

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

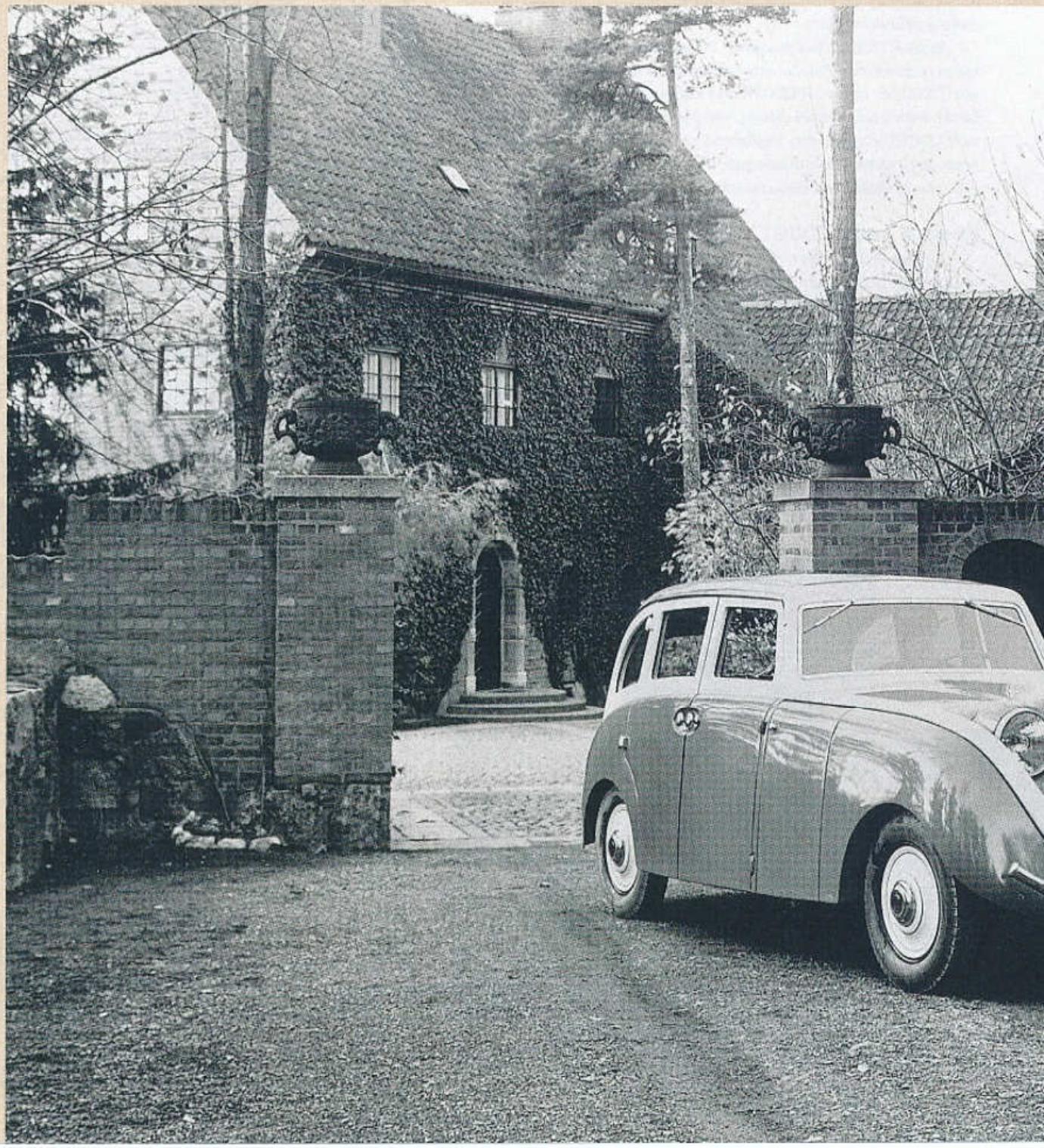
