

---

 TEST & TECHNIK
 

---

Foto: Wolfgang Drehsen



Will mit Kraft in die Kurve gezwungen werden: Volvo schneiderte den 1800 ES zu einem faszinierenden Sport-Kombi um

---

 Sportkombi im Test
 

---

## Volvo 1800 ES: Weiche Schale – rauher Kern

Er entstand in den fünfziger Jahren, wurde häufig geändert und modifiziert, kostet stattliche 25 150 Mark und fasziniert sein Publikum immer noch. Obwohl er rau, hart und laut ist. Auto Zeitung analysiert in diesem Test die Qualitäten des Volvo 1800 ES mit Kombi-Heck, der seine wahren Erfolge in den Vereinigten Staaten einheimst

Wer nach der ersten Fahrt am Volant eines Volvo 1800 ES aus dem Wagen aussteigt, schaut in die Runde und erwartet Applaus. – Beifall für eine Leistung, die bei modernen Wagen eigentlich kaum noch jemand zu schätzen weiß und die – da ja doch niemand klatscht – zumindest die Selbstachtung fördert. Einen Volvo 1800 ES zu beherrschen, über holprige Straßen zu treiben, ihn behende in Kurven zu lenken oder gar einzuparken, das erfordert markiges Zupacken und Zutreten. Das erfordert einen Mann – und nur einen Mann –, der seine beste Zeit in den Fünfziger Jahren hatte und der die Erinnerung daran am besten im Volvo 1800 ES auffrischen kann.

Dieser Mann freilich sollte aus dem Größten heraus sein, denn der Volvo 1800 ES kostet genau 25 150 Mark. Das

## Test & Technik

ist angesichts der Tatsache, daß ein Porsche 911 T 23 480, ein Lancia 2000 Coupé 19 200 und ein Alfa 1750 GTV 15 490 Mark kosten, eine stattliche Summe. Und sie drängt den Schweden in ein Konkurrenzfeld, das ihm das Leben auf hiesigem Boden sauer macht. Die Stückzahlen beweisen, daß der Volvo 1800 ES selbst unter den teuren Außenseitern noch ein Außenseiter ist, doch greifen Amerikas Sportwagenliebhaber seit vielen Jahren mit unverminderter Begeisterung zum Volvo Coupé, was ihm ein für Automobile fast biblisches Alter beschert hat.

Nun haben die Schweden den P 1800 des Jahres 1960 nicht unverändert durch die Jahre gebracht, sondern immer wieder an Motor, Ausstattung und Ausrüstung modifiziert und geändert. Und für jene, denen der Zweiliter-1800 E, der immer noch im Programm ist, wirklich zu antiquarisch erscheint, entschlossen sich die Schweden Ende 1971 zu einer Operation: Sie stylten das Auto mit dem massigen Körper und der zierlichen Fahrgastkapuze zu einem Sportkombi um. Dadurch erhielt der Wagen ein äußerst apartes und individuelles Aussehen, das ihn tatsächlich zum Blickfang im Verkehr werden läßt.

Ungewöhnlich wird das Heck vor allem durch die riesige, schräggestellte Scheibe, die von einem serienmäßigen Wischer gereinigt wird und die bis tief



