artikel af te reageren. Maar... men moet de feiten onder de ogen willen zien. Dat ontmoet hier des te minder bezwaar omdat er niets in schuilt dat de Zweden, en dan meer speciaal die van Volvo, in hun zo sterk ontwikkeld besef van eigenwaarde behoeft te kwetsen.

Zoals we hierboven nog even in herinnering hebben gebracht, is het de gewoonste zaak van de wereld, dat een autofabriek een belangrijke portie der in haar wagens verwerkte onderdelen, apparaten, enz., betreft van „toeleveringsbedrijven”. Die ver-gaande inschakeling van de gespecialiseerde toebehoren-industrie vindt men bijvoorbeeld óók bij enige continentaal-Europese of Britse automerken met een heus niet minder welverdiende reputatie voor extra-degelijkheid en extra-zorgvuldigheid dan Volvo geniet. In dit verband zij er nog op gewezen, dat vele leden der toebehoren-industrie hun produkten wel degelijk in verschillende kwaliteiten kunnen en vaak ook zullen leveren. Ten onrechte heerst hier en daar de mening, als zou het allemaal één pot nat zijn, wat er aan schokdempers of ruitenwissers of richtingaanwijzers - om nu maar wat te noemen - uit één bepaalde fabriek komt.

Nu doet zich dan bij Volvo noodgedwongen de

situatie voor, dat de bedoelde spullen bijna alle van buitenlandse herkomst zijn, en dit laatste dus onherroepelijk voor een niet onbelangrijk gedeelte van de wagen geldt, gerekend als percentage van het onderdelen-aantal, van het totale materiaalgewicht, van de totale kostprijswaarde, of hoe dan ook. Maar laten we ons, inzake de betekenis van die nationaliteitskwestie, nu eens op een nuchter-praktisch standpunt stellen, en wel dit:

Wát interesseert de Nederlandse autokoper in het Zweeds-zijn van de Volvo? Wat zegt het hem in termen van automobiel-waarde en -aantrekkelijkheid?

Hij weet, of kan het te weten komen, dat een wagen van Zweeds fabrikaat in de grootst mogelijke mate berekend is op het landsklimaat in zijn strengste vorm, met alles wat dit aan sneeuw, ijs en zeer lage temperaturen meebrengt; voorts op de aard van het wegennet daarginds, waarin - buiten een beperkt aantal goede, moderne hoofdverkeerswegen - de onverharde grintweg de hoofdrol speelt.

Ongetwijfeld is dit voor een Zweedse auto niet anders dan logisch, maar strikt tussen u en ons: de logica moet nog wel eens een veer laten, in de auto-industrie. Door enkele fabrikanten wordt ze zo goed als kaal geplukt.

Onze landgenoten-autokopers weten verder, of kunnen het uit onverdachte bron vernemen, wat die aanpassing bij een Volvo zo ongeveer inhoudt. Belangrijk zijn, om te beginnen, de speciale voorzieningen tot het weren van roest en andere corrosieve metaal-aantasting (zoals door pekkel e.d.), voorzieningen waarvan het praktisch effect, kwalitatief en kwantitatief, aanmerkelijk verder gaat dan het succes van wat hier en daar elders aan roestbestrijdingsmaatregelen ondernomen wordt - zulks in het bijzonder zolang men in ongeveer

dezelfde prijsklasse blijft. Bovendien gebruikt Volvo carrosserie-staalplaat van wat grotere dan gangbare dikte, hetgeen uiteraard ook in ander verband een voordeel betekent.

De capaciteit van de interieur-verwarmings- en voorruitontdooiings-installatie is in overeenstemming met de lage wintertemperaturen daarginds; voor Nederland komt dit neer op een plezierig contrast met de krappe, voor werkelijk koude dagen soms rondweg onvoldoende, warmteproductie van de apparatuur bij zo menig niet-Zweeds merk. Een soortgelijke aanpassing kenmerkt trouwens alle zaken die met het koud starten van de motor verband houden: startmotor- en batterijcapaciteit, enz.

Voor het overige ziet het er sterk naar uit, dat aan een water- en luchtdichte afwerking van de carrosserie juist die dosis extra-zorg wordt besteed welke zo'n belangrijk verschil kan maken, ook nog bij doodgewoon „tochtig“ Nederlands winterweer!

