



**Paprika aus der Schwedenplatte:**

**VOLVO P1800**

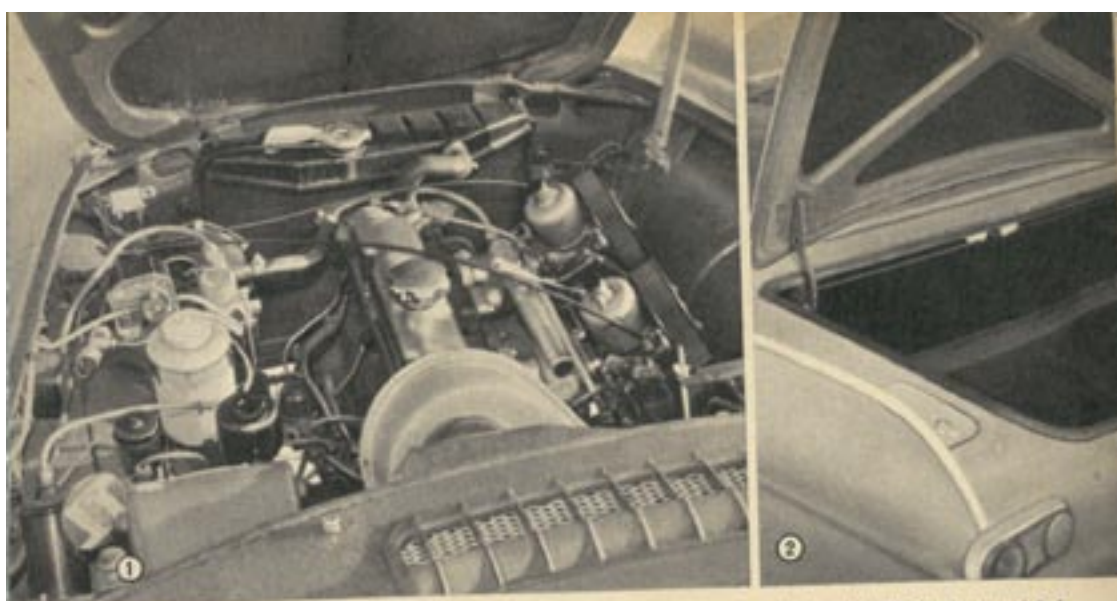


Der namhafte italienische Karosierer Frua gab dem Volvo P 1800 die Linien eines Vollblutspottwagens, aber Volvo motorisierte ihn maßvoll mit 90 DIN-PS. So bleibt als Testergebnis festzuhalten — und auch Volvo legt Wert darauf, es zu betonen —, daß der P 1800 nicht mit einem PS-geladenen Vollspottwagen zu verwechseln ist, sondern in die Kategorie der attraktiven Coupés mit stark herausgestrichener sportlicher Note gehört. Mit dem normalen Volvo-Vierganggetriebe kostet der Wagen 17.500 DM, mit Overdrive, also einem fünften Gang, 18.300 DM. Das sind stattliche Preise für ein Auto, das zwar einen qualitativ hochwertigen, aber baulich einfachen Vierzylinder-Stoßstangenmotor und ein Fahrwerk hat, das ganz und gar auf der Baulinie der preisgünstigen Volvo-Limousinen liegt.

Aber man muß sich auch die Herstellungsweise des P 1800 erklären lassen. Die Karosserie wird in England von

**HINEINGERISSEN** in die engsten Kurven, bleibt der P 1800 gelassen wie ein alter Schwede. Sein Fahrwerk ist für noch größere Leistungen dimensioniert, die es motorisch keineswegs ausnützt.





