

Op zoek naar een opvolger

Na tien jaar internationaal succes kon de P1800 zijn leeftijd nauwelijks nog verhullen. Hoewel de techniek met de komst van de 1800E in 1970 weer up-to-date was en Volvo ook het uiterlijk een opfrisbeurt had gegeven met onder andere nieuwe velgen, een zwarte grille en een gemoderniseerd dashboard, bleef het model in de ogen van het publiek gedateerd. Volvo nam zich de kritiek ter harte en vroeg de Italiaanse carrosseriebouwers Coggiola en Frua met voorstellen voor een opvolger te komen. Coggiola, die zijn sporen had verdiend bij Ghia, kwam met twee prototypes: een fastback-coupé met de naam Beachcar en een shooting break ('jacht-stationwagon') die werd gepresenteerd als de Volvo Hunter. Frua bouwde een futuristische auto die de naam Rocket kreeg. Deze extreme ontwerpen konden de behoudende Zweden echter niet overtuigen en uiteindelijk koos de Volvo-directie voor een door huisontwerper Jan Wilsgaard hertekende variant van de shooting break die in augustus 1971 als 1800ES aan de wereld werd getoond.

Conceptcar

Kort na de officiële presentatie toonde Coggiola op de Autosalon van Parijs in het najaar van 1971 een conceptcar op basis van de 1800 coupé, de 1800ESC (waarbij de 'C' in de typeaanduiding naar verluidt voor Coggiola stond). Deze auto, ook wel bekend als de Volvo Viking, had een compleet gewijzigd uiterlijk en was bedoeld als toekomstige vervanger van de 1800-serie. Met de gloednieuwe 1800ES in de catalogus zag Volvo ondanks positieve reacties van pers en publiek echter geen brood in de radicaal vormgegeven sportwagen.

Bestaande techniek

Als geslaagde kruising tussen een stationwagon en coupé oogde de 1800ES nieuw en eigentijds. Onderhuids was hij echter identiek aan zijn coupé-voorgangers, waarmee hij ook zijn neus en achterspatborden deelde. Ook het interieur was vrijwel ongewijzigd overgenomen van de 1800E die nog zo'n zes maanden na het verschijnen van zijn vervanger in Volvo's modelaanbod werd gehandhaafd.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo P1800ES

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo P1800ES een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1971.

8 506 307

© MMXIII Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation CS 507 307



Volvo P1800ES



EDITIONS
ATLAS
Collections

Weinig ruimte

An het einde van de doorgetrokken daklijn werd de nieuwe sportcoupé opgesierd door een glazen achterklep die in combinatie met de lange achterste zijruiten voor veel licht in het interieur zorgde. De auto maakte hierdoor een ruime indruk, maar schijn bedriegt: in werkelijkheid was de 1800ES nauwelijks groter dan zijn voorganger. Wel kon de rugleuning van de achterbank worden neergeklapt. Daardoor ontstond een laadruimte met een vlakke vloer die meer gebruikersgemak bood, al was de hoogte beperkt.

Maar wie niet meer behoefde mee te nemen dan een golftas of een jachthond en een paar jachtgeweren, had aan ruimte geen gebrek.



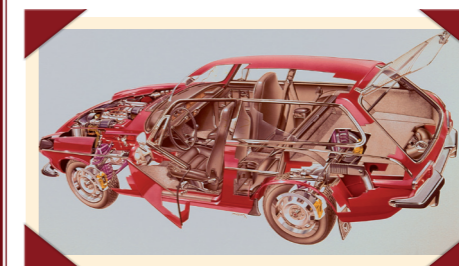
Het interieur was zeer luxueus.

DE EUROPESE TELOORGANG IN DE VS

Naast de Volvo 1800ES ondergingen als gevolg van de strengere Amerikaanse normen ook tal van andere kleine Europese coupés en cabriolets een kuur waar ze bepaald niet van opknapten.

Een ranke roadster als de MG B werd opgetuigd met lelijke zwarte plastic bumpers die ernstig afbreuk deden aan zijn atletische voorkomen. Tegelijkertijd werd ook zijn motorvermogen beknot. De Fiat 124 Spider trof een zelfde lot, evenals de Alfa Romeo Spider die bovendien nog werd uitgemonterd met een afzichtelijke zwarte spoiler op zijn achterklep.

