

2000
1990
1980
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1910
1900

HISTORIE

- > VOLVO P 1900 (1954–1957)
- > MERCEDES-BENZ 320 (1937–1942)

1954–1957

ŠVÉDI V LAMINÁTU

Počátkem června 1954 představila automobilka Volvo trojici prototypů dvoumístného sportovního vozu s otevřenou laminátovou karoserií. V letech 1956 a 1957 pak vzniklo pouhých 68 těchto automobilů s označením Volvo Sport alias P 1900.

Inspirace ze zámoří

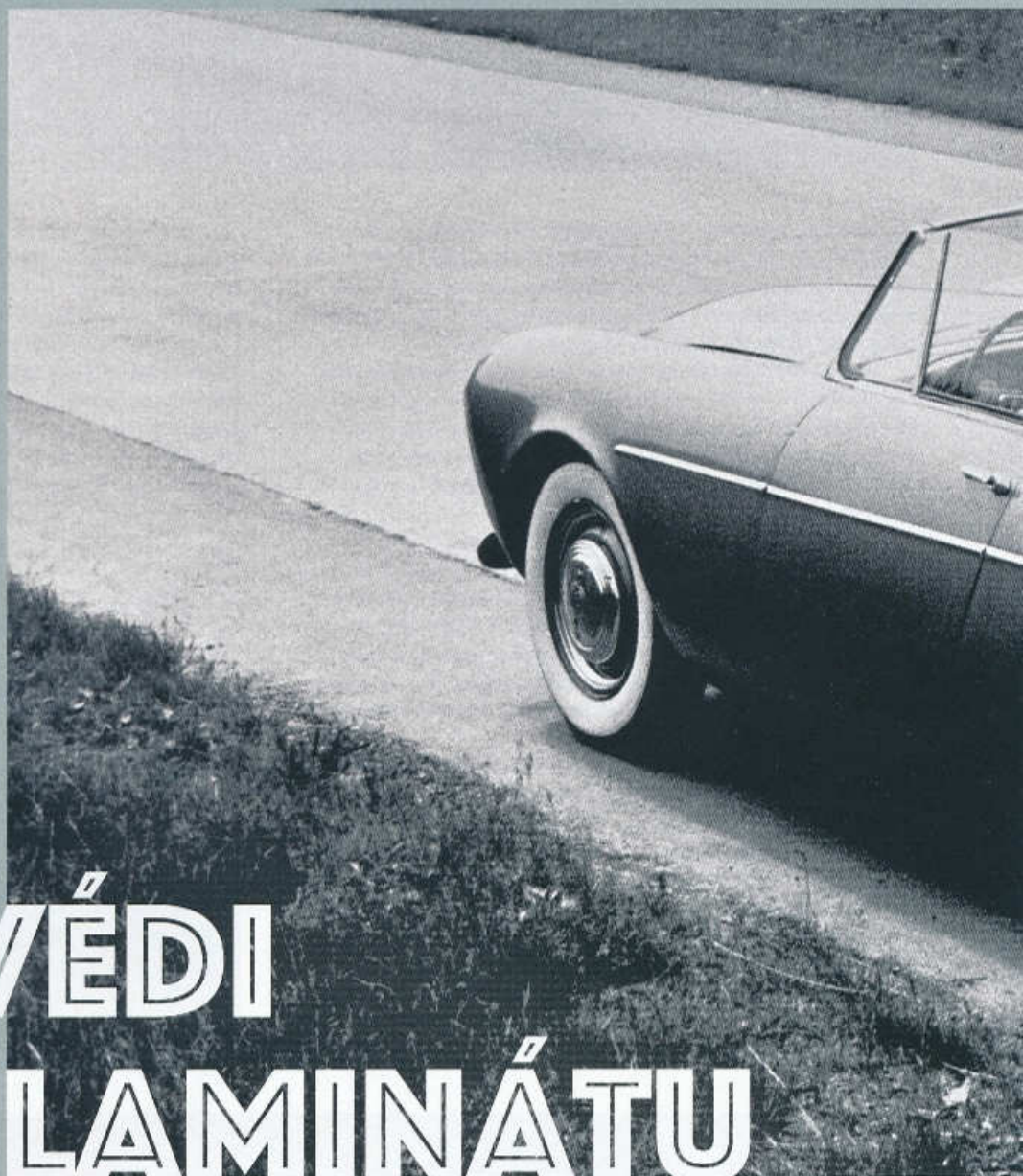
Jeden ze dvou zakladatelů automobilky Volvo, Assar Gabrielsson (1891–1962), cestoval v poválečných letech pravidelně do USA, aby sledoval tamější trendy ve výrobě a na trhu. V roce 1953 ho zaujala novinka koncernu General Motors, dvoumístný sportovní vůz Chevrolet Corvette s otevřenou karoserií zhotovenou z laminátu.

