

Plastik-Flop

Volvos erster Sportwagen war aus Kunststoff und hieß P 1900

1954 überraschte der eher konservative schwedische Hersteller Volvo die Welt mit der Vorstellung des Prototyps eines Sportwagens, dessen Karosserie aus dem revolutionär neuen Material Kunststoff bestand. Obwohl im Januar 1955 auf dem Brüsseler Automobilsalon der „Volvo Sport“ als serienreif gezeigt wurde, kam die Produktion wegen Qualitätsproblemen nie so recht in Gang. Nach nur 67 hergestellten Exemplaren gab man in Göteborg die Fertigung im Mai 1957 wieder auf.

In keinem anderen Jahrzehnt wurde im Kraftfahrzeugbau so viel experimentiert wie in den fünfziger Jahren. Im Karosseriebau hieß der neue Experimentalwerkstoff Kunststoff. Hiermit wurde es erstmals möglich, Karosserien auch in kleinen Serien zu erschwinglichen Preisen aufzulegen, da die horrenden Kosten der Preßwerkzeuge für die Blechteile wegfielen, obwohl das



Material selbst weitaus teurer als Karosserie-Tiefziehblech ist.

Bahnbrechend war 1953 zweifellos Chevrolts Corvette gewesen, in deren Kielwasser ein Jahr später der Kaiser-Darrin — ebenfalls mit Kunststoffkarosserie — daherkam. Begeistert wurden denn auch in den USA die Vorteile des neuen Werkstoffs ge-



Markante Front: Volvos erster Sportwagen auf Basis des Buckel PV 444.

priesen: nicht rostend, leichter, stabiler, geräusch- und schwingungsdämpfend, besser isolierend gegen Hitze und Kälte. Daß



Der von Jan Wilsgaard, seit über 30 Jahren Chefdesigner bei Volvo, überarbeitete Entwurf als Tonmodell im Maßstab 1:5.

Volvo Sport



Der P 1900 besaß eine runde Kunststoffkarosserie, deren Grundentwurf von Bill Tritt stammte. Fertigungs- und Qualitätsprobleme führten nach nur 67 hergestellten Einheiten zur Produktionseinstellung.



es trotzdem Nachteile geben kann, ignorierte man in der allgemeinen Euphorie; man hatte auch noch keine größeren Erfahrungen mit dem neuen Werkstoff im Karosseriebau gemacht.

Schlauer war auf diesem Sektor der Präsident von Volvo, Assar Gabrielsson. Er hielt sich seit den dreißiger Jahren regelmäßig in den USA auf, um dort Zulieferfirmen wie Spicer, Wagner, Lockheed oder Carter zu besuchen und um sich über die neuesten Entwicklungen im Automobilbau zu informieren.

1953 bereiste Gabrielsson längere Zeit die Staaten, hauptsächlich um Volvos bis dahin größten Schritt — nämlich den über den Atlantik auf den amerikanischen Markt — vorzubereiten. Dazu gehörte natürlich auch eine eingehende Marktanalyse. Als eine von Gabrielssons wichtigsten Erkenntnissen kristallisierte sich sehr bald heraus, daß das amerikanische Interesse für Sportwagen — vor allem europäischer Provenienz — rege und der amerikanische Markt groß genug war, um auch Volvo ein Stück vom Kuchen abbekommen zu lassen. Nicht zu verachten war zudem der Imageaspekt für einen Hersteller, der sich anschickte, mit seinen grundsoliden und konservativen Limousinen (PV 444 und später dem P 1200, der sich noch in der Entwicklung befand und 1956 vorgestellt werden



Die wenigen heute noch existierenden Exemplare des P 1900 zählen zu den Volvo-Raritäten.

Am 2. Juni 1954 fand die Präsentation des Volvo Sport auf dem Göteborger Flughafen Tanlanda statt.

sollte) den amerikanischen Markt zu erobern.

Kurz vor Gabrielssons Abreise aus Schweden hatte man in Göteborg mit den Testläufen des neuen Sportmotors (B 14 A) begonnen, bei dem es sich um die speziell für den amerikanischen Markt frisierte Version des Standardmotors B 4 B handelte. Die gedankliche Brücke — einfach herzustellende Karosserie, Sportmotor, sehr gute Absatzchancen in den USA — war geschaffen.

In aller Eile wurde daraufhin eine Verbindung zu Glasspar Inc., dem Pionier auf dem Gebiet der Verarbeitung von glasfaserverstärkten Kunststoffen für Bootskörper und Autokarosserien, hergestellt, und Gabrielsson reiste nach Kalifornien, zum Firmensitz von Glasspar.

