

První milionář

V SRPNU 1966 DEBUTOVAL SEDAN VOLVO 144, PO NĚMŽ NÁSLEDOVAL DVOUDVEŘOVÝ MODEL 142 A KOMBI S OZNAČENÍM 145. TATO ŘADA, ROZŠÍŘENÁ V LÉTĚ 1968 O ŠESTIVÁLCOVÝ MODEL 164, JAKO PRVNÍ V HISTORII ZNAČKY VOLVO PŘEKONALA HRANICI MILIONU VYROBENÝCH VOZŮ.



Decentní hrany

Volvo 144 se od svého předchůdce známého pod jménem Amazon odlišovalo decentně hranatými tvary čtyřdveřové karoserie s třetími bočními okénky v zadních sloupcích. Elegantní linie navrhl designér firmy Volvo Jan Wilsgaard.

Samonosná karoserie měla vpředu i vzadu deformační zónu schopnou pohltit energii případného nárazu, naopak střední partie s prostorem pro cestující byla tuhá a odolná. Při rozvoru náprav 2,60 m byl sedan dlouhý 4,64 m, široký 1,71 m a vysoký 1,44 m, ve stupňovité zádi nabízel 675 l prostoru pro zavazadla. Vykazoval hmotnost 1 170 kg.

Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem, poháněná tuhá zadní náprava byla vedena dvěma podélnými rameny a ustavena příčnou panhardskou tyčí, pérování opět obstarávaly

objednat elektricky ovládaný rychloběh, pro obě motorizace byla k mání třístupňová automatická převodovka Borg Warner.

Sériová výroba automobilů Volvo 144 začala nabírat tempo v zimě 1966–67, v červnu 1967 byl představen dvoudveřový model 142, jenž byl po mechanické stránce i rozměrově shodný se sedánem. Koncem listopadu 1967 následovalo pětidveřové kombi Volvo 145. Složením zadních sedadel se v něm ložná plocha dala prodloužit z 1,13 na 1,88 m a kombi dokázalo pojmout až 1,9 m³ nákladu. Do léta 1970 měla kombi 145 zadní boční okna dělená, poté jednoduchá.

Inovace

V srpnu 1968 dostaly všechny vozy řady 140 větší čtyřválec OHV o objemu 1986 cm³, který navenek signalizoval značek na levé straně masky. V základní verzi dával výkon 82 k (60 kW), se dvěma kar-



◀ VOLVO 144 SE STALO SYNONYMEM BEZPEČNOSTI, KVALITY A KOMFORTU

▲ DESIGNÉR JAN WILSGAARD OBDAŘIL VOLVO 144 VELMI POHLEDNÝMI TVARÝ

▲ KOMFORTNÍ SEDAN VOLVO 144 BYL VSTUPENKOU DO LEPŠÍ SPOLEČNOSTI

vinuté pružiny. Vůz měl na všech čtyřech kolech kotoučové brzdy s dvouokruhovým ovládním. Každý z okruhů ovládal brzdy obou předních a jednoho zadního kola, takže i v případě poruchy jednoho okruhu měl řidič k dispozici 80 % obvyklého brzdného účinku, ovšem v lehce asymetrické formě. Ruční brzda působila samostatně na zadní kola prostřednictvím menších bubňů. Patnáctipalcová kola nesla pneumatiky 165 SR 15.

Pohon obstarával vpředu podélně uložený kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV o objemu 1 778 cm³, který s jedním karburátorem dával 75 k (55 kW) a v modelu 144 S díky dvojici karburátorů a vyššímu stupni komprese 100 k (74 kW). Základní verze se čtyřstupňovou manuální převodovkou dosahovala největší rychlosti 150 km/h, zatímco ostřeji naladěný model uháněl až 165 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 12,5 s. Se čtyřstupňovou přímo řazenou převodovkou si zákazník mohl k výkonnějšímu motoru

burátory a vyšším stupněm komprese 107 k (79 kW). Spolu s novými motory se montoval alternátor místo dřívějšího dynamu.

Od léta 1969 byla přední sedadla standardně opatřena opěrkami hlavy, kombi 145 dostalo do základní výbavy ostříkovač a stěrač zadního okna. Všechny modely byly vybaveny funkcí varovných blikáčů.

