



Eigentlich war es ja Jaguars E-Type, mit dem Roger Moore als Simon Templar 1962 in der britischen TV-Serie „The Saint“ auf Verbrecherjagd gehen sollte. In Coventry hatte man jedoch lässig abgewunken: Das Publikum hatte die im Jahr zuvor vorgestellte Raubkatze so enthusiastisch aufgenommen, daß die Jaguar-Manager meinten, auf die Publicity einer Fernsehserie verzichten zu können. Volvo, zweiter Wunsch-Kandidat, sagte da-

gegen freudig zu und stellte umgehend ein weißes Coupé zur Verfügung — passenderweise aus britischer Jensen-Produktion. Ein Schwede aus England? Ursprünglich war alles ganz anders geplant: Volvo, aus Kapazitätsgründen nicht in der Lage, das neue Coupé selbst aufs Fließband zu legen, mußte nach einem Partner Ausschau halten. Mit Karmann war bereits alles klar, als das VW-Werk, wichtigster Kunde in Osnabrück, im Februar 1958 intervenierte.

Nachdem auch die Gespräche mit NSU, Hanomag und dem Karosserie-Werk Drauz im Sande verlaufen waren, wurde Volvo in England fündig: Die Rohkarossen sollte Pressed Steel Co. in Cowley produzieren, und Jensen durfte den Stahlkörper mit den aus Schweden angelieferten mechanischen Teilen zu einem kompletten Automobil zusammensetzen. So konnte Simon Templar ohne verletzten Nationalstolz ein ziemlich britisches Fahrzeug steuern.

Da freuen sich die sieben Zwerge: Kaum ein automobiler Spitzname trifft den Nagel so auf den Kopf wie „Schneewittchensarg“. Dabei zielte Volvos Kombi-Sportwagen weniger auf Grimmsche Märchenonkel als vielmehr die puttenden Individualisten auf den Greens der Golfplätze. Der 1800 ES, wie der gläserne Sarg Schneewittchens bürgerlich heißt, war Volvos letzter Versuch, die barocken Fünfzigerjahre-Formen des Coupés für die Siebziger aufzufrischen. Aber auch das Coupé blieb nicht unbeleckt von Mythen: Es diente Roger Moore in dem modernen Detektiv-Serial „The Saint“ als adäquates Kult-Mobil.



Volvo 1800 – das doppelte Schweden-Lottchen

Agenten-Coupé und Schneewittchensarg



Leslie Charteris, der Autor der Simon Templar-Kriminalgeschichten, hatte seinerzeit von einem Volvo-Coupé nichts erwähnt — wie denn auch: Bereits 1928 hatte der damals 27-jährige mit „The Saint Meets The Tiger“ sein erstes Simon Templar-Buch veröffentlicht. Die Detektiv-Figur hatte Leslie Charles Bowyer Yin, wie der Sohn einer Engländerin und eines Chinesen eigentlich hieß, zuvor bereits bei mehreren Detektiv-story-Folgen im Magazin „The Thriller“ entwickelt, für das auch sein Vorbild Edgar Wallace — für das zehnfache Entgelt — schrieb. Ein blauer Speedster namens „Furillac“ war anfangs Simon Templars treuer Begleiter, später hießen seine Phantasie-Automobile „Hirondel“, „Desurio“ oder gar „Hildebrand“. Für die BBC, die mehrere 25-Minuten-Hörspiele produzierte, war das Aussehen des Fahrzeugs noch egal. Hollywood dagegen, vom Titel „The Saint in New York“ angelockt, mußte in den Verfilmungen ab 1938 reale Autos einsetzen, wählte aber ziemlich herkömmliche zeitgenössische Automobile. Erst für die Serie „The Saint“ hatte man mit dem Volvo Coupé ein passendes, rassig geformtes Fahrzeug gefunden.

