

Venus Bilo před Ericssonovou vilou Roskull na ostrově Lidingö u Stockholmu

Švédská avantgarda

Dvě pozoruhodné kapitoly z historie značky Volvo patří unikátnímu futuristickému prototypu Venus Bilo z roku 1933 a pěti stovkám aerodynamicky tvarovaných sedanů PV 36 Carioca z let 1935 až 1938.

Solitér

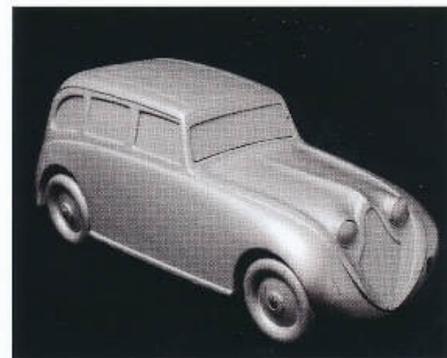
Projekt futuristicky řešeného automobilu na podvozku Volvo se zrodil v roce 1932. Jeho autorem byl inženýr Gustaf L. M. Ericsson (1880–1965), syn proslulého podnikatele a průmyslníka v oboru spojů a elektrotechniky, který získal bohaté zkušenosti z automobilového oboru mimo jiné pracovním pobytem v USA.

Ericsson nejprve prezentoval projekt jako svoji ryze soukromou iniciativu, později však vyšlo najevo, že od počátku pracoval na zakázku – a za peníze – automobilky Volvo, která chtěla diskrétně zjistit,

jak budou potenciální zákazníci reagovat na neobvykle řešený vůz.

Z dnešního pohledu si sedan jménem Venus Bilo zaslouží označení koncept, někteří odborníci mu dokonce přisuzují světové prvenství mezi automobilovými koncepty.

Gustaf L. M. Ericsson začal tím, že zhotovil dřevěný model vozu v měřítku 1 : 10. Mimochodem – stříbritou barvou nastříkaný model se dodnes dochoval, jeho autor jej v roce 1945 prozřívavě věnoval Technickému muzeu ve Stockholmu. Váží přes čtyři kilogramy a do délky měří půl metru.



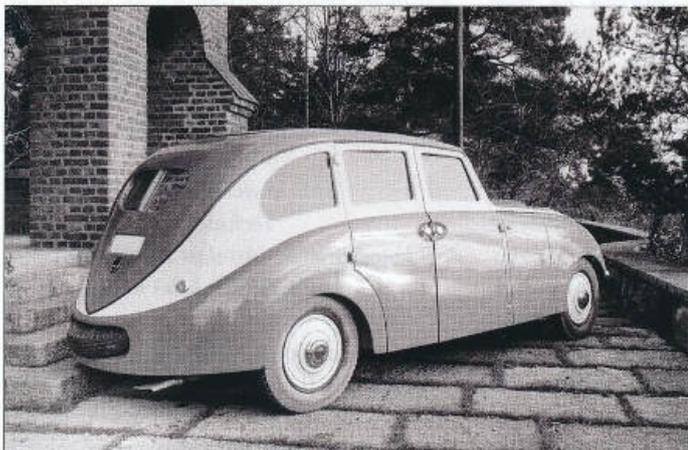
Model vozu v měřítku 1 : 10 opatrují v Technickém muzeu ve Stockholmu

Základem vizionářského automobilu jménem Venus Bilo se stal klasicky stavěný podvozek Volvo PV 653 s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery, rozvorem 2,95 m a bubnovými brzdami s kapalinovým ovládním. Sedmnáctipalcová disková kola nesla pneumatiky švédské značky Cislaved rozměru 6,00–17. Vůz měl volant vlevo, i když se tehdy ve Švédsku jezdilo po levé straně silnice. Možná tím naznačoval své exportní ambice.

Podvozek byl zespodu opatřen plechovým krytem s větracími otvory, nikoliv kvůli zlepšení aerodynamických vlastností vozu, ale pro ochranu před prachem a štěrkem většiny tehdejších švédských silnic.

