

Schwedensportler

Volvo P 1800 und Schneewittchensarg —
robuste Mechanik und zivile Preise sind ihre Stärken



Sportlich sollten sie sein und gut aussehen! Die hier vorgestellten Typen glänzen durch solide Verarbeitung, Langlebigkeit und geringen Rostbefall. Diese seltene Spezies dürfte nicht nur auf die Damenwelt Anziehungskraft ausüben! MARKT deckt ihre Schwächen auf, um bösen Enttäuschungen vorzubeugen.

Nach dem Debakel mit dem P 1900, dem als Sportwagen mit Kunststoffkarosserie keine erfolgreiche Zukunft beschieden war, vergingen nach der Produktionseinstellung 1956 ziemlich genau fünf Jahre: 1961 auf dem Brüsseler Salon zog Volvo wieder in den Kreis der Coupé-Anbieter ein. Aus dem gescheiterten Versuch mit dem P 1900 hatte man gelernt: Der P 1800 verzichtete auf futuristische Materialien, gab sich von der Technik konventionell und begeisterte doch sofort mit seiner Linienführung. Als die Entscheidung fiel, einen neuen Anlauf für einen Sportwagen zu nehmen, war klar, in Schweden würde er nicht gebaut werden. Vier Modelle (neben Buckel und Amazon mit selbsttragender Karosserie sowie Duett mit Rahmen) in Göteborg parallel zu produzieren überstieg trotz Baukastensystems



Der Volvo P 1800 ES wurde als Kombicoupé konzipiert, um die in den USA drastisch gestiegenen Versicherungsprämien für zweisitzige Sportwagen zu umgehen.

die Möglichkeiten. Nach einigem Hin und Her erhielt der englische Autobauer Jensen den Zuschlag für 10.000 anglo-skandinavische Sportler. Die Rohkarosserien wurden von Pressed Steel angeliefert, die weitgehend mit der Limousine Amazon identische Mechanik kam aus Göteborg per Schiff. Die Qualität der ersten Serie war für die Volvo-Männer jedoch so schnell ernüchternd, daß der Vertrag bereits nach 6000 Fahrzeugen vorzeitig gelöst und die gesamte Produktion nach Schweden verlagert wurde — wohin man vorher schon fast alle P 1800 zur Endkontrolle (genauer: um sie auf Volvo-Qualitätsstandard zu bringen)

geholt hatte. Um den Qualitätssprung zu verdeutlichen, erhielten alle P 1800 ab nun ein S für Schweden. Da half es auch nichts mehr, daß der P 1800 zum Serienheld in einer der beliebtesten Krimifolgen wurde: Als fahrbarer Untersatz von „The Saint“ alias „Simon Templar“ (Roger Moore) flimmerte er millionenfach weltweit durch jedes Wohnzimmer.

Umfangreichere Modifikationen erhielt der P 1800 vor allem motorisch. So stockte man ab August 1963 erst mal die Leistung von 90 auf 96 PS, ab den Werksferien 1965 auf 103 PS auf. 1968 wurde einheitlich für Amazon, 140er und P 1800 ein auf zwei Li-

ter Hubraum aufgebohrter Motor eingeführt, der im August 1969 statt der beiden SU-Vergaser eine Bosch-Einspritzanlage erhielt. Den höheren Fahrleistungen entsprechend, versah man den nun P 1800 E genannten Gran Turismo auch an der Hinterachse mit Scheibenbremsen und überarbeitete den Innenraum. Um den vielen Kunden in den USA, wohin der Großteil des Exports ging, gerecht zu werden, bot man den P 1800 E ab 1970 neben dem Vierganggetriebe mit Overdrive auch mit einer Borg-Warner-Dreigangautomatik an. Die Zeit war am P 1800 nicht unbemerkt vorübergegangen. Nach zehn Jahren begann die einst so attraktive Karosserieform, veraltet auszusehen. Bei Volvo entschloß man sich, auch vor dem Hintergrund drastisch erhöhter Versicherungsprämien für zweisitzige Sportwagen in den USA, zu einer radikalen Überarbeitung: Im August 1971 feierte das Kombicoupé P 1800 ES seine Premiere. Wegen seiner markanten, rahmenlosen Heckklappe hatte es schnell seinen Namen „Schneewittchensarg“ weg. Aber nur noch wenig mehr als 8000 Käufer konnten sich für den praktischen Schweden begeistern. Am 27. Juni 1973 kam das Aus: Der letzte P 1800 ES rollte im Volvo-Werk Lundby vom Band. In Deutschland hatte es den Kunden vor allem der ES angetan, von dem in den zwei Jahren seiner Produktion fast genauso viele Exemplare verkauft wurden wie von seinem Vorgänger — und das bei inzwischen saftig gestiegenen Preisen. Denn hatten 1961 die ersten P 1800 noch 17.500 Mark gekostet, so mußte ein Kunde 1973 über 26.000 Mark auf den Tisch des Volvo-Händlers blättern.

