

Pressmeddelanden

May 03, 2011 | ID: 37900

En sann kosmopolit fyller 50 - Volvo P1800 1961 – 2011.

En sann kosmopolit fyller 50

Volvo P1800 1961 - 2011

Planerad i Sverige, ritad i Italien, premiärvisad på bilsalongen i Bryssel, byggd i Storbritannien och en stor framgång i USA. Volvo P1800 är kanske Volvos mest internationellt kända bilmodell genom tiderna och den som uppväcker flest känslor. I år fyller denna favorit 50 år. 1961 sattes den i produktion och började säljas efter fyra år av mödosamt planerings- och utvecklingsarbete och först tolv år senare togs modellen ur produktion. Försäljningsmässigt spelade den måhända en marginell roll för företaget, men imagemässigt kom den att spela en större roll än någon annan Volvo-modell gjort tidigare, och få eller ingen gjort senare.

Designkupp

Volvo P1800 föddes just av den orsaken - att vara ett lockbete i utställningshallens skyltfönster och öka det som idag på fackspråk kallas floor traffic, med slutresultat att de som kommit in i bilhallen också lämnade den i en ny Volvo.

Redan i början av 1950-talet hade Volvo gjort ett försök med en sportvagn, den öppna tvåsitsiga Volvo Sport med plastkaross, som tillverkades 1955 till 1957 i endast 67 exemplar. "Ingen dålig bil men en dålig Volvo" som Volvo-chefen Engellau sade när han lade ner modellen. Han insåg dock vikten av en prestigebetonad och spännande modell för att lyfta försäljningen av övriga modeller, och Volvo-handlarna ropade efter just en sådan bil.

Designförslag fordrades in från Italien, där Volvo-konsulten Helmer Petterson - som var mycket involverad i arbetet med att planera för den nya bilen - fått in sin son Pelle hos Pietro Frua, med en färsk examen som industridesigner från Pratt Institute i New York i fickan. I samband med visningen inför Volvos styrelse av de fyra förslagen 1957, hade Helmer smugit in sonen Pelles femte förslag - och det vann allas gillande. Speciellt Engellaus, eftersom han absolut ville ha en italienskritad bil. Det fick han visserligen, men gjord av en 25-årig göteborgare som senare skulle komma att göra sig mer känd som båtdesigner och olympiaseglare av mått.. Men sanningen bakom det vinnande designförslaget kom fram. Den koleriske Engellau blev mycket arg, kände sig dragen vid näsan och lovade att Pelle aldrig skulle få stå som skapare av bilen. Det är först på senare tid, efter många år, som det rätta förhållandet har lyfts fram och Pelle Petterson har fått det erkännande som verkligen tillkommer honom för att ha ritat en av världens allra vackraste sportcoupéer.

Den nya sportbilen - som Volvo kallade den - kom att bli täckt, hade plåtkaross, mycket mekanik från Amazon och med den nyutvecklade B18-motorn i sin sportversion på 100 hk när den så småningom kom ut på marknaden.

Tre prototyper byggdes hos Frua i Turin 1957-1958 på Amazon-grund och dessa bilar användes för en mängd ändamål, t ex som mallar för framtagning av pressverktyg, i olika slags provningsverksamhet, på utställningar, för press- och reklambilder och mycket annat. Alla tre har ö överlevt och finns bevarade.

Produktion utomlands

Volvo befann sig vid den här tiden i ett mycket kraftigt expansionsskede och insåg redan från början att man inte hade någon egen tillgänglig kapacitet att tillverka bilarna. Varken beträffande pressning av karosser, lackering eller montering, inte ens i liten skala. Jakten på lämplig samarbetspartner startade då, ledd av Helmer Petterson och resulterade i, efter många turer, att

man slutligen fastnade för två brittiska företag som ansåg sig kunna utföra uppgiften: Pressed Steel skulle pressa karosserna och Jensen Motors lackera och sätta samman bilarna. Så skedde också, men det var långt ifrån något friktionsfritt upplägg. Ständiga problem med personal, arbetsmoment, kvalitet, underleverantörer och logistik samt en benägenhet att inte ta tillräckligt ansvar för dessa, gjorde att Volvo så fort omständigheterna tillät flyttade hem produktionen till Sverige.