Triumph probeerde op de strengere eisen in te spelen met de nieuwe TR7, die als coupé echter lang niet dezelfde uitstraling had als de traditionele roadsters van het Britse merk.



Op deze doorzichttekening is goed te zien dat de 1800ES onderhuids identiek was aan de P1800/1800S

Nieuwe Amerikaanse normen

De VS vormden de grootste afzetmarkt voor de 1800ES. Als gevolg van strengere milieu- en veiligheidsnormen moest Volvo de exportversie al in 1972 – nog geen jaar na zijn introductie – aanpassen met versterkte bumpers, verstevigingsbalken in de portieren en een schonere, maar daardoor ook minder sterke motor. Evenals andere kleine sportieve Europese auto's van fabrikanten als MG, Triumph, Fiat en Alfa Romeo werd Volvo's sportieve coupé daarbij minder aantrekkelijk voor de Amerikaanse markt.

Een voortijdig einde



Met zijn stijlvolle, sportieve voorkomen was de 1800ES geen alledaagse verschijning.



De Rocket – Raketten in het Zweeds – van carrosseriebouwer Frua. Deze beoogde opvolger van de P1800/1800S is tegenwoordig te zien in het Volvo-museum in Göteborg.

Eind 1974 werden de normen verder aangescherpt. Dit maakte handhaving van de 1800ES met zijn verouderde constructie en techniek nagenoeg onmogelijk. Omdat de Amerikaanse markt goed was voor bijna tachtig procent van de productie, betekende het wegvallen daarvan ook het einde voor de sportieve coupé en zo liep in juni 1973, na nog geen twee jaar in productie te zijn geweest, de laatste 1800ES van de band. In totaal waren er iets meer dan achtduizend exemplaren gebouwd.