Pohon obstarával vodou chlazený řadový šestiválec SV o objemu 3266 cm³ a výkonu 65 k (48 kW) spojený s třístupňovou převodkou doplněnou volnoběžkou. Poháněcí ústrojí bylo v rámu uloženo pružně na pěti silentblocích, proti sériovému vozu bylo posunuto o 150 mm kupředu. Pohon zadní nápravy spojovacím hřídelem snad ani nemusíme zdůrazňovat.

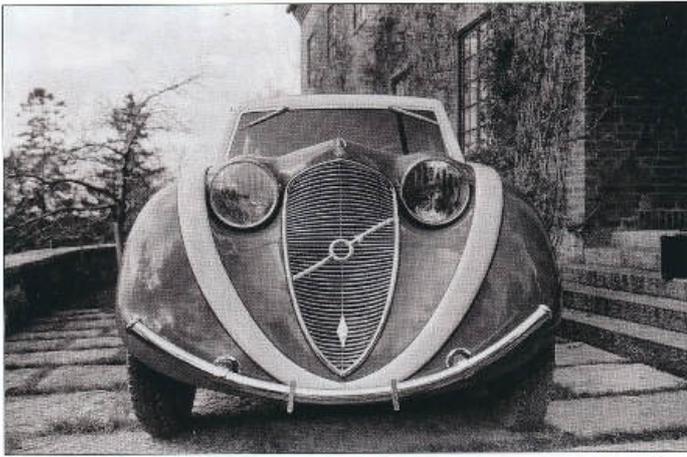
Automobil podle Ericssonova návrhu oblékla stockholmská karosárna Nordberg. Karoserie pětimetrové délky byla pontonového typu s blatníky zcela integrovanými do hladkých, lehce zaoblených boků. Prostor pro cestující tak mohl využít



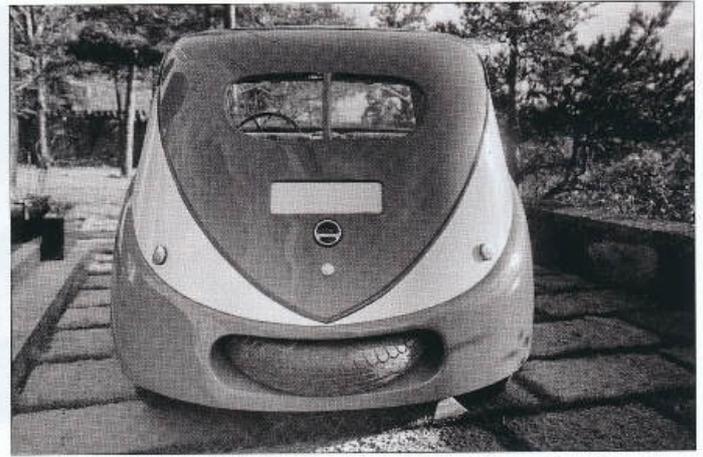
Karoserie s oblými boky a zádi byla v kombinaci jasně modré a krémové barvy



Volvo PV 653 ročníku 1933, na jehož podvozku vznikl prototyp Venus Bilo



Přídě zdobily světlomety Bosch, maska mandlového tvaru a obloukovitý nárazník



Druhé náhradní kolo pružně uložené v zádi vozu plnilo úlohu zadního nárazníku

celou šířku vozu, na předním i zadním sedadle byl dostatek místa pro tři osoby. Přední dveře byly zavěšeny vpředu a zadní vzadu, zvenku byly opatřeny otočnými klikami zapažitelnými do společné oválné prohlubně.

Přídě zdobila chromovaná mírně prohnutá maska mandlového tvaru se šikmou lištou nesoucí logo s kruhem a šipkou, nad maskou byl umístěn modrobílý smaltovaný znak Volvo s okřídleným V. Nahoře, po stranách masky, byly do čela karoserie vestavěny kruhové světlomety Bosch, přídě vozu chránil do oblouku prohnutý trubkový nárazník.

Mezi výřezy předních blatníků a předními dveřmi byly v obou bocích karoserie odkládací prostory zvenku přístupné odklápacími víky. V levém boku byl přídatný zavazadelník, v pravém mělo své místo jedno ze dvou náhradních kol spolu se zvedákem, nářadím a zásobním kanystrem na benzin.

