

auto ILLUSTRIERTE

KLASSIK

Das Schweizer Magazin für klassische Automobile

Heft 2 | 2011

Fr. 9.50



3 - Unkomplizierter Brite



clusiv - Rallye Monte '66



ine Pflege,
cht gemacht

0 Jahre Volvo 1800 ES

Glückwunsch, alter Schwede

NEU!
ERSTAUSGABE
JETZT
KAUFEN!



Kleinanzeigenmark!
Mit mehr als 200
Schweizer
Klassiken





SCHWEDISCHER GLASPALAST

Chapeau! Seit 40 Jahren verzaubert der Volvo 1800 ES mit seinem gläsernen Heck. Der «Schneewittchensarg» erhebt den feinen Unterschied zum Prinzip...



Die gläserne Heckklappe hat Volvo nicht erfunden, aber zur besonderen Geltung gebracht.



Text: Dieter Günther

Fotos: Richard Meinert,
Archiv Petterson/D. Günther (4)

Besitzer eines Volvo 1800 ES sind selbstbewusst. Für sie ist es normal, dass ihr schwedisches Schmuckstück alle Blicke auf sich zieht – im Strassenverkehr wie bei Treffen mit klassischen Fahrzeugen. Denn etwas hebt den 1800 ES aus der Menge, unterscheidet ihn von allen anderen Klassikern: ein lichtes Kombiheck mit grosser gläserner Heckklappe.

Der Urheber dieses Geniestreichs, den man getrost «kontrollierten Stillbruch» nennen könnte, ist der damalige Volvo-Chefdesigner Jan Wilsgaard. Mit wenig Mitteln, viel Glas und noch mehr Raffinesse formte er diesen Glaspalast, der sehr schnell unter dem Spitznamen «Schneewittchensarg» bekannt wurde. Damit verlieh Wilsgaard dem 1800er-Thema noch späten Glanz.

Bereits Mitte der 1960er-Jahre nahm die Suche nach einem Nachfolger des Volvo P 1800 Fahrt auf. Wilsgaard und sein Team stellten unter dem Kürzel P 172 einen gläserigen, fast nüchternen Entwurf zur Diskussion, der es bis zum 1:1-Modell brachte und dann auf Kostengründen verworfen wurde.

Vielleicht spielte bei dieser Entscheidung schon jenes schweizerische Fastback-Coupé eine Rolle, das Fissore im Auftrag des italienischen Importeurs (oder von Volvo selbst) auf die Räder stellte und das Modell im Herbst 1965 den Turiner Salons lebte.

Diese «italienische» Schöpfung verdeutlicht: Das P 1800 Coupé mag mit seiner hohen Gürtellinie und den zierlichen Heckflossen nicht mehr auf der Höhe der Zeit sein – seine wunderschöne, runderlich-pralle Form aber begeistert immer noch.

Der erste Schritt zum Volvo 1800 ES war damit getan. Er führte Wilsgaard nach mehreren Studien



Rundum Glas wie beim Sarg von Schneewittchen – der Spitzname hat die Fans nie irritiert.

zu zwei Prototypen, die als Beach Car und als Rocket in die Volvo-Historie eingegangen sind. Beide zeigten mehr oder weniger radikal geformte Sportkombis mit zwei Türen und gläserner Heckklappe – eine Idee, die General Motors mit dem 1955er-Chevrolet Nomad in

Schon ab 1965 plante Volvo einen Sportkombi

die Welt gesetzt und die MG mit dem B GT auf Sportwagenformat übertragen hatte. Mit dem Reliant Scimitar GTE, dem Lancia Beta HPE und dem Jensen-Healey GT folgten weitere Nachahmer. Für verhältnismässig wenig Geld liessen sich so markante, eigenständige Schöpfungen realisieren, die neben visuellen Reizen ordentlich Stauraum boten.

Auch bei Volvo spielte die Vorgabe, eine Golfausstattung im

Sportwagen unterbringen zu können, eine Rolle. Schliesslich musste man den amerikanischen Markt und seine Bedürfnisse im Blick behalten.

Nicht ganz unerwartet erhielt das weniger extrovertierte Beach Car den Zuschlag. Tatsächlich kam der metallic-goldene, von Coggiola in Orbassano/Turin gedengelte Prototyp mit der braunen Veloursausstattung dem 1800 ES optisch bereits so nahe, dass selbst Kenner kaum Abweichungen ausmachen konnten. Heute befindet sich das Beach Car (Chassis-Nummer 26.143) in Privatbesitz, der bei Frua in Borgo San Pietro entstandene, metallic-blaue Rocket (Chassis-Nummer 26.142) ist im Volvo-Werksmuseum nahe Göteborg zu bewundern.

