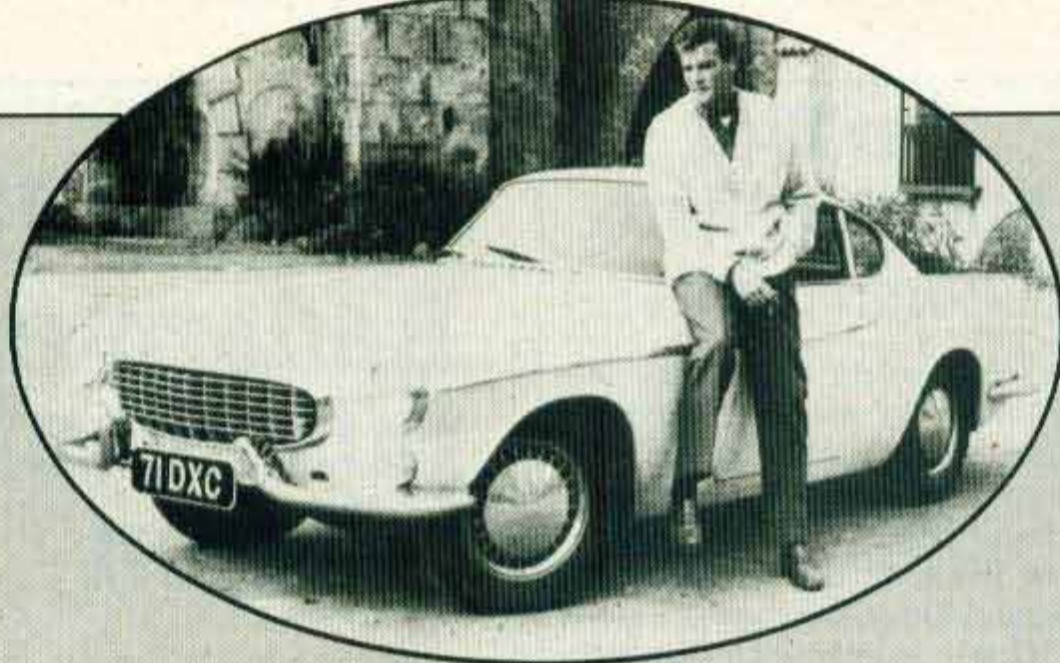


So viele Individualisten hatte das pfälzische Bad Bergzabern selten erlebt, als jüngst ein Aufgebot von 40 Volvo-P-1800-Fahrzeugen das Kurstädtchen nahe der Elsässischen Grenze belagert hatte. Die Volvo-Fans waren zum 1. Internationalen Volvo-P-1800-Treffen angereist, um Solidarität für ein Krafftfahrzeug zu bekunden, das heute auf bundesdeutschen Fahrbahnen mehr als Seltenheitswert genießt. Und es sieht so aus, als würden die „Panzer mit Seh-schlitz“ – wie das Coupé gelegentlich verspottet aber von Anhängern immer noch als echter Sportwagen gepriesen – nahezu ein Comeback erleben. Die Nachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen ist enorm, und derzeitige Besitzer trennen sich nur ungern von dem Gefährt, das heute in gut erhaltenem Zustand bis zu 13 000 Mark gehandelt wird.

Erinnern wir uns: Der Volvo P 1800 war 1960 bei seinem Erscheinen auf dem Pariser Salon eine Sensation, die von vornherein zum Publikumsliebling erkoren wurde. Die erste Version hatte der prominente Schwede Hellmer Petterson, Sohn des mehrfachen Olympiasiegers im Segeln Pele Petterson, gezeichnet, und gleich hatte das Fahrzeug eine bestimmte Publikumszielgruppe angesprochen, die ihm teilweise heute noch treu geblieben ist: Wer vor einem Jahrzehnt auf einen Porsche verzichtete, weil vielleicht ein neureicher Popsänger den beruflichen Erfolg durch einen Zuffenhausener Sportwagen demonstriert hat, griff häufig auf das exklusive Volvo-Coupé zurück, das allerdings schon 1960 mit über 15 000 Mark zumindest im Preis dem Porsche ebenbürtig war. Die Serienproduktion des P 1800 wurde 1961 in West-Bromwich bei Jensen Motors Ltd. gestartet; nach 6000 Einheiten ist die Produktion dann



Im pfälzischen Bergzabern traf sich jüngst eine Gruppe von Enthusiasten, um einen Sportwagen hochleben zu lassen, der nicht nur durch eine Krimi-Serie legendären Ruf hat. Der Sportsfreund aus Schweden heißt Volvo P 1800

in das schwedische Göteborg verlegt worden.