Auch wenn das lustbetonte 1800er-Design unübersehbar aus Italien stammt, hatte dennoch ein Schwede seine Hände mit im Spiel: Helmer Petterson beauftragte die renommierten Karosserie-Schneider Frua und Ghia, Entwürfe anzufertigen. Volvo-Präsident Gunnar Engelau entschied sich spontan für den Frua-Entwurf Per „Pelle“ Pettersons, der als freier Designer für beide Italiener arbeitete — ohne zu wissen, daß er damit eine Arbeit des Sohnes seines Chefkonstruktors favorisierte.

Wegen der Probleme mit den Karosserie-Partnern konnte man 1960 beim Debut in Brüssel und New York nur einen Frua-Prototyp zeigen. Da die Schweden ja erst Ende 1958 mit Pressed Steel und Jensen einig geworden waren, arbeiteten sie zur Zeit der Presse-Vorstellung noch fieberhaft an



Individualisten unter sich: Der Golfer von Welt reist stilvoll mit Caddywagen im 1800 ES zu den Greens — wie es das Volvo-Marketing seinerzeit gerne gesehen hätte.



Gut gegrinst, Volvo: Das Coupé der ersten Serie nimmt seine Stallgenossen Alexander Frua und Pinin Farinas Lancia Aurelia B 24 Spider auf die Stoßstangen-Hörner.



Mann-o-Mann: Lochspeichen, Rundinstrumente und das nackte Blech — ein Armaturenbrett nur für harte Agenten à la Simon Templar.



Sicherer, aber etwas fader: Coupé-Arbeitsplatz ab 1969 mit „blendfreiem“ Holzfurnier und Lenkrad mit versenkter Nabe.



Die Klappen hoch, die Türen auf: Ein prachtvoll restauriertes 1800 E Coupé mit der charakteristischen schwarzen Innenraum-Zwangsentlüftung an der Heckseite.

der endgültigen Serienversion. Inzwischen war auch abzusehen, daß der ursprünglich genannte Preis von 10.000 Mark wegen der aufwendigen Fertigung nicht zu halten sein würde — nach dem Motto „Volvo: ich rolle“ legten die Coupé-Einzelteile ja oft mehr Kilometer zurück als die montierten

Wagen in einem Jahr. Um zumindest noch ein paar Kronen einzusparen, änderte man die beiden in der Heckschürze integrierten Auspuff-Endrohre, die hinteren „Kuhhorn“-Stoßstangen, das Edelholz-Lenkrad und die hinteren Ausstellfenster in billigere Lösungen um. Wegen des neu entwickelten

Fahrzeug-Information

Siehe auch Einstellwerte Seite 84/85.

Karosserie: Selbsttragend.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb; Vierganggetriebe mit Overdrive; Borg Warner-Dreigangautomatik (ab 1972).

Fahrwerk: Vorn Einzelrad-Aufhängung an Dreiecks-Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator; hinten Starrachse an Längslenkern und Schubstreben, Schraubenfedern, Panhardstab; vorn und hinten hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer; vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen (ab 1970 hinten Scheibenb.); Reifen 165/15, ab 1972 185/70 HR 15.

Maße und Gewichte: Länge/Breite/Höhe 4400/1700/1285 mm (ES 4350/1700/1280 mm), Radstand 2450 mm, Spur 1315/1315 mm; Gewicht 1139 kg (ES 1220 kg).

Meßwerte: Höchstgeschwindigkeit 162,5-181,8 km/h; 0-100 km/h: 15,6-10,1 s; Verbrauch: 10,8-13,8 l.

Stückzahl: 47.485, davon 6000 „Jensen“, 23.993 S, 9.414 E und 8078 ES.

Preise: 1963: DM 17.500 (+ Overdrive DM 800); 1972: DM 25.150 (ES), 21.900 (E).

Stückzahl heute: 90 PS: 16; 96 PS: 15; 103/105 PS: 32; 124 PS: 112.

1,8-Liter-Triebwerks und der kostspieligen Fertigung kletterte der Preis der anfangs nur rot, weiß oder grau lackierten 1800er schließlich trotz vieler Amazon-Teile auf happige 17.500 Mark — sogar ein Porsche 5 90 Coupé war noch um über einen Tausender billiger.