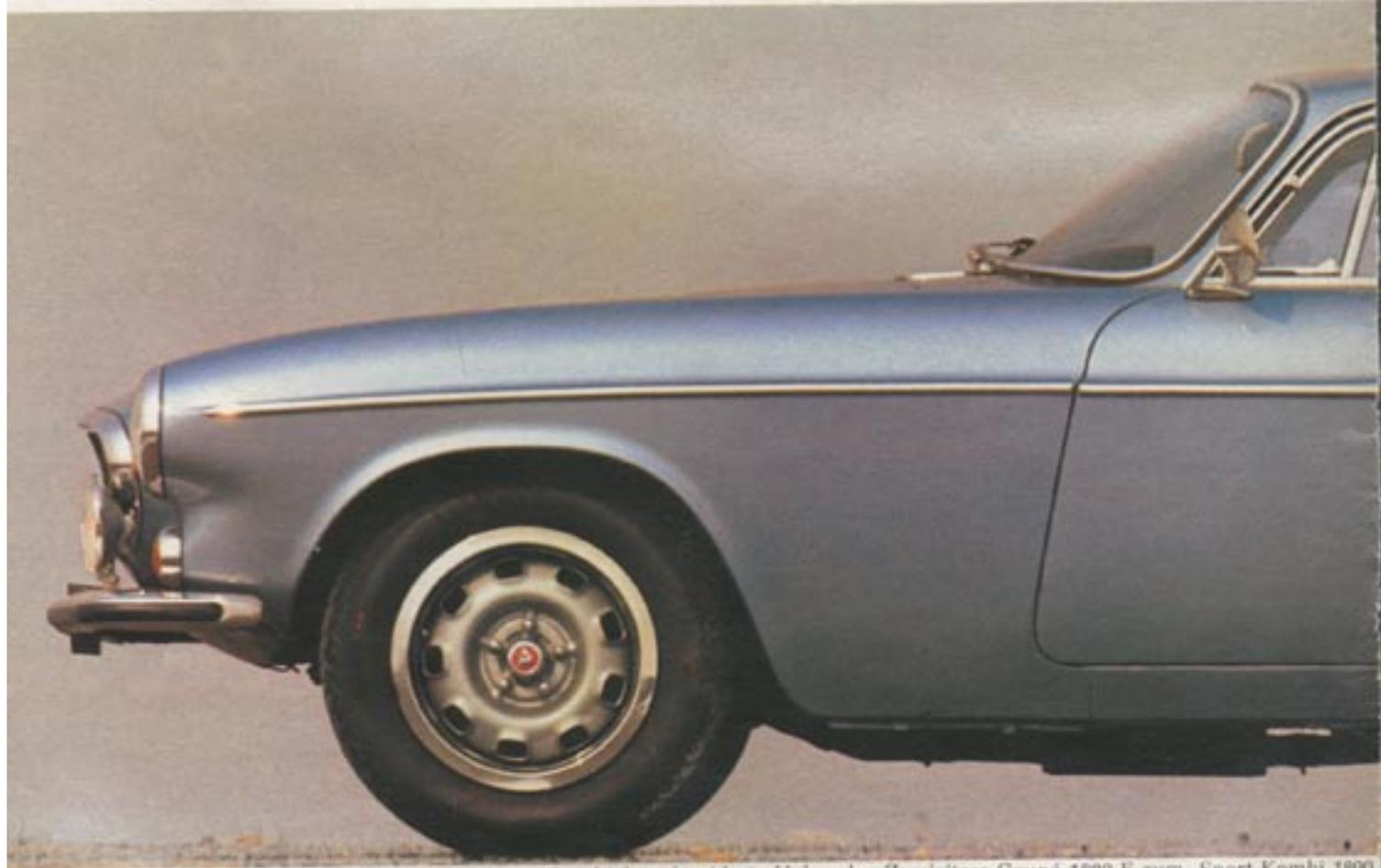
Leder, Holz und Rundinstrumente: Der Volvo 1800 ES hat ein sportliches Cockpit



Heckscheibenwischer ist serienmäßig



„Fasten Seat Belts“: Ansnallzwang



Modifiziertes Styling aus den fünfziger Jahren: Geschickt schneiderte Volvo das Zweisitzer-Coupé 1800 E zum Sport-Kombi 1800



Seit Jahren unverändert: die Frontpartie

### Pluspunkte

- Zahlreiche Sicherheits-Details im Innenraum, exzellente Verarbeitung der Karosserie
- Guter Geradeauslauf
- Sauber ansprechende, kontinuierlich verzögernde Bremsen
- Trotz Sportwagencharakter gute Staumöglichkeiten für sperriges Gepäck
- Gute Übersicht nach hinten



Faszinierendes Heck: klappbare Scheibe

### Minuspunkte

- Schlechte Übersicht nach vorne und zur Seite
- Lauter, unkultivierter Motor
- Hoher Kraftbedarf für Lenkung, Kupplung und Schaltung
- Sitze ohne Seitenführung
- Vor allem auf schlechter Straße problematisches Fahrverhalten und Trampelneigung der Hinterachse
- Mäßiger Gesamtkomfort

unter die Gürtellinie reicht. Schloß und Griff sind in das Glas eingebaut, und ein Aufkleber mahnt zur Vorsicht, da Glas bekanntlich zerbrechlich ist.