Od léta 1969 se také vyráběla užitková verze kombi s označením 145 Express. Nad předními sedadly měla střechu lehce zvýšenou o 50 mm, dále dozadu pak o 200 mm. Vedle proskleného vozu určeného mimo jiné pro taxislužbu existovala i dvoumístná dodávka Express s plechovými boky, nákladním prostorem 2,4 m³ a užitečnou hmotností 510 kg. U obou verzí byla nahoru vyklápěcí zadní stěna karoserie zhotovena z laminátu. Volvo 145 Express se stalo i základem sanitního vozu, jenž měl střechu zvýšenou po celé délce o 200 mm.



▲ SANITNÍ VŮZ VOLVO 145 EXPRESS MĚL ZVÝŠENOU CELOU STRECHU (1972)

► Do modelového roku 1971 vstoupily vozy řady 140 s rozvozem lehce prodlouženým na 2,62 m a se zvětšenými podběhy kol. Vozy v základní výbavě L si zachovaly původní masku i kola, dražší modely DL a GL dostaly novou masku z černého plastu a děrované disky kol. Výkon základní verze motoru byl zvýšen na 90 k (66 kW), v modelech DL na 95 k (70 kW). Vozy s výbavou GL mohly pod kapotu dostat špičkovou verzi čtyřválců 1 986 cm³, která díky elektronickému vstříkovaní paliva Bosch dávala 124 k (91 kW) a umožňovala jim dosahovat rychlosti 175 km/h.



▲ KOMBI VOLVO 145 ROČNÍKU 1968 S DĚLENÝM ZADNÍM BOČNÍM OKNEM

▲ VOLVO 145 EXPRESS SE ZVÝŠENOU STRECHOU SE VYRÁBĚLO OD ROKU 1969

V létě 1972 – pro modelový rok 1973 – prošly automobily řady 140 modernizací, jež se navenek projevila novou maskou, blikacími na rozích předních blatníků, zapuštěnými klikami dveří a velkými vodorovně orientovanými sdruženými světly na zádi. Do dveří byly vestavěny trubkové výztuhy, které chránily posádku při bočním nárazu, zároveň byly zesíleny sloupky a zámky dveří. Zcela nová palubní deska měla pružné obložení a kruhové přístroje místo dřívějšího obdélníkového, nový byl i volant s velkoplošným čalouněným středem. Novinkou byla i kontrolka zapnutých bezpečnostních pásů řidiče a spolujezdce vpředu.

Finále

Posledními úpravami prošly automobily Volvo 142, 144 a 145 v létě 1973. Palivová nádrž byla posunuta kupředu, do chráněné zóny u zadní nápravy, a její nalévací hrdlo už nebylo na zadním

rohu, ale uprostřed pravého zadního blatníku schované pod odklápacím krytem. Vnější vzhled vozů modelového roku 1974 pozměnily mohutné nárazníky s pryžovým obložím. Všechny verze měly nyní halogenové světlomety, jež byly dříve výsadou vozů s nejvyšší výbavou GL, navíc opatřené ostřikovači a stěrači. Z předních dveří zmizela trojúhelníková větrací okénka, modely GL dostaly standardně elektrické vyhřívání sedadla řidiče.

Nejvýkonnější čtyřválec naladěný na 124 k (91 kW) byl nově opatřen mechanickým vstřikováním paliva Bosch K-Jetronic.

Výroba automobilů Volvo řady 140 byla ukončena v létě 1974, od roku 1966 jich vzniklo přes 1,2 milionu, z toho 524 tisíc sedanů Volvo 144, téměř 413 tisíc dvoudveřových modelů 142 a přes 268 tisíc kombi 145.

Připomeňme si, že se automobily této řady vyráběly v závodech Volvo ve švédské Torslandě a belgickém Gentu, montovaly se i v kanadském Halifaxu, v Malajsii, Thajsku a Austrálii. Značná část švédské produkce byla určena pro trh v USA.