Die Karosserie

Autos aus Schweden genießen einen sehr guten Ruf wegen ihrer Langlebigkeit und ihres sehr guten Korrosionsschutzes. Beim P 1800 trifft dies auf alle Modelle bis auf die in England bei Jensen gefertigte Serie zu. Ihnen kann man vor dem Kauf gar nicht intensiv genug unters blecherne Kleid sehen. Besser ist es um die Qualität der Nachfolgemodelle S, E und ES bestellt, doch sollte man auch hier einen gründlichen Check vornehmen.

Beginnen Sie die Überprüfung der Karosserie an der Front. Da ist zunächst die Quertraverse unter dem Kühler abzuklopfen, denn in der Regel ist sie morsch. Die an die Quertraverse anschließenden Längsträger sind bei beschädigter oder durchgerosteter Quertraverse oft an ihren vorderen Spitzen ebenfalls angegriffen, denn von oben durch die Schnauze eindringendes Spritz- und Regenwasser füllt Quertraverse und Längsträger. Da Sie zur Überprüfung von oben die Motorhaube öffnen müssen, sollten Sie sich bei dieser Gelegenheit gleich die Haubenscharniere genau ansehen, neigen diese doch bei ungenügender Pflege zum Festge-



Ein schöner Schwede: der Volvo P 1800 E! Die Linienführung kann auch heute noch begeistern. Beflügelt wurde er von dem 1986-Kubikzentimeter-B20-Motor, der bis zu 124 PS leistete.



Beim 1800 ES waren zur Rostvorsorge an der Heckklappe Wasserablaufschräuche angebracht.



Durch Spritzwasser ist das Unterteil des hinteren Abschlußbleches stark rostgefährdet.



Das Motorhaubenscharnier geht leicht fest, was zu ausgerissenen Befestigungspunkten führt.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

63 Fahrzeuge
vom Typ Volvo P 1800/P 1800 S
112 Fahrzeuge
vom Typ Volvo P 1800 ES

Stichtag: 1. Juli 1991

Volvo-Spezialisten gehen heute von etwa 900 Fahrzeugen aller P-1800-Typen aus, die in Deutschland zugelassen sind. Ein Großteil der Autos wurde allerdings bei der Wiederzulassung „auf Null getypt“, was die KBA-Zahlen nachträglich verfälscht.

hen, was sich zunächst in einer verzogenen Haube und in einem späteren Stadium in ausgerissenen Befestigungspunkten zeigt. Vom Motorraum aus läßt sich auch die Lenktriebbefestigung überprüfen, da sie genau in jenem gefährdeten Bereich der Längsträger liegt, der schon angesprochen

wurde. Werfen Sie vor dem Schließen der Haube noch einen Blick auf den Batteriekasten, der in vielen Fällen von Säure, meist als Folge eines defekten Lichtmaschinenreglers, zerfressen ist.

Als nächstes ist der gesamte Bereich der vorderen Kotflügel Ihrer Aufmerksamkeit empfohlen, denn hierbei handelt es sich um die größte Schwachstelle der P-1800-Karosserie! Das beginnt bei den Kotflügelansätzen zirka zehn Zentimeter von der Motorhaubenaussparung nach außen, denn hier liegen die Kotflügel auf den Stehblechen nur lose auf, wobei der Spalt lediglich durch eine Gummidichtung geschlossen wird, und setzt sich über den Scheinwerfer- und Blinkerbereich sowie die Ansatzpunkte zum Schwellerübergang (deren Schweißsicke von vorn und hinten sichtbar ist) bis zu den Schottblechen, die im Spritzwasserbereich der Vorderräder nur eingeschraubt sind, fort.

