

ŠVÉDOVÉ Z TURÍNA

V SEDMDESÁTÝCH
A OSMDESÁTÝCH LETECH
VYRÁBĚLA TURÍNSKÁ KAROSÁRNA
BERTONE TŘI ATRAKTIVNÍ MODELY
ZNAČKY VOLVO.



Dvoudveřové kupé Volvo 262 C v prvním provedení z jara 1977

Kupé s původní zadní a emblémem korunký na zadním sloupu



V březnu 1977 slavilo v Ženevě premiéru čtyřmístné kupé Volvo 262 C karosované firmou Bertone, v jejímž závodě na turinském předměstí Grugliasco také probíhala finální montáž. Ze Švédska tam přicházely podvozkové plošiny, soubory dílů a mechanické skupiny.

Tvary dvoudveřového vozu navrhl šéfdesignér automobilky Volvo Jan Wilsgaard, inspiraci mu údajně poskytl americký Lincoln Mark IV, jimž při návštěvě Švédska jezdil Henry Ford II. Severoamerický trh se měl stát hlavním odbětěm kupé, už od roku 1975 se speciálně pro USA a Kanadu vyráběly dvoudveřové tudory Volvo 262 GL poháněné motorem V6. Celkem se jich tam do léta 1977 prodalo 3329 kusů.

Kupé Volvo 262 C si zachovalo standardní rozvor 2,64 m i masivní ponton dvoudveřové karoserie, dostalo však sníženou střechu a osříji skloněné čelní sklo. Bylo dlouhé 4,88 m a vysoké 1,37 m, tedy o 60 mm nižší, než běžné modely. Zpočátku se kupé 262 C vyráběla v jednohromě provedení ve stříbrné metalizé s černým vinylovým potahem střechy, později byla barevná škála rozšířena o další tóny. Velmi efektně vyhližela verze pro americký trh s pontonem v čokoládové metalizé a střechou potaženou běžovým vinylom.

Kupé klasické koncepce s nezávislým zavěšením předních kol a po- háněnou tuhou zadní nápravou s vinutými pružinami dostalo pod ka- potu šestiválec ze společné produkce firem Peugeot, Renault a Volvo

(odtud označení PRV), přesněji V6 s blokem i hlavami řad válců z hliníkové slitiny a rozvodem OHC.

Z objemu 2664 cm³ dával výkon 140 k (103 kW), v provedení pro USA se sníženým stupněm komprese a řízeným katalyzátorem 125 k (92 kW). V drtivé většině kupé byl spojen s třístupňovou automatickou převodovkou, jen jeden zákazník z deseti volil čtyřstupňovou manuální převodovku s elektricky ovládaným rychloběhem.

Vůz měl kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech propojené ve dvou okruzech tak, že i v případě výpadku jednoho z okruhů brzdila obě přední kola a jedno zadní a k dispozici zůstávalo 80% brzdného efektu. Hřebenové řízení s posilovačem vyžadovalo 3,5 otáčky



▲ Modernizované kupé 262 C ročníku 1979 na nových litých kolech

volantu mezi krajinami polohami, obě nápravy byly opatřeny přičním stabilizátorem.

Kupé o hmotnosti 1425 kg dosahovalo na čtrnáctipalcových litých kolech obutých do pneumatik 185/70 HR 14 nejvyšší rychlosti přes 180 km/h a spotřebovalo 10 až 15 l benzingu na 100 km, palivová nádrž za zadní nápravou měla objem 60 l.

Volvo 262 C tvořilo špičku nabídky své značky a uvnitř se mohlo pochlubit koženým čalouněním i okrasnými lištami z ušlechtileho dřeva. Zadní sedadlo bylo tvarované jako dvoumístné, s vyklápěcí ložní opěrkou uprostřed, samostatná přední sedadla měla individuální vyhřívání. Kvůli zachování dostatečné vnitřní výšky pod sníženým stropem byla sedadla posazena niž, což spolu se širokým zadním sloupkem poněkud zhoršilo výhled z vozu, zejména šikmo vzad.

Samozřejmostí bylo elektrické ovládání bočních oken, vnějších zpětných zrcátek i antény umístěné v levém zadním blatníku.

Na podzim 1978 prošlo Volvo 262 C omlazovací kúrou, dostalo upravenou přední spoilerem a nově tvarovanou zadou s většími skupinovými světly zabíhajícími do boků. Zároveň byl o 90 mm snížen prázdný zadní prostor. Střecha kupé už se obešla bez vinylového potahu, široké zadní sloupky střechy však nadále zdobila stylizovaná korunka. K dynamicky vzhledu vozu přispěla nová litá kola.

Model 1979 měl větší zadní světla a snížený prázdný zadní prostor.



V závěru kariéry kupé dostalo větší šestiválec o objemu 2849 cm³ a výkonu 130 k (96 kW). Do léta 1980 opustilo karosárnu Bertone celkem 6622 kupé Volvo 262 C, z nichž více než 70% odešlo do USA a Kanady.

Už od léta 1975 vznikaly u firmy Bertone prodloužené čtyřdveřové vozy Volvo 264 TE s rozvorem zvětšeným o 700 mm na 3,34 m a celkovou délku 5,58 m. Zkratka TE znamenala „Top Executive“. ►



▲ Sestimístné Volvo 264 TE v úpravě
Bertone bylo dlouhé 5,58 m



▲ Interiér vozu Volvo 264 TE se třemi řadami sedadel pro šest osob

Sedadla prostřední řady se snadno dala sklopit směrem kupředu

► zakázku stavěné vozy mohly přepravovat až šest osob na třech řadách sedadel. Sedadla druhé řady byla skládací, dala se snadno sklopit těsně za opěradla předních sedadel, čímž se vzadu vytvořil mimořádně velký prostor pro nohy privilegovaných pasažérů.

