



ŠVÉDSKÉ GRAN TURISMO

V lednu 1960 slavilo
na bruselském autosalonu
premiéru elegantní 2+2místné
kupé klasické konцепce Volvo
P 1800. Jeho výroba se začala
rozbíhat až na podzim téhož
roku, aby pak s řadou peripetií
pokračovala dlouhých třináct let.

1960–1973





Poslední z prototypů kupé Volvo P 1800 zhotovených v turínské karosárně



Od dřívějších prototypů se tento odlišuje výfuky vyvedenými dolů pod zád



Romantika v přístavu:
Volvo P 1800 v sériovém
provedení z roku 1961

Geneze švédského kupé GT není dodnes zcela jednoznačná. Údajně je navrhl Pelle Petterson, pětadvacetiletý syn šéfa vývoje automobilky Volvo, který v roce 1957 po třech letech studia designu na newyorském Pratt Institutu pobýval na stáži v turínském studiu Ghia.

Podle italských pramenů byl přinejmenším spoluautorem tvarového řešení kupé tehdejší šéfdesignér studia Ghia Pietro Frua (1913–1983). V Turíně také vznikly první prototypy vozu, jemuž v Göteborgu přidělili kód 958 a poté obchodní označení Volvo P 1800.

Podvozkové skupiny i poháněcí ústrojí kupé převzalo ze sedanu Amazon, firma Volvo však v té době neměla volnou kapacitu na výrobu jeho karoserie a konečnou montáž.

Řešení našla za kanálem La Manche. Výrobu surových karoserií zadala firmě Pressed Steel, jež sídlila ve skotském Linwoodu, montáž kupé zajišťovala automobilka Jensen ve West Bromwich na severozápadním předměstí Birminghamu.

Do března 1963 takto způsobem vzniklo prvních šest tisíc vozů P 1800, pak byla montáž kupé přesunuta do Švédska, do závodu Lundby v Göteborgu. Skelety a další karosářské díly však nadále – až do podzimu 1968 – dodávala ze Skotska firma Pressed Steel.

Základem kupé Volvo P 1800 byla podvozková plošina s rozvorem náprav 2450 mm a rozchodem kol 1315 mm vpředu i vzadu. Přední kola byla zavěšena nezávisle na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem. >



V elegantní zadní kupé (zde model 1968) se skrývalo 380 l prostoru pro zavazadla

S rovnou boční lištou a modernizovaným interiérem:
Volvo 1800 S z roku 1968

Volvo 1800 E s motorem 2,0 l se vstříkováním paliva a výkonom 120 k (1970)



› Také pěrování poháněné tuhé zadní nápravy vedené dvojicí podélných rámů a opatřené přičnou panhardskou tyčí obstarávaly vinuté pružiny.

Šnekové řízení vyžadovalo mezi krajními polohami 3,25 otáček volantu, přední kotoučové a zadní bubnové brzdy podporoval podtlakový posilovač. Patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 165–15.

Nad přední nápravou uložený kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1778 cm³ osazený dvěma karburátory dával výkon 90 k DIN (66 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou, k niž mohl za příplatek dostat elektricky ovládaný rychloběh anglické značky Laycock de Normanville, jenž se připínal ke čtvrtému převodovému stupni.

2+2místné kupé bylo dlouhé 4400 mm, široké 1700 mm a vysoké 1285 mm, v zadní nabídalo 380 l prostoru pro zavazadla, pod nímž měla své místo palivová nádrž o objemu 45 l. Vůz s hmotností kolem 1100 kg dosahoval nejvyšší rychlosti 170 km/h.

Na jaře a v létě roku 1963 smontovali v Ludby dva tisíce kupé rozpracovaných ještě v Anglii. Nesla přechodné

označení P 1800 S (jako Sverige), měla kola s poklice-mi ze sedanu Amazon a výkon motoru lehce zvýšený na 96 k (70,5 kW).

Od srpna 1963 se v Lundby vyráběla kupé Volvo 1800 S (písmeno P zmizelo) s předními sedadly se seřiditelným sklonem opěradla. Model 1965 vyráběný od srpna 1964 dostal novou masku a rovný přední nárazník, jenž byl stejně jako zadní opatřen pryžovou lištou.