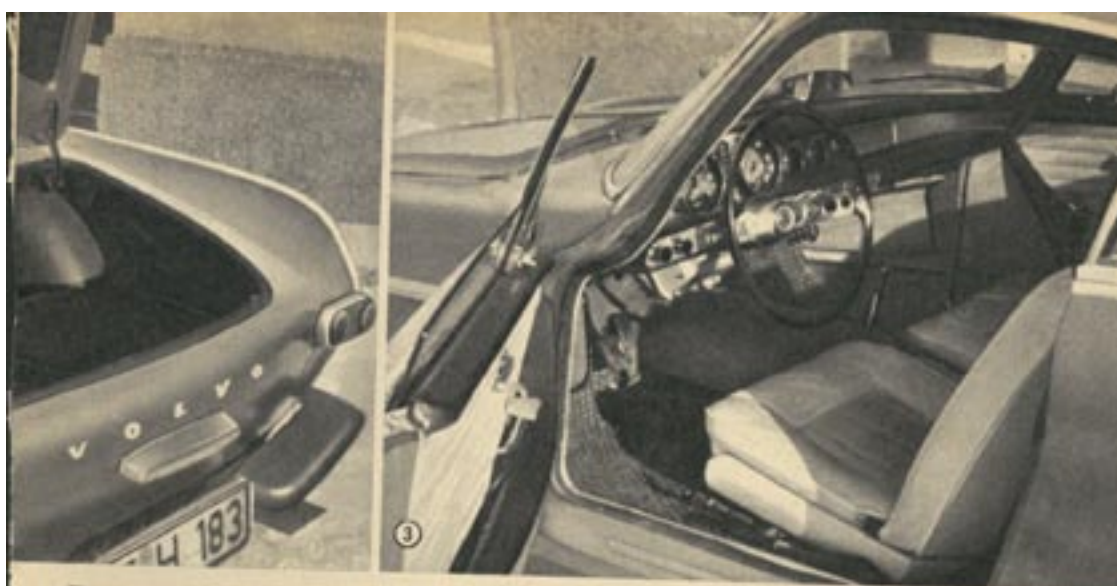
**LANGE LEBENSDAUER** verspricht der 1,8-Liter-Motor trotz seiner hohen Verdichtung von 9,5:1. Rechts im Bild 1 die beiden SU-Vergaser. Das Reserverad liegt offen im Kofferraum, dennoch ist reichlich Stauraum vorhanden, jedenfalls für ein schnittiges Coupé (2). Sportlich ist der Einstieg, sportlich sind die Armaturen. Für kurze Beine sind die Pedale vom Sitz sehr weit entfernt (3).

Pressed Steel Co. Ltd. ausgeführt, montiert und fertiggestellt wird der Wagen in der Nähe von Birmingham bei der Firma Jensen Motor Ltd. Dorthin liefert Volvo aus den eigenen schwedischen Werken alle erforderlichen mechanischen Aggregate, wie Motor, Kühler, Getriebe, Hinterachse, den rückwärtigen Bremsatz, Lenkorgane und so weiter. Als deutscher Beitrag sind Lichtmaschine und Anlasser zu registrieren. Die übrige Elektrik steuert Lucas bei, und 'Made in England' steht auch auf den Armaturen. Die Reifen tragen den italienischen Namen Pirelli. Volvo kann mangels Kapazität den P 1800 in den eigenen Werken nicht ganz bewältigen. Daß ein Großteil der Produktion außer Landes erzeugt und der Wagen dort auch vollendet wird, macht ihn eben etwas kostspieliger.

In dem Fahrzeug sitzt man sehr tief vor einem praktisch senkrecht stehenden Lenkrad, dessen durchlochte Speichen etwas zu breit in den Lenkradkranz münden, so daß den Händen dort etwas fehlt: nämlich schmalere Speichen. Man hat durchweg gut sichtbare sachliche Rundinstrumente

vor sich, die Pedale sind richtig placiert. Es gibt keine Schalen-, sondern mehr zivil geformte Sitze, die an keiner Stelle stören. Trotz der niedrigen, aerodynamisch gut geformten Kanzel hat der Wagen winzig klein ausgefallene hintere Seitenscheiben, die leider nicht ausschwenkbar sind. Die Rundumsicht ist bis auf den mitunter etwas störenden Innenspiegel frei. Die Heckflossen entsprechen vielleicht nicht jedermanns Geschmack, aber als Visierkanten leisten sie beim Rangieren gute Dienste. Auch der Bug ist gut überschaubar. Verschwenderisch viel Kopffreiheit wird nicht geboten, denn ein 1,72 Meter großer Fahrer hat etwa 7 Zentimeter Raum zwischen Kopf und Dach. Unter der Heckscheibe Erwachsene unterbringen zu wollen, ist ein Vorhaben, das allerdings scheitern muß, während Kinder keine Schwierigkeiten haben, zumal in die Gepäckbank zwei Sitzkissen eingelassen sind.