Die Türen müssen sich nun den obligatorischen Test ihrer Böden auf Durchrostung ebenso gefallen lassen wie die Ansatzschweißnähte der Wasserleitbleche, die bei offener Tür sichtbar sind. Sind die Türgummis alt und spröde, muß man mit starken Windgeräuschen rechnen. Bei den S-Modellen sollte man auch einen Blick auf die Armlehnen werfen, da diese oft gebrochen sind.

Im Innenraum bedürfen die Instrumente Ihrer Aufmerksamkeit, vor allem dann, wenn sie von Smith stammen. Funktionieren alle, auch die Wasser- und Öltemperaturanzeiger? Bei Lederausstattungen sollte

Aus dem MARKT- Clubadressen-Verzeichnis*

Bremer Volvo-Club

G. Monsees, Am Kindergarten 2
2805 Stuhr 1

Volvo Club e.V. Deutschland

(Büchel, Amazon, P 1800 und älter)
Notker Hilbrenner, Essenberger Straße 149
4130 Moers 1
Tel.: 02841/51566

Volvo IG

Maggie Schales, Erpeler Straße 34
5000 Köln 41

Volvo IG Kassel

Jörg Lutteropp, Virchowstraße 2
3500 Kassel
Tel.: 0561/311309

Volvo P 1800 IG Deutschland

Alfred Erckens, Im Jueden 40
7520 Untergrombach

Volvo-Stammtisch-Hamburg

(PV, Amazon, P 1800, P 140/164)
Norbert Oertel, Silberpappelstieg 14
2000 Hamburg 62
Tel.: 040/5316864

Volvo Sport Club P 1800 S-E-ES

Heinz Hürlimann, Brunngasse 9
CH-8625 Gossau ZH
Tel.: 01/9354200

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 3000 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

besonders genau der Zustand der geerbten Tierhäute geprüft werden, sind sie doch oft wegen unzureichender Pflege spröde und an den Nähten gerissen. Meist fehlen auch die speziellen Lederriemen der Gepäckbefestigung im Innenraum.

Das Bodenblech ist unkritisch. Zu Durchrostungen kann es hier nur dann kommen, wenn durch eine undichte Frontscheibe Wasser eindringt — das dann bei E und ES auch gleich dem Steuercomputer der Einspritzanlage zusetzen kann. Viel kritischer sind die Querholme, vor allem jener unter der Handbremse, die alle auf morsche Stellen abgeklopft werden sollten.

Ihr Check der Schwachstellen des schnellen Schweden führt Sie nun zum hinteren Karosseriebereich. Die Kotflügelkanten und die Radhäuser im Kofferraumbereich sowie das Unterteil des Heckabschlußblechs sind zu prüfen. Bei den Coupés ist zudem der untere Rand des Kofferraumdeckels und der Bereich um das Schloß gefährdet. Die Kombicoupés sind an letztgenannter Stelle in der Regel kaum gefährdet, besaßen sie hier doch bereits Wasserabläufe. Bei ihnen machen sich jedoch durch die schwere gläserne Heckklappe meist ausgeschlagene Scheibenscharniere bemerkbar.