Ploché čelní sklo bylo nedělené, opatřené dvěma stěrači, vůz měl šest bočních oken a dvě okénka v zádi se zatahovacími roletkami. Oblá záď se obešla bez víka hlavního zavazadlového prostoru, jenž byl přístupný zvnitřku vozu po sklopení zadního opěradla. Rolí zadního nárazníku převzalo druhé náhradní kolo; bylo pružně uloženo ve vodorovné poloze pod dvojitým dnem zavazadelníku a lehce vyčnívalo z okrouhlého otvoru dole v zádi. Tvůrce vozu si k němu objednal devět na míru zhotovených kufří, které umožňovaly optimální využití všech úložných prostorů.

Zevnějšek futuristického sedanu byl vyveden v kombinaci jasně modré barvy pontonu a střechy s krémovým odstínem horní části kabiny a pruhů na kapotě a přídě.

Ericsson představil vůz Venus Bilo vedoucím představitelům automobilky Volvo a pozvaným hostům v polovině listopadu 1933 ve své vile Roskull na ostrově Lidingö nedaleko Stockholmu.



Venus Bilo pózuje před vilou spolu se sadou devíti na míru zhotovených zavazadel



Přední dveře vozu byly zavěšeny vpředu, zadní vzadu, jejich kliky byly otočné



Předválečný piknik: druhý zleva stojí Nils Westerberg, v pozadí je vidět Venus Bilo



Poslední známý záběr vznikl v létě 1949 v přístavu Helsingborg

V areálu vily také vznikla jediná série profesionálních snímků tohoto automobilového unikátu. Na nich nesl původní registrační značku B 101 zapsanou na jméno inženýra Ericssona.

V polovině května 1934 byl vůz převeden na firmu Volvo a s novou registrační značkou O 4132 byl během jara a léta předváděn ve Stockholmu, Malmö a v Kodani. Reakce potenciálních zákazníků byly dosti rozpačité až odmítavé, pro konzervativně založené Severany byl Venus Bilo až nemravně odlišný od tehdy běžných automobilů.

Počátkem října 1934 se novým majitelem unikátního sedanu stal podnikatel Nils Westerberg z Kalmaru a vůz byl opatřen novou registrační značkou H 5314. Westerberg si vůz ponechal celých čtrnáct let, až na podzim 1948 jej odkoupil jeho dánský přítel Erik Leth Lauritzen.

Ten po nekonvenčním automobilu toužil už od předválečných let, kdy v něm

s manželi Westerbergovými a dalšími přáteli podnikl řadu vyjížděk. Při jednom pikniku kdesi na švédském venkově pořídil snímek, na němž jako druhý zleva stojí Nils Westerberg, uprostřed v bílých šatech posedává jeho paní a v pozadí je vidět Venus Bilo.

Lauritzen s vozem s dánskou poznávací značkou A 17-686 opakovaně cestoval do Švédska a v létě 1949 při této příležitosti vznikly patrně jediné filmové záběry tohoto unikátu. Při výjezdu automobilů z trajektu ve švédském přístavu Helsingborg je na osmimilimetrový film natočil jeden švédský amatér. V té době už měl vůz tmavší jednobarevný lak a nepůvodní rovný přední nárazník se dvěma svislými členy.

V letech 1954 a 1955 vůz údajně vystřídal tři další dánské majitele, posledním z nich prý byl provozovatel šrotiště. O tom, kdy a jak Venus Bilo skončil, nejsou věrohodné informace. Několik neúnavných nadšenců po něm dodnes pátrá.

Carioca

V březnu 1935 byl představen aerodynamický sedan Volvo PV 36 určený k sériové výrobě. Jeho otcem byl inženýr Ivan Örnberg (1881–1936), který řadu let působil v USA, zejména u firmy Hupp Motor Company v Detroitu, výrobce automobilů Hupmobile.