Oordelend in meer algemene zin, zal o.i. géén neutrale Saab- of Volvo-kenner willen bestrijden dat de Zweden hun auto's, wat robuuste constructie, nauwkeurige fabricage en algehele degeelijkheid betreft, met enig recht stellen op een hoger dan het gemiddelde, internationale peil in de middelprijs-categorie. Dienaangaande is het zoeken naar een causaal verband met specifiek-Zweeds bedrijfsomstandigheden in zoverre overbodig, dat de genoemde kenmerken volledig passen in het kader van de bijzondere renomme welke „Zweeds staal en Zweeds machines“ reeds heel lang genieten.

Gaan we ons in het licht der bovenstaande overwegingen nader bezighouden met de P. 1800 - qua constructie „so wie so“ volledig een Volvo-schepping - dan verdient allereerst vermelding, dat een fabricage-technisch zó voornaam gedeelte van de wagen als de motor met versnellingsbak, tot de in eigen bedrijf gemaakte organen behoort (afgezien dan van die onderdelen en hulpstukken welke praktisch géén autofabriek zelf vervaardigt). Met betrekking tot verreweg het grootste, buiten

de deur gegeven fabricage-object, de zelf-dragende carrosserie, beseffe men goed, dat Pressed Steel een „uitvoerder“ is (om een aannemers-term te gebruiken).

Wil Volvo voor de Coupé extra-dikke staalplaat hebben? Moet de romp x-maal in chemische anti-corrosie-baden gedompeld en y-maal met roestwerende lak bespoten worden? De blanke delen zwaarder verchroomd dan gebruikelijk is? Het kan allemaal gebeuren - Pressed Steel heeft een uitstekend geoutilleerd bedrijf - maar de kosten zijn natuurlijk daarmee in overeenstemming. Worden de gewoonlijk hier gebruikte afdichtingslijsten, tochtstroken, e.d. niet goed genoeg geoordeeld, en is het de bedoeling dat ook dit detailwerk helemaal op z'n Zweeds wordt gedaan? En koperen schroefjes inplaats van ijzeren? Best, de heren uit Göteborg moeten het maar zeggen - als ze er maar voor betalen óók!

Bij Jensen Motors is men een soortgelijke opvatting toegedaan inzake de assemblage van die 100 Coupé's per week, in 1962 te verhogen tot 150 stuks. (Ze konden het, eerlijk gezegd, nèt hebben in West-Bromwich, want de eigen afnemers van de personenauto-afdeling staan - vreemd als het is - niet echt te dringen om de 4-liter Saloon van £ 3200). Vier Zweedse inspecteurs aan de montage-lijn...? Nou-nou, een beetje overdreven vindt meneer Jensen het wèl, maar als meneer Volvo anders 's nachts niet slapen kan...

Inzake de toebehoren-leveranties is de feitelijke situatie uiteraard niet anders dan voor Volvo in het algemeen, en daarbij speelt het productiecijfer een belangrijke rol voor zover de verschillende modellen met gelijke apparatuur worden uitgerust. Zelfs bij de grootste „toeleveringsbedrijven“ is een fabrikant van 70.000 personenwagens per jaar altijd nog wel een klant, die er speciale wensen op na kan houden wat uitvoering en kwaliteit betreft. En tenslotte verkoopt Bosch liever een extra-krachtige startmotor dan een niet-zosterke, liever een „goud-etiket“ dynamo dan een type waaraan minder hoge eisen mogen worden gesteld....

De lage bouw van de Volvo P. 1800 wordt overtuigend gedemonstreerd op deze Zandvoortse foto van een Volvo-kwintet. De andere vier wagens zijn twee Coaches P 544 en twee Sedans P 121/122. (Krijgen de typen eens een naam mijnheer Volvo?)



379



Deze afbeelding geeft nog weer een andere kijk op het vlotte, cachetvolle uiterlijk van de P 1800 Volvo coupé.

Kortom, praktisch alle mogelijkheden waren er om van de Volvo P. 1800 een net zo Volvo-achtige Volvo te maken als de Volvo's die bij Volvo worden gemaakt. (Bent u er nog? Mooi, dan gaan we verder!)