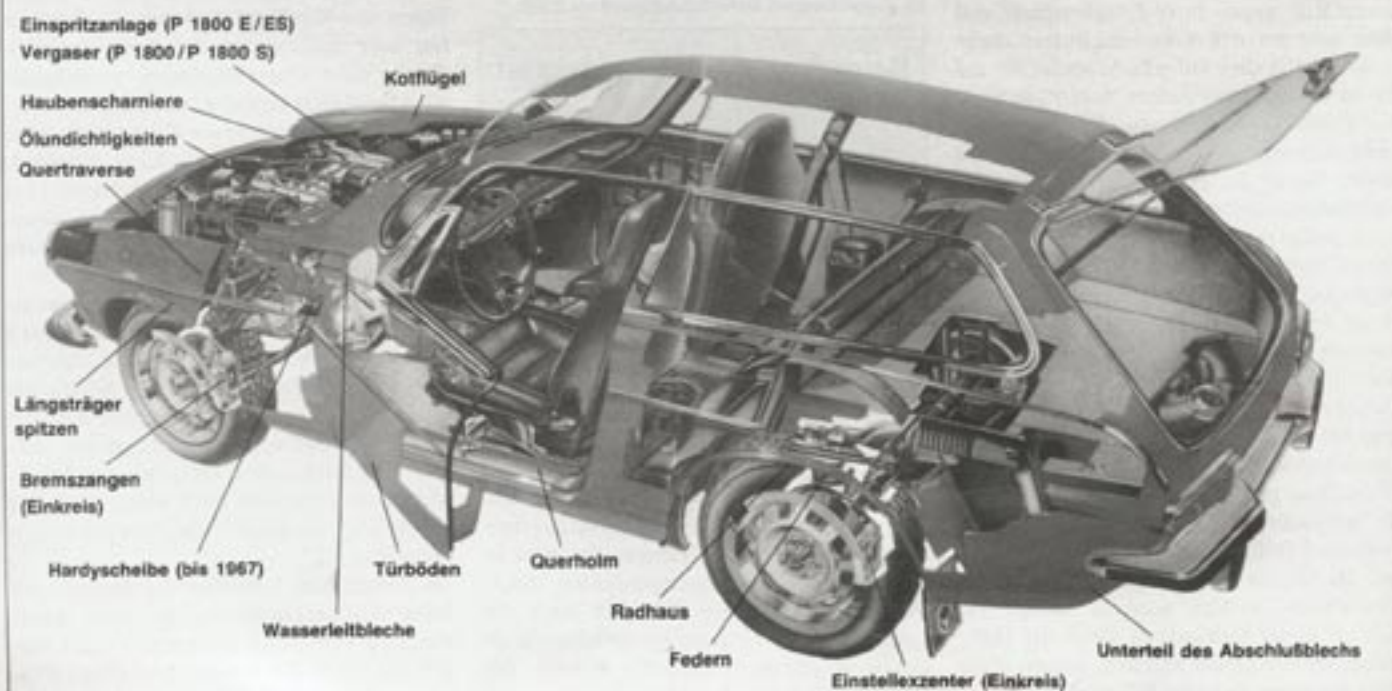
Die Mechanik

Wie bei allen Volvos gehört die Mechanik zu den Stärken auch der Coupés — sie ist weitgehend mit der Limousine (Amazon) identisch. Die Motoren glänzen, vor allem in Verbindung mit dem drehzahlsenkenden Laycock-Overdrive-Getriebe, durch hohe Lebenserwartung, die im Schnitt zwischen 200.000 und 300.000 Kilometern liegt. Trotz ihrer Robustheit sollte jeder Mechanikcheck beim Motor beginnen. Ab rund 100.000 Kilometer neigen die B18 (1,8 Liter Hubraum, in P 1800 und P 1800 S) und B20 (2,0 Liter Hubraum, in P 1800 E und P

1800 ES) genannten Aggregate zu steigendem Ölverbrauch. Nach Volvo-Vorgaben liegt die Motorüberholgrenze bei einem Ölverbrauch von 1,5 Litern auf 1000 Kilometer. Diese Menge kommt jedoch in den seltensten Fällen allein durch verschlissene Bohrungen und Ventillführungen zustande, sondern zusätzlich über Undichtigkeiten. Kurbelwellenausgänge vorn und hinten, Ölwanndichtung aus Kork, verzogener Ventildeckel sowie Benzinpumpenanschluß (gebrochener Isolationsflansch aus Bakelit) sind deshalb zu überprüfen. Die P-1800-Modelle besaßen zudem einen zwischen Motorblock und Ölfilter montierten Wärmetauscherölkühler, der nach einigen Jahren in den seltensten Fällen noch hundertprozentig arbeitete: Öl im Wasser oder umgekehrt waren die erste Folge, die zweite der Ausbau, weshalb man kaum noch einen P 1800 mit diesem Originalteil findet! Bei hohen Laufleistungen steigt zudem durch verschlissene (bei B18-Motoren oft auch gebrochene) Kolbenringe und Zylinderwände der Druck im Kurbelgehäuse, wodurch zusätzlich Öl aus dem Motorblock gedrückt wird. Ölundichtigkeiten ziehen in der Regel Folgeschäden nach sich. Die Motorhaltungen beginnen aufzuweichen, durch einen undichten Steuergehäusedichtring speziell die linke. Die Kippneigung des Motors beim Gasgeben steigt, gerissene Auspuffkrümmer, Flammrohre und Anschlußstutzen am Kühler sind die Folge.