Při obsazení vozu šesti osobami se cestující na sedadlech druhé řady museli smířit s absencí opěrek hlav a s tím, že se mohli připoutat jen dvoubodovými pásy jako v letadle.

Volvo 264 TE s hmotností 1635 kg a motorem V6 o objemu 2664 cm³ a výkonu 140 k (103 kW) spojeným s třistupňovou automatickou převodovkou dosahovalo maximální rychlosti přes 170 km/h.

Během šesti let vznikly jen tři stovky prodloužených vozů Volvo 264 TE, několik z nich vozilo i nejvyšší stranické a vládní představitele Německé demokratické republiky.

V březnu 1985 bylo v Ženevě vystaveno nové kupé Volvo 780 odvozené z typu 760 a opět karosované firmou Bertone. Od velkosériových modelů se tentokrát kupé tvarově odlišovalo více, než jeho předchůdce 262 C, elegantní linie byly dílem designérů studia Bertone, Jan Wilsgaard jejich návrhy jen korigoval. Komerční start modelu 780 se poněkud opozdil, v Evropě se nové kupé začalo prodávat v sezóně 1986, v zámoří o rok později.



Volvo 780 mělo nadále klasickou koncepci s motorem vpředu podélne a pohonem zadních kol. Zpočátku mělo vzadu tuhou nápravu s vinutými pružinami, pro modelový rok 1988 dostalo víceprvkové nezávislé zavěšení zadních kol. Patnáctipalcová litá kola nesla pneumatiky 205/60 HR 15, brzdy byly na všech čtyřech kolech kotoučové, přední s vnitřním chlazením. Nechybělo ABS.

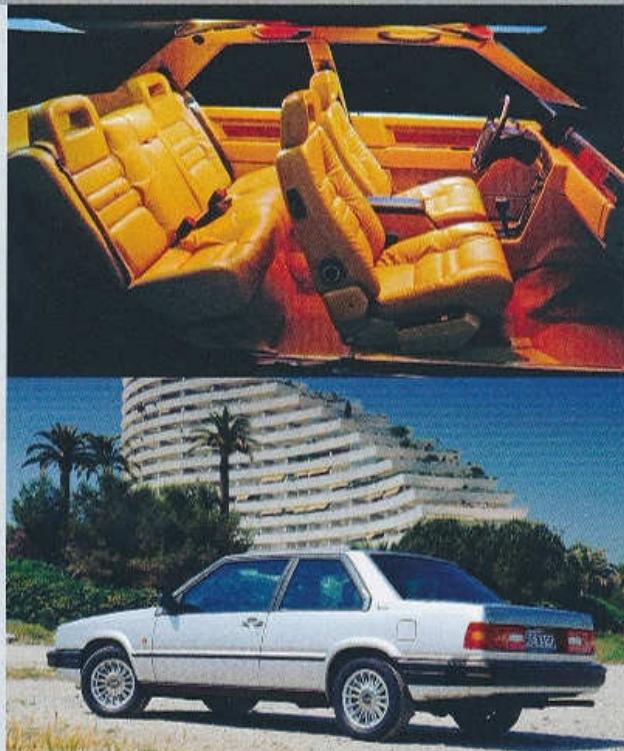
Zákazníci si mohli vybrat mezi benzínovým a naftovým pohonom. Alternativně k zážehovému motoru V6 (modernizovaná verze PRV) o objemu 2849 cm³ a výkonu 167 k (123 kW) se totiž do kupé montoval i řadový šestiválcový turbodiesel 2383 cm³ nalaďený na 129 k (95 kW). Zatímco zážehový V6 byl ve většině případů spojen se čtyřstupňovou automatickou převodovkou, turbodiesel doplňovala čtyřstupňová manuální převodovka s rychloběhem.



Interiér kupé 780 s koženým čalouněním a dřevěnými obklady

Volvo 780 mělo poněkud objemnou, ale pohlednou zadní karoserie

Kupé Volvo 780 vyráběla karosárna Bertone v letech 1985–90



Kupé s rozvorem 2,77 m bylo dlouhé 4,79 m, široké 1,75 m a vysoké 1,40 m a vykazovalo hmotnost kolem 1550 až 1570 kg. Benzinová verze flitrovala s hranicí 200 km/h, naftová dosahovala rychlosti 185 km/h.

Nejprve v Itálii a pak v některých dalších zemích se kupé 780 prodávalo i s přeplňovaným zážehovým čtyřválcem DOHC o objemu 1986 cm³. Spičková verze tohoto šestnáctiventilového motoru dávala rovných 200 k (147 kW) a spolu s manuální převodovkou umožňovala kupé uhanět rychlosť 210 km/h. Od sezony 1989 se kupé 780 vyráběla i s přeplňovaným zážehovým čtyřválcem OHC 2316 cm³ o výkonu 165 k (121 kW).

Volvo 780 dostalo do vinku luxusní výbavu s koženým čalouněním a dřevěnými panely, boční okna a vnější zpětná zrcátka se ovládala elektricky, stejně jako seřizování předních sedadel a střešní okna. Ve standardní výbavě byl tempomat, automatická klimatizace a výkonné audio.

Poslední kupé Volvo 780 byla expedována v roce 1991, celkem jich podle údajů mateřské automobilky vyjelo do světa 8518. Dobové katalogy předpovídaly, že se hranaté kupé stane „klassikem budoucnosti“. Stalo se, sběratelská hodnota vozů Volvo 780 prudce stoupá. ◀