

# Nostalgoteket

# Populär



Åtskilliga kändisar har hjälpt till att göra Volvo P1800 berömd. Roger Moore i sin roll som Helgonet har gjort mest, men även Lill Lindfors har en gång susat omkring i en P1800.



Volvo P1800 byggdes först i England, men snart flyttades tillverknigen till Göteborg. Det var med positiva känslor för bilen som ett arbetslag här byggde några vita P1800S.

En Volvo P1800ES skämmer inte någon miljö.

Bland bilmodeller som sett dagens ljus på Volvo kan man skilja ut några som i dag framstår som klassiker och milstolpar i Volvos utveckling. Bland dem den allra första Volvon, Jakob, den för sin tid avancerade Cariocan och PV 444/544 för att nämna några. Men till denna kategori hör också en bil som man kanske ännu inte vant sig vid att betrakta som en klassiker men likafullt är den det. Vi tänker på P1800, Volvos sportvagn från åren 1961-73, som fortfarande har många anhängare och faktiskt är på väg att bli något av ett investeringsobjekt och en samlarbil.

Text: Bengt Carlén



Volvo P1800 har onekligen en läcker interiör. Möjligen kan ratten kännas litet för stor för att sitta i en sportbil, men i övrigt andas interiören verkligen sportbil.

För många framstår nog P1800 fortfarande som Helgonets bil. Såg ni inte Helgonet när han visades på de svart/vita TV-skärmarna i början av 60-talet så har ni säkert sett honom i senare repressändningar. Vem minns inte den fantastiske Simon Templar, gestaltad av engelsmannen Roger Moore, som bjöd oss på de mest nervpirrande äventyr där skurkarna oftast fick finna sig i att bli frånåkt av Helgonets vita Volvo P1800.

P1800 var bilen som bjöd på den där aldeles speciella sportvagnskänslan som, i rättvisans namn, kanske allra bäst upplevs i en öppen engelsk sportvagn, samtidigt som man var befriad från de traditionella egenheter som garanterat följde med en engelsk bil. En ålderdomlig konstruktion, dyra reparationer och en kall och dragig sufflett som närmast omöjliggjorde vinterkörning. Allt det där slapp P1800-ägaren tack vare att bilen i grund och botten var konstruerad som en gedigen bruksbil med många drag gemensamma med de gamla kämparna Amazon och PV544. Samtidigt var bilen kapabel att erbjuda de åkande prestanda av hög klass vilket det diskreta brummandet från de dubbla avgasrören gav en antydning om.

Trots att det hunnit gå några år sedan den sista 1800:an tillverkades, det var 1973, så är den fortfarande en bil som står högt i kurs såväl bildligt som bokstavligt. Överlag har 1800:an ett högt andrahands-

värde och gäller det en tidig modell eller en 1800 ES, så stiger priset ytterligare. 1800 ES, det är den sista modellen med kaross i kombiutförande. Just den praktiska karossutformningen och bilens fartresurser har givit den smeknamnet "racerförarnas likbil" och bland många förståsigpåare anses denna modell vara en av de utseendemässigt mest lyckade sportvagnar som över huvud taget byggts.

Det skall också framhållas att de här bilarna inte byter ägare så ofta. Ägaren är i regel något av en fantast och skiljs gärna från sin ögonsten. Historien om hur två grabbar i Mjölby blev ägare till en 1800 har dock sina poänger. Två norska "gutter" begav sig till Stockholm för att köpa en P1800 av tidig årgång. Bilen skulle bogseras den långa vägen hem och bråttom hade de också. Så man satte upp hastigheten och den långa färden hem anträdde. I höjd med Mjölby blev det emellertid stopp. Där klockades såväl dragbil som bogserad P1800 för 110 kilometer i timman. Om det var nytt rekord för polisen vet vi inte. Färden fick av förklarliga skäl avbrytas här och bilen övergavs på en bensinmack i Mjölby. Där fick den stå en tid och åtskilliga delar "fick snart fötter" och lämnade bilen tills de båda Mjölby-grabbarna fick syn på den. Den riktige ägaren spårades upp, det blev affär av och nu är bilen under renovering.

# "Jamling"-P1800

"Varför lägga ner tillverkningen av en så lyckad bil som P1800" har säkert en och annan frågat sig. Så sent som 1971 kom ju den nya ES-karossen och bara två år senare slutar man att tillverka bilen. Varför? Ja, huvudorsaken var att vid den här tiden började de amerikanska säkerhetskraven göra sig påminda även för svenska biltillverkare. En stor del av 1800-produktionen gick till just USA och för att anpassa bilen till kraven på bland annat energisugtagande deformationszoner hade karossen behövt byggas om rejält och då hade bilen inte varit någon riktig 1800 längre. Men visst är vi många som sörjer Volvo P1800.

## Vårt att veta om Volvo P1800

P1800 var Volvos andra försök att bygga en sportvagn. Föregångaren P1900 eller Volvo Sport byggdes under åren 1956-57 i endast 67 exemplar. Hela karossen var byggd i plast och mekaniskt var bilen baserad på komponenter från PV 444.