Klappergeräusche der Stirnräder, Poltern aus dem Kurbeltrieb durch ausgeschlagene Kolbenbolzen und zunehmendes Spiel des Kurbelwellenführungslagers treten ab etwa

Die typischen Schwachstellen



Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Wenn Sie einen Sachverständigen suchen, der Ihr Fahrzeug nach dem Classic-Data-System bewertet, wenden Sie sich an: Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05 / 2 90 11.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell	(Baumuster)		Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
P 1800	(A)	↗	DM 21.500	DM 15.800	DM 11.000	DM 5.900	DM 3.000
P 1800 S	(B,D)	↗	DM 22.200	DM 16.300	DM 11.200	DM 6.000	DM 3.100
P 1800 S	(E,F,M,P,S)	↗	DM 23.200	DM 16.400	DM 11.300	DM 6.000	DM 3.100
P 1800 E	(T,U,V)	↗	DM 25.000	DM 18.400	DM 12.700	DM 6.900	DM 3.400
P 1800 ES / Kombi	(W,Y)	↗	DM 33.500	DM 24.500	DM 17.100	DM 9.000	DM 4.400

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilerstauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

150.000 Kilometern auf. Nach dem Übergang von geschmiedeten zu gegossenen Nockenwellen beim B20-Motor bekam auch Volvo Nockenwellenprobleme. Abgelaufene Nocken, speziell am zweiten und vierten Zylinder, führen zu Leistungsverlust. Der kann zusammen mit unrundem oder zu hohem Leerlauf auch von den Vergasern (P 1800 und P 1800 S) herrühren, sind die Aggregate doch in der Regel mit zwei SU HS6 bestückt, bei einigen P 1800 S mit B20-Motor sind zwei Zenith-Stromberg 175 CD2SE zu finden. Prüfen sie auf jeden Fall das Spiel der Drosselklappenwellen, denn diese neigen zum Ausschlagen. Achten Sie auf die Auspuffanlage, denn der vordere Auspufftopf schneppert sehr oft (was meistens an der fehlenden Befestigung an der Getriebequertraverse liegt) und wird bei den B20-Einspritzmotoren mit drei Schalldämpfern (die Vergaserausführungen besitzen nur zwei) gern weggelassen.

Auch die Bremsanlage sollte überprüft werden. Bei der Einkreisanlage (bis zum P 1800 E) neigen an den vorderen Bremszangen (mit drei Kolben) die Staubmanschetten zum Einreißen, wodurch eindringende Feuchtigkeit und Staub zum Festgehen der Kolben führen — mit schiefeziehender Bremse als Ergebnis. An der Hinterachse mit Trommelbremsen heißt der Schwachpunkt Nachstellzenter für die Bremsbacken, denn dieser ist aus Stahl und bewegt sich in einem Aluminiumgehäuse: In

der Regel sind die Exzenter festkorrodiert. Ein weiteres Problem der Einkreisanlage ist der Bremskraftverstärker, der zu inneren Undichtigkeiten neigt, wodurch Bremsflüssigkeit oft auf „rätselhafte“ Weise verschwindet — bis die Druckdose randvoll ist. Die Zweikreisanlage (ab P 1800 E) ist da weit weniger empfindlich und bereitet nur bei unsachgemäßer Behandlung Probleme. Die Kupplung wird bei den Einkreismodellen hydraulisch betätigt. Undichtigkeiten an Geber- und Nehmerzylinder sind deshalb nach einer gewissen Zeit immer zu erwarten.