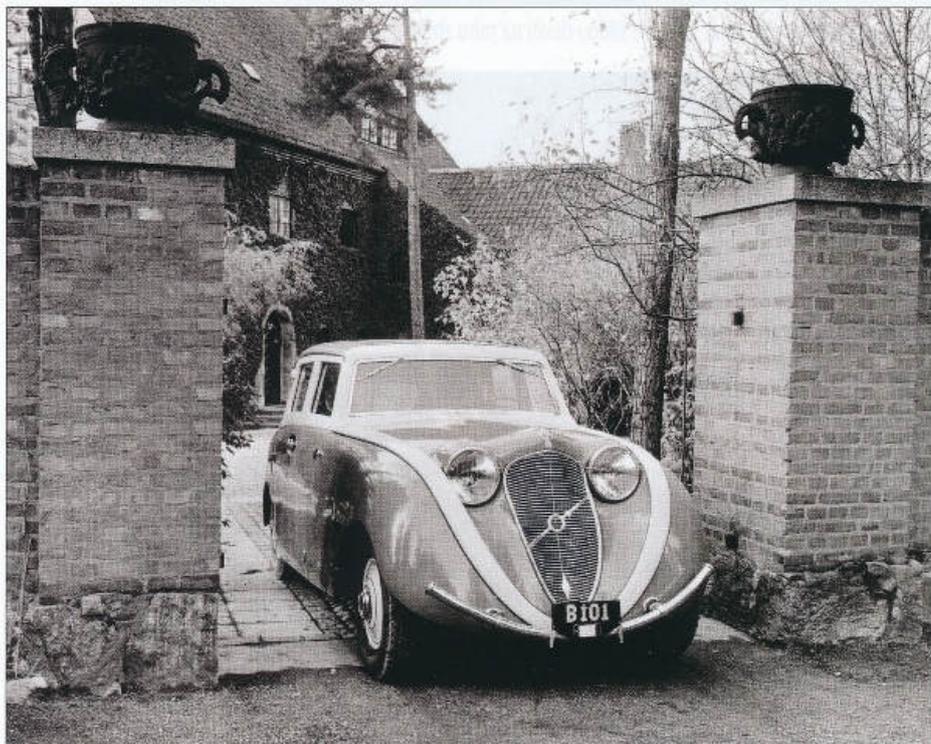
Do Švédska se Örnberg vrátil v roce 1931, americkou automobilovou scénu ovšem nadále sledoval a je velmi pravděpodobné, že se při navrhování PV 36 nechal inspirovat aerodynamickým vozem Chrysler Airflow ročníku 1934. Jen rozměry byly menší a poněkud se změnily i proporce.

Ve srovnání s prototypem Venus Bilo byl nový vůz o poznání konzervativnější, neměl pontonové uspořádání karoserie, ale vystoupklé přední i zadní blatníky propojené stupátky. Aerodynamické módě doby ovšem odpovídala zaoblená příď se zapuštěnými světlomety, oblá střecha kabiny i lehce splývavá zád opatřená nahoře dvojicí malých okének a dole sklopným víkem náhradního kola a zavazadlového prostoru.

Čelní okno bylo tentokrát dvoudílné, sedan vystačil s čtveřicí bočních oken. Přední i zadní dveře byly zavěšeny na středních sloupcích karoserie, přední se tedy otvíraly proti směru jízdy.

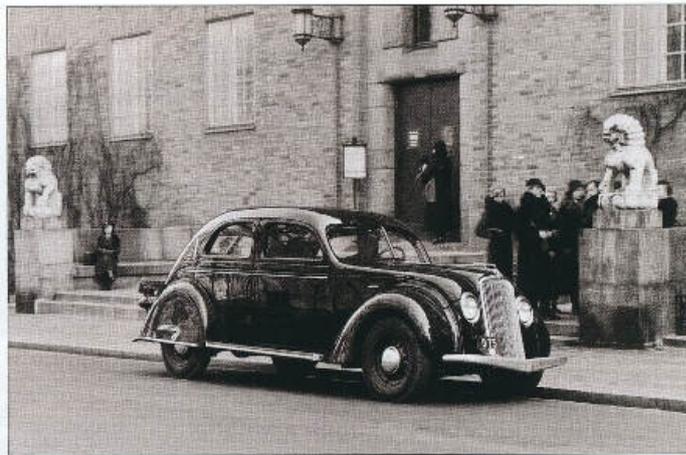
Důsledně zaoblený sedan PV 36 s kryty zadních kol si záhy vysloužil přezdívku Carioca podle tehdy módního latinskoamerického tance. Ten po celém světě – a tedy i ve Švédsku – proslavili Fred Astaire a Ginger Rogersová v hollywoodském snímku „Flying down to Rio“ z roku 1933.