Vedení švédské automobilky mělo v úmyslu vyvážet od sezony 1955 do zámoří klasicky stavěné vozy Volvo PV 444 se samonosnou karoserií a čtyřválcem 1,4 l. Gabrielsson usoudil, že sportovní střížený vůz s mechanickými skupinami PV 444 by mohl americkou klientelu přilákat k jeho značce.

Vypravil se tedy do Kalifornie, přesněji do Santa Any k firmě Glasspar, jež byla průkopníkem využívání laminátu ke stavbě lodí a karoserií. Výsledkem jednání byl kontrakt na vývoj a dodávku dvou desítek laminátových karoserií pro budoucí sportovní vůz Volvo.

Hned po návratu do Göteborgu zadal Gabrielsson konstruktérům a vývojářům úkol postavit vhodný podvozek a poté odzkoušet první prototypy. Zadání počítalo s co největším využitím dílů a skupin typu PV 444. Bylo třeba vytvořit nové šasi s rámem, protože dvoudveřový PV 444 měl samonosnou karoserií a podvozek kombi Duett byl příliš dlouhý a těžký.

Pro sportovní model tak vznikl podvozek s rámem tvořeným dvěma robustními podélníky propojenými trubkovými příčkami. Ve srovnání s modelem PV 444 byl





PRVNÍ PROTOTYPY ROADSTERU SE VYZNAČOVALY VYSTUPUJÍCÍM VÍKEM ZAVAZADELNÍKU

rozvor náprav zkrácen o 200 mm na 2400 mm, rozchod kol měl hodnotu 1295 mm vpředu a 1308 mm vzadu.

Přední kola byla zavěšena na lýchoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami doplněných příčným stabilizátorem, také poháněná tuhá zadní náprava vedená dvojicí podélných ramen a ustavená příčnou panhardskou tyčí byla opatřena vinutými pružinami.

Řízení se šnekem a kladkou vyžadovalo mezi krajními polohami 3,25 otáčky volantu. Patnáctipalcová disková kola nesla pneumatiky Trelleborg rozměru 5,90 – 15. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalinové ovládání. Páka ruční brzdy působící na zadní kola měla své poněkud stisněné místo mezi sedadlem řidiče a středním tunelem.

Těsně za přední nápravou uložený kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 1414 cm³ byl osazen dvěma karburátory >



PO SEJMUTÍ
ODNÍMATELNÉ
STŘECHY VŮZ
NEPOSKYTOVAL
OCHRANU
PROTI NEPOHODĚ

JEDEN ZE TŘÍ PROTOTYPŮ
VOLVO SPORT Z ROKU
1954 S PLOCHÝM
ČELNÍM OKNEM





PROTOTYP P 1900 NA REKLAMNÍM
SNÍMKU Z LETIŠTĚ VE VISBY
NA OSTROVĚ GOTLAND

➤ SU, dostal větší sací ventily, nové časování rozvodu a stupeň komprese zvýšený na 7,8. Výsledkem byl výkon 70 k SAE (51 kW) při 5500 1/min. Byl spojen s třístupňovou manuální převodovkou s řadící pákou na středním tunelu.

První tři podvozky byly zhotoveny v mateřské automobilce, další pak dodávala firma Motala.

Tři prototypy prezentované jako Volvo Sport byly představeny 2. června 1954 na letišti Torslanda nedaleko Göteborgu. Měly laminátové karoserie dodané ze zámoří již zmíněnou firmou Glasspar, jeden z nich byl vybaven odnímatelnou laminátovou střechou.

Během června 1954 prototypy absolvovaly propagační jízdu spolu s novými nákladními vozy Volvo, během níž byly vystaveny v řadě švédských měst, obvykle na centrálním náměstí. Hovořilo se o plánech na výrobu tří stovek sportovních roadsterů nově označovaných P 1900. Všechny měly být určeny na export.

Poté byly zahájeny jízdní zkoušky, které odhalily řadu slabín, zejména nedostatečnou tuhost karoserie. Léčba dětských nemocí prototypů probíhala doslova za pochodu, jeden z nich – s odnímatelnou střechou hardtop – byl v lednu 1955 vystaven na autosalonu v Bruselu.

Koncem roku 1955 odstartovala montáž prvních roadsterů určených pro zákazníky, i když pokračující testy v Evropě i v severní Africe signalizovaly, že vůz má k dokonalosti daleko a zasloužil by si další vývoj.

Úspěch se nedostavil

V polovině ledna 1956 byl expedován první sériový vůz P 1900 do marocké Casablanky. Po něm následovaly dva další, které putovaly do Bruselu. V polovině února byl v pořadí pátý dohotovený roadster (ale s podvozkem nesoucím číslo 2) odeslán do Brazílie, do Ria de Janeiro.