In Göteborg heeft de fabrieksdirectie ongetwijfeld een realistische kijk gehad op de risico's van een dergelijk project, nog niet zozeer de productie-technische - die kunnen door passende maatregelen tot een verwaarloosbaar minimum worden beperkt - als wel de psychologisch-commerciële. Juist de fanatiekste aanhangers van het Zweedse merk zullen onbewust geneigd zijn, in het „Engelse” model niet-bestaande afwijkingen van Volvo's hoge kwaliteitsstandaard te „ontdekken”, en dat de Volvo-concurrenten in de handel dienaangaande op het vinketouw zitten, ligt voor de hand. Men mag dan ook aannemen, dat de bovenbedoelde mogelijkheden door de Volvo-leiding „voor 110%” zijn uitgebuit - en voor zover onze kennismaking met de Coupé al de gelegenheid daartoe geboden heeft, bevestigde ze die veronderstelling ten volle.

Om te resumeren, en daarmee te komen tot een antwoord op de hierboven gestelde vraag: *Voor ons is de Volvo P. 1800 een Zweedse automobiel in elk opzicht waarin het de eigenaar welkom kan zijn dat een automobiel Zweeds is.*

En nu schakelen we over op het voituur zelf!

Als men in aanmerking neemt, welke markante prestaties er in de autosport geleverd zijn door de Volvo toer- en zakenwagen-modellen (met name de 85-pk-Coach), dan is het niet alléén op theoretisch-technische gronden dat de onderstelconstructie óók geschikt mocht worden geacht voor een nieuw type van meer sportief karakter en hogere snelheids-capaciteiten.

Zo heeft dan de Coupé dezelfde voorwielgeleiding met dwarsarmen, waartussen de schroefveer, en een dwarsstabilisator van het normale torsiestang-type.

Achteraan werd ook hier weer een stijve achteras toegepast op de wijze welke de inconvenianten van dit relatief zware, in zijn geheel op en neer

verende orgaan tot een minimum beperkt, d.w.z. met functioneel volkomen gescheiden vering (door schroefveren) en as-geleiding (door middel van overlangse reactie-armen en een transversale zgn. Panhard-stang).

Het enige belangrijke, nieuwe element in de onderstelconstructie bestaat daarin, dat de voorwielen schijfremmen hebben. In verband daarmee zorgt een op het motor-vacuüm werkende servocilinder met -zuiger voor de levering van een zodanig deel der vereiste rembedieningskracht, dat de pedaaldruk laag kon blijven. De remschijven zijn door grote cirkelvormige platen aan de binnenzijde afgeschermd tegen water, modder, enz. In „schoeisel” is er dit verschil met de andere Volvo's, dat Pirelli Cinturato banden worden gebruikt (5.90 x 15”). Zoals men weet, gaat het hierbij om een soortgelijke „gordel”-band als de Michelin X, met stijver loopvlak doch soepeler flanken dan een gewone band er op na houdt. De voordelen welke dit bandtype op het stuk van wegvastheid, levensduur en geruisloosheid in bochten verschaft, leggen voor een snelle, sportieve wagen aanmerkelijk méér gewicht in de schaal dan het nadeel van iets zwaardere besturing bij lage snelheid en van de stuggere „loopvlakvering” op kleine wegoneffenheden, zoals bijv. een klinkerbestrating die vaak vertoont.

De volledig nieuwe viercilinder-kopkleppenmotor, met zijn 1780 cc inhoud, circa 200 cc groter dan het Volvo-formaat tot dusver, is een zéér krachtige machine, waarvan de 100 pk (SAE) een nog hoger specifiek vermogen vertegenwoordigen dan door de bestaande krachtbron in haar sterkste uitvoering (85 pk) ontwikkeld wordt, n.l. 56,2 tegen 53,7 pk per liter. Het bijbehorend toerental ligt niet hoger: 5500 omw/min, maar - en dat kan dan ook niet anders - de compressieverhouding heeft de gepeperde waarde van 9,5 : 1.