Das Geheimnis des gelben Coupés

Vroooam, Croc, Vraaw, iiiiii! Blanc! Rick Master gibt Gas, schaltet, gibt Gas, bremst ab und knallt auf den Lieferwagen. Clap, Zack! Der blutjunge Journalist der Zeitung „La Rafale“ klettert aus dem Volvo Coupé, schlägt die Tür hinter sich zu und setzt den brutalen Gangster aus dem Lkw mit einem Kinnhaken außer Gefecht: Wieder hat sich Rick selbstlos für die gerechte Soche engagiert — die Prämie spendet der elternlos aufgewachsene Hobby-Detektiv einem Waisenhaus. Der smarte Held im weißen Jockeyt verzichtet als pädagogisches Vorbild für seine jugendlichen Leser auf amou- röse Abenteuer und Wodka Martinis à la 007, und sein Freund, der weißhaarige Kommissar, stellt sicher, daß Heißsporn Rick bei seinen Aktionen auf der Seite des Gesetzes bleibt. Auch wenn Rick Master nicht Simon Templar heißt und mit einem gelben oder roten statt weißen Coupé auf Verbrecherjagd geht, wird die Parallele zum „Heiligen“ Simon Templar deutlich.

Sein Kind beim Namen nannte dagegen der Bildschriftenverlag Aachen (als Comic noch ein Schmuddelwort war): Seine Simon Templar-Comics werden Volvo Coupé-Freunde aber nur noch auf Flohmärkten und in gut sortierten Second-Hand-Comic-Läden finden. Macht nichts, denn der



Zeichner hatte seinerzeit große Mühe, den P 1800 erkennbar aufs Schwarzweiß-Papier zu bringen. Für den hartgesottenen Volvo Coupé-Freak und Automobilia-Sammler dennoch ein Muß!

Rick Master von Tibet u. Duchateau. 46 S., farbig. Carlsen Comics, Hamburg. Rest-exemplare, deshalb nur noch DM 4,80; mit Volvo Coupé: (6) Entführung auf der „France“, ISBN 3-551-71206-9; (7) Das Geheimnis der „Maske“, ISBN 3-551-71207-7; (8) Im Bann der „Schlange“, ISBN 3-551-71208-5; (9) Der geheimnisvolle Doppelgänger, ISBN 3-551-71209-3 und (10) Die Prämie, ISBN 3-551-71210-7.





Simon Templar-Mime Roger Moore störte sich daran nicht. Der spätere James Bond kam mit den 71 Schwarzweiß- und 47 Farb-Episoden so gut ins Geschäft, daß er sich auch privat mehrere 1800er zulegen konnte. Im Dienst fuhr „The Saint“ Coupé-Versionen aus unterschiedlichen Baujahren: In späteren, billig produzierten Folgen kam es sogar vor, daß Simon Templar in ein und derselben Episode beispielsweise ein „gehörntes“ Jensen-Coupé in der Kurve abbremsst, um dann auf der Geraden einen neueren 1800 S aus schwedischer Produktion mit gerader Vorder-Stoßstange zu beschleunigen.

Die ersten 2000 Exemplare des 1800 S aus schwedischer Fertigung trugen noch die geschwungenen vorderen Chrom-Fänger — erst im Herbst 1963 trennte sich Volvo davon. Die Ehe mit Jensen hatten die Schweden bereits Anfang desselben Jahres gelöst: Die Briten konnten die Volvo-Qualitätsstandards auch nach großen Anstrengungen der Schweden nicht erfüllen. Die Rohkarossen kamen dagegen weiterhin (bis 1969) von Pressed Steel. Bis dahin sollte sich nicht viel an den hübschen Coupés ändern. Hinter der nun waagrechten Vorder-Stoßstange arbeitete ein 96 PS-Motor; ab 1966 entfiel der charakteristische Chromschwung unterhalb der C-Säule zugunsten