Die reinen Vierganggetriebe der frühen P 1800 sind kaum kleinzubekommen. Das damit verbundene Laycock-Overdrive (bis 1968 kam der Typ D, danach der Typ J zum Einsatz) bereitet da schon eher Probleme. Verschleiß macht sich meist durch verspätetes Schalten bei warmem oder heißem Motor bemerkbar (es kann auch an Ölmangel liegen). Viel häufiger sind es aber Undichtigkeiten, die zu Folgeschäden, wie aufgequollenem oder gerissenem Getriebeaufhängungsgummi, führen. Undichtigkeiten sind neben Schaltverzögerungen und Nichtdurchschalten der Fahrstufen auch der häufigste Schaden am Automatikgetriebe von Borg Warner. Zur Überprüfung des BW 35 gibt man im Stand bei eingelegerter D-Fahrstufe für maximal 15 Sekunden Vollgas: Die Drehzahl darf nicht über 2500 U/min liegen, da sonst ein Wandlerdefekt vorliegt.

An Vorderachse und Lenkung sollten alle Buchsen und Gelenke überprüft werden. Bei der bis Herbst 1967 verbauten Lenksäule hilft ein kritischer Blick auf die Hardy-Scheibe, um der Ursache übermäßigen Lenkspiels auf die Spur zu kommen. Besonders ES-Modelle neigen zu lahmen Hinterachsfeuern, wodurch das Heck meist tiefer als die Schnauze hängt.

Elektrik

Ein besonderer Schwachpunkt — speziell aus heutiger Sicht — ist die bei den E- und ES-Modellen mit B20-E-Motor (124 PS) zum Einsatz gelangte Einspritzanlage. Die von Bosch entwickelte D-Jetronic arbeitete in der Großserie nie hundertprozentig zuverlässig. Durch die natürliche Auslese sind die totalen Versager beim P 1800 inzwischen verschwunden, und die verbliebenen arbeiten meist problemlos, doch wenn ein Fehler auftaucht, muß der Besitzer in der Regel tief ins Portemonnaie greifen. Zum einen: Bosch gab die D-Jetronic nach relativ kurzer Bauzeit wieder auf, was dazu führt, daß es heute sowohl bei Volvo als auch bei Bosch nur noch sehr wenige Spezialisten gibt, die sich wirklich mit dieser Einspritzanlage auskennen. Zum anderen sind alle Teile sehr teuer — und wenn man, sei es nur zum Testen und Aufspüren eines Fehlers, Bauteile benötigt, kann schnell eine komplette Erneuerung der gesamten Anlage daraus werden. Steuergerät, Druck-

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)

Gedöfnet: Mo.-Do. 9.00-17.00 Uhr, Fr. 9.00-18.30 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

Technische Daten: Volvo P 1800

Baugleiche Daten aller Modelle

Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von untenliegender, über Stirnräder angetriebener Nockenwelle durch Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle
Getriebe	Viergang, Viergang mit Overdrive, E und ES auch mit Dreigangautomatik
Karosserie	Selbsttragend
Vorderachse	Einzelradaufhängung mit Dreiecks-Querlenkern, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator und Teleskopstoßdämpfer
Hinterachse	Starrachse mit Längslenkern, Schubstreben, Schraubenfedern, Panhardstab und Teleskopstoßdämpfern
Länge x Breite x Höhe	4400 x 1700 x 1285 mm
Stückzahl	47.485

Abweichende Daten

	P 1800	P 1800 S	P 1800 G	P 1800 S	P 1800 E	P 1800 ES
Hubraum	1780 ccm (B18-Motor)			1985 ccm (B20-Motor)		
Bohrung x Hub	84,14 x 80 mm			88,9 x 80 mm		
PS bei U/min	90 bei 5000	96 bei 5600	103 bei 5600	105 bei 5500	120 bei 6000 (B20 E bis 1971) 124 bei 6000 (B20 E ab 1971) 115 bei 6000 (B20 F)	
Gemischbereitung	zwei SU-HS6-Flachstromvergaser, B20-Motor zum Teil auch mit zwei Zenith-Stromberg 175 CD 2 SE				Elektronische Benzineinspritzung Bosch D-Jetronic	
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	175 km/h	180 km/h		190 km/h	185 km/h
Bauzeit	1961 bis 1963	1963 bis 1965	1965 bis 1968	1968 bis 1969	1969 bis 1972	1971 bis 1973