Vom GT zum Sportkombi
Im August 1971, im Hinblick auf das Modelljahr 1972, ging der rollende Glaspalast endlich offiziell als Volvo 1800 ES (intern: P 183) an



Kleine Ausstellfenster, wie man sie in den 1960er-Jahren von unzähligen Modellen kannte, beispielsweise von VW Käfer und Renault 4



Auf den Rücksitzen geht es bescheiden zu. Umgeklappt entsteht eine ebene Fläche.



Die Gurtschnapper werden noch per Hebedruck gelöst.

den Start. Damit ist im Lebenslauf des ES ein weißer Fleck zurückgeblieben, der sich bis heute nicht erklären lässt. Was geschah seit der Fertigstellung des Beach Car 1968? Sollten die Produktionsvorbereitungen drei Jahre gedauert haben?

Der Neuling stieß auf überwältigende Resonanz, vor allem auf dem US-Markt: «Die erfolgreiche

Der Kombi hieß offiziell 1800 ES – ohne «P» davor

Wandlung vom betagten GT zum echten Sportkombi», so schwärzte «Road & Track» in Heft 3/72. Dass es sich beim 1800 ES technisch um die Blaupause des bis 22. Juni 1972 gebauten 1800 E handelte, störte keinen. Schliesslich schöpfte der als unverwüstlich geltende Zweiliter-Vierzylinder seit 1969 aus einem Hubraum von 1986 ccm satte 124 DIN-PS bei 6000 Touren – zumin-

dest dann, wenn das 10,5:1 verdichtete B20E-Triebwerk zum Zuge kam.

Der in den USA angebotene und durch strenge Abgasnormen beschränkte und nur 8,7:1 verdichtete B20F musste sich dagegen mit 115 DIN-PS begnügen. In beiden Fällen sorgte seit Modelljahr 1970 eine elektronische Benzin-Einspritzanlage von Bosch (D-Jetronic) für die Aufbereitung des zündfähigen Gemisches – mit dem Resultat, dass die 124-PS-Version locker 180 km/h fährt und von null auf 100 km/h innerhalb von 10 Sekunden beschleunigt.

Hausmannskost liefert dagegen das Fahrwerk, das vorne auf Querlenker, Schraubenfedern und Stabilisator basiert. Hinten kommt eine Starrachse mit Schraubenfedern, Längsschubstangen und einem Panhardstab zum Einsatz.

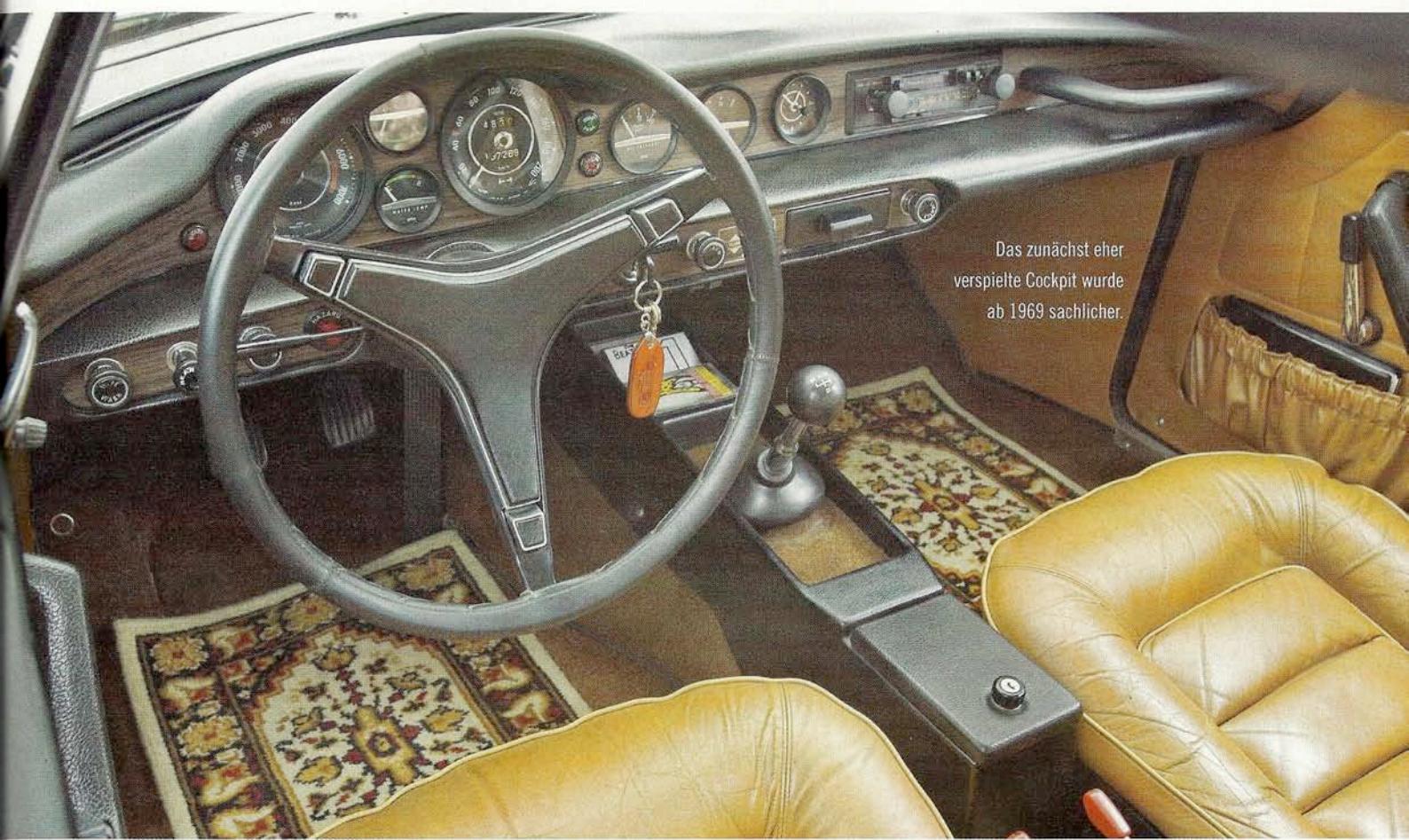
Das vollsynchrone Vierganggetriebe verfügt über ein Laycock-de-Normanville-Overdrive des Typs J, das sich zum vierten Gang zuschalten lässt und Drehzahl, Geräuschpegel und Ver-

