

MARKT

Heft 7 Juli 1986

Lit. 3000,- sFr.3,- öS.25,- DM 3,
1Y1281E



für klassische Automobile
und Motorräder

Deutschlands größte
Oldtimer - Zeitschrift



VW Sonderkarosserien



Douglas

Volvo 1800
Zündapp KS 601



Nordische Kombination — Volvo 1800

von Dieter Günther

Wohl kein anderes Auto hat je soviel kostenlose Werbung erhalten wie der Volvo 1800 — und dies noch dazu durch eine Reihe ausgesprochen günstiger Umstände!

Anfang 1962 machte sich nämlich die englische Fernseh-Gesellschaft ITC an die Realisierung einer neuen Krimi-Serie, die auf den Romanen von Leslie Charteris beruhte. Hauptfigur war ein Privat-Detektiv namens Simon Templar, der wegen seines milden Blickes und seiner ritterlichen Gesinnung „The Saint“, der Heilige, genannt wurde. Für diesen smarten Herrn — dargestellt von Roger Moore, der danach als James Bond weiter herzhaft zuschlagen durfte — suchte man nun ein passendes Auto. Es mußte ein Sportwagen sein, neu auf dem Markt, leistungsfähig und extravagant. Fast zwangsläufig stieß man auf den nagelneuen Jaguar E, der alle diese Forderungen

haargenau erfüllte. Aber die Jaguar-Oberen, offenbar noch trunken von den Lobes-Hymnen, mit denen man ihren rassigen Neuling überschüttet hatte, zeigten den Fernsehleuten entrüstet die kalte Schulter. Auf derlei Publicity könne man verzichten, hieß es; man würde das Auto auch so verkaufen! Als dann 1978 „The Return of the Saint“ gedreht wurde, stellte man übrigens gerne einen XJS zur Verfügung.

Bei ITC herrschte Ratlosigkeit, denn unter englischen Autos wurde man nicht fündig; also sah man sich unter den Ausländern um und kam so auf den Volvo 1800. Der war zwar schon 1960 vorgestellt worden, seine Produktion aber erst 1961 angelaufen. Und da er über eine „Pressed Steel“-Karosserie verfügte und bei Jensen montiert wurde, war er sowieso beinahe ein englisches Auto. Volvo/Großbritannien jedenfalls war entzückt, helfen zu können — und schickte postwendend ein weißes Coupé. Und da „Simon Templar“, wie die Serie bei uns hieß, sich in fast allen westeuropäischen Ländern großer Beliebtheit erfreute, ge-

langte der Sport-Volvo via Fernseh-Bildschirm in Millionen von Wohnzimmern! Die Qualitäten seines „Serien“-Wagens überzeugten Roger Moore übrigens so, daß er auch außerdienstlich Volvo 1800 fuhr, sich Mitte der 60er Jahre sogar das neueste Modell — wieder in weiß, diesmal aber mit Minilite-Felgen ausgerüstet — zulegte. Neben Moore gab es noch andere prominente 1800-Fahrerinnen und -Fahrer, wie die Filmschauspielerin und Ärztin Marianne Koch und Roger Daltrey, Lead-Sänger der Beatles-Konkurrenten „The Who“.

Natürlich wäre der 1800er auch ohne diese Fernseh-Hilfsaktion ein Erfolg geworden. Ob aber jedermann diesen Erfolg erwartet hätte, ist schon fraglicher. Immerhin war Volvos erster Versuch, auf dem Sportwagen-Sektor Fuß zu fassen, gründlich daneben gegangen: Von jenem glücklosen P 1900, einem offenen Sport-Zweisitzer mit Kunststoff-Karosserie, waren zwischen 1954 und 1957 klägliche 67 Stück gefertigt worden! Es wäre also durchaus zu vermuten gewesen, daß man in Göteborg von Autos dieser Art erst einmal die Nase voll hatte. Aber Volvo betrachtete den P 1900 als



Gelungene Mischung: P 1800, Segelflugzeug und Dame mit Hund. Mit dieser Kombination versuchte Volvo den hohen Standard seiner Produkte zu betonen.

Experiment, von dem man nur lernen konnte — und als Helmer Petterson, der sich mit der Entwicklung des PV 444 sein eigenes Denkmal gesetzt hatte, 1956 vorschlug, einen „vernünftigen Sportwagen“ zu bauen, bekam er grünes Licht.