fühler, Drosselklappenschalter und vier Einspritzdüsen liegen beim reinen Materialpreis mittlerweile um die 4000 Mark. Prüfen Sie deshalb bei jedem E und ES mindestens zwei Punkte: Aussetzer im Teilbereich bei konstanter Drehzahl (zirka 3000 U/min) weisen auf verschlissene Kontaktbahnen des Drosselklappenschalters hin. Nach längerer Standzeit müssen vor jedem Start immer die kurzen Schläuche der Einspritzventile auf Porosität geprüft werden — Brandgefahr!

Der Rest der Elektrik, sie stammt fast ausschließlich von Bosch, unterliegt normaler Alterung. Blinde Scheinwerferreflektoren oder verblassende Rücklichter können vor allem bei letzteren mit etwas Geduld durch Neuteile ersetzt werden. Gesucht sind originale Rundinstrumente und vor allem die als Sonderzubehör lieferbare Uhr, für die heute Liebhaberpreise gezahlt werden.

Elchhandel

Am gesuchtesten unter P-1800-Fans sind die frühen Jensen-Modelle. Schlechte Exemplare werden ab 5000 Mark, gute um 15.000 Mark und Spitzenexemplare bis 25.000 Mark gehandelt. Am häufigsten findet man im Angebot P 1800 S und E, bei denen schlechte Fahrzeuge bei etwa 5000 bis 6000 Mark beginnen, die Mehrzahl im Bereich zwischen 12.000 und 18.000 Mark liegt und sehr gute Schwedensportler ebenfalls bis 25.000 Mark gehandelt werden. Eine Sonderstellung nimmt der ES ein, bei dem die Preisskala bei etwa 7000 Mark für schlechte Exemplare beginnt, die Mehrzahl im Bereich zwischen 15.000 und 22.000



Zwei SU-HS6-Flachstromvergaser versorgen den B18-Motor mit zündfähigem Gemisch.

Mark liegt und Spitzenexemplare bis 30.000 Mark erzielen. Hüten sollte man sich vor dem Kauf von nicht kompletten Fahrzeugen zum Sonderpreis, da die Ersparnis beim Kauf von der Komplettierung mehr als aufgefressen wird. Die Preise wurden eine Zeitlang durch intensiven Import aus den USA gedrückt. Doch sehr schnell sprachen sich auch die Nachteile dieser Fahrzeuge herum: In der Regel konnten sie nur durch eine rostfreie Karosserie überzeugen, die jedoch, wenn sie nicht in kürzester Zeit nach dem Import hohlraumkonserviert wurde, schnell zu rosten begann.

Von der sonstigen Substanz sind die US-Modelle meist viel schlechter als original in Deutschland zugelassene 1800er. Ein P 1800 war hier eben schon immer ein gepflegtes Liebhaberfahrzeug. Die sich in den letzten Jahren stetig verschärfende Ersatzteilsituation führte zu einem ständigen Preisanstieg, obwohl nur sehr wenige Teile wirklich

nicht mehr neu erhältlich sind. Dazu zählen Rücklichtgehäuse und -gläser, die Dichtungen der großen hinteren Seitenscheiben des ES genauso wie alle Achsteile für die Scheibenbrems-Hinterachse von E und ES sowie die Kuhhorn-Stoßstangen von P 1800. Zierleisten und -teile (besonders die massiven, geschwungenen Zierleisten der vorderen Kotflügel von P 1800 und P 1800 S) sind ebenso Mangelware, doch beginnen auch hier bereits Reproduktionen die Teilelager wieder aufzufüllen. Da die Mechanik der Vergasermodelle, bis auf Hinterachse und Einspritzanlage von E und ES, weitgehend mit der des Amazon identisch ist, gibt es hier keinerlei Ersatzteilprobleme. Verglichen mit seinen schärfsten Konkurrenten, wie etwa dem Porsche 356, sind die Preise des skandinavischen Coupés durchaus auf dem Teppich geblieben.

Walter Wolf