Das As aus dem Ärmel

Trumpf-Asse waren sie selten, die Spielkarten mit dem Volvo 1800 — egal, ob S, E oder ES. Gegen die teuren Exoten vom Schloß eines Ferrari 250 GT oder Jaguar E-Type kamen auch die sportlichsten Schweden nicht an. Aber gegen die Konkurrenten innerhalb eines Vierer-Kartensatzes, etwa „Elegante Coupés II“, „Familien-coupés IV“ oder „Sonntagsautos der Mittelklasse“ hatten sie doch oft leichtes Spiel — bei Gewicht und Preis. Denn die Spielkarten-Lektoren gingen bei der Gruppierung der Traumautos zu Quartetten nicht immer einsichtig vor. Allerdings mochte es ihnen die individuelle Erscheinung des 1800ers nicht eben leicht. Im Jahre 1962 — die Auto-Spielkarten feierten eben ihren zehnten Geburtstag — gesellte sich so der gehörnte Jensen-Volvo bei den „Tourenwagen bis 2 Liter“ zu Citroën DS 19, Fiat 1800 und Ford Taunus 17 M oder kämpfte bei den „Renn- und Sportwagen“ in der „Klasse bis 2000 ccm“ gegen Alfa Romeo Giulia Sprint GT, MGB 1800 und Porsche 356 1600 SC. Mitte der Sechziger, als die colorierten Schwarzweiß-Bildchen längst Farbfotos gewichen waren und die Schuljungen die Auto-Quartette auf runde 100.000er Auflagen getrieben hatten, traten die erstarkten 1800 S gegen „schnelle Coupés II“ wie BMW 2000 CS, Opel Commodore GS Coupé und Ford OSI 20 M/TS 2300 S an. Die Schule ist aus, das Volvo Coupé bleibt: Ab 1969 mußte man den 1800 E inzwischen dem BMW 2800 CS und dem Ford Capri 2300 GT zuordnen oder — bei den „eleganten Coupés“ — so-

gar Fiat Dino 2400 Coupé, Porsche 911 S und Mercedes-Benz 280 SL. „Schwer, aber schnell und übersolide“ lautete die Kurzcharakteristik 1970, als Volvos 124 PS-Coupé zu Opel GT 1900, Simca 1200 S und Opel Manta SR in einen Vierersatz gesteckt wurde. Der Schneewittchensarg fand sich schließlich — das Volvo-Marketing wird sich gefreut haben — im Club der Nobelkonkurrenz („Auto mit Pfiff: Familien-coupés III“) Mercedes-Benz 350 SL, Fiat 130 Coupé und Peugeot 504 Coupé wieder, aber auch bei Lancias „flotten Coupés“: Fulvia, Fulvia Sport, Fulvia 1600 HF. Diesmal hatten es sich die Spiele-Redakteure sehr einfach gemacht. Noch Mitte der 60er waren da noch ganz andere Geistesblitze über die Spielkarten gezuckt: Opel Rekord Sprint Coupé, Ford OSI 20 M/TS 2300 S und (Glas-)BMW 1600 GT bildeten zusammen mit dem Volvo 1800 S die „Sonntagsautos der Mittelklasse“. Automobile für mittelmäßige Sonntagsfahrer?



Wer ist der schönste im ganzen Land? Coupé, Schneewittchensarg oder der neue 480 ES?



Immer vier Zylinder unter der „Ferrari-Haube“: Hier ist's eine „B 18 B“-Maschine mit zwei SU-Flachstromvergassern, die das Coupé auf über 170 km/h Spitze treibt.

von waagrecht glanzleuchten, und ab Mitte 1967 wurde der Türgriff in den Chrom der hohen Gürtellinie miteinbezogen. Ein Jahr später kam der Zweiliter-Motor mit 105 PS zum Einsatz. Radkappen, Polsterung und einige Details im Innenraum wurden im Laufe der Zeit natürlich auch modifiziert. Erst 1969 waren wieder größere Änderungen angesagt: Eine elektronische Benzin-Einspritzung pustete nun 124 PS aus dem überarbeiteten Triebwerk, was dem Coupé, das inzwischen auf den Namen 1800 E hörte, auch hinten Scheibenbremsen einbrachte.