1910

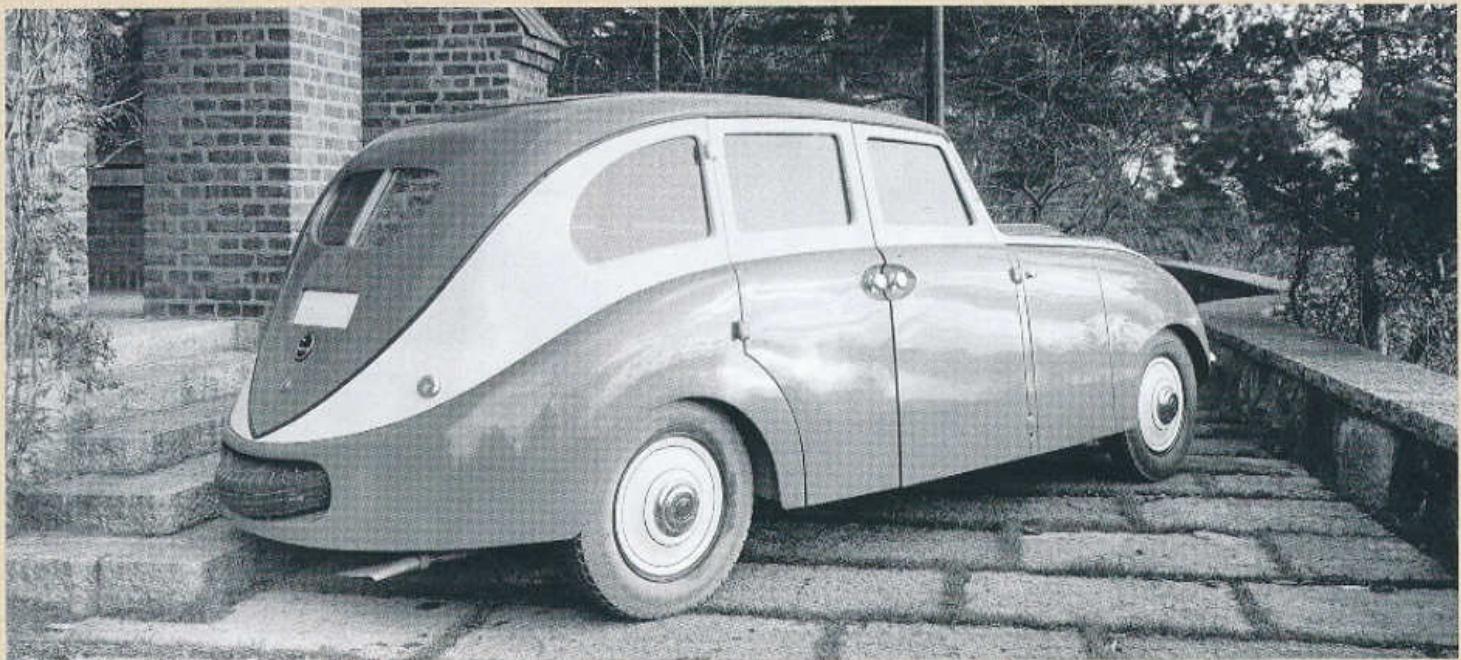
1890

VOLVO VENUS BILO A CARIOMA  
AUDI 100 (1968-1976)