Der Kofferraum, in dem nicht versenkt das Reserverad liegt, ist weder klein noch groß, wie schon die Heckpartie des Wagens vermuten läßt. Aerodynamische



Form ging vor, schließlich ist der P 1800 kein Familienwagen. Im Innenraum gibt es einen unübersichtlichen kritischen Punkt: der Abstand von Pedalerie zum Lenkrad ist groß bemessen. Will ein mittelgroßer oder gar kleiner Fahrer mit durchgestreckten Armen lenken, wozu der Sitz weit zurückgesetzt werden muß, verliert er den richtigen Pedalkontakt. Nur großen Fahrern ist mit dieser Lenkradposition gedient. Einstieg: Wie nicht anders möglich, ist das Einsteigen mehr ein Einfüßeln, die Größe des Türausschnitts läßt allerdings zu wünschen übrig. Die Heizung wie die Belüftung von vorn sind sehr zufriedenstellend, was man nur von wenigen Wagen behaupten kann. Bei aufgestellten Dreieckfenstern, wie bei geöffneten Kurbelversenkfenstern, ist besonders bei hoher Fahrt auch im Volvo P 1800 akustisch und strömungsmäßig 'der Teufel los'. Hier bietet sich tüchtigen Erfindern ein schlecht bestelltes Betätigungsfeld.

Wenngleich der 1,8-Liter-Motor des P 1800 in der Konzeption dem klassischen stoßstangengesteuerten Vierzylinder folgt, kann er nicht als 'Möchtegernmotor' abgetan werden, denn er bietet zwei wesentliche Besonderheiten: Erstens ist die Kurbelwelle fünfmal gelagert, was der Vibrations-

freiheit dient. Trotz der hohen Verbrennungsdrücke, die bei einer Verdichtung von 1:9,5 ccm herrschen, können an dieser Kurbelwelle keine Verformungen auftreten. Nach den Testerfahrten muß diesem Motor bestätigt werden, daß er zu den kultiviertesten Triebwerken gehört, die man in der Vierzylinderklasse kennt. Zweitens ist in den Ölkreislauf ein Wasserkühler eingeschaltet, der es selbst bei Dauervollast nicht zu hohen Öltemperaturen kommen läßt, sondern um 20 bis 30 Grad Celsius niedriger hält als bei vergleichbaren Motoren ohne besonderen Ölkühler. Somit ist auch bei schärfster Beanspruchung des Motors im Hochsommer nichts zu befürchten. Wohl nicht zuletzt wegen der guten Exportaussichten hat Volvo den P 1800 so wärmefest gemacht, was sich beim Testwagen allerdings darin äußerte, daß das Kühlwasserthermometer nur wenig über die reichlich tiefe Betriebstemperatur von 70 Grad Celsius kam.

Ein Wagen von der Größe des P 1800 kann kein Leichtgewicht sein. Er wiegt fahrfertig fast 1200 Kilogramm. Der in allem so solide Testwagen war bei einem Kilometerstand von 20000 Kilometern nach strapaziöser Fahrt alles andere als jung, doch der Motor wirkte wie neu.

Das Niveau der mechanischen wie der akustischen Laufgeräusche war selbst bei Höchstleistung niedrig.