Sitze mit Kopfstützen, ein schmuckloses Dreispeichen-Lenkrad und der nun am Dachhimmel befestigte Rückspiegel hätten Simon Templar im Falle des Falles besser geschützt, auch wenn ihm das matte Holzfurnier des vorher silbernen glänzenden Armaturenbretts sicher nicht gefallen hätte. Aber Roger Moore alias „The Saint“ hatte 1969 bereits alle Verbrecher hinter schwedische Gardinen gebracht, und nicht nur Simon Templar, sondern auch Volvos Coupé-Design galt als „old-fashioned“.

Facelifting gefällig? Vorschläge für eine neue Karosserie-Form gab es inzwischen ja zuhauf: Fissore kreierte 1965 im Auftrag eines italienischen Volvo-Importeurs ein elegantes Fastback-Coupé, die eigene Design-Abteilung entwickelte den P 172, ein Stufenheck-Coupé auf 164-Basis, und Zagato stellte 1969 den 1800 TCZ vor. Volvo scheute jedoch den finanziellen Aufwand für eine völlige Neukonstruktion und beschränkte sich schließlich auf eine abgewandelte Dach- und Heckpartie. Nicht schlecht staunte 1971 das Publikum, als das Kombi-Coupé 1800 ES schließlich auf den Markt kam: Warum sah es nur dem 1968 erschienen Reliant Scimitar so verteuft ähnlich? Aber Volvo hatte keineswegs abgekupfert, sondern nur länger gebraucht, seine eigene Version des gemeinsamen Vorbildes Aston Martin DB 5 Shooting Brake auf die Räder zu stellen. Eigentlich stammt das Muster für einen Kombi-Sportwagen vom 1962er „Pseudo GTO Breadvan“, einem Einzelstück auf Ferrari-Basis 250 GT SWB. 1966 konstruierte dann Radford den erwähnten Aston Martin

DB 5 für David Brown, den Chef der Sportwagenschmiede. Britische Oberklasse-Jäger bestellten diese Variante elfmal vom DB 5, siebenmal vom DB 6 und zweimal vom DBS. Im selben Jahr gab Volvo-Produktionschef Thor Berthelius den Auftrag an Jan Wilsgaard und die hauseigene Stylingabteilung, auf dem Chassis des 1800ers einen Kombi-Sportwagen zu entwerfen. 1967 entstanden zwei Ton-Modelle: Der Shooting Brake ähnelte dem Aston Martin DB 5 von der Seite, der Rocket mit zwei verschieden gestylten Seiten hatte die gleiche Heckscheibe wie das britische Vorbild. Noch immer unschlüssig, gab Volvo-Direktor Gunnar Engellau den Auftrag, zwei fahrtüchtige Prototypen zu bauen. So



Weib, Verve und Volvo: The Saint.



WAGNER & GÜNTHER

ALLES FÜR IHREN VOLVO NEUPRODUKTIONEN FÜR DEN P1800



- Versand innerhalb 24 Stunden
- über 5000 versch. Neuteile ständig am Lager
- viele Gebrauchtteile und Raritäten

- ✧ Kennzeichenleuchte (Chromteil) P1800S/E DM 195,-
- ✧ Rückleuchtgehäuse P1800S/E DM 198,-
- ✧ Türhaut komplett P1800S/E/ES DM 350,-
- ✧ Armaturenbrettüberzug oben/unten à DM 250,-
- ✧ Teppichsatz komplett in robust oder Velour ab DM 370,-

Und außerdem bekommen Sie bei uns (fast) alles zum Restaurieren, Reparieren, Verschönern und Erhalten. Ausführlicher Ersatzteilkatalog (126 Seiten) erhalten Sie gegen DM 10,- Vorkasse (Schein, Scheck oder Briefmarken)

Geöffnet: Mo.-Do. 9.00-17.00 Uhr, Fr. 9.00-16.30 Uhr
Donnerstag 9.00-20.00 Uhr, Mittagspause: 13.00-14.00 Uhr

BILLWERDER RING 9, 2050 HAMBURG 80, Tel.: 040-7 34 00 27, FAX: 040-7 34 00 20



Optisch in guter Gesellschaft: Zwischen den teuren Edel-Sportwagen Ferrari 250 GT, Maserati 3500 GT und Aston Martin DB 4 GT mit Zagato-Karosserie konnte sich Volvos Vierzylinder-Coupé sehen lassen.