V druhém dubnovém týdnu odešel z Göteborgu první vůz P 1900 určený pro Spojené státy, na newyorský autosalon, zároveň byl expedován další do venezuelského Caracasu. Vůz v USA absolvoval propagační jízdu napříč kontinentem do Los Angeles, kde byl prodán.

Automobily P 1900 v definitivní podobě měly uhlazenější záď s decentněji tvarovaným víkem zavazadlového prostoru. Kapota motoru se stejně jako u prototypů odklápěla kupředu. Roadster byl dlouhý 4220 mm, široký 1575 mm a s nataženou plátěnou střechou

P 1900 Z ROKU 1956 SE ZAOPLENÝM
ČELNÍM SKLEM A OKNY
STAŽENÝMI DO DVEŘÍ

JEDEN Z PRVNÍCH AUTOMOBILŮ
VOLVO P 1900 URČENÝCH PRO
ZÁKAZNÍKY (1956)

SÉRIOVÉ ROADSTERY P 1900 MĚLY
NA ZÁDI DECENTNÍ VÍKO
ZAVAZADLOVÉHO PROSTORU





PEČLIVĚ ZRENOVOVANÝ ROADSTER P 1900 ROČNÍKU 1956 V OBLIBENÉ ŽLUTÉ BARVĚ

vysoký 1340 mm. Prázdný vážil 966 kg a dokázal vyvinout rychlost až 150 km/h. Do palivové nádrže v zádi mohl natankovat 57 l benzínu, což mu stačilo k ujetí více než 400 km.

Vůz měl velmi dobře vybavený kokpit se dvěma kůží potaženými samostatnými sedadly podle vzoru klasických anglických sportáků. Zmínku si zaslouží nejen sportovní volant se třemi příčkami, ale i panel palubní desky osazený sedmi kruhovými přístroji značky VDO.

Zcela vlevo byl rychloměr o průměru 102 mm se stupnicí do 200 km/h, vedle něj otáčkoměr téhož průměru cejchovaný do 7000 1/min, ovšem s červenou zónou začínající u 5600 1/min. Dále vpravo bylo pět ukazatelů o průměru 51 mm: nahoře teploměr vody a tlakoměr a teploměr oleje, pod nimi palivoměr a ampérmetr elektrické soustavy pracující s napětím 6 V.

V roce 1956 bylo vyrobeno celkem 45 vozů Volvo P 1900, z nichž více než polovina už měla karoserie zhotovené ve Švédsku. Standardními barvami byly žlutá, světle šedá a světle modrá, jen tovární zkušební vůz s podvozkem číslo 4 byl černý.

Pikantní je, že až po letech se přišlo na to, že podvozek s číslem 20 měly dva různé roadstery P 1900 ročníku 1956. Byl to omyl, nebo záměr? To se už nejspíš nikdy nedozvíme.

Otazníky provázely i roadster P 1900, který v září 1956 testoval anglický časopis Autocar. Byl totiž jedním z mála – a možná jediný – s pětistupňovou převodovkou ZF místo původní třístupňové.

Kusová výroba sportovních vozů Volvo P 1900 pokračovala do jara 1957, vozů s rokem výroby 1957 vzniklo 23, z nichž 22 bylo vyvezeno do USA. Poslední s číslem podvozku 67 byl expedován k dealerovi značky do Los Angeles 21. května 1957.

Od léta 1956 řídil automobilku Volvo nový muž, dřívější ředitel továrny na letecké motory Volvo Gunnar Engellau (1907–1988). Od počátku roku 1957 používal ve volném čase roadster P 1900 s číslem podvozku 49, jenž měl pod kapotou větší čtyřválec 1583 cm³ vyladěný na 85 k SAE (63 kW) a spojený se čtyřstupňovou převodovkou z nového typu Amazon.

O jednom březnovém víkendů s vozem podnikl testovací jízdu dlouhou přes 700 km a měl jasno. Tohle auto nemá budoucnost! Inicioval projekt velmi úspěšného kupé P 1800, které se stalo jednou z ikon značky Volvo. Ale o tom si povíme až někdy jindy. <

ZÁD ROADSTERU S NATAŽENOU STŘECHOU A NÁPISEM VOLVO SPORT NA NÁRAZNIKU

PALUBNÍ DESKU ROADSTERU P 1900 ZDOBILO CELKEM SEDM KRUHOVÝCH PŘÍSTROJŮ

KUŽÍ POTAŽENÁ SEDADLA TVAROVĚ PŘIPOMÍNALA KLASICKÉ ANGLICKÉ SPORTOVNÍ VOZY