V létě 1965 vzrostl výkon motoru díky novému výfukovému potrubí na 103 k (76 kW) a nově se začal montovat omezovač brzdného tlaku zadní nápravy. Do léta 1966 opustilo továrnu rekordních 4600 kupé, z nichž více než polovina putovala do zámoří.

V srpnu 1966 se změnil vzhled vozu: okrasná boční lišta už nebyla na dveřích zahnutá do oblouku vzhůru, byla rovná a zabíhala až na zadní blatník. Zmínku si zaslouží i asymetrické světlomety a uzavřený chladící okruh motoru. O rok později se začal montovat nový volant se třemi příčkami a bezpečnostním sloupkem, vozy pro americký trh měly nově na předních sedadlech seřiditelné opěrky hlavy.



Rodinka ročníku 1972:
vpředu dvojice vozů Volvo
1800 ES, za nimi kupé 1800 E

Sportovní kombi Volvo 1800 ES
mělo v zadní stěně bezrámové
vyklápěcí okno



Jen ve třiceti
exemplářích vznikl
v letech 1964–69
v USA kabriolet
Volvo 1800 S

Otevřené vozy
přestavěné z kupé
1800 S prodával
newyorský dealer
Volvolle



Od léta 1968 mělo Volvo 1800 S pod kapotou větší čtyřválec 1986 cm³ o výkonu 105 k (77 kW), dostalo dvouokruhovou brzdovou soustavu, jejíž každý okruh propojoval kotoučové brzdy obou předních kol a jednu zadní bubnovou brzdu. Standardním obutím kupé se staly radiální pneumatiky 165 HR 15. V zimě 1968–69 byly lisovací nástroje karosářských dilů přesunuty ze Skotska do závodu Volvo v Olofströmu v jižním Švédsku.

Výrazná inovace následovala v srpnu 1969: čtyřválec 1986 cm³ dostal větší saci ventily, „ostřejší“ vačkový hřidel, vyšší stupeň komprese a vstřikování paliva Bosch D-Jetronic. Dával výkon 120 k (88 kW) a byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou ZF shodnou se šestiválcovým sedanem typu 164.

Kupé s označením Volvo 1800 E mělo kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, novou přístrojovou desku, novou maskou a na zadní blatníky dostalo černé mřížky výdechů větrání. Na tu vlevo navazoval kryt nalévacího hrdu nádrže. Od léta 1970 si zákazník mohl připlatit na třistupňovou automatickou převodovku Borg-Warner s voličem na středovém tunelu.

V srpnu 1971 vstoupilo Volvo 1800 E do posledního roku kariéry, dostalo masku z černého plastu ABS a motor

s výkonom zvýšeným na 124 k (91 kW). Kupé o hmotnosti 1150 kg s ním uhánělo rychlostí až 185 km/h a z 0 na 100 km/h sprintovalo za necelých 11 s. To se ovšem netýkalo vozů určených pro USA a Kanadu, do nichž se kvůli tamějším emisním normám a přechodu na nízkooktanový benzin montoval motor přískrcený na 115 k (85 kW).

Poslední z více než 39 tisíc klasicky střízených kupé Volvo 1800 opustilo výrobní linku 22. června 1972. Ale poslední slovo to ještě nebylo. Od léta 1971 se totiž vyrábělo z kupé odvozené 2+2místné sportovní kombi Volvo 1800 ES s bohatě prosklenou zadí.

V zadní stěně mělo nahoru vyklápěcí bezrámové okno opatřené dvojicí plynových vzpér a po složení zadního sedadla nabízel až 1 m³ prostoru pro náklad. Do délky měřilo 4385 mm, vykazovalo hmotnost kolem 1200 kg a jezdilo na pneumatikách 185/70 HR 15.

V Evropě je poháněl motor 1986 cm³ naladěny na 124 k DIN (91 kW), v zámořském provedení byl výkon omezen na 112 k SAE (82 kW). Kariéra osobitě střízeného modelu Volvo 1800 ES byla krátká, do 27. června 1973 jich vzniklo jen málo přes osm tisíc. <