# Švédské vize

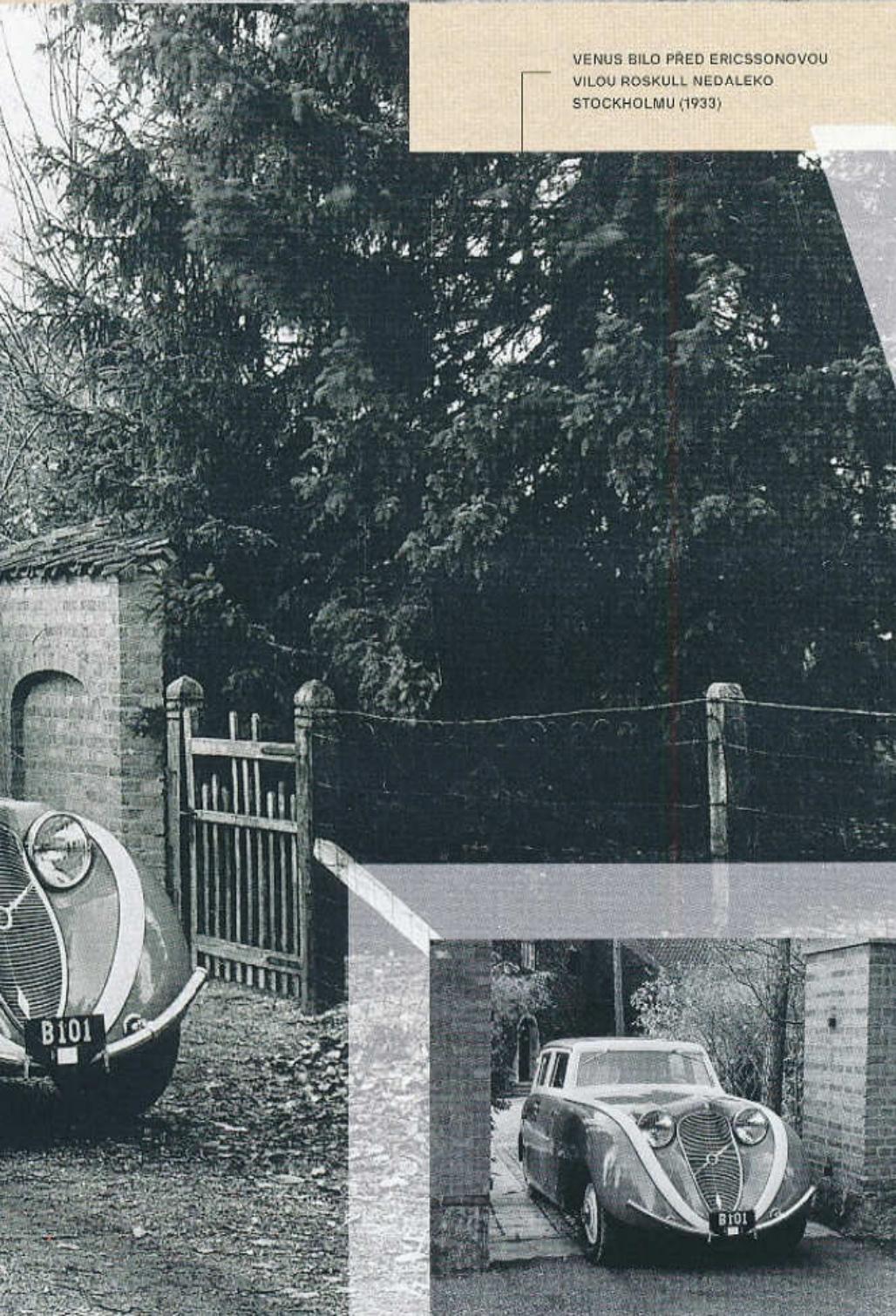
V roce 1933 se zrodil futuristický prototyp Volvo Venus Bilo, v letech 1935 až 1938 pak v Göteborgu vyrobili pět stovek aerodynamických automobilů Volvo PV 36, známých pod přezdívkou Carioca.





VENUS BILO PŘED ERICSSONOVOU  
VILOU ROSKULL NEDALEKO  
STOCKHOLMU (1933)

KAROSERIE S OBLOU ZÁDÍ BYLA  
V KOMBINACI SVĚTLE MODRÉ  
A KRÉMOVÉ BARVY



### Venus Bilo

V roce 1932 vznikl projekt futuristicky laděného cestovního automobilu na sasi Volvo. Projekt – z dnešního pohledu by si zasloužil označení koncept – dostal na starost inženýr Gustaf L. M. Ericsson, syn proslulého podnikatele a průmyslníka, který získal bohaté zkušenosti z automobilového oboru během pracovního pobytu v USA.

V režii automobilky Volvo vytvořil Ericsson dřevěný model vozu v měřítku 1:10, karoserii podle něj na podzim 1933 postavila karosárna Nordberg ve Stockholm. Jako základ vozu, který dostal jméno Venus Bilo, posloužil klasicky stavený podvozek Volvo typu PV 653 s oběma tuhými nápravami, rozvorem 2,95 m a vpředu uloženým řadovým šestiválcem 3266 cm<sup>3</sup> o výkonu 65 k (48 kW) spojeným s třístupňovou převodovkou. Sedmnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6,00 - 17. Podvozek byl zespodu opatřen krytem s větracími otvory, nikoliv kvůli zlepšení aerodynamiky, ale aby byl chráněn před prachem a štěrkem tehdejších švédských silnic.

Karoserie pětimetrové délky měla hladké boky s integrovanými blatníky a využívala celou šířku sasi. Na přední i zadní řadě sedadel tak bylo dost místa pro tři osoby. Přední dveře byly zavěšené vpředu a zadní vzadu, oboje byly vybaveny

SVĚTLOMETY BYLY ZASAZENÉ  
DO PŘÍDĚ, KTEROU CHRÁNIL  
OBLOUKOVÝ NÁRAZNÍK



TĚCHTO DESET NA MÍRU STŘÍŽENÝCH KUFŮ  
SE VEŠLO DO RŮZNÝCH MÍST UVNITŘ VOZU



VODOROVNÉ PRUŽNÉ  
ULOŽENÉ NÁHRADNÍ KOLO  
PLNILO FUNKCI ZADNÍHO  
NÁRAZNÍKU

VENUS BILO MĚL POMĚRNĚ  
VYSOKOU KAROSERII  
A VPŘEDU ZAVĚSENÉ  
PŘEDNÍ DVEŘE

► kruhovými otočnými klikami. Ploché čelní sklo bylo nedělené, vůz měl šest bočních oken a dvě okénka v zadní opatřená roletkami.