Die Zustimmung zu diesem neuen Projekt hing maßgeblich von Gunnar Engellau ab, der erst kurz vorher zum Volvo-Boß avanciert war und in dieser Eigenschaft sofort die Herstellung des Kunststoff-Sportlers hatte einstellen lassen! Allerdings geschah dies nicht aus einer prinzipiellen Abneigung gegenüber Sportwagen, sondern schlicht und einfach weil er den P 1900 für ein miserables Auto hielt. Er hatte an einem Wochenende 750 Kilometer damit zurückgelegt und soll entsetzt gewesen sein! Aber Engellau wußte natürlich, daß ein Sportwagen gut fürs Prestige war — vom verlockenden



Das Vorgängermodell P 1900 basiert auf der Mechanik des PV 444 und besitzt eine Karosserie aus dem Experimentierwerkstoff der 50er Jahre: Kunststoff.



Die ersten drei Prototypen: Sie wurden von Frua in Turin gebaut. Die Änderungen zur Serie waren minimal.



Weltweit kostenlos in jedes Wohnzimmer ist die beste Werbung: Roger Moore fuhr in der Fernsehserie „Simon Templar“ (in England hieß sie „The Saint“) und privat Volvo 1800.

US-Markt gar nicht zu reden. Er stand also einem „vernünftigen Sportwagen“ durchaus positiv gegenüber und beauftragte daher Petterson, nach Italien zu reisen „und zu sehen, was man dort tun könne“ (so Engellau wörtlich).

„Was man dort tun könne“ hieß im Klartext, daß Petterson Kontakt mit unabhängigen Karosserie-Designern aufnehmen und Anregungen für die Form des geplanten Sportwagens einholen sollte. Daß Engellau nicht seine eigene Design-Abteilung mit

dem talentierten Jan Wilsgaard an der Spitze diese Entwürfe ausführen ließ, lag daran, daß man dort fieberhaft am neuen Amazon arbeitete. Aber natürlich waren Wilsgaard und seine Leute tief enttäuscht über diese Entscheidung. Petterson weniger. Sein Sohn Per, damals 23 Jahre alt und Absolvent einer Schule für Industrie-Design in den USA, war als freier Designer sowohl für Ghia als auch für Frua — zwei in Turin ansässige Karosserie-Firmen — tätig geworden. Vater Petterson sah nun eine Chance für den Junior, sich zu profilieren — und wandte sich wohl nicht ganz zufällig an eben jene beiden Turiner Unternehmen!

Im Juli 1957 lagen fünf verschiedene Entwürfe vor: Zwei von Ghia, drei von Frua, wobei für den einen Frua-Entwurf Per „Pelle“ Petterson verantwortlich zeichnete. Alle fünf wurden Gunnar Engellau in Göteborg präsentiert — und der entschied sich spontan für Pelles Vorschlag, der natürlich, wie branchenüblich, offiziell Frua zugeschrieben wurde.

Frua wurde auch der Bau jener drei Prototypen übertragen, die die Italiener bereits wenige Monate später fertigstellten und die Engellau, der eiligst nach Turin kam, sofort überzeugten. Man beschloß, daß für





die Serien-Fertigung nur minimale optische Retuschen vorgenommen werden sollten. Tatsächlich war ein beeindruckendes Auto entstanden, das mit einer ganzen Reihe höchst unkonventioneller Stilmerkmale aufwartete.

Betrachtet man die Karosserien, die in den fünfziger Jahren in Italien geformt wurden, so kann man ihre Schöpfer in zwei große Gruppen einteilen: In Funktionalisten und Romantiker. Zu den Funktionalisten etwa gehört Pininfarina, der, streng sachlich, die Form der Funktion unterordnet. Jede aggressiv wirkende Hutze an einem Ferrari 250 GT beispielsweise hat in erster Linie eine Aufgabe zu erfüllen; daß sie der Optik dient ist schön, wenn auch zweirangig. Bei den Romantikern ist das genau umgekehrt. Designer wie Michelotti oder eben Frua stellen das Detail, das Stil-Merkmal über die Funktion — und entsprechend verspielt erscheinen ihre Kreationen. Der P 1800 ist dafür ein gutes Beispiel: Die kleinen Heckflossen, die „Kuhhorn“-Stoßstangen (Lloyd-Freunde kennen sie vom Alexander Frua, der etwa gleichzeitig entstand), die geschwungene, am Türgriff auslaufende Zierleiste — alles Details, die nett anzuschauen, im Grunde aber überflüssig sind.