Od svých sourozenců značky Volvo se typ PV 36 odlišoval nejen moderními tvary, ale i podvozkem. Převzal sice robustní šasi s centrální výtuhou ve tvaru X a rozvorem 2,95 m, místo tuhé přední nápravy však dostal nezávislé zavěšení předních kol na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami. Carioca tak byla jediným předválečným vozem své značky s nezávisle zavěšenými předními koly.





Dřevěný model sedanu Volvo PV 36 Carioca v měřítku 1 : 1 zhotovený v roce 1934



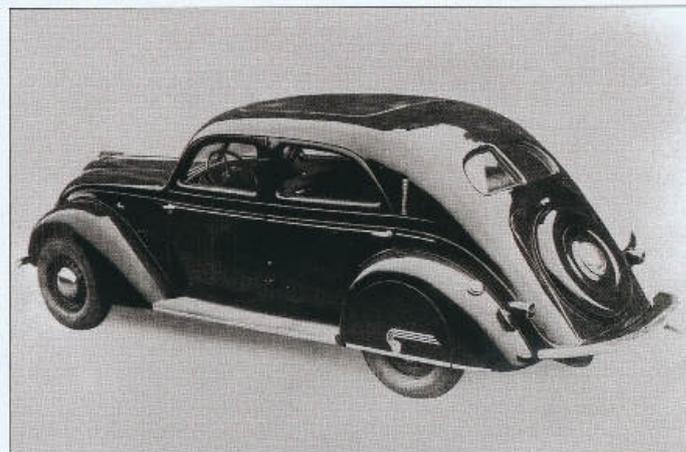
Carioca ročníku 1935 před muzeem designu a užitého umění Röhsska v Göteborgu



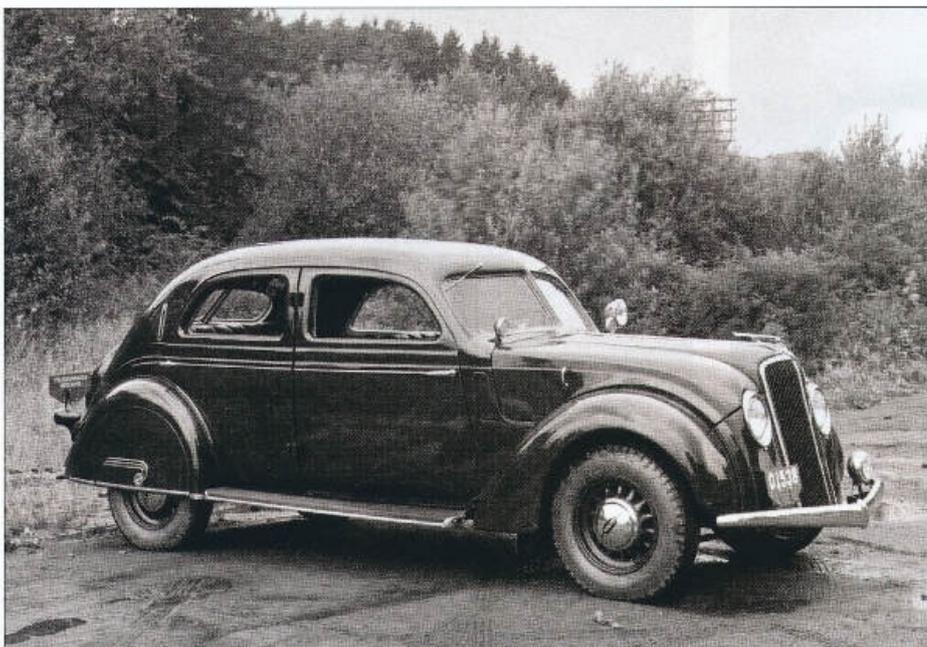
Aerodynamický vůz oblých tvarů v doprovodu dam před koncertní síni v Göteborgu