Die Motorleistung indes war von jeher bescheiden: Das erste Modell hatte einen B-1800-Standard-Motor mit 100 PS, der später auf 115 Pferdestärken erweitert wurde. 1968 wurde der P 1800 E mit einem Zwei-Liter-Motor und elektronisch gesteuerter Kraftstoffeinspritzung aus der Taufe gehoben. Dafür war aber der Preis schon 1970 auf über 19 000 Mark geklettert.

Als 1970 die amerikanischen Versicherungsprämien für Sportwagen überaus drastisch erhöht wurden, waren davon auch die US-P-1800-Fahrer erheblich betroffen. Um den Volvo-Schicksalsmarkt in den USA nicht vollends zu verlieren, hatte man sich in Göteborg eine überaus interessante Lösung einfallen lassen: Damit das Coupé in die weitaus gün-

stigere Versicherungsklasse für Kombifahrzeuge eingereiht wurde, hatte Designer Wils-gaard aus dem P 1800 gewissermaßen einen Kombi mit der unverwechselbaren Panzer-glas-Heckscheibe gemacht. Das war die Geburtsstunde des Schneewittchenwagens P 1800 ES, eines Zwitters, der in der Automobilgeschichte einmalig sein dürfte.

Die Neu-Version, die das Fahrzeug in der Bundesrepublik nahezu 25 000 Mark teuer machte, hat zwar den Absatz zunächst merklich belebt, konnte aber das Ende des automobilistischen Lebenskünstlers nicht mehr aufhalten. Nach nahezu 15 Jahren wurde Ende 1973 die Fertigung aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Insgesamt wurden 47 707 Exemplare gebaut. Zwei Drittel davon sind heute in den USA begehrte Liebha-

berstücke; der Rest verteilt sich auf Europa. In der Bundesrepublik sind nach vorsichtigen Schätzungen kaum mehr als 100 Exemplare zugelassen.

Auf bundesdeutschen Fahrbahnen genoß der P 1800 von jeher Seltenheitswert, obwohl das Exklusivauto von Anfang an durch ein Massenmedium unerwartet Schützenhilfe erhielt: Über ein Jahr lang strahlte das deutsche Fernsehen die englische Kriminalserie „Simon Templar“ aus, und Gasterjäger Templar alias Roger Moore hat regelmäßig mit einem weißen Volvo P 1800 erfolgreich aufgeklärt. Die Templar-Schützenhilfe war zwar gratis, aber Schauspieler Moore hat in etlichen Interviews nie Hehl daraus gemacht, daß er auch persönlich engagierter P-1800-Fan ist.

1800-ES-Fahrer Alfred Erkens aus Bad Bergzabern hat das Oldtimer-Treffen vorbildlich inszeniert und organisiert, an dem auch Fahrer aus Holland, Österreich und Schweden teilgenommen haben. Mit einer aufwendigen Bildersuchfahrt im Elsaß waren die P-1800-Enthusiasten einen ganzen Tag beschäftigt, und dem Sieger winkte schließlich ein von Volvo Deutschland gestifteter Wanderpokal. Von der Volvo-Zentrale Dietzenbach aus verfolgt man nach wie vor interessiert die junge Interessengemeinschaft, und Dr. Heinrich Heitmann, Mitglied der Volvo-Geschäftsleitung, hat sogar mit einem eigenen P 1800 E an dem Treffen teilgenommen. Von ihm stammt auch der sogenannte Fairneß-Pokal für eventuelle zukünftige Pannen bei Treffs. Alle Fahrzeuge indes kamen heil am Ziel an.

Einzig: Der Autor dieser Zeilen hat sich kurz vor Beendigung der Begegnung an einer Toreinfahrt den gesamten Auspuff abgerissen.

Lothar Behr

Simon Templars Gefährt