Entsprechend kontrovers wurde der Entwurf (übrigens eine der letzten Arbeiten vor Fruas Übernahme durch Ghia) aufgenommen: „Ein zweisitziges, sehr attraktives Coupé“, hieß es einerseits, „Der P 1800 mit seinem Ferrari-Grill und seinen unmotivierten seitlichen Verzierungen ist kein Produkt guten Geschmacks“, andererseits.

Dazu kam, daß die verspielte Karosserie-Form natürlich eher alterte als ein nüchterner, weniger am Zeit-Geschmack orientierter Entwurf. Allerdings sollte sich zeigen, daß gerade der letztgenannte Punkt wenig Einfluß auf Produktionsdauer und -zahl des Schweden-Sportlers haben sollte!

Bis zur Fertigstellung der drei bei Frua gebauten Prototypen X-1, X-2 und X-3 ging alles glatt. Dann aber geriet das intern P 958 genannte Projekt in solch ernste Schwierigkeiten, daß es fast zu Grabe getragen worden wäre!

Aus Kapazitätsgründen war man bei Volvo nicht in der Lage, das neue Modell selbst zu bauen, mußte sich also auf die Suche nach einem geeigneten Partner machen. Nicht zuletzt auf Empfehlung Ghias wandte man sich an Karmann in Osnabrück, wo Engellau, Helmer Petterson und Volvo-Chefingenieur Bertelius noch vor Weihnachten 1957 die Möglichkeiten einer deutsch-schwedischen Zusammenarbeit diskutierten. Die Gespräche entwickelten sich so po-

sitiv, daß man kurz vor Vertrags-Abschluß stand — als im Februar 1958 der große Knall kam: Das VW-Werk, Karmanns wichtigster Kunde, intervenierte; dem Osnabrücker Karosseriewerk blieb gar nichts anderes übrig, als alle Vereinbarungen mit den Schweden zu lösen.

Was tun? Vater und Sohn Petterson erwogen in ihrer Verzweiflung allen Ernstes, das Auto auf eigene Initiative — und natürlich auch auf eigene Rechnung — zu bauen; sie fürchteten nämlich, daß man bei Volvo nach diesem Rückschlag das Interesse am P 958 verlieren könnte. Aber dem war nicht so: T.G. Andersson, Mitglied des Volvo-Vorstandes, bemühte sich höchstpersönlich, das Projekt unter Dach und Fach zu bringen. Dazu schickte er Raymond Eknor, der schon am P 1900 mitgearbeitet hatte, nach England — nachdem alle Verhandlungen in Deutschland (mit NSU, dem Karosserie-Werk Drauz und Hanomag) keine Ergebnisse gebracht hatten. Eknor wurde fündig: Das Blechkleid — man hatte vom P 1900 also tatsächlich gelernt! — wurde künftig von der Pressed Steel Co. in Cowley fabriziert und von dort zu Jensen in



Kurz nach der Präsentation auf dem Brüsseler Autosalon im Januar 1960 entstand dieses Bild.



Die Qualität der in England gebauten Fahrzeuge ließ sehr zu wünschen übrig, weshalb die Produktion vor Vertragsabschluss mit Jensen nach Göteborg verlegt wurde. Die Fahrzeuge der D-Serie (Bild) wurden zwischen August 1963 und Juli 1964 produziert.

West Bromwich transportiert, wo man die Karosserie sowie die aus Schweden angelieferten mechanischen Teile zum kompletten Auto zusammenfügte.

Alle waren zufrieden: Die Schweden, denen schon die Felle wegzuschwimmen schienen, die Briten (eine englische Motor-Zeitschrift vermerkte im Oktober 1962 stolz, daß schon jeder Amazon zu 10 Prozent britische Teile enthalte, ein Volvo-Sportwagen dagegen auf über 50 Prozent komme!) und T.G. Andersson. Er wünschte sich die Montage des Neulings in einem Land, das über gute Golfplätze verfügte!

Sein europäisches Debut gab der Wagen auf dem Salon in Brüssel im Januar 1960, sein US-amerikanisches im April des selben Jahres in New York. Allerdings konnte man hier nur einen der Prototypen zeigen, wie an dem „V“ im Kühlergrill gut zu erkennen ist. Man hatte mit intensiver Ent-



Typische äußere Erkennungszeichen der ersten Serie sind „Kuhhorn-Stößtangen“, „Eierkartongrill“ und Volvozeichen mit Schwedenflagge auf der C-Staue.