Vom Heck aus betrachtet wirkt der 1800 ES hell und aufgeräumt, doch stellt sich die Welt für die Insassen ganz anders dar. Zwar ist der Rückblick einmalig und erlaubt millimetergenaues Einrangieren, doch kann man Seiten- und Frontscheiben – gemessen an der heute üblichen Norm – nur als Schlitze bezeichnen. Die Sitzposition ist extrem tief, und man kommt sich vor wie ein Kind in einer Norm-Badewanne. Auch das Armaturenbrett schließt sehr hoch ab, so daß vom Vorderwagen kaum etwas zu sehen ist, mehr noch: Die Straße wird erst viele Meter vor dem Wagen sichtbar. Diese Details sind Rudimente aus einer längst vergangenen Sportwagen-Epoche, der allenfalls noch Jaguar und MG angehören.

Die Kombi-Operation hat dem Volvo-Coupé eine Menge zusätzlichen Stauraum eingebracht, doch leider verfügt der Wagen über keinen weiteren abdeckbaren Kofferraum. Zwar lassen sich jetzt auf der verglasten Stauffläche selbst sperrige Dinge unterbringen – in der Preisklasse ist wohl Golf- oder Jagdzubehör denkbar –, doch präsentiert sich das Gepäck wie in einem Schaukasten. Unter dem sehr hohen Boden des Freilicht-Kofferraums gibt es noch



ES um. Nach heutigen Verhältnissen sind die Scheibenflächen zu klein, sie engen die Übersicht zu stark ein

ein Arsenal für Reservereifen, Verbandskasten und Sicherheitszubehör. Wer Bedarf hat, kann die Lehnen der ledergestülpten Not-Einzelsitze umklappen und verlängert die Staufläche wie in einem konventionellen Kombi bis zu den edlen Vordersitzen.

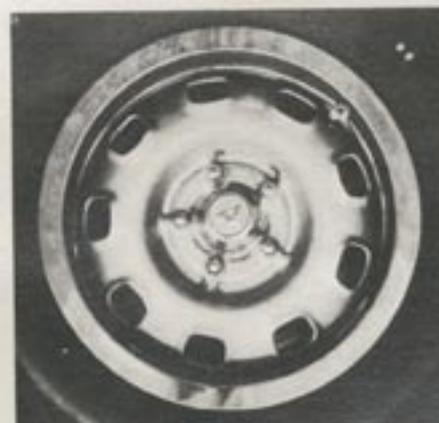
Die Vordersitze sind aus Leder und ergänzen sich – da mit integrierten Kopfstützen versehen – hinsichtlich der passiven Sicherheit hervorragend mit den serienmäßigen Sicherheitsgurten und der ebenfalls serienmäßigen Verbundglasscheibe. Während an der Ventilation und an der Qualität der Sessel auf Autobahnreisen nichts auszusetzen ist, fehlt ihnen doch jegliche Seitenführung, so daß sich die Insassen in Kurven kräftig mit den Beinen abstützen müssen. – Dabei hilft zumindest dem Fahrer ein kleines Trittbrett links neben dem Kupplungspedal.

Das steil stehende Lenkrad zwingt zu einer etwas verkrampften Sitzposition, ein – vor allem im Dunkeln – penetrant leuchtendes „Fasten Seat Belts“-Licht verlöscht erst, wenn der Fahrer den Gurt ins Schloß gebracht hat. Wer richtig sitzt und gesichert ist, kann sich am reichlich bestückten Armaturenbrett erfreuen, in dem vom Tacho über Drehzahl- und Öldruckmesser nichts fehlt, was ein Cockpit sportlich macht.