Schnell wurde man handelseinig: Glasspar erhielt von Gabrielsson den Auftrag, für Volvo eine geeignete Karosserie zu entwickeln. Volvos Präsident ging ja zu Recht davon aus, daß man die mechanischen Zutat in Form des PV 444 und des Sportmotors schon hatte. Was fehlte, war einzig die amerikanische Käufer ansprechende Karosserie. Und um den amerikanischen Geschmack zu treffen, könne diese nur von einer amerikanischen Firma entworfen werden. Den Auftrag an Glasspar zu vergeben war nur folgerichtig. Bill Tritt, der Glasspar-Designer, machte sich an die Arbeit. Die erste Karosserie war so schnell fertig, daß sie in Schweden ankam, bevor Gabrielsson zurückkehrte. In Hisingen, einem Vorort von Göteborg, wo Volvo seine Au-



Volvo Sport vor typisch schwedischer Küste. Nach einer aufwendigen Restauration gehört dieser P 1900 heute zu den schönsten Exemplaren.

Nachdem man den Plan für ein Hardtop aufgegeben hatte, bekam der P 1900 ein praktisches Faltdach.

tos baut, sah man der ganzen Aktion mit gemischten Gefühlen entgegen, auch der Order, schnellstens ein geeignetes Fahrgestell auf Basis des PV 444 auf die Räder zu stellen. Das war notwendig, weil die Kunststoffkarosserie einen Rahmen benötigte — im Gegensatz zum PV 444, der eine selbsttragende Karosserie besaß. Da der Volvo-Sportwagen nur als Zweisitzer konzipiert war, lag es auch nahe, den Radstand des Buckel von 2600 mm auf das ideale Sportwagenmaß von 2400 mm zu verkürzen. Als man den Prototyp bei Volvo zum erstenmal in natura zu Gesicht bekam, zog man lange Gesichter. Jan Wilsgaard — Schöpfer des legendären Amazon-Modells und heute Chefdesigner bei Volvo — über-



Von der Seite betrachtet kann der Volvo-Sportler mit seiner harmonischen Linienerführung durchaus überzeugen.



Wie es sich für einen Sportwagen gehört, dominieren Rundinstrumente die Armaturentafel.

arbeitete den Glasspar-Entwurf. So änderte er die komplette Frontpartie ab. Das charakteristische, von Wilsgaard geschaffene Gesicht des Volvo Sport (der die interne Bezeichnung P 1900 erhielt) hatte große Ähnlichkeit mit anderen Entwürfen von ihm, so mit den beiden Prototypen PV 179 und PV 358, und kehrte schließlich im Modell P 164

wieder. Jedenfalls wurden nach Wilsgaards Entwürfen bei Glasspar die Formen überarbeitet und 20 Karosserien nach Schweden geliefert.

Bei Volvo hatte man alle Hände voll zu tun, um wenigstens die größten Mängel dieser Rohkarosserien zu beseitigen. So waren sie beispielsweise asymmetrisch: Die Außenmaße der Karosserie waren links und rechts verschieden.

Nachdem Wilsgaards Karosserieentwurf feststand, machte sich ein Team von zehn Mann unter der Leitung von Raymond Eknor und Tor Berthelius an die Arbeit, ein entsprechendes Fahrgestell zu bauen. Den Rahmen fertigte man aus 1,5 Zoll starkem Stahlrohr mit äußeren — aus Gewichtsgründen gelochten — Schwellern. Die Mechanik entstammte der Serienproduktion des PV 444: Achsen, Dreiganggetriebe mit unsynchronisiertem Erstem, gekürzte Kardanwelle und Motor. Die Serienmaschine mit der Bezeichnung B4B war durch Überarbeitung entsprechend in ihrer Leistung gesteigert worden und hieß dann B14A: 70 SAE-PS bei 6000 U/min entlockte man dem 1,4-Liter-Aggregat durch Erhöhung der Kompression (von 6,5 auf 7,8), durch größere Einlaßventile, schärfere Nockenwelle, härtere Ventillfedern, doppelte SU-HS-2-Vergaser und eine nitriergehärtete Kurbelwelle mit Dreistofflagern (die dann unverändert in den B16B genannten 1,6-Liter-Sportmotor, der den B14A ablöste, übernommen wurde). Für seine Zeit und die ohv-Konstruktion war das ein durchaus rasantes Motörchen. Um den Motor auch optisch herauszuheben, lackierte man ihn rot — im Gegensatz zu den grünen B4B-Maschinen. Der B14A-Sportmotor war von vornherein als reiner Exportmotor für den amerikanischen Markt gedacht, da sich der Einfuhrzollsatz nach der stärksten im Produktionsland lieferbaren Motorversion richtete.