Der Drehzahlbereich ist nicht sportlich weit, er reicht bis 6000 U/min, wenn man das rote Warnfeld auf dem Drehzahlmesser respektiert. Hohe Drehzahlen vermeidet die durch Overdrive aus dem IV. Gang heraus durch ein kleines Hebelchen am Armaturenbrett schaltbare V. Stufe. Sie hält die Gesamtuntersetzung Motor/Hinterräder äußerst knapp. Bei 100 km/h hat der Motor nur 3000 U/min zu drehen. Läßt man den Wagen mit 150 km/h laufen, zeigt die Nadel auf 4500 U/min, bei 170 km/h auf 5000 U/min. Da jedoch die Höchstleistung bei 5500 U/min abgegeben wird (was übrigens 185 km/h entspricht), läßt sich denken, daß die im obersten Fahrbereich des P 1800 bereits stark angewachsenen Fahrwiderstände diesem extrem knapp untersetzten V. Gang nicht freundlich gesinnt sind. Will man 170 km/h erleben, muß man nicht gerade einen freundlichen Schiebewind, aber günstigstes Fahrwetter, topfebene Autobahn und viele Kilometer davon herbeiwünschen, damit sich der Wagen Zeit lassen kann, um richtig schnell zu werden. Dafür sind 150 km/h nicht nur leicht zu erreichen und einzuhalten, sie sind im P 1800 ein Vergnügen reinsten Wassers. Man meint, mit 120 km/h dahinzugleiten.

Das Getriebe schaltet sich leicht und exakt, die Synchronisierung der vier Getriebegänge ist ohne Fehl und Tadel. Wäre der Motor unelastisch, würde man aus Overdrive, dem V. Gang, sehr oft zurückschalten müssen. Nichts dergleichen! Der Motor ist hochelastisch und zieht im Overdrive aus 40 km/h glatt beschleunigend heraus. Folglich ist Overdrive als direkter, als eigentlicher Fahrweg zu betrachten. Man schaltet ihn, zumal kupplungs- und doch rackfrei, wie selbstverständlich schon über langsam gefahrene kurze Strecken ein. Und stellt mit einem Blick auf den Drehzahlmesser fest, wie unglaublich drehzahlsparn es

dabei unter der Motorhaube zugeht. Der IV. Gang reicht bei 5500 U/min immerhin zu 140 km/h. Behält man diese Drehzahl als Maximum im Auge, wobei sich der Motor immer noch schön gelassen gibt, werden im III., II. und I. Gang 105, 70 und 45 km/h herausgefahren. Eine oberliegende Nockenwelle wird bei so viel Drehzahlbescheidenheit des Motors auf keinen Fall vermißt. Der Ventilmechanismus ist so leise wie drehzahlfest. Selbst bei teilweise ausgefahrenen 6500 U/min erlebt man kein Deut von Ventilrasseln.

Das Fahrwerk des P 1800 ist in Ordnung, die Starrachse ist erstklassig längs- und quergeführt. Der Schwerpunkt liegt tief, der Wagen ist nur 1,28 Meter hoch. Die Führungseigenschaften müßten ein Fest sein, doch die Gürtelreifen von Pirelli waren alles andere denn 'festlich' abgestimmt. Das stellte sich nach dem Fahren eines anderen Volvo heraus, dem nicht ohne guten Grund andere Gürtelreifen verpaßt worden waren. Es erwies sich wieder einmal, wie harmonisch das beziehungsreiche Dreigestirn Fahrwerk - Lenkung - Bereifung aufeinander abgestimmt sein muß, wenn die Führungseigenschaften jenes Lob verdienen sollen, das dem offenbar optimal bereiften zweiten P 1800 ohne Einschränkung zugesprochen werden muß. Er hatte, was bei einem Wagen dieser Preisklasse unabdingbar ist: saubere Geradeausführung, genügend Straffheit beim Richtungswechsel sowie in der Kurve und praktisch ein neutrales Lenkverhalten, er über- oder untersteuerte nicht. Der Testwagen benahm sich nicht unmanierlich, nur: Ein so feiner Wagen kann auf die letzten Feinheiten nicht verzichten, wenn er halten soll, was er verspricht.