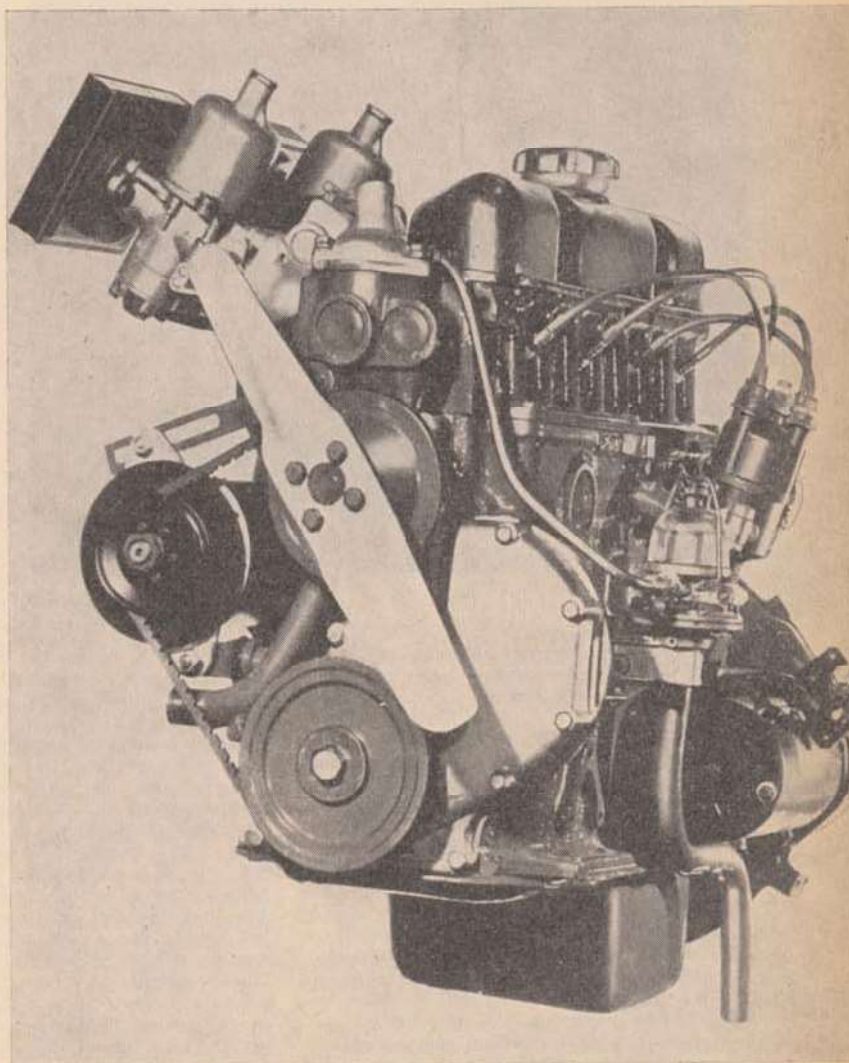
Bij het ontwerp heeft Volvo over de gehele linie ervoor gezorgd, dat de Coupé-berijder vaak en lang achtereen op zijn gaspedaal „kan gaan staan”, zonder dat daarvan een nadelige invloed op de betrouwbaarheid en levensduur der machi-

nerie behoeft te worden gevreesd. Heel belangrijk, in dit opzicht, is de stijve, stabiele drijfwerkconstructie, met als basis een opvallend forse krukas die vijf inplaats van de gebruikelijke drie hoofd-lagers heeft (loodbrons-lagers met een indium-laagje). Hij blijft daardoor tot bij de hoogste belasting gevrijwaard voor doorbuigingsverschijnselen, welke op de lange duur schadelijk voor de gezondheid der lagers zullen zijn - nog daargelaten de erdoor veroorzaakte vibratie, gemeenlijk niet buiten de motor voelbaar, doch daarom niet minder ongewenst.

Buiten het gebied van de racemotoren (en rechtstreeks daarvan afgeleide sportmachines) vond men een vijfvoudig gelagerde viercilinder-krukas tot dusver alléén bij Alfa Romeo, bij de jongste Simca Rush-motor voor de Aronde en de Ariane, en de krachtbron van ... de Russische Wolga!

Aparte vermelding verdient ook de aanwezigheid van een oliekoeler, die we in feite beter olietemperatuurregelaar zouden kunnen noemen. Per saldo wordt de smeerolie hierin verwarmd wanneer het motorkoelwater een hogere temperatuur heeft - zoals tot geruime tijd na een „koude start” - en in het belang van een goede smering is deze functie niet zo véél minder gewichtig dan de koelende, die zich bij langdurige, hoge motorbelasting instelt en in de gegeven motor een verlagening van de olietemperatuur met 20 à 30 graden Celcius tot gevolg heeft.