Příd zdobila chromovaná maska mandlového tvaru se šíkmou příčnou lištou nesoucí logo s kruhem a šípkou, nad maskou se skvěl modrobílý smaltovaný znak Volvo s křidélky. Po obou stranách masky byly do čela karoserie zasazeny světlomety Bosch. Příd chránil do oblouku prohnutý trubkový nárazník. Oblá zád se obešla bez víka zavazadlového prostoru, jenž byl přístupný z vnitřku vozu po sklopení zadního opěradla, ale i bez zadního nárazníku, který suplovalo z karoserie lehce vyčnívající vodorovně uložené náhradní kolo.

Posunutím motoru o 150 mm kupředu se Ericssonovi podařilo získat před předními dveřmi dva odkládací prostory zvenku přístupné odklápěcími viky. V pravém bylo druhé náhradní kolo, zevdák a nářadí, levý sloužil jako druhý zavazadelník. Karoserie byla nastříkána světle modrou barvou v kombinaci s krémovými pruhy v horní části kabiny a na kapotě a přidi.

Ericsson představil prototyp Venus Bilo generalité automobilky Volvo a pozvaným hostům v polovině listopadu 1933 ve své vile Roskull na ostrově Lidingö nedaleko Stockholmu. Tam také vznikla

jediná série oficiálních fotografií tohoto automobilového solitéru. V polovině května 1934 byl vůz přeregistrován na firmu Volvo, která jej předváděla ve Stockholmu, Malmö i v Kodani. Měl testovat zájem potenciálních zákazníků, ohlasy však byly rozpačité až odmítavé. Bylo zřejmé, že v této podobě by nebyl prodejný.

Počátkem října 1934 odkoupil Venus Bilo podnikatel Nils Westerberg z Kalmaru, který jej pak vlastnil čtrnáct let. Až na podzim 1948 od něj vůz získal jeho dánský přítel Erik Leth Lauritzen. V létě 1949 vznikly patrně jediné filmové záběry tohoto automobilu. Při vyjezdu z trajektu spojujícího Dánsko a Švédsko jej osmimilimetrovou kamerou natočil jeden švédský amatér. To už měl vůz jednobarevný lak a rovný přední nárazník se svislými členy. V první polovině padesátých let při Venus Bilo vystřídal tři další dánské majitele a patrně v roce 1955 skončil ve šrotu.