Ve srovnání s prototypem Venus Bilo byla Carioca o poznání konzervativnější



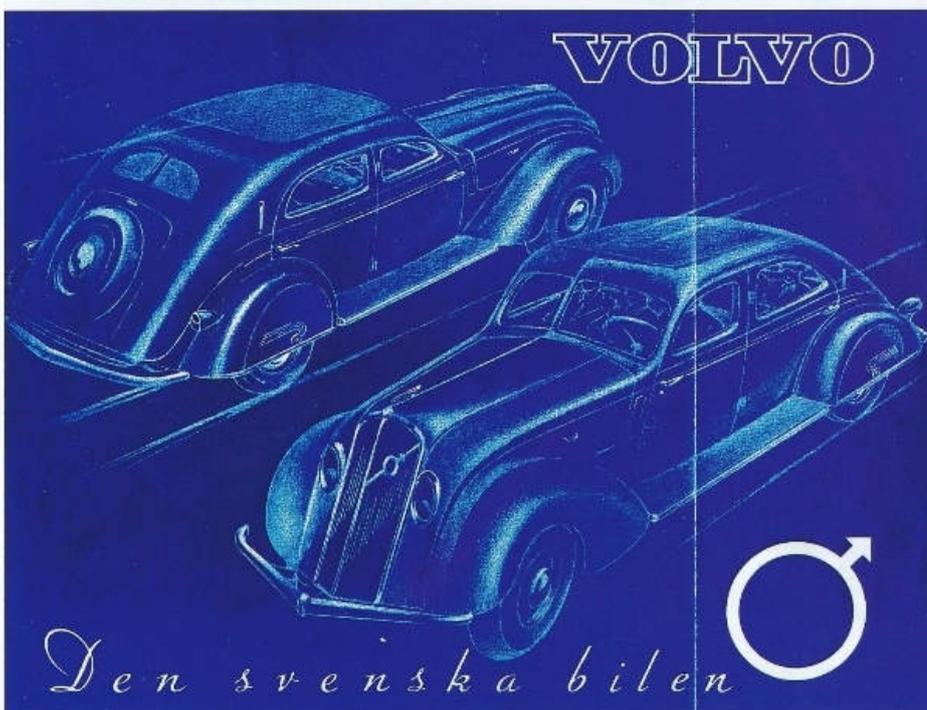
V zádi oblého sedanu bylo sklápěcí víko otvírající přístup k rezervě a zavazadelníku



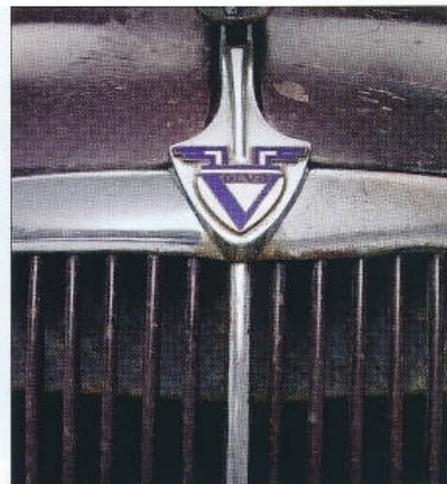
Volvo PV 36 Carioca v úpravě pro švédskou policii s dvojicí přidavných světlometů



Záběr z předávání osmnácti speciálně vybavených sedanů Carioca švédské policii



V době přípravy výroby vozů Carioca vznikla tato stylizovaná kresba na prospekt.