Die Fachwelt war 1960 von dem sehr unschwedischen Volvo-Coupé überrascht: Statt Funktionalität dominierte Attraktivität mit Heckflüssen und Hüftschwung.

wicklungsarbeit nämlich erst begonnen, als Ende 1958 mit Pressed Steel und Jensen Einigung erzielt worden war, befand sich also in Zeitdruck. Mit Beginn der Serienfertigung waren jedenfalls die beiden in die Heckschürze integrierten Auspuff-Endrohre ebenso verschwunden wie die hintere „Kuhhorn-Stößtange“. Im Innenraum fiel vor allem die überarbeitete Armaturentafel auf und das Zweispeichen-Lenkrad, dessen Edelholz-Kranz schnödem Bakelit hatte weichen müssen (eher eine Sicherheits-, denn eine Sparmaßnahme).

Mechanisch basierte das neue Modell natürlich weitgehend auf dem Amazon, mit einigen bemerkenswerten Unterschieden allerdings. So war der Radstand von 2,60 m auf 2,45 m verkürzt worden und die Rad-

Aufhängung modifiziert. Neben dem normalen M40-Getriebe mit vier Gängen konnte der Kunde ein elektrisch zuschaltbares Overdrive ordern, für das er in der Bundesrepublik den saftigen Aufpreis von DM 800,- berappen mußte.

Die eigentliche Überraschung aber war der Motor. Volvo hatte sich nicht damit begnügt, das vorhandene — und sehr leistungsfähige! — 1,6 l-Triebwerk (B 16) der Limousinen zu übernehmen, sondern einen völlig neuen Vierzylinder konstruiert, der nur noch den Hub (80 mm) und die Auslegung (untenliegende Nockenwelle, über Stoßstangen betätigte Ventile) mit dem B 16 gemeinsam hatte. 1,8 l groß und mit fünf Kurbelwellen-Lagern versehen, sollte dieser B 18 genannte Kurzhuber später in



Attraktiv aus jedem Blickwinkel.

allen Volvo-Personenwagen Dienst tun — und sich dabei den Ruf geradezu legendärer Langlebigkeit und Zuverlässigkeit erwerben. Als B 18 B leistete er im P 1800 — denn so wurde der Volvo-Sportler wegen seines Hubraumes folgerichtig genannt — bei einem Verdichtungsverhältnis von 9,5:1 exakt 100 SAE-PS (oder 90 DIN-PS) bei 5500/min. Damit lief der P 1800 eine Spitze von rund 165 km/h. Übrigens waren diese ersten Modelle noch serienmäßig mit einem Ölkühler ausgerüstet, da bei Probefläufen Öl-Temperaturen von 170 bis 180 Grad ge-





messen wurden — zu viel für die Qualität der damaligen Öle.

Erste Fahrberichte bescheinigten dem Schweden-Mobil beachtliche Qualitäten — wenngleich sich einige Tester über den Umstand wunderten, daß der P 1800 längst nicht so sportlich wie die Zweivergaser-Limousinen war! Das lag einmal daran, daß der neue B 18-Motor zwar erheblich kultivierter und leiser als sein Vorgänger lief, durch die Verwendung von fünf Kurbelwellenlagern aber auch einiges an Drehfreudigkeit eingebüßt hatte. Und schließlich war die Federung wesentlich weicher abgestimmt als bei den Viersitzern — Volvo legte also Wert auf Komfort.

Tatsächlich wurde die Bezeichnung „Sportwagen“ dem P 1800 kaum gerecht; man hatte es hier mit einem „Gran Turismo“ zu tun, einem bequemen Reisewagen — sportlich zwar, vor allem aber elegant. So hießen seine Konkurrenten Peugeot 404 Cabrio/Coupé, Mercedes 190 SL oder Facel Facellia. Besonders Jean Daninos, Chef und Besitzer von Facel, zeigte sich vom B



In der Werbung wandelte Volvo das bekannte Sprichwort um: „Autos machen Leute“.

18 B-Motor des Volvo so beeindruckt, daß er ihn, komplett mit Getriebe und Overdrive, als Antriebseinheit für seinen Facel 3 verwandte. Noch ein anderes Kleinserien-Auto wurde vom B 18 B beflügelt: Der Marcos 1800 GT, jene Plastik-Flunder mit dem Holzchassis. Sicher keine schlechte Wahl; immerhin hatten die Tester von „Car and Driver“ herausgefunden, „daß die Ventile der B 18-Maschine bei ungefähr 6300 U/min beginnen, in Verwirrung zu geraten, sich jedoch bei etwa 6500 U/min wieder beruhigen“. Na denn!