Kortheidshalve sommen we van dit fijne motor-technische werkstuk - waarover een apart artikel te schrijven zou zijn - nog slechts enkele bijzonderheden in telegramstijl op: gietijzeren cilinderkop (nogal merkwaardig)!, met volledig machinaal bewerkte verbrandingskamers, individuele inlaat-



Bij de 1,8-liter 100-pk viercilinder-motor, met twee semi-valstroom-carburateurs, blijkt naar buiten toe niets van het belangrijke constructiekenmerk, waarin hij van de overgrote meerderheid der viercilinder-machines (inclusief de andere Volvo-krachtbron) verschilt. Dat is n.l. de 5-voudig gelagerde krukas.

381



Tot de charmes van de jongste Volvo-schepping behoort een zeer attractief carrosserie-interieur met veel comfort en een royale uitrusting. In verband met de getoonde plaats van het stuurwiel is een goede rijpositie in „moderne” stijl, ook voor niet langbenigen mogelijk. Het korte versnellingshandel staat op een lange horizontale verlengingskoker van het versnellingsbakdeksel, welke koker de hoge doch korte „vloertunnel” nodig maakt.

poorten en uiterst verzorgde kleppen- en bougiekoeling; zuigers met verchroomde bovenste compressieveer; twee S.U. carburators met 44 mm doorlaat!

Theoretisch wordt de P. 1800 zowel met als zonder een overdrive achter de volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak geleverd, maar aangezien dit nuttige orgaan de wagen nog geen 3% duurder maakt - van f 20.900 tot f 21.500 - voorzien we een nagenoeg algemene klandizie voor de uitvoering „met” (waarbij logischerwijs een ongeveer 10% lagere overbrenging in de achteras wordt toegepast). Het gaat hier om de bekende Laycock-De Normanville overdrive, die elektrisch wordt in- en uitgeschakeld, zonder ontkoppelen, en welke het prise-directe-motortoeental met 24% verlaagt.

Vooraf, doch geenszins alléén, op autoweg-trajecten en wat het benzineverbruik betreft, betekent dit een niet te onderschatten voordeel. Volvo

vermeldt in dit verband het cijfer van 7 liter per 100 km bij een constante snelheid van 100 km/h, hetgeen in minstens één dagblad terecht kwam als „de nieuwe Volvo loopt 1 op 14”, punt, en de bewuste verslaggever stempelt tot de aangewezen hoofdredacteur voor de eerstvolgende nieuwe advertentiefuik op autogebied. (Apropos, laat men daarmee toch opschieten! Nu de handel eindelijk geproefd heeft van werkelijk deskundige „road tests” door strikt betrouwbare vaklui - die het desnoods nog wel in hun vakantie willen doen óók - is er een schreeuende behoefte aan meer!). De „lijn” van een auto is en blijft nu eenmaal een kwestie van smaak, maar een lichte twijfel aan de esthetische waarde van de chroomlijst langs voorsteven en portier, is de felste kritiek op het uiterlijk van de Coupé die we hebben vernomen. Persoonlijk mogen we die lijst nog wel, en het algemeen aspect van de wagen is een lust voor ons lodderoog.

Als tweezitter, met dan nog een achterbankje voor een paar spruiten, kon de P. 1800 een kortere wielbasis krijgen dan de andere Volvo's (2,45 versus 2,60 m), maar in de grootste lengtemaat is er slechts 5 cm verschil, terwijl de breedte die van de Sedan zelfs met 8 cm overtreft. Natuurlijk is de Coupé extra-laag gebouwd, in onderstel en in carrosserie; wat dakhoogte betreft, scheelt het maar even 22 en 27,5 cm met de Sedan resp. de Coach. Voor een „hoge zijden” ontbreekt de plaats dan ook - als hij gedragen wordt, tenminste - maar voor een wagen in deze stijl zullen weinigen dat een bezwaar achten!

Een der belangrijkste attracties van het nieuwe model is zonder twijfel de bijzonder goed verzorgde aankleding en uitrusting van het interieur, dat ook in zitcomfort aan de hoge verwachtingen voldoet die men van een Volvo in dit genre en van deze prijs begrijpelijkerwijs koestert.