Die im Testwagen eingebaute Cassetten-Stereo-Anlage, eigens von Volvo



Rückbank: Wenig Platz, doch Einzelsitze



Sportliche Lochfelgen: Format 5 1/2 x 15

entwickelt, soll den Fahrgenuß maximieren, doch verzweifelte die Anlage am Verhalten des Autos: Sänger und Orchester reagierten mit Aussetzern, wenn die Hinterachsfahrbahnunebenheiten übertrag oder versetzte, und wenn die Musik dem im Volvo recht hohen Geräuschniveau angepaßt wurde, brannte mit erstaunlicher Regelmäßigkeit die Sicherung durch. Hier zeigt sich, daß die Paarung einer 72er-Stereo-Anlage mit einer Auto-Konzep-tion von 1980 nicht leicht glückt.

Der Charakter des Volvo nämlich ist ebenso derb wie ehrlich: Der schon im Leerlauf kernig röhrende Motor – trotz der Wagen-Bezeichnung 1800 ES knapp zwei Liter groß – leistet 124 PS bei 6000 U/min. Mit seiner spezifischen Leistung von knapp 64 PS pro Liter Hubraum ist das Triebwerk fast sportlich ausgelegt, obwohl ihm dazu nach heutigen Gesichtspunkten die Anlagen fehlen: Die Nockenwelle liegt nicht im Kopf, sondern seitlich im Block, der seinerseits – wie der Kopf – aus Grauguß besteht. Der von einer elektronisch gesteuerten Benzineinspritzung versorgte Motor wiegt mit seiner sprichwörtlichen Robustheit fehlende Modernität auf. Dabei zeigte er sich noch als relativ sparsamer Verbraucher: Trotz des überdurchschnittlichen Leergewichts von 1285 kg lag der Konsum bei 14 Liter pro 100 km, jedoch störte die geringe

# DUPLI-COLOR®

senkt die Kosten für Ihre Lackreparatur. **Spraylackieren mit DC Acryl »Auto-Spray«.**

Mit Acryl, dem besten Autolack, den die Fachwelt kennt.



**DUPLI-COLOR**  
Das perfekte Lackausbesserungs-System mit allem, was dazu gehört!

Rund ums Auto wird alles teurer. Wartezeiten werden länger. Und Selbermachen war nie so leicht, perfekt und preiswert. Deshalb selber ausbessern mit DUPLI-COLOR.

DUPLI-COLOR aufgespritzt oder getupft ist schlag- und wetterfest, polierbar und dauerhaft wie eingebrannt.

Für jeden Wagen der richtige Farbton. DUPLI-COLOR mit Acryl trocknet minuten-

schnell und porentief auf. Ausbleichen und Vergilben gibt's nicht mehr.

Kratzer im Lack rosten. Rost zerstört Ihren Wagen Tag für Tag mehr. Erhalten Sie den Wert Ihres Wagens.

Und das ist der gute Tip: Bestehen Sie bei jedem Kauf ausdrücklich auf DUPLI-COLOR.

*DC Acryl »Auto-Spray« zur Flächenbehandlung. Ist einfach und kinderleicht. Bei großen Lackschäden: Roststellen mit FERRO-BET entrostet. Spachteln, Schleifen und übersprühen. Fertig! DUPLI-COLOR gibt es in Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör in Deutschland, der Schweiz und Österreich.*



*Für Kratzer und Turbantrennen. DC Acryl »Tupflack« Farbtongenau und minutenschnell trocken.*

**Tupflack**

## MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs

Motordaten:

Bohrung x Hub 88,9 x 80,0 mm

Hubraum 1954 ccm

Verdichtung 10,5 : 1

Nennleistung 124 PS bei 6000 U/min

Spezifische Leistung 63,4 PS/Liter

max. Drehmoment 17,0 mkg bei 3500 U/min

Maximaldrehzahl 6500 U/min

Motorbauart: Motorblock und Zylinderkopf aus Grauguß, fünffachgelagerte Kurbelwelle, einseitlich liegende Nockenwelle, Antrieb durch Stirnräder, hängende Ventile, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Wasserkühlung mit Thermostat, elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung, elektrische Kraftstoffpumpe