1960 premiärvisades P1800 och 1961 startade produktionen. Mellan 1961 och 1963 byggdes bilen av Jensen Motors i England och när tillverkningen sedan flyttades hem till Sverige kallades den 1800 S.

Den äldsta modellen hade en B18-mo-

tor som gav 100 hk, 1963 utökades hästkraftsantalet till 108, 1967 års modell hade fortfarande kvar B18-motorn och nu gav den 115 hk och 1969 kom en B20-motor med effekten 118 hk. Den sista modellen, 1800 ES, hade hängt med väl i utvecklingen och med Bosch-insprutning gav motorn 135 hk vilket gjorde bilen till ett veritabelt krutpaket.

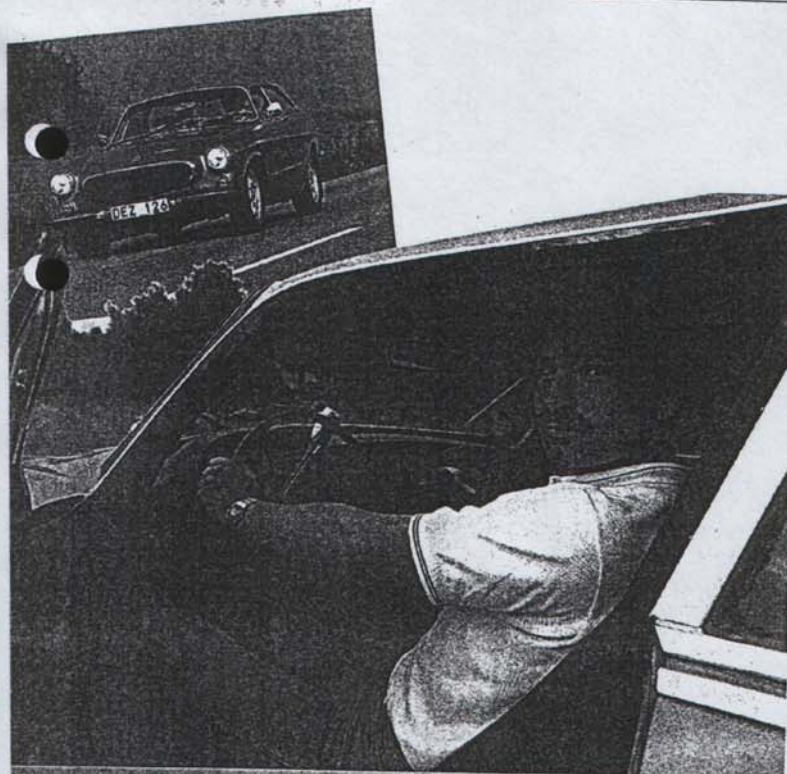
**Volvo P1800-klubben** har vi berättat om förr, men upprepar gärna adressen för den som är intresserad: **Bosse Lindén, Agneshögsgatan 39A, 591 71 Motala, tel 0141/522 37.**

## Ulf förverkligade drömmen

*Nu är den hans – en metalliclackad Volvo 1800 ES. Ända sedan han var 15-16 år har Ulf Nordin gått och väntat på möjligheten att göra sitt klipp. – Jag minns när den kom, säger Ulf. Ända sedan dess har den varit drömbilen.*

*Att sedan den 1800 ES som han hittade och köpte hade så lågt chassi-nummer som 7 gjorde inte saken sämre.*

Text: Ingmar Hesslefors Foto: Håkan Bengtsson



Volvo 1800 är numera ett samlarobjekt. Välskötta bilar kan vara värda betydligt mer än man fick betala för dem som nya. Så är det inte minst för Volvo 1800 ES, som genom sitt karaktäristiska bakparti har en alldeles egen profil i bilvärlden. Ulf Nordin i Trelleborg tillhör en av entusiasterna.

– Jag har alltid varit intresserad av vad Volvo haft för sig, säger han till Ratten. Det har hängt i sedan barnsben. 1800 ES har redan från början haft det där speciella som gjort att man velat ha en. Men inte förrän nu har det blivit verklighet för mig.

Ulfs 1800 ES köpte han i våras i Kristianstad. Den har gått 11 900 mil och är i gott skick.

Vad han inte visste när han köpte bilen är att den är den enda som lackats i den färgen – metallic grå. Den färgen fanns nämligen bara i den förserie av bilar som gjordes före produktionsstarten på hösten 1971. Ratten har forskat lite grann i historien kring chassi-nummer 7. Bilen ingår i en serie bilar som provtillverkades redan hösten 1969, men som sedan sattes i malpåse av Volvo därför att man beslutat att skjuta upp introduktionen ett år. När sedan produktionen kom igång var guldmetallic den enda metallicfärgen man införde.

Nu rullar denna unika bil omkring i Skåne med en stolt och entusiastisk ägare bakom ratten.

*Ulf Nordin uppfyllde en dröm när han köpte sin 1800ES. Den är den enda som finns med den färgen, grå metallic, och bilen ingick i den provserie som byggdes redan 1969. Ulfs bil har chassi-nummer 7.*