In Schweden mußten Volvo-Fahrer mit sportlichen Ambitionen ihr Fahrzeug selbst tunen, während der Sportmotor dem amerikanischen Markt vorbehalten blieb, um dort gegen die starke Konkurrenz der anderen europäischen, vor allem englischen Hersteller bestehen zu können; geliefert wurde er in die USA nämlich in allen Mo-

dellen: Buckel (PV 444), Buckelkombi (PV 445) und Volvo Sport (P 1900).

Glasspar hatte man — außer zu der ersten Prototypkarosserie — zur Produktion weiterer 20 Karosserien vertraglich verpflichtet. Zu deren Herstellung sandte man einen Volvo-Techniker nach Kalifornien, der vor Ort die Herstellungstechnik studieren sollte. Alle weiteren Karosserien wollte man selbst in Göteborg produzieren. Von den gelieferten Glasspar-Karosserien wurden aber nur wenige zu fertigen Fahrzeugen verbaut. Deren größter Fehler war nämlich das Hardtop: Man mußte es entweder zu Hause lassen, mit dem Risiko, bei Regen naß zu werden, oder man fuhr konstant mit ihm — denn im Fahrzeug ließ es sich nicht unterbringen — und wurde bei Regen trotzdem naß. Egal was man auch versuchte — dicht zu bekommen war das Hardtop nicht. Ohne Wettervorhersage ging nichts.

Desweiteren waren die Ausstellfenster Attrappen, da fest montiert. Lediglich die nach bester englischer Steckscheibenmanier konstruierten Seitenscheiben ließen sich leicht nach hinten winkeln. Stilistisch unschön waren zudem Motor- und Kofferraumhauben, die aus fertigungstechnischen Gründen bei Glasspar auf der Karosserie „auflagen“. Das allererste Fahrzeug — noch mit Panoramawindschutzscheibe — wurde deshalb auch nie der Öffentlichkeit gezeigt.

Nachdem man glaubte, alle Hauptprobleme ausgemerzt zu haben, wagte man am 2. Juni 1954 auf dem Göteborger Flughafen Torslanda die öffentliche Vorstellung — und stieß sofort auf lebhaftes Interesse. Obwohl man in aller Deutlichkeit immer wieder zu verstehen gab, daß es primär ein Exportfahrzeug sei, tingelte man zusammen mit den wirklichen Neuheiten, dem revolutionären Lkw Volvo Titan mit 185 PS starkem Turbodieselmotor und dem PV 834 Express, zwei Monate lang durch Schweden — von einem Volvo-Händler zum nächsten. Das Interesse war groß, doch potentielle Kaufinteressenten wurden mehr oder weniger abgewimmelt mit dem Hinweis, daß es sich ausschließlich um ein Fahrzeug für den Export handele: „Volvo Sport für den Export“ war denn auch der Slogan.

MARKT
Klassische Automobile
und Motorräder



Die 1954 der Öffentlichkeit gezeigten Prototypen wurden umfangreichen Tests unterzogen, bevor man das wiederum überarbeitete Fahrzeug im Januar 1955 auf dem Brüsseler Automobilsalon der Weltöffentlichkeit präsentierte. So hatte man die Kofferraumhaube nun plan in die Karosserie eingepaßt, das Hardtop zugunsten eines Cabriofaltdaches aufgegeben, die Türen mit Kurbelscheiben und neuer Aufhängung versehen, die Pläne für ein ZF-Fünfganggetriebe aufgegeben, genauso wie jene, ohne Reserverad auszukommen, nachdem man die Sensation, nämlich eine neue Reifengeneration „Trelleborg-Safe-T-Tire“ der Reifenfabrik Trelleborg, getestet hatte. Glaubte man ursprünglich ohne Reserverad auszukommen, weil der neue Reifen sich bei kleineren Beschädigungen durch seine



Das leichtgewichtige Hardtop war nie richtig dicht zu bekommen.

Elastizität selbst abdichten sollte, so hatte das in Brüssel gezeigte Fahrzeug wieder ein Ersatzrad, weil die selbstabdichtenden Eigenschaften des Reifens durch Aushärten in kürzester Zeit verloren gingen.