Kraftstoffbedarf: Super

Batterie: 12 V/60 Ah

Füllmengen: Tank 45 Liter

Motoröl: 3,75 Liter - Ölwechsel alle 5000 km (Einbereichsöl), alle 10000 km (Mehrbereichsöl)

Getriebeöl: 1,6 Liter - Ölwechsel alle 40000 km

Hinterachsöl: 1,3 Liter

Kühlwasserinhalt: 8,6 Liter

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive auf den 4. Gang, Mittelschaltung, Overdrive-Betätigung an der Lenksäule, Antrieb auf die Hinterräder

Übersetzungen:

1. Gang 3,13 : 1

2. Gang 1,99 : 1

3. Gang 1,36 : 1

4. Gang 1,0 : 1

Overdrive-Übersetzung 0,797 : 1

R-Gang 3,25 : 1

Achsuntersetzung 4,30 : 1

## FAHRWERK

Selbsttragende Stahlblechkarosserie

Radaufhängung vorne: Einzelrad an Querlenkern und Schraubenfedern, Querstabilisator, Teleskopstoßdämpfer

Radaufhängung hinten: Starrachse an Länglenkern

# Der Volvo 1800 ES in Zahlen

und Schraubenfedern, Panhardstab, Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Schnecke/Rolle-Lenkung, 3% Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag

Bremsanlage: Hydraulisch betätigtes Zweikreis-Bremsensystem mit Unterdruck-Bremskraftverstärker Bremskraftregler auf die Hinterräder wirkend, vorne und hinten Scheibenbremsen, Handbremse mechanisch auf separate Bremsstromeln an den Hinterrädern wirkend

Felgenreife: 5 1/2 J x 15  
Bereifung: 185/70 HR 15, im Test Pirelli CN 36, Abrollumfang 1970 mm

## GEWICHTE

Eigengewicht nach Werksangabe 1185 kg, Eigengewicht effektiv 1235 kg, zul. Gesamtgewicht 1500 kg  
Nutzlast (Werk/effektiv) 315/265 kg, Vorderachslast 605 kg, Hinterachslast 630 kg, Achslastverteilung 49,0/51,0%, Testgewicht 1420 kg, Leistungsgewicht betankt 9,95 kg/PS, vollbeladen 12,1 kg/PS, zul. Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 600 kg

## AUSSENABMESSUNGEN

Länge 4385 mm, Breite 1700 mm, Höhe 1280 mm, Spurweite vorne und hinten 1310 mm, Radstand 2450 mm, Wendekreis-Ø links 10,40, rechts 10,10 m

## INNENABMESSUNGEN

Innenbreite vorne 1360 mm, hinten 1290 mm, Innenhöhe vorne 880 mm, hinten 840 mm, Lehnhöhe vorne 740 mm, hinten 520 mm, Sitzbreite vorne 520 mm, hinten 1010 mm, Sitztiefe vorne 510 mm, hinten 360 mm, Pedalabstand zur Fahrersitzlehne min. 865 mm, max. 1050 mm

## FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung aus dem Stand auf effektive Geschwindigkeiten (Testgewicht 1420 kg)

0-40 km/h 2,7 sec

0-60 km/h 4,7 sec

0-80 km/h 7,2 sec

0-100 km/h 11,0 sec

0-120 km/h 15,8 sec

0-140 km/h 23,0 sec

0-160 km/h 36,6 sec

0-400 m 17,2 sec

0-1000 m 32,1 sec

Beschleunigung im 4. Gang aus 40 km/h

40-60 km/h 5,5 sec

40-80 km/h 10,7 sec

40-100 km/h 16,4 sec

40-120 km/h 22,7 sec

40-140 km/h 30,2 sec

400 m 17,8 sec

1000 m 35,1 sec

Höchstgeschwindigkeit:

effektiv 178 km/h

Werksangabe 185 km/h

dabei Tachoanz. 184 km/h

Drehzahl bei Höchstgeschw. 6500 U/min

## INNENGERÄUSCHE

Geräuschmessung im Innenraum bei konstanter Geschwindigkeit nach dB(A):

im Stand 64 dB(A)

bei 50 km/h 72 dB(A)

bei 80 km/h 74 dB(A)

bei 100 km/h 78 dB(A)

bei 120 km/h 81 dB(A)

bei 140 km/h 82 dB(A)

bei 160 km/h 83 dB(A)

bei Höchstgeschw. 86 dB(A)