Sporterfolge — mit denen Buckel und Amazon reich gesegnet waren — blieben beim P 1800 (fast) völlig aus. Sowohl von der Konzeption wie der Homologation für sportliche Einsätze völlig ungeeignet, beließ man es bei einigen halbherzigen Versuchen, die allesamt unbefriedigend verliefen. Wie etwa Tom Tranas Teilnahme an der „Rallye Mitternachtssonne“ im Jahr 1961, als Trana, an dritter Stelle liegend, mit Kupplungs-Defekt aufgeben mußte.

Nach der offiziellen Vorstellung verging über ein Jahr, bis die ersten 1800er im Mai 1961 ausgeliefert werden konnten. Und wieder gab es Probleme! Volvo hatte darauf bestanden, die ersten 250 Exemplare einer genauen Qualitäts-Kontrolle zu unterziehen, die dann auch in Göteborg erfolgte.



Sicherheits-Pionier: Als erster Hersteller baute Volvo ab 1958 serienmäßig Dreipunkt-Sicherheitsgurte in allen Modellen ein.



1965 präsentierte Radford in England sein attraktives Cabrio.



1969 kam der 1800 E mit Benzineinspritzung. Bereits 1967 war die geschwungene seitliche Zielleiste begründet worden.



Mit Volvos P 1800 kommt man wegen seiner für einen Sportwagen großen Bodentfreiheit überall hin.



In voller Fahrt mit begehrtm Sonderzubehör: breite Felgen, Talbot-Spiegel und Zusatzscheinwerfer.

Man war entsetzt! Schlecht lackiert und von miserabler Fertigungs-Qualität, weckten die Autos unschöne Erinnerungen an den P 1900. Nach langen Diskussionen mit den Engländern wurde schließlich ein Volvo-Kontrolleur bei Jensen stationiert, der die Montage überwachte.

Alles in allem war das eine unbefriedigende Lösung, die nach rascher Änderung verlangte. Sie erfolgte Anfang 1963, als Volvo seine neue Fabrik in Torslanda in Gebrauch nahm und damit Platz für die 1800-Fertigung in Lundby bekam. So rollten im Frühjahr die ersten „schwedischen“ 1800er vom Band — ohne das „P“ (für Personenwagen), aber mit einem „S“ (für Schweden),

als 1800 S also. Sie begannen mit der Chassis-Nummer 6001 und senkten ohne Frage die Produktionskosten; allerdings hatte Volvo eine Ausgleichszahlung an Jensen zu leisten, da man sich vertragsmäßig auf 10.000 Exemplare geeinigt hatte, Jensen aber nur 6000 fertigen durfte. Die Karosserie kam weiterhin von Pressed Steel (und erreichte nicht ganz die Güte der aus Schweden-Stahl fabrizierten Buckel- und Amazon-Karosserien).

Äußerlich an den Radkappen erkennbar, entsprach das von Frühjahr bis Herbst gebaute Modell B (wie es intern genannt wurde) exakt seinem Vorläufer; erst das Modell D verfügte über einige Änderungen, deren

wichtigste der überarbeitete Motor war, der dank schärferer Nockenwelle, härteren Ventillfedern und höherer Kompression 108 SAE-PS bei 5800/min leistete.

Überhaupt die Änderungen. Der 1800er behielt während seines langen Autolebens bis auf eine einzige Ausnahme seine Grundform stets bei; modifiziert wurde der Motor, der ab dem im August 1965 eingeführten Modell F 115 SAE-PS abgab und gut





drei Jahre später durch den B 20 B-Motor mit 118 SAE-PS abgelöst wurde, und die Innenausstattung, der man im August 1963 neue Sitze mit Lederbezug (Sitzfläche und Lehne) spendierte. Modifiziert wurde auch der Chrom-Schmuck, der dem Kenner die Zuordnung der einzelnen Modelle erlaubt. Allerdings ist es eine ziemlich komplizierte Wissenschaft, durch die verschiedenen Radkappen, Zierleisten, Stoßstangen usw. durchzusteiigen...

Mitte der 60er Jahre entstanden einige ausgesprochen reizvolle Volvo 1800-Variationen. Wer heute einen 1800 fährt, träumt sicher von jenen Cabrios, die in England und den USA entstanden.