brauch nach unten drückt. Tatsächlich schluckt ein zügig bewegtes 1800 ES im Schnitt 13 bis 15 Liter Sprit auf 100 Kilometern – das ist ein akzeptabler Wert. Wer jedoch schalten wollte, erhielt gegen einen Preis eine Dreigangautomatik von Borg-Warner.

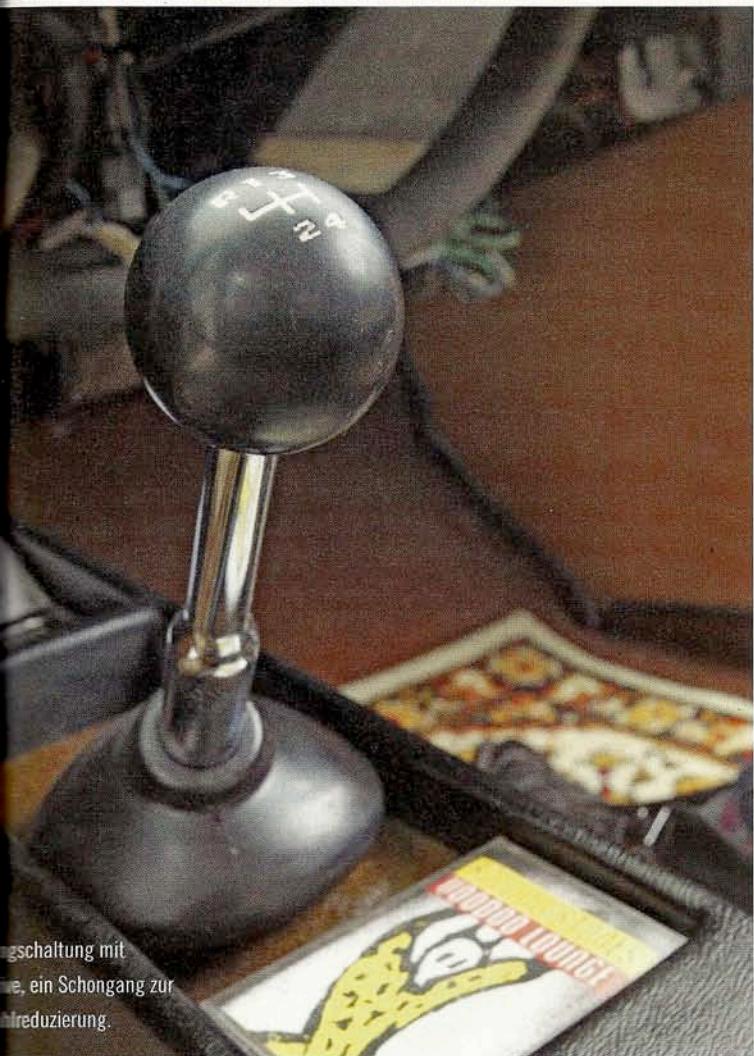
Viel Aufmerksamkeit widmete Volvo stets der Sicherheit und den Bremsen. Für prompte Verzögerung sorgte ein Zweikreissystem mit Bremskraft-Verstärker. Scheiben rundum; eine Lenkebene mit Schnecke und Rolle sowie 185/70er-Gürtelreifen auf 15-Zoll-Felgen sind weitere Merkmale.