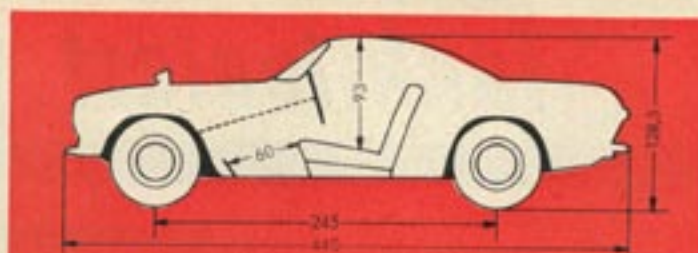
Die Federung ist ein Meisterstück. Sie hat lange Arbeitswege und ist daher schluckfähig. Sie wirkt nicht weich und nicht hart, ist weder poltrig noch schaukelig. Die Kurvenneigung ist angenehm gering. Dabei wurde mit bekannten Mitteln gebaut: Vorn wie hinten Schrau-

benfedern und Teleskopstoßdämpfer. Diese allerdings von ganz besonderer Art, nämlich mit gasgefüllten Nylonzellen, anstatt mit vagabundierender Ausgleichluft im Innern, die Schaumbildung weitgehend ausschalten.

Sicherlich, ein Zweisitzer verhält sich federungstechnisch weit günstiger als ein Viersitzer. Aber Volvo hat es auch meisterhaft verstanden, Wagengewicht, Federkennungen, Dämpfung und die Eigenfederung der Gürtelreifen aufeinander abzustimmen. Resultat: Viel Federungskomfort, tadellose Bodenhaltung der Räder und folglich hohe Reserven an Fahrsicherheit. Somit hat der P 1800 ein Fahrwerk, das weit schneller ist, als der Motor. Mit anderen Worten: Er wäre wohl selbst mit 150 PS und mehr nicht übermotorisiert.

Vorn ist der Wagen mit englischen Girling-Scheibenbremsen ausgestattet, hinten mit selbstzentrierender Volvo-Trommelbremse; dazu ein Bremskraftverstärker.

Volvo-Freunde, die einen heißblütigen Sportwagen erwartet haben, und Fahrer, die durch einen solchen zu Volvo-Freunden geworden wären, sollen mit dem P 1800 nicht angesprochen werden. Denn der



## hobby testet: Volvo P1800

### Motor:

Viertakt-Vierzylinder in Reihe, Bohrung 84 mm, Hub 80 mm, Hubraum 1780 ccm, Verdichtung 9,5:1, Leistung 90 PS bei 5500 U/min, maximales Drehmoment 15 mkg bei 4000 U/min, 2 Vergaser SU-HS 6, Wasserkühlung mit Thermostat, Elektrische Anlage 12 V, Batterie 60 Ah.

### Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, auf Wunsch mit Overdrive, Übersetzungen: 1. Gang 3,13:1, 2. Gang 1,99:1, 3. Gang 1,36:1, 4. Gang 1:1, Overdrive 0,76:1, R-Gang 3,25:1.

### Fahrwerk:

Motor vorn, Antrieb hinten, Vorn einzeln aufgehängte Räder an Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, vorn und hin-

ten Teleskopstoßdämpfer, Schneckenrollenlenkung, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Handbremse mechanisch auf Hinterräder, Reifengröße 185-15, Gürtelreifen, Tankinhalt 45 Liter.

### Abmessungen und Gewichte:

Radstand 245 cm, Länge 440 cm, Breite 170 cm, Höhe 128,5 cm, Sitzbreite vorn 140 cm, Leergewicht 1200 kg.

### Messungen:

Höchstgeschwindigkeit ca. 170 km/h.

### Beschleunigungen:

0-80 km/h: 10,2 sec, 0-100 km/h: 15 sec, 0-120 km/h: 22 sec, 0-140 km/h: 27 sec, 0-160 km/h: 29 sec.

### Preis:

Coupé normal 17500 DM, mit Overdrive 18300 DM, 113000 bzw. 117000 ö.S., 18500 sfr.

### Pluspunkte:

Nicht überzüchtetes Triebwerk, Sparsam mit Overdrive, Gute Bremsen, Sicherheitsgurteserienmäßig.

### Minuspunkte:

Großer Lenkrad-Pedalabstand, Seitenscheiben hinten nicht ausstellbar, Nach oben gerichtete Türschlösser.

Wagen bedeutet eine Erfüllung des Wunsches nach einem nicht alltäglichen kultivierten Zweisitzer. Der P1800 ist nicht so schnell, wie er mit einem temperamentgeladenen Sportmotor sein könnte, aber ihm werden auch die Kümmernisse fremd bleiben, die dieser mit sich bringt. JFD