In England war es die Harold Radford Coachbuilding Limited, die das Coupé aufmachte, in den USA die Firma Volvoville, der größte US-Händler der schwedischen Marke. Wie viele Autos diesseits und jenseits des Atlantiks umgewandelt wurden, läßt sich heute nicht mehr feststellen, aber mehr als 20 Stück dürften es nicht gewesen sein. Bei Volvo selbst kam man nie auf die

Idee, aus dem 1800er ein offenes Auto zu machen — obwohl man in der eigenen Design-Abteilung natürlich kräftig experimentierte und etwa an einem Auto arbeitete, dessen Dachaufbau von einem Lancia Fulvia Coupé zu stammen schien. Der italienische Karosierschneider Fissore schließlich zeigte auf dem Turiner Salon von 1965 ein elegantes Fastback-Coupé, das im Auftrag des italienischen Volvo-Importeurs kreiert worden war. Leider vermochte auch diese gelungene Schöpfung Göteborg nicht zu überzeugen.

Das gelang auch jenem 1800 S nicht, dem sein amerikanischer Besitzer einen Mustang V8-Motor eingepflanzt hatte und der angeblich sogar Gunnar Engellau vorgeführt



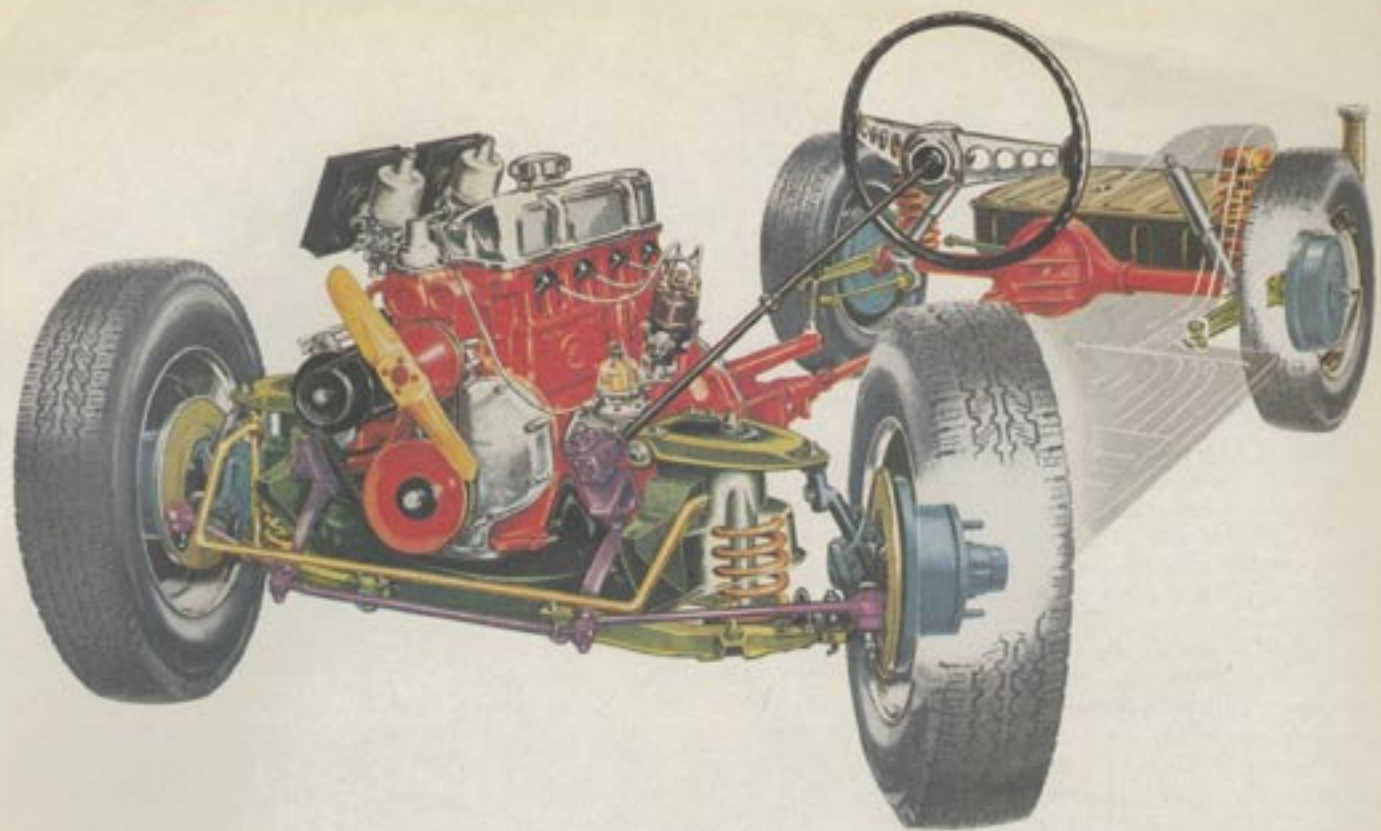
Volvos Modell 1800 war nie ein reitrasriger Sportwagen, sondern Reisewagen oder Gran Turismo.



