

---

## Im Rückspiegel: Die kurze Karriere des Volvo Sport P 1900

Zwei Sommer lang währte die kurze Karriere des ersten Sportwagens aus Schweden. Am 21. Mai 1957 rollte der letzte Volvo Sport P 1900 aus den Produktionshallen in Göteborg und wurde direkt zu einem Enthusiasten nach Kalifornien verschifft. Von dort hatte Volvo-Unternehmensgründer Assar Gabrielsson 1953 das Konzept für den ersten europäischen Serienroadster mit Kunststoffkarosserie mitgebracht und in Amerika feierte der Volvo Sport P 1900 auch seinen größten Erfolg. Sofern von Erfolg gesprochen werden kann, denn insgesamt entstanden lediglich 68 Exemplare des Zweisitzers. Seine automobilhistorische Bedeutung ist dennoch groß.

Gemeinsam mit seinem technischen Genspender, dem Volvo PV 444 („Buckel-Volvo“), machte der Roadster die schwedische Marke aber in den USA bekannt unter dem Slogan „Volvo is the sports car, a product of superb Swedish engineering“. Allerdings verhinderte die futuristische Fiberglas-Karosserie, dass der P 1900 die hohen Qualitätsstandards des schwedischen Automobilherstellers erreichte. Trotz seiner vorzeitigen Einstellung initiierte er aber noch die Entwicklung des legendären Sportcoupés P 1800 („Schneewittchensarg“).

Der Volvo Sport P 1900 schrieb Geschichte als erster schwedischer Sportwagen und als erstes europäisches Serienauto mit Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Vor allem aber fungierte der agile und leichtgewichtige Zweisitzer – die Typenbezeichnung bezog sich auf das ursprünglich angestrebte Leergewicht von nur 1900 Pounds (lb) bzw. umgerechnet 862 Kilogramm – als perfekter Imageträger für den Einstieg von Volvo in den glamourösen Sportwagenmarkt und den Sprung nach Nordamerika. Auf dem damals weltgrößten Markt für Premiummarken beschleunigte der rare, aber rassig designte Roadster den Verkaufserfolg des volumenstarken PV 444. Ein berechtigter Imagetransfer, denn der als „Family Sports Car“ gefeierte Volvo PV 444 lieferte die Mechanik und den zuverlässigen Vierzylinder (Typ B 14 A) für den Sport in einer auf 51 kW / 70 PS leistungsgesteigerten Doppelvergaser-Version. Trotzdem mangelte es dem Roadster an der für Volvo markentypischen Robustheit, weshalb die Fertigung bald wieder eingestellt wurde.

Seine zukunftsweisende Kunststoffkarosserie wurde ihm zum Schicksal. Denn ihr verdankte der Volvo Sport P 1900 zunächst seine Konzeption, dann den Aufstieg in die Sphären der schönsten Sportwagen der 1950er-Jahre und schließlich führten die Fiberglas-Fertigungsprobleme und die hohen Kosten zum vorzeitigen Ende des Modells. Da passt eine Fußnote beinahe schon ins Bild: Die Fahrgestellnummer 20 wurde versehentlich doppelt vergeben. Das stellte sich jedoch erst heraus als später die Produktionsstatistik mit den Lieferlisten abgeglichen wurde. Damit nicht genug: Die zwei Chassis mit der Nummer 20 wurden nicht wie eigentlich vorgesehen exportiert, sondern beide auf dem schwedischen Heimatmarkt zugelassen.

Der aus verkäuferischer Sicht glücklose Volvo Sport P 1900 war dennoch wichtig für die Marke. Er fehlte seinerzeit auf keiner Produktpräsentation des Herstellers, der sich auf diese Weise weltweit ein sportliches Image schuf und Begehrlichkeiten weckte. In den USA debütierte der Roadster 1956 unter der Bezeichnung Volvo Sport im mondänen Coliseum auf der New York Auto Show. Es war eine glamouröse Premiere, der eine noch glanzvollere Promotour von der Ostküste an die Westküste folgte. Im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Sportwagen-Showstars, war der P 1900 fahrfertig, basierte er doch auf dem verkürzten Chassis des soliden PV 444 und nutzte auch dessen Antriebstechnik.

Lieferant der leichtgewichtigen Fiberglas-Karosserie war der kalifornische Bootsbau-

---

Spezialist Glasspar. Dessen innovative Fiberglas-Produktionstechniken hatten Volvo-Chef Assar Gabrielsson überzeugt, als er 1953 den Start von Volvo auf dem US-Markt vorbereitete und dazu einen extravaganten Roadster als Leuchtturmprojekt plante. Noch im selben Jahr entwickelte Glasspar erste Karosserieentwürfe für den P 1900 und schon im Frühling 1954 schickten die Amerikaner drei Prototypen über den Atlantik zur Presse- und Publikumspräsentation in Göteborg auf dem Flughafen Torslanda. Die Startbahn bot das perfekte Launchpodium für den zweisitzigen Roadster mit spektakulärem Kühlergrilldesign im Stil einer Jet-Turbine. So viel Temperament entfesselte der 1,4-Liter-Vierzylinder zwar nicht, aber es reichte doch für die damals überaus sportliche Höchstgeschwindigkeit von bis zu 170 km/h. Die Fachwelt war begeistert, hatte doch niemand mit einem solchen Sportwagen und einer europäischen Serienfertigung von Kunststoffkarosserien in diesem Segment gerechnet.

Volvo hatte große Pläne mit dem Schmuckstück, das ausschließlich für den Export vorgesehen war und neue Märkte in Nordamerika, Südamerika und sogar Afrika erschließen sollte. Dazu kündigte Volvo eine erste Serie von nicht weniger als 300 Fahrzeugen an. Um dies zu realisieren, beinhaltete der Vertrag mit Glasspar auch die Schulung von Volvo-Mitarbeitern in der Produktion der Fiberglas-Karosserien, die in den drei exklusiven Lackierungen hellgelb, hellgrau und hellblau ausgeliefert wurden. Am Ende blieben die Stückzahlen des Volvo Sport P 1900 aber so bescheiden, dass der offene Zweisitzer auch auf dem Heimatmarkt angeboten wurde.

Tatsächlich betrat Volvo mit diesem ersten Serienauto aus glasfaserverstärktem Kunststoff produktionstechnisches Neuland, wie auch die werkseitigen Langstreckentests durch ganz Europa und Nordafrika zeigten. Nie konnte die Karosserie aber gänzlich den Qualitätsanforderungen genügen, dabei war die Auslieferung der ersten Kundenfahrzeuge schon auf Januar 1956 verschoben worden. Dieses Problem erkannte auch der 1957 neu ernannte Volvo-Vorstandsboss Gunnar Engellau, der deshalb im Frühling vor 60 Jahren das sofortige Produktionsende für den Volvo Sport P 1900 beschloss.

Wenn der Volvo Sport P 1900 heute zu den gesuchtesten schwedischen Klassikern zählt, liegt das nicht nur an seiner kleinen Auflage, sondern auch an seinem Stellenwert als erster echter Sportwagen aus Skandinavien, der im Volvo P 1800 einen spektakulären Nachfolger fand. Überdies war der leistungsstarke und zuverlässige Doppelvergaser-Motor des Sportwagens ab 1957 auch für den PV 444 lieferbar, der damit Volvo in den USA endgültig als „sensational family sports car“ etablierte. Diesen Ruf bestätigten auch zahllose Motorsporterfolge. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956–1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900, Prototyp (1954).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900, Prototyp (1954).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900, Prototyp (1954).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900, Prototyp (1954).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Volvo Sport P 1900 (1956-1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo

---