Kultivierter Reisewagen

Eine Probefahrt macht schnell klar: Ein richtiger Sportwagen ist kein delikates Schwedenmobil, sondern dazu läuft der Motor zu rau, ist die Lenkung nicht präzise und das Fahrverhalten nicht agil genug. Aber mit seiner sicheren Strassenlage, den sehr guten Bremsen und seinem starken Motor sammelt der Schneewittchensarg Punkte für einen kultivierten Reisewagen – als er



Das zunächst eher
verspielte Cockpit wurde
ab 1969 sachlicher.



gshaltung mit
e, ein Schongang zur
reduzierung.



Kultig bis ins Detail:
Pompadour-Taschen
und Türhebel

Sichere Strassenlage, gute Bremsen und ein starker Motor kennzeichnen den 1800 ES.



Historie

Volvo P1800/1800S/1800 ES



Der Fastback-Entwurf von Fissore 1965 – erste Idee für einen Sportkombi.

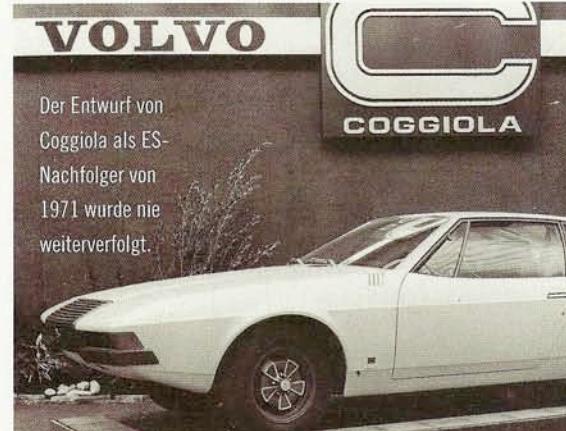
Die Geschichte der Volvo-1800er-Baureihe beginnt 1957 in Italien. Dort sucht Helmer Pettersson, der als Vater des Buckel-Volvo gilt, nach einem Carrossier für einen Sportwagen. Er findet ihn in Pietro Frua, bei dem sein Sohn Pelle gerade die ersten Designentwürfe fertigt.

Die Skizzen gefallen, und im Januar 1960 steht der erste P 1800 auf dem Brüsseler Salon. Gefertigt wird in England, Pressed Steel sorgt für die Bleche, Jensen für die Montage. Die Qualität der ersten 6000 Exemplare ist aber so

schlecht, dass Volvo ab 1963 die 1800er selber montiert und ein «S» für Schweden anhängt. Unter der Haube des 1800S arbeitet ein 1,8-Liter-Vierzylinder, dessen Leistung mit der Produktionsübernahme von 90 auf 96 PS gesteigert wird.

Um die Bekanntheit des Modells muss sich Volvo nicht sorgen. Der Fernsehdetektiv Simon Templar, verkörpert von Roger Moore, fährt im P1800 quasi durch jedes Wohnzimmer.

Als nach acht Jahren Produktionszeit die Leidenschaft für das Coupé abkühlte, er-