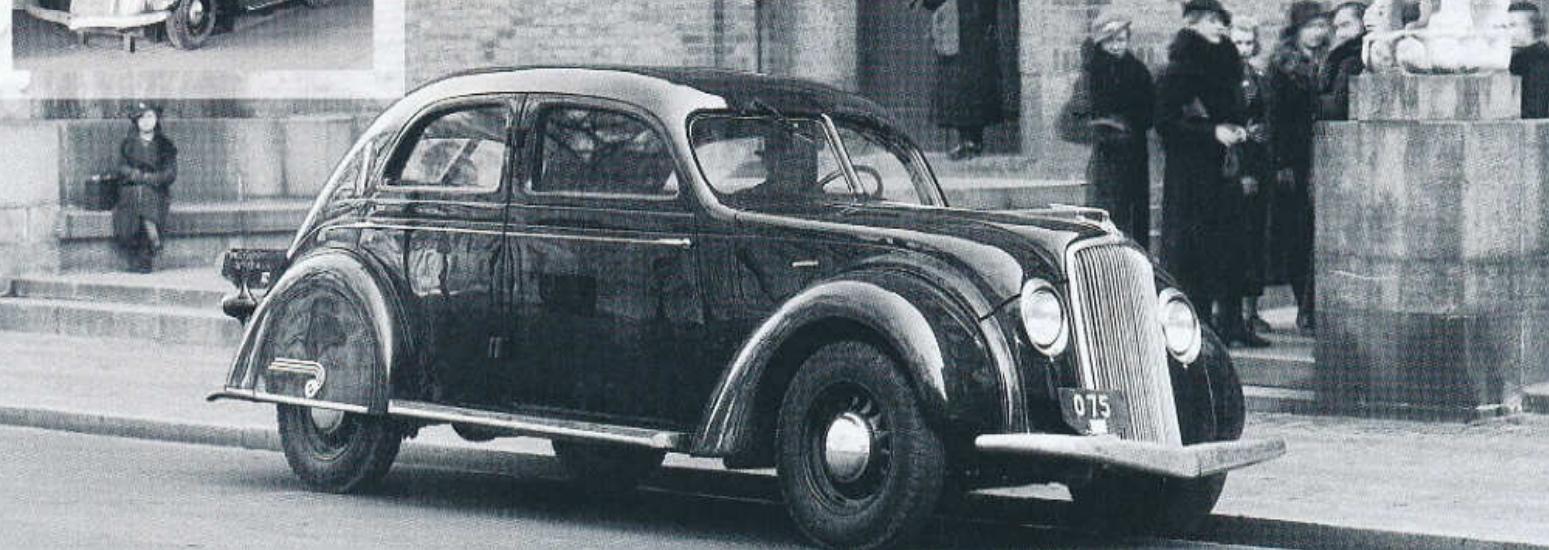
### Carioca

V březnu 1935 byl představen aerodynamický sedan Volvo PV 36 určený k sériové výrobě. Jeho oblé tvary, zjevně inspirované americkým vozem Chrysler Airflow ročníku 1934, navrhl inženýr Ivan Örnberg, který do Göteborgu přišel v roce 1931 po několika



SÁDROVÝ MODEL AUTOMOBILU  
VOLVO PV 36 ALIAS CARIOCA  
NA SNÍMKU Z ROKU 1934

AERODYNAMICKÝ SEDAN  
VOLVO PV 36 SE VEŘEJNOSTI  
PŘEDSTAVIL V BŘEZNU 1935





PRO SROVNÁNÍ: AMERICKÝ AERODYNAMICKÝ  
CHRYSLER AIRFLOW ROČNÍKU 1934



ELEGANTNÍ SEDAN PV 36 CARIOMA S DÁMAMI  
PŘED KONCERTNÍ SINÍ V GÖTEBORGU

letech působení v USA, zejména u firmy Hupp Motor Company v Detroitu, výrobce vozů Hupmobile.

Volvo PV 36, které záhy dostalo pojmenování Carioca podle módního latinskoamerického tance, mělo modernizovaný podvozek s rozvorem 2,95 m a nezávislým zavěšením předních kol na lichoběžníkových závěsech s vinutými pružinami. Poháněná zadní náprava byla nadále tuhá, opatřená podelnými listovými pery. Šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky 6,50-16.

Pohon obstarával řadový šestiválec o objemu 3670 cm<sup>3</sup> a výkonu 80 k (59 kW) spojený s třístupňovou manuální převodovkou. Vůz pětimetrové délky vykazoval vlastní hmotnost 1660 kg a dosahoval největší rychlosti 120 km/h.

Tvarově byla Carioca ve srovnání s prototypem Venus Bilo o poznání konzervativnější. Měla sice oblou před se zapuštěnými světlomety, ale vystouplé přední i zadní blatníky propojené tradičními stupátky. Celni sklo bylo dvoudílné. Novými prvky byly kryty zadních kol a sklopné víko v zádi, které umožňovalo zvenku přistup k náhradnímu kolu i k zavazadlům.

Přední i zadní dveře byly zavěšeny na středních sloupích, přední se tedy otvíraly proti směru jízdy. Sedan měl čtyři boční

okna a dvojici menších oken v horní partii zadě. Obě řady sedadel byly třímístné, ale o něco užší, než u konceptu Venus Bilo.

Při uvedení na trh na jaře 1935 stála Carioca 8500 švédských korun, zatímco tradičně řešené modely PV 658 a PV 659 poháněné timtéž šestiválcem 3670 cm<sup>3</sup> se prodávaly za 5000 až 6000 SEK. Postupem času byla cena aerodynamického sedanu snižována.

Do poloviny června 1938 bylo vyrobeno 500 sedanů PV 36, z nichž několik desítek bylo exportováno, např. do Řecka, USA a Brazílie. Osmnáct vozů si pořídila švédská policie. Poslední prodaná Carioca odešla v září 1938 do Teheránu, kde vozila švédského vyslance.

Jedno samostatné šassi PV 36 bylo v zimě 1934–35 dodáno do stockholmské karosárny Nordberg, která na ně postavila dvoudveřový kabriolet tvarově blízký sedanu. Kabriolet sice přečkal válku, v roce 1959 však byl sešrotován. Stejný osud stihl i drtivou většinu sedanů Volvo PV 36 Carioca, do dnešních dnů se jich dochovaly jen dvě desítka. ◀

PŘEDÁVÁNÍ OSMNÁCTI SPECIÁLNĚ  
VYBAVENÝCH VOZŮ VOLVO PV 36 SVÉDSKÉ  
POLICI

POD SKLOPNÝM VÍKEM V ZÁDI SE SKRÝVALO  
NAHRADNÍ KOLO A ZAVAZADLOVÝ PROSTOR