We vonden nauwelijks iets méér aan te merken dan dat de beide thermometers (voor koelwater en smeerolie) vlotter afleesbaar hadden kunnen zijn. Weliswaar is 't ontbreken van een instrumentenbord-kastje ook geen winstpunt, maar ten eerste heeft Volvo dit doelbewust geofferd aan het uit veiligheidsoogpunt belangrijke streven naar een zo hoog mogelijk verloop van de dashboard-onderrand, en ten tweede kunnen allerlei spulletjes worden meegevoerd in twee torpedofront-tassen en een ruimte achter het achterbankje, nog binnen reikafstand van de voorzittingen. Deze bergplaatsen liggen open, zijn dus niet afsluitbaar op zich.

Zoals wel vanzelf spreekt, komt Volvo's pionierspolitiek ten aanzien van de veiligheidsgordel weer tot uitdrukking bij het jongste produkt; gordels voor bestuurder en passagier worden gemonteerd meegeleverd. Ook de afwerking van het interieur is er op gericht, de kans op ernstig botsingletsel zo klein mogelijk te maken.

Met 't instrumentarium en de verdere uitrusting zit het simpelweg zó, dat zij alles omvatten wat een ervaren automobilist bij een wagen als deze zal verlangen, voor zover hij zich geen „kerstboom” of „uitdragerswinkel” tot ideaal heeft gesteld. Uit puur plichtsbesef toch nog maar enkele grepen: toerenteller, oliethermometer, elektrische klok, kaartleeslampje, knipperlichtsignaal, speciale „passerhoorn” met extra-sterk geluid.

Uit alles blijkt dat in geen enkel opzicht naar gewichtsbepaling werd gestreefd, en indien men dan nog de Volvo-robustheid van de gehele constructie in aanmerking neemt, valt het niet te verwonderen, dat de Coupé vrij zwaar is voor zijn formaat: 1130 kg rijklaar (met volle tank). Gesteld tegenover het bruto-motorvermogen levert dit een kg-per-pk verhouding op, waaruit al even duidelijk blijkt als uit de gerieflijkheid en de royale uitrusting van de carrosserie, dat we hier niet hebben te doen met een volbloed-sporttype doch met een zeer snelle toerwagen van sportief karakter, een auto-soort welke tegenwoordig vaak wordt aangeduid met de „ge-internationaliseerde”, uit de sportreglementen afkomstige term „Gran-Turismo” - grotendeels door ons begrip groot-toerisme gedekt. Voor de amateur-sportwagen-racerij is de P. 1800 dus noch bedoeld, noch geschikt.

Naast het, aan Zandvoortse kennismakingsritten altijd verbonden bezwaar - de flatterende invloed

van het al te goede circuit-wegdek - was er ditmaal de handicap, dat de ter beschikking staande Coupé in nog te nieuwe staat verkeerde om te mogen tonen wat hij in zijn mars heeft. Gelukkig konden we het schrijven van dit relaas uitstellen tot ná het maken van een flinke rit in dezelfde wagen met inmiddels ingelopen motor, en bij die gelegenheid werden ook slechte wegen opgezocht. Al met al kwamen de kwaliteiten van Volvo's jongste schepping toen véél beter „uit de verf”. De hoge geschiktheidsgraad voor verschillende gebruiksdoeleinden, voor uiteenlopende automobieltaken, kenmerkt deze 2-persoons Pullman-Expres als een toonbeeld van wat een Gran Turismo-model behoort te zijn. Eensdeels staat hij in prestaties en algehele „wegwaardigheid” op een aanmerkelijk hoger dan normaal toerwagen-peil; anderdeels mist hij de soms bezwaarlijke éézijdigheid van de volbloedsportwagen, waarbij nu eenmaal alles ondergeschikt is gemaakt aan het nastreven van een zo hoog mogelijk prestatie-potentieel.

Logischerwijs presenteert de P. 1800 zich in de eerste plaats als een gerieflijke tweezits-reiswagen, waarmee - wat het voertuig zelf betreft! - in alle veiligheid zéér hoge moyennes over lange afstanden kunnen worden geproduceerd, zonder dat dit de bestuurder behoeft te vermoeien, fysiek of mentaal. Maar aan de andere kant is de Coupé volkomen bruikbaar om boodschappen te doen in de stad of met Tante Amalia langs de bollenvelden te toeren.

— Wij leveren

voor

dieselmotoren

brandstoftpompen

pompelementen

verstuivers

persklepjes

verstuiverleiding

Tevens revideren wij alle merken brandstoftpompen en verstuivers

TAXAMETER CENTRALE B

KERKSTR. 439-443 - AMSTERDAM TEL. 22 33 29