Från och med våren 1963 - efter 6000 Jensen-byggda bilar - gjordes 1800:an i Lundby-fabriken men först 1969 kom karosspressningen att överföras från Pressed Steel i Skottland till Volvos pressverk i Olofström. Flytten medförde också att P1800 bytte namn vid hemkomsten. Först till P1800 S, för att senare under 1963 bli kort och gott 1800 S, S för Sverige, eller om man vill vara lite elak, Så mycket bättre kvalitet.

Under coupéns liv gjordes inga radikala exteriörförändringar av den lyckade formen. Endast detaljer som t ex grill, lister, hjul och färger som skiljer årsmodellerna åt. Tekniskt sett följde 1800:an med övriga Volvo-modeller i utvecklingen och uppgraderades kontinuerligt. Skivbromsar runt om, starkare motorer och elektronisk bränsleinsprutning var de mest markanta förändringarna.

Kultbil för helgon och världsrekordhållare

1971 presenterades emellertid en helt ny karossvariant, 1800 ES. En halvkombi med utdraget tak och en herrgårdsvagnakter med glaslucka. GT-bil och herrgårdsvagn kombinerat. ES var ritad i Göteborg och väckte stor uppmärksamhet samtidigt som den också delade betraktarna i två läger. En kultbil har den blivit i alla fall, liksom sin coupesyster och många har överlevt till våra dagar. Volvos 1800-modeller är mycket omhuldade i entusiastkretsar - klubbarna är legio - och var länge relativt billiga att köpa men har på senare tid börjat stiga i pris på entusiastmarknaden. Att renovera en 1800 är varken lätt eller billigt. Många delar går inte längre att få tag i, speciellt när det gäller de Jensen-bygga bilarna, men för den som gjort det väntar många bil bakom ratten i en utomordentligt trevlig, körglad och robust bil vars imagevärde för Volvo nog aldrig till fullo kan värderas.

Fråga bara Roger Moore som hade turen att bli P1800-chaufför när han fick huvudrollen i brittiska tv-serien "Helgonet" efter Leslie Charteris romankaraktär Simon Templar, den moderne Robin Hood. Produktionsbolaget letade efter en tuff sportbil som skulle passa denne ekonomiskt oberoende gentleman och efter att ha fått nobben av Jaguar, valdes P1800 och Volvo var inte sena att hjälpa till. Det blev en verklig smakstart pr-mässigt för den nya Volvo-modellen och något som etsade sig fast i människors medvetenhet. P1800 refereras fortfarande ofta till som Helgonet-bilen lite varstans.

En annan som kan vittna om bilens förträfflighet är New York-bon Irv Gordon som kört över 450,000 svenska mil med den 1800 S han köpte 1966 och som därmed är innehavare av ett Guinness världsrekord som antagligen aldrig kommer att kunna slås. Gordon har sammanlagt suttit bakom ratten i sin bil bortåt tolv år och siktar nu mot 3,000.000 miles, dvs ca 480.000 mil. Med samma motor!

Tidlös 50-åring

Volvo P1800, denna pigga 50-åring, var aldrig tänkt att bli en masstillverkad bil. Den var och förblir en nischprodukt, överst i modellprogrammet, samtidigt realistisk nog att köpas av folk som ville ha en bil som såg ut som en Ferrari men kostade och fungerade som en Volvo; trevlig, pålitlig och ekonomisk. Den tilltalade människor redan innan den kom 1961 och dess design har visat sig stå pall för tidens tand: den är tidlös, klassisk och välbalanserat sportig. Heder åt Gunnar Engellau och Helmer Petterson som tryckte på för att Volvo skulle göra bilen, åt Pelle Petterson som ritade den, för Volvo som höll modellen igång i med- och motgång under tolv års tid och för alla dem som idag äger och vårdar en 1800, ett mycket levande stycke Volvo-historia.

Claes Rydholm
Volvo Cars Heritage

Sökord:

Text,P1800,Historik

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

Relaterade bilder



[Fler Bilder >](#)

[media.volvocars.com >](https://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](https://volvocars.com)

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).