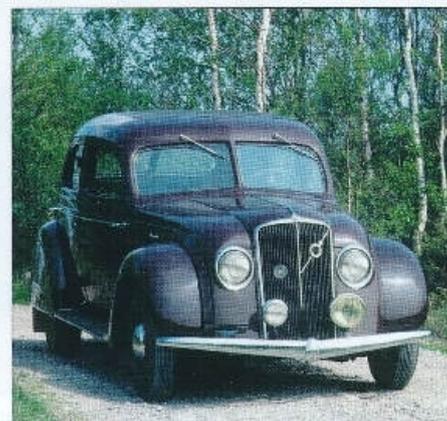
Předválečné logo značky Volvo s okřídleným V zestárlo na voze bez výraznější újmy

Poháněná tuhá zadní náprava byla nadále odpružena podélnými listovými pery, jízdní vlastnosti vozu však zlepšil příčný stabilizátor. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání. Také u tohoto typu byl volant umístěn vlevo.

Pod dvoukřídlou kapotou se skrýval vodou chlazený řadový šestiválec SV o objemu 3670 cm³ a výkonu 80 k (59 kW) spojený s třístupňovou manuální převodovkou s řadicí pákou na středním tunelu. Tentokrát už se poháněcí ústrojí obešlo bez dříve montované volnoběžky. Před motorem byl pomocný rám z ocelových trubek, který nesl chladič a masku.

Sedan dlouhý 4,95 m vykazoval vlastní hmotnost 1660 kg a na šestnáctipalcových paprskových kolech obutých do pneumatik rozměru 6,50–16 dokázal vyvinout rychlost 120 km/h.

Při uvedení na trh na jaře 1935 stála Carioca 8500 švédských korun, zatímco tradičně řešené vozy PV 658 a PV 659 s tuhou přední nápravou a tímtéž šestiválcem 3670 cm³ byly k mání za 5000 až 6000 SEK. Prodej typu PV 36 se rozbíhal jen pomalu, osobitě tvarovaný automobil si pořizovali zámožní zákazníci z řad průmyslníků, obchodníků, právníků, lékařů a dalších lidí svobodných povolání.





Jeden z plně provozuschopných sedanů Volvo PV 36 Carioca z továrního muzea



Couvací světlomet, odrazky a zástěrky za zadními koly patří k provoznímu vozidlu

V létě 1936 nakoupila osmnáct tmavomodrých vozů Carioca švédská policie, všechny měly speciální výbavu včetně červených varovných světel a přídavného světlometu hledáčku. Nedlouho poté, 21. srpna 1936, po krátké nemoci zemřel měsíc před svými pětapadesátými narozeninami tvůrce tohoto automobilu inženýr Ivan Örnberg.

Sedany Volvo PV 36 Carioca se v omezených počtech vyráběly do poloviny června 1938, kdy továrnu opustil vůz s pořadovým číslem 500. Poslední prodaná Carioca byla expedována koncem září 1938 do Teheránu, kde ji po následující čtyři roky používal tamější švédský vyslanec Hugo von Heidenstam (1884–1966).

Několik desítek vozů Carioca bylo vyvezeno do zahraničí, zejména do Brazílie, USA, Řecka a Sýrie.

Vedle pěti stovek sedanů vznikl na podvozku typu PV 36 i jeden čtyřmístný dvou-dveřový kabriolet se čtyřmi bočními okny, který v roce 1935 zhotovila stockholmská karosárna Nordberg. Až na střechu a počet dveří kabriolet kopíroval linie uzavřeného modelu.



Přístup k šestiválci o objemu 3,7 l a výkonu 80 k (59 kW) otvírá dvoukřídlá kapota



S tímto vozem jezdil v letech 1935 až 1938 jeden z otců automobilky Gustaf Larson

Do dnešních dnů se dochovaly dvě desítky sedanů Volvo PV 36 Carioca, z nichž několik odpočívá v tovární sbírce a muzeu v Göteborgu. Jeden z nich, vínově červený exemplář s viditelnými stopami zubu času, byl lákadlem stánku značky Volvo na loňské dubnové výstavě Techno Classica v Essenu.

Automobilem nyní znovu opatřeným původní registrační značkou K 1476 jezdil v letech 1935 až 1938 jeden ze dvou zakladatelů automobilky Volvo Gustaf Larson (1887–1968). Je tak zřejmě historicky nejcennějším vozem Carioca na světě.

Jan Tuček

Foto: Volvo a archiv autora



Larsonova Carioca ročníku 1935 neprošla renovací a nese viditelné stopy zubu času