Eleganz und Temperament vereinen sich im Volvo 1800 mit Bequemlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit.



Original: Benzineinfüllstutzen.



Internationale Technik: Vergaser, Bremsanlage und Overdrive aus England, Elektrik aus Deutschland, Kardan und Hinterachse aus USA. Die Mechanik wurde vom Amazon-Modell übernommen.



Ein schöner Rücken kann entzücken.



Durch Herunterklappen der Rückenlehne wird der Gepäckraum wesentlich erweitert. Die Lederriemen zum Festchnallen von Koffern usw. waren serienmäßig.

wurde. Aber dieser zeigte sich wenig begeistert.

Im August 1969 wurde der bereits erwähnte 1800 S mit dem B 20 B-Triebwerk durch den 1800 E abgelöst — und dieser 1800 E verfügte über eine Reihe bemerkenswerter Neuerungen. So kam statt der beiden Vergaser eine elektronische Benzineinspritzung von Bosch zum Einsatz, die zusammen mit einer anderen Nockenwelle und größeren Ventilen für 130 SAE-PS bei 6000 U/min sorgte. Der höheren Leistung angepaßt war eine überarbeitete Bremsanlage: Der 1800 E bremste auch an den Hinterrädern mit Scheiben. Das Getriebe hatte nach wie vor vier Gänge plus Overdrive, stammte jetzt aber von ZF.

Innen ging es auch wohlicher zu. Die ebenso attraktiven wie körpergerechten Sit-



Schwedisches P 1800 Cabrio.





ze präsentierten sich mit Kopfstützen, dazu gab es ein neues Armaturenbrett mit Holz-Furnier und anderen Instrumenten. Weniger gefallen konnte das Dreispeichen-Lenkrad, das von nun an montiert wurde. Ein Jahr später sollte man zum alten M41-Getriebe zurückkehren und auch eine Borg-Warner-Automatik gegen Mehrpreis liefern können.

Mit all diesen Verbesserungen hatte der 1800er zwar kräftig dazugewonnen, konnte sein Alter aber immer weniger verleugnen. Jetzt zahlte sich die verspielte Karosserie mit all ihren modischen Attributen und der



Auf der Automobilausstellung in Paris zeigte Carrozzeria Coggiola ihren 1800 ESC Prototyp...



...Volvo 1800 ESC bzw. Volvo Viking sollte er heißen.

hohen Gürtellinie negativ aus — der 1800 wirkte 1970 längst unmodern. Das wußte man natürlich auch bei Volvo, wo man sich schon frühzeitig Gedanken um einen möglichen Nachfolger zu machen begann. So bekam die Presse bereits 1966 eine P 172 genannte Design-Studie zu sehen, die auf dem (damals noch projektierten) sechszylindrigen 164 basieren sollte: Ein glattflächiges, hochmodernes Auto, das in seiner Linienführung dem späteren Fiat 130 Coupé von Pininfarina ähnelte. Leider wurde nichts aus P 172; Volvo scheute die hohen Investitionskosten und zweifelte auch an seinem



So dachte sich Coggiola seine Einladung zum Einsteigen.



1800 TCZ von Zagato in interessanter Farbkombination.



Der P 1800 von innen: Armaturenbrett im amerikanischen Juke-Box-Stil.



Nicht kleinrakig: B 18 B-Motor mit zwei SU HS 6 Vergasern.

Verkaufserfolg, gerade auf dem so wichtigen amerikanischen Markt.