## TACHOANZEIGE

bei 40 effektiv 39 km/h

bei 60 effektiv 58 km/h

bei 80 effektiv 76 km/h

bei 100 effektiv 96 km/h

bei 120 effektiv 115 km/h

bei 140 effektiv 134 km/h

bei 160 effektiv 152 km/h

## VERBRAUCH

Autobahn scharf 15,2 l/100 km

Autobahn zügig 13,4 l/100 km

Landstraße zügig 13,6 l/100 km

Kurzstrecke/Stadt ca. 15,0 l/100 km

Testverbrauch 14,0 l/100 km

Tankinhalt: 45 Liter

Reichweite: ca. 320 km

## PREISE

Volvo 1800 ES 25150 DM

Metallic-Lackierung 350 DM

## HERSTELLER

AB Volvo, Göteborg, Schweden

## VERTRIEB

Volvo GmbH, 6051 Dietzenbach-Steinberg, Assar-Gabrielson-Straße

Tank-Kapazität von 45 Liter, die nur eine Reichweite von rund 320 km erlaubt.

Was für den Motor die Lautstärke, ist für Getriebe, Lenkung und Kuppelung der Kraftbedarf. Wer dennoch den Hebel auf der Mittelkonsole schnell bedient, kann den 1800 ES in 11 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 178 km/h, während das Werk 185 km/h in Aussicht stellt. Diese sind auch mit dem elektrisch zuschaltbaren Overdrive nicht erreichbar, der nur die Drehzahl senkt und den Geräuschpegel dadurch erholend drückt. Die - zum Glück - servounterstützte Bremse (Scheiben rundum) verzögert spurtreu und kontinuierlich, und damit man sich an der links neben dem Fahrersitz angebrachten Handbremse nicht übernimmt, wirkt sie auf separate Trommeln.

Das Fahrverhalten des Wagens, der vorne Einzelradaufhängung, hinten eine konventionelle Starrachse mit Länglenkern hat, ist gewöhnungsbedürftig und rauh. Der Fahrer muß den 1800 ES in Kurven hineinzwängen. Dann untersteuert der auf der Geraden richtungsstabile Wagen deutlich, nimmt jedoch die kleinste Bodenwelle gern zum Anlaß, mit dem Heck davonzuspringen.

Obwohl er in vielen Dingen fasziniert und in der passiven Sicherheit (Dachstabilität, Knautschzonen, Sicherheits-Zubehör) als beispielhaft gelten kann, hat die Entwicklung auf dem Markt der Sportwagen bzw. sportlichen Coupés den Schweden überholt. Kraftaufwand, Fahrverhalten und Styling kennzeichnen ihn als Vertreter eines vergangenen Jahrzehnts. Wer es liebt, sich mit einem Auto psychisch und physisch auseinanderzusetzen, kann an Volvos Sportwagen nicht vorübergehen.

Günter Wiechmann

## Heimwerker

# Echte Hilfe oder nur ein Nepp im Kaufhaus?

„Diagnose-Sets“ aus dem Handel sollen Bastlern die Arbeiten am eigenen Auto erleichtern. Was taugen diese Importe aus den USA?

Nach einer Repräsentativ-Umfrage des Allensbacher Instituts für Demoskopie repariert fast jeder fünfte Autofahrer alle Fehler an seinem Wagen selbst. Jeder zweite ist bei den Werkstätten „nie ganz sicher, ob auch alles am Wagen gemacht wurde, was nötig war“, und jeder dritte glaubt, daß die Ausführung