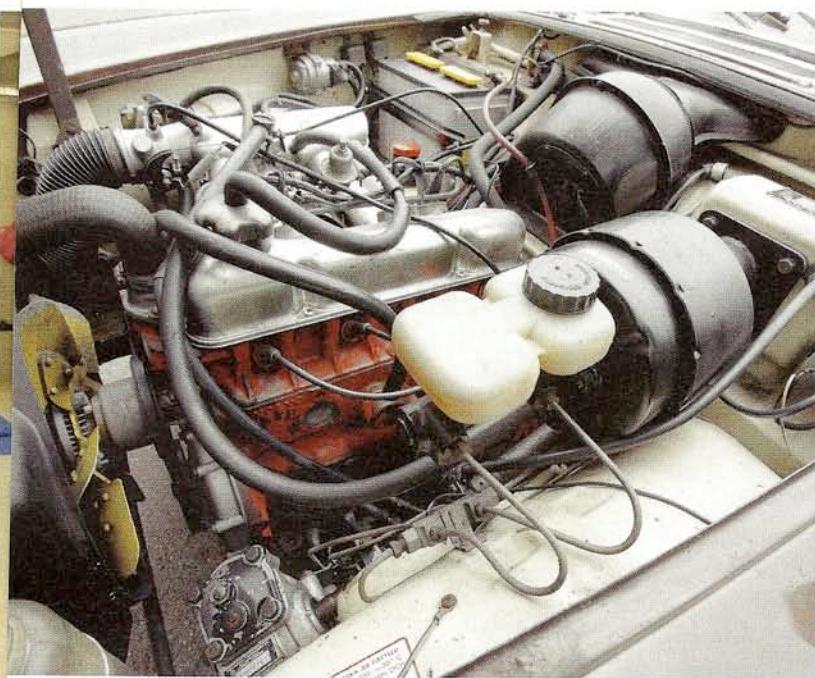


Der Entwurf von Coggiola als ES-Nachfolger von 1971 wurde nie weiterverfolgt.



setzt Volvo den 1800er durch einen Zweiliter. Der leistet zuerst als Vergaser 105 PS und ab 1969 mit Einspritzung 124 PS als 1800E.

Neuen Kundenzuspruch erhofft man sich ab 1971 mit dem technisch baugleichen Schwesternmodell, dem Sportkombi ES. Doch innerhalb von knapp zwei Jahren Bauzeit werden nur 8077 Stück gefertigt, am 27. Juni läuft der letzte Schneewittchensarg vom Band. Die Produktion des Coupés wurde bereits ein Jahr zuvor, nach 40 000 Stück, beendet.



Ab 1969 sorgte ein Zweiliter mit elektronischer Einspritzung im 1800E und im 1800 ES für Vortrieb.



Gran Turismo eben. Fahrer wie Passagier sind in der hochbordigen 1800er-Kanzel gut untergebracht und dürfen sich an einer knackigen Knüppelschaltung, dem reich dotierten Armaturenbrett und an bequemen Vordersitzen mit lederbezogenen Sitzflächen erfreuen. Dafür machen die hinteren Notsitze ihrer Bezeichnung alle Ehre.

Stichwort Kombiheck: Es bietet tatsächlich üppigen Stauraum und sorgt dafür, dass es im ES-Cockpit luftig und hell zugeht. Schon früher liessen sich die hinteren Sitze nach vorne klappen, sodass eine ebene Ladefläche entstand.

Wer sich damals für den schwedischen Sportkombi begeistern konnte, musste tief in die Tasche greifen: 25 800 Franken stellte Importeur Fritz Häusermann 1972 in Rechnung, als ein Reliant Scimitar GTE nur 22 700 Franken kostete. Viel Zeit für den Kauf hatten Kunden leider nicht: Der letzte von 8077 1800-ES-Exemplaren rollte schon am 27. Juni 1973 vom Band. Für sportliche Glaspaläste mussten künftig andere Volvos sorgen.

Technische Daten

Volvo 1800 ES

Motor	Vierzylinder-Viertaktreihenmotor, wassergekühlt; hängende Ventile; Graugusszylinderkopf und -block, von untenliegender Nockenwelle über Stossstangen u. Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; elektronische Benzin-Einspritzung (Bosch D-Jetronic)
Hubraum	1986 cm ³
Bohrung x Hub	88,9x80 mm
DIN-PS bei U/min	124 bei 6000
Verdichtung	10,5:1
Kraftübertragung	Hydraulisch betätigtes Einscheiben-Trockenkupplung; vollsynchroneisiertes Vierganggetriebe mit Overdrive (Laycock de Normanville, Typ J); Mittelschalthebel; a. W. automatisches Getriebe Borg-Warner Typ 35 (hydraulischer Wandler mit Dreigang-Planetengetriebe); Hinterradantrieb
Karosserie	selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Vorderachse	Einzelradlaufhängung an trapezförmigen Dreiecksquerlenkern und Schraubenfedern; Stabilisator; hydraulische Teleskop-Stossdämpfer
Hinterachse	Starrachse an Längsschubstreben, Panhardstab und Schraubenfedern, hydraulische Teleskop-Stossdämpfer
Bremsen	Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker, Bremskraft-Regulierventil mit Scheiben rundum
Gewicht (leer)	ca. 1200 kg
Länge/Breite/Höhe	440x170x128 cm
Radstand	2450 mm
Bauzeit	1971-1973
Stückzahl	8077