Eine andere Variation des 164-Themas führte Zagato 1971 vor, hatte mit diesem 3000 GTZ genannten viersitzigen Coupé aber ebensowenig Erfolg wie mit seinem TCZ, den er 1969 auf dem Salon von Turin

Technische Daten Volvo 1800

Typ	P 1800/1800 S	1800 S	1800 S	1800 S	1800 E	1800 E	1800 ES
Modell	A/B	D/E	F/M/P	S	T	U/W	W/Y
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt; untenliegende Nockenwelle; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; 2 SU- oder Stromberg-Vergaser bzw. Bosch-Benzin-Einspritzung (1800 E/ES).						
Hubraum	1778 ccm			1986 ccm			
Bohrung x Hub	84,1 x 80 mm			88,9 x 80 mm			
SAE-PS bei U/min	100 bei 5500	108 bei 5800	115 bei 6000	118 bei 5800	130 bei 6000	135 bei 6000	135 bei 6000
Verdichtung	9,5:1	10:1	10:1	9,5:1	10,5:1	10,5:1	10,5:1
Karosserie	selbsttragend						
Vorderachse	Einzelrad-Aufhängung mit Dreiecks-Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, Teleskop-Stoßdämpfer						
Hinterachse	Starrachse mit Länglenkern, Schubstreben, Schraubenfedern, Panhardstab, Teleskop-Stoßdämpfer						
Maße	Länge x Breite x Höhe: 440 x 170 x 128,5 mm						
Stückzahl	A: 6000 B: 2000	D: 4500 E: 4000	F: 4500 M: 4500 P: 2800	1693	2799	U: 4750 W: 1865	W: 3070 Y: 5008
Bauzeit	A: 1961-63 B: 1963	D: 1963-64 E: 1964-65	F: 1965-66 M: 1966-67 P: 1967-68	S: 1968-69	T: 1969-70	U: 1970-71 V: 1971-72	W: 1971-72 Y: 1972-73



Kam 1971: Volvo 1800 ES. Die Amazon-Mechanik wurde von der moderneren des Typs 140 abgelöst.



Der Spitzname „Schneewittchensarg“ war schnell gefunden dank der rahmenlosen Heckklappe.

ausstellte und der sich der mechanischen Teile des Volvo 142 S bediente. Auch der gelungenste Versuch scheiterte. Coggiola, ein ehemaliger Ghia-Mann, der sich Mitte der sechziger Jahre selbständig gemacht hatte, zeigte ebenfalls 1971 seinen Viking oder 1800 ESC, den er selbst ent-

worfen und in seinem Atelier in Beinasco nahe Turin gebaut hatte. Das 2+2-sitzige Coupé erntete viel Beifall — aber Coggiolas Hoffnungen, damit den Grundstein zu einer künftigen Volvo Coupé-Generation gelegt zu haben, erfüllten sich nicht. Dabei hatte er gute Beziehungen zu Volvo, denn

er war im Auftrag des schwedischen Werks tätig geworden.

Jenes erwähnte Fastback-Coupé von Fissore aus dem Jahr 1965 hatte in Göteborg offenbar nachhaltig Eindruck hinterlassen, jedenfalls war Jan Wilsgaard beauftragt worden, Vorschläge für einen 1800er mit neugestalteter Dach- bzw. Heckpartie auszuarbeiten. Wieder spielte Golf eine Rolle: Eine Art „Sportkombi“ sollte entstehen, der beispielsweise genügend Platz für eine Golf-Ausrüstung bieten mußte!

Die Bemühungen Wilsgaards reduzierten sich letztendlich auf zwei Vorschläge — Strand- und Jagdwagen genannt —, die als Tonmodelle in Originalgröße gefertigt wurden. Beide Modelle überzeugten die Volvo-Verantwortlichen so, daß von jedem ein Prototyp gebaut werden sollte — der eine vermutlich von Ghia/Frua, der andere eben von Coggiola. Das Coggiola-Auto erhielt schließlich den Zuschlag — und feierte als 1800 ES im August 1971 seine Premiere! Der 1800 ES erregte Aufsehen. Obwohl eigentlich nur geringfügig modifiziert, war der ES von völlig anderem Charakter als sein Vorgänger, der 1800 E. Aber auch der originelle Glasaufbau — der ihm sofort den Spitznamen „Schneewittchensarg“ einbrachte — konnte nichts daran ändern, daß die Zeit des 1800er auslief. Selbst wenn er nochmals zu Fernseh-Ruhm kam: Ein „Schneewittchensarg“ diente Robert Vaughn in der Serie „The Protectors“ als Beförderungsmittel.

1973 war Schluß. Genau um 14 Uhr am 27. Juni verließ der letzte 1800 ES die Montagehallen. Der „Schneewittchensarg“ wurde zu Grabe getragen. Ob es die Fans wohl tröstet, daß 1986 ein neuer ES gezeigt wurde?