Auf den Spitznamen „Schneewittchensarg“ hätte dieser Kombi-Sportwagen nie gehört. Aber Volvo entschloß sich sowieso nicht für Fruas Styling-Variante „Rocker“, sondern für Coggiolas „Huntingcar“, der dann in „Beachcar“ umgetauft wurde und modifiziert als 1800 ES vom Band lief.



Da lacht die Frau: Serienmäßige Dreipunktgurte schon 1961.

schickte man Anfang '68 zwei fabrikneue 1800 S Coupé nach Italien. Frua sollte einen Kombi nach der rechten Styling-Seite des Rocket bauen (Design-Anklänge nimmt das Heck des allerneuesten Toyota Camry Combi heute wieder auf) und Sergio Coggiola den Huntingcar, der dann Beachcar getauft wurde. Schließlich entschied sich Volvo für letzteren, weil er kostengünstiger und schneller zu realisieren war.

Anfangs noch parallel gebaut, verkaufte sich der vom Volksmund als „Schneewittchensarg“ verspottete Kombi bedeutend besser als das Coupé, weshalb der 1800er im letzten Jahr seiner Produktion bis zum 27. 6. 1973 nur noch als großzügig verglaster Volvo ES produziert wurde.

Doppeltes Pech für Simon Templar: Als 1978 die neue 25er Staffel „Return Of The Saint“ gedreht wurde, kämpfte Roger Moore längst als 007, und Volvo-Sportwagen gab es auch nicht mehr; dafür durfte der neue Hauptdarsteller Ian Ogilvy einen — inzwischen liebend gerne zur Verfügung gestellten — Jaguar XJS steuern. Nur Robert Vaughn in der Serie „The Protectors“ hatte den 1800 ES während seiner kurzen Produktionszeit als Serien-Mobil genutzt. Dafür erschien 1984 wieder ein Volvo Coupé auf Leinwand und Mattscheibe: „Der Bulle und das Mädchen“ flohen mit einem 1800 E vor einem Grenzschutz-Hubschrauber — und versenkten das rote Coupé in einem Baggersee. Und wer von diesem kitschigen deutsch-österreichischen Thriller „zufällig“ in einen der beiden bekannten Kabel-Sender reinschaltet, wird zwischen Sex-Szenen noch manches Volvo-Coupé entdecken.

Walter Heil



Zum Anbeißen: Sportlich gesteppte Ledersitze vorn; hinten kann man die Rückenlehne mit dem eingepprägten Volvo-Signet umklappen. Lederriemen halten die Koffer.

Die Clubs

Volvo P 1800 IG Deutschland,
Alfred Erckens, Im Jueden 40, 7520 Untergrombach, Tel. 07257/4144.

Volvo-Club Deutschland e.V. (Buckel, Amazon, P 1800), Notker Hilbrenner, Essenberger Str. 149, 4130 Moers, Tel. 02841/51566.

Volvo IG Kassel, Jörg Lutteropp,

Virchowstr. 2, 3500 Kassel,
Tel. 0561/311309.

1. Münchner Volvo-Club,
Thomas Schwarz, Schönstr. 73a,
8000 München 90, Tel. 089/668349.

Bremer Volvo-Club, G. Monsees,
Am Kindergarten 2, 2805 Stuhr 1.

Volvo-Stammtisch Hamburg,
Norbert Oertel, Silberpappelstieg 14,
2000 Hamburg 62.