Es sollte noch einmal fast ein Jahr vergehen, bis die ersten Fahrzeuge im Frühjahr 1956 ausgeliefert werden konnten. Da sich das Interesse im Ausland in Grenzen hielt, war der P 1900 plötzlich auch in Schweden erhältlich, aber auch hier war die Nachfrage mehr als gering. 1956 wurden nur 44 und 1957 lediglich 23 Fahrzeuge hergestellt, bis am 21. Mai 1957 die Produktion nach 67 gebauten Exemplaren eingestellt wurde. Ausgeliefert wurden die Fahrzeuge nur in drei Farben: Creme, Hellblau und Hellgrau. Die Innenpolsterung war in rotem Leder ausgeführt, das Verdeck wurde in Schwarz gehalten, und die Felgen waren an allen Fahrzeugen in Rot lackiert. Und trotzdem, der P 1900 war ein Flop, der größte in der Geschichte von Volvo. Die Gründe dafür sind vielfältig.

Da störte vor allem der mit 19.500 Kronen sehr hohe Preis. Fürs gleiche Geld konnte man sich in Schweden zwei PV 444 oder einen Mercedes 190 SL kaufen und erhielt dann einen grundsoliden, reinrassigen deutschen Sportwagen, der nicht mit endlosen Kinderkrankheiten behaftet war. Denn die neue Bauart des P 1900 mit Rohrrahmen und Kunststoffkarosserie bekam man bei Volvo nie richtig in den Griff. Verglichen mit einem 190 SL wirkte der Volvo Sport



Das Versenken der hinteren Seitenscheiben erfolgt durch eine Drehbewegung.



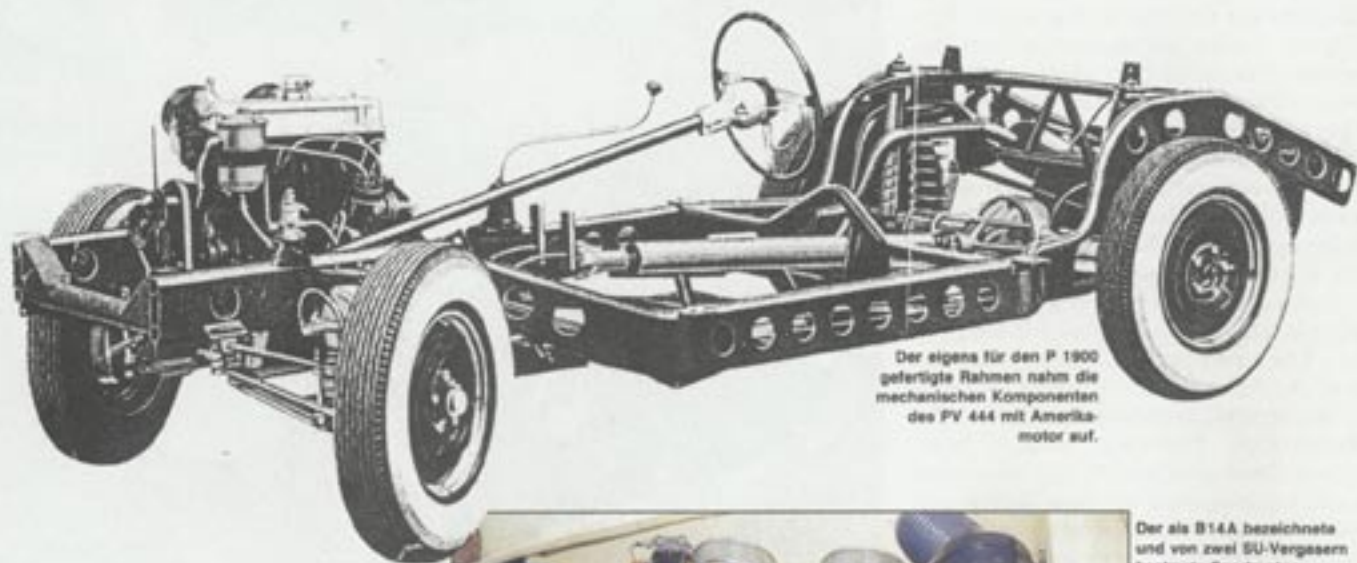
Die Chromblende ziert das Volvo-Emblem, die Schwalbe.



Dieser hellblaue P 1900 steht heute in der Fahrzeugsammlung von Volvo in Göteborg.