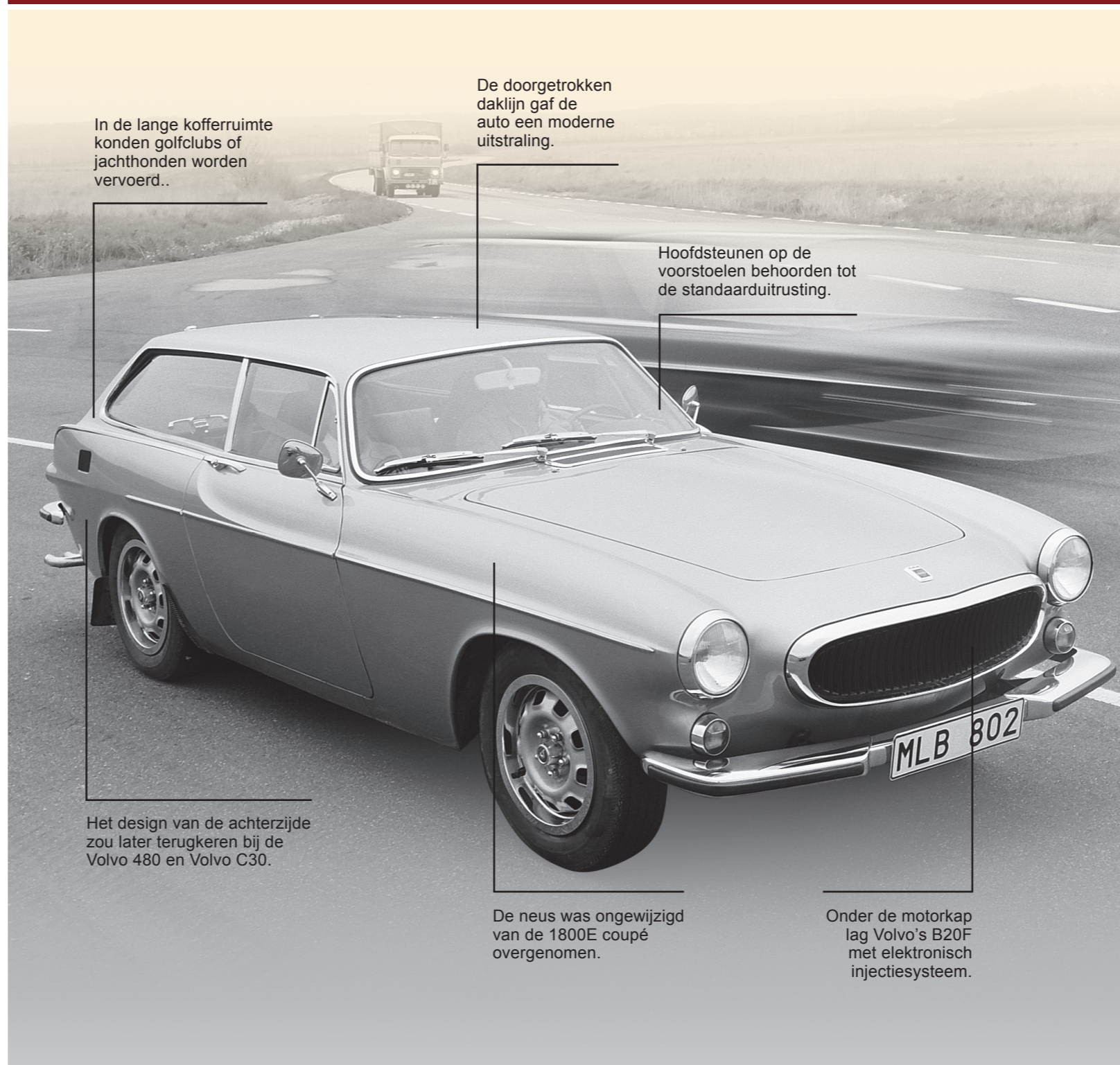


Anders dan het uiterlijk deed vermoeden was de laadruimte beperkt.

Tijdloos design

Ondanks zijn korte bestaan heeft de Volvo 1800ES zijn sporen nagelaten. Zijn glazen achterklep en zijn atypische shooting break-profiel hebben als inspiratiebron gediend voor verschillende opvolgers. Deze elementen zijn bijvoorbeeld terug te vinden bij de Volvo 480ES uit 1987, die niet voor niets de letter ES in zijn naam droeg. Ook de recentere compacte C30 vertoont duidelijke verwantschap met zijn voorganger uit de jaren 1970, die zo als-nog voortleeft en de eer krijgt die hem toekomt.

Volvo P1800ES in detail



In de lange kofferruimte konden golfclubs of jachthonden worden vervoerd..

De doorgetrokken daklijn gaf de auto een moderne uitstraling.

Hoofdsteunen op de voorstoelen behoorden tot de standaarduitrusting.

Het design van de achterzijde zou later terugkeren bij de Volvo 480 en Volvo C30.

De neus was ongewijzigd van de 1800E coupé overgenomen.

Onder de motorkap lag Volvo's B20F met elektronisch injectiesysteem.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO P1800ES

Motor

Type	Viercilinder lijnmotor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	1986 cm ³
Boring x slag	88,9 x 80 mm
Compressie	8,7:1
Klepbediening	Kopkleppen met onderliggende nokkenas
Brandstofvoorziening	Bosch D-Jetronic elektronisch injectiesysteem
Vermogen	135 pk (100 kW) bij 6000 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakeld, vier versnellingen (automaat als optie)

Carrosserievarianten

Driedeurs coupé

Chassis

Stuurinrichting	Tandheugelsysteem
Voorwielophanging	Onafhankelijk, schroefveren
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Schijven
Remmen achter	Schijven
Banden voor	185/70 HR 15
Banden achter	185/70 HR 15

Afmetingen

Lengte	4390 mm
Breedte	1700 mm
Hoogte	1290 mm
Wielbasis	2450 mm
Spoorbreedte voor	1310 mm
Spoorbreedte achter	1310 mm
Gewicht	1190 kg
Inhoud brandstoftank	45 liter

Prestaties

Topsnelheid	185 km/h
Specifiek vermogen	68 pk/liter
0-100 km/h	11 sec.
Productieaantal	8077