Aristokrat

V srpnu 1968 dostaly vozy řady 140 většího sourozence jménem Volvo 164. Byl od nich bezprostředně odvozen, měl však rozvor prodloužený o 100 mm na 2,70 m a v prodlouženém motorovém prostoru skrýval řadový šestiválec OHV o objemu 2978 cm³ a výkonu 130 k (96 kW). Třilitrový šestiválec se sedmkrát uloženým klikovým hřídelem byl blíže příbuzný s dvoulitrovým čtyřválcem, s nímž měl stejné vrtání a zdvih a společnou řadu dílů. Výběr převodovek, ▶

DVOUDVEŘOVÉ VOLVO 142
SE ZÁKLADNÍ VÝBAVOU BASIC
ROČNÍKU 1972



VOLVO 144 MODEL 1973
S NOVOU MASKOU A BLIKAČI
NA BLATNÍCÍCH



INTERIÉR DVOUDVEŘOVÉHO
MODELU BASIC V PROVEDENÍ
Z ROKU 1972



PRVNÍ ŠESTIVÁLCOVÝ VŮZ VOLVO
164 VYROBENÝ V POLOVINĚ
SRPNA 1968



KOMBI VOLVO 145 DL
MODELOVÉHO ROKU 1974
S VELKÝMI NÁRAZNIKY



VOLVO 164 JEŠTĚ S PŮVODNÍ
MASKOU A PROHNUTÝM
NÁRAZNIKEM (1971)





▲
POSLEDNÍ PROVEDENÍ VOZU
VOLVO 164 E VYRÁBĚNÉ DO LÉTA
ROKU 1975

▲
VOLVO 164 E ROČNÍKU 1973
S NOVOU MASKOU A ROVNÝM
NÁRAZNIKEM

▲
LUXUSNÍ INTERIÉR SEDANU
VOLVO 164 E S KOŽENÝM
ČALOUNĚNÍM (1974)

včetně možnosti doplnit manuální skříň rychloběhem, byl stejný jako u řady 140. Vůz však dostal nové řízení maticí s oběžnými kuličkami, jež pracovalo s proměnlivým převodem a mohlo být opatřeno posilovačem ZF.

Volvo 164 zaujalo na první pohled svým aristokratickým zevněškem v britském stylu. Jeho předí zdobila svisle orientovaná maska, s tradiční diagonální lištou nesoucí kruhové logo se šipkou, přední nárazník byl ve střední partii snížen a kopíroval spodní okraj masky.

Zpočátku byly mezi maskou a hlavními světlomety kruhové mřížky překrývající houkačky, od léta 1969 je však nahradily halogenové mlhovky. Od podzimu 1969 mělo Volvo 164 standardně kožené čalounění, látkové bylo k máni jen na přání. Luxusně vybavený sedan dlouhý 4,72 m vykazoval pohotovostní hmotnost 1265 kg a na patnáctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 165 SR 15 dosahoval největší rychlosti přes 170 km/h. Od léta 1970 byl rozvor lehce prodloužený na 2,72 m a stejně jako vozy řady 140 měl i šestiválec zvětšené podběhy kol. Posilovač řízení už byl součástí

standardní výbavy. Novinkou podzimu 1971 bylo Volvo 164 E, jehož šestiválec opatřený elektronicky řízeným vstřikováním paliva dával 160 k (118 kW). Umožňoval mu dosahovat rychlosti přes 180 km/h a sprintovat z 0 na 100 km/h za 10,1 s. V úpravě pro americký trh byl výkon tohoto motoru snížen na 145 k (107 kW), samozřejmostí byla třístupňová automatika.

Tvář vozu Volvo 164 se poprvé změnila v létě 1972, kdy byla dole zkrácena maska, aby udělala místo robustnějšímu rovnému nárazníku, na který byly na rozích připevněny kombinované svítilny plnící úlohu obrysových světel a blikáčů. Další změna následovala o rok později, kdy vůz modelového roku 1974 dostal ještě objemnější nárazníky v americkém stylu. Zároveň zmizela trojúhelníková okénka z předních dveří.

Šestiválcové Volvo 164 se vyrábělo do léta 1975, poslední rok téměř výlučně pro americký trh. Celkem bylo od léta 1968 zhotoveno 146 tisíc automobilů tohoto typu a dnes se zachovalé exempláře těší velké oblibě zasvěcených sběratelů. ◀