„billig“. Hinzu kam, daß man 1956, als die Serienproduktion des P 1200 (Amazon) anlief, die Produktionskapazitäten für den Buckel-Nachfolger benötigte. Im gleichen Jahr löste Gunnar Engellau Assar Gabriëlsson als Volvo-Boss ab. Der neue Volvo-Obere fuhr einen P 1900 über ein Wochenende zur Probe und schlug vor Entsetzen die Hände über dem Kopf zusammen: Das war kein Auto mit den traditionellen Volvo-Qualitäten.

Die Order zur Produktionseinstellung kam postwendend, vor allem nachdem Engellau auch das Urteil von Helmer Petterson eingeholt hatte. Helmer Petterson, Anfang der vierziger Jahre Initiator des Buckel-Volvo, hatte zusammen mit Pelle Nyström von Januar bis März 1956 einen Langstreckentest über 16.000 km durch Südeuropa und Nordafrika mit einem der ersten der Serienfertigung entnommenen Fahrzeuge hinter sich gebracht.



Der eigens für den P 1900 gefertigte Rahmen nahm die mechanischen Komponenten des PV 444 mit Amerika-Motor auf.

Die Werkszeitung *Ratten* (Lenkrad) versuchte den Test mit Glanz und Gloria als Reisebericht zu verkaufen. Die abschließende Beurteilung durch Petterson hätte jedoch nicht negativer ausfallen können: Der Rahmen war nicht verwindungssteif und hatte sich verzogen, wodurch die Auflagepunkte der starren Kunststoffkarosserie anfangen zu bröseln, die Türscharniere waren ausgerissen usw. Insgesamt kam der von Helmer Petterson — bekannt für seine Parforceritte — quer durch Europa gescheuchte Wagen in einem jämmerlichen Zustand nach Göteborg zurück. Das einzig Positive, das er von seiner Reise berichten konnte, war die Art der Schadensbehebung nach einem glimpflich verlaufenen Zusammenstoß mit einem Telegrafmasten in Italien nach einem Ausweichmanöver. An Ort und Stelle hatte eine italienische Firma (spezialisiert auf Bootsrümpfe aus GFK) die Trümmer wieder zusammengeklebt. Pettersons ab-



Der als B14A bezeichnete und von zwei SU-Vergasern beatmete Sportmotor schöpfte aus 1414 ccm beachtliche 70 SAE-PS.

schließendes Urteil war, daß Karosserie und Rahmen des Volvo Sport in keiner Weise dem, was unter Volvo-Qualität zu verstehen ist, entsprach.

Obwohl Volvo bei der Produktionsplanung mit dem Slogan „Volvo Sport für den Export“ hauptsächlich auf den amerikanischen Markt zielte, wurde die Mehrzahl der P 1900, 38 Fahrzeuge, in Schweden ver-

kauft. Oder besser gesagt: gewonnen. Einige wurden nämlich als Hauptgewinn bei Lotterien ausgesetzt. Klar, daß der P 1900 sehr schnell seinen Spitznamen als „Lottorieauto“ weg hatte, und das war dem angestrebten Image alles andere als zuträglich. Die verbleibenden 29 Fahrzeuge wurden im Ausland in alle Winde zerstreut, schwerpunktmäßig in den USA, Belgien und Brasilien. In Europa existieren heute noch ca. 30 Fahrzeuge, fast ausschließlich in Schweden.

Gunnar Engellau ließ nach nur kurzer Bekanntheit mit dem Volvo Sport die Produktion einstellen. Er sah jedoch den verkaufsfördernden und werbewirksamen Wert eines Sportwagens. Und da man ja bekanntlich aus Schaden klug wird, vermied er beim Nachfolger begangene Fehler, und Volvo präsentierte nach nur dreijähriger Entwicklungszeit auf dem Autosalon in Brüssel den P 1800, der ein langes und erfolgreiches Leben haben sollte. Manchmal gelingt es eben erst beim zweiten Versuch.

Walter Wolf

Technische Daten: Volvo P 1900

Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, über Kipphebel, Stoßel und Stoßelstangen von untenliegender, stirnradgetriebener Nockenwelle betätigt; dreifach gelagerte Kurbelwelle
Hubraum	1414 ccm
Bohrung x Hub	75 x 80 mm
SAE-PS bei U/min	70 bei 6000
Getriebe	Dreigang
Karosserie	Stahlrohrrahmen mit Kunststoffkarosserie
Vorderachse	Einzelradaufhängung; doppelte Dreiecksquerlenker; Schraubenfedern; Querstabilisator; Teleskopstoßdämpfer
Hinterachse	Starrachse; Längslenker; Panhardstab; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer
Länge x Breite x Höhe	4220 x 1580 x 1340 mm
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Bauzeit	1956 bis 1957
Stückzahl	67