

Švédská ocel

První poválečná generace automobilů Volvo se vyznačovala zaoblenými tvary, robustní stavbou a až neuvěřitelnou výdrží. Vedle dvoudveřových vozů se samonosnou karoserií nabízela švédská automobilka také solidně stavěná kombi se samostatným rámem, a pokusila se i o výrobu sportovních vozů s laminátovou karoserií.

První automobily Volvo, solidně stavěné vozy střední třídy se čtyřválcovým motorem 1,9 l, vyjely na švédské silnice na jaře 1927, a o dva

roky později už se pod novou značkou vyráběly i třilitrové šestiválce. Během třicátých let si osobní vozy Volvo získaly pověst robustních

a vytrvalých tahounů, jejich produkce však zůstávala omezená – hlavní roli hrály nákladní vozy téže značky. Během druhé světové války však

VOLVO PV 444 RDČNÍKI 1955 V PROVEDENÍ PRO USA
S PŘÍDAVNÝMI ČLENY NA NARAZNÍKCH



firma Volvo vyvinula nový, menší rodinný vůz určený pro široké vrstvy motoristů. Jeho plány se začaly rodit na jaře 1943 a první prototyp s označením PV 444 byl veřejnosti představen v září 1944 na výstavě pořádané ve stockholmské tenisové hale.

Zakladatelé a šéfové firmy Volvo, pánové Assar Gabrielsson a Gustaf Larson, tehdy najali dva zvláštní vlaky, jimiž zaměstnanci automobilky a jejich rodinní příslušníci jeli z Göteborgu do hlavního města, aby se s novinkou na vlastní oči seznámili. Jen hrstka zasvěcených však nakrátko věděla, že vystavený vůz ještě nebyl schopen jízdy vlastní silou. Dokončili jej až během podzimu a zároveň se pustili do stavby dvou dalších prototypů, jež vyjely do zkušební provozu počátkem roku 1945. V létě už měl jeden z nich najeto přes 30 tisíc kilometrů a absolvoval okružní jízdu, při níž navštívil všech šestasedmdesát zastoupení značky Volvo po celém Švédsku.

Nedostatek materiálu a další problémy poválečných let způsobily, že se sériová výroba nových automobilů začala rozbíhat až v březnu 1947. Prvních 2300 vozů PV 444 automobilka prodala s citelnou ztrátou – byly to vozy objednané už v roce 1944 a vedení firmy rozhodlo dodržet původně slíbenou cenu, byť skutečná

PRVNÍ PROTOTYP VOZU VOLVO PV 444 BYL PŘEDSTAVEN VEŘEJNOSTI UŽ V ZÁŘÍ 1944



JEN V BILE BAIVÉ SE PRO AMERICANY TRN VYVÁŘEL MODEL PV 444 CALIFORNIA (1957)

VOLVO PV 444 V EVROPSKÉM PROVEDENÍ Z POLOVINY PĚDESÁTÝCH LET



se mezitím vyšplhala na téměř dvojnásobek. Do roku 1950 výrobní linku opustilo dvanáct tisíc automobilů PV 444 první série, v téže době produkce osobních vozů Volvo poprvé předstihla výrobu užitkových vozidel.

Volvo PV 444 mělo nezávislé zavěšení předních kol a poháněnou tuhou zadní nápravu s vinutými pružinami, šestnáctipalcová kola byla opatřena pneumatikami rozměru 5,50-16. Pod zaoblenou kapotou se skrýval kapalinou chlazený čtyřválec 1414 cm³ o výkonu 40 k (29 kW) spojený s třístupňovou převodovkou. Při rozvoru náprav 2600 mm byl dvoudveřový vůz dlouhý 4365 mm, široký 1580 mm, vysoký 1560 mm a vykazoval hmotnost 995 kg rozdělenou v poměru 53:47 % na přední a zadní nápravu. V zaoblené zádí byla dvě malá oddělená okénka, typickým prvkem interiéru byl do oblouku tvarovaný rychloměr umístěný uprostřed palubní desky.

Od podzimu 1949 v Göteborgu vedle kompletních automobilů PV 444 vznikaly i podvozky ke karosování s typovým označením PV 445, jež měly robustní obdélníkový rám a přední partii karoserie – až po čelní okno – převzatou z osobního vozu. Většina těchto šasi se stala základem dodávkových automobilů s užitečnou hmotností 500 až 550 kg a vozů kombi, přičemž nástavby byly dílem specializovaných karosáren, především firem Grantorpets z Wästerviku, Val-

P 1300 V SÉRIOVÉ PODOBĚ
Z ROKU 1956 S NATAŽENOU
PLÁTĚNOU STŘECHOU



bo z Gävle a Kabo z Umey. Menší počet těchto podvozků však posloužil i ke stavbě čtyřmístných kabrioletů, z nichž většinu zhotovila karosárna Valbo, další pak stockholmská firma Nordbergs a karosárna Ringborgs z Norköpingu.

Koncem roku 1949 byla zahájena výroba první sedmisetkusové série vozů PV 444 S, jež se od standardního – do té doby vesměs černého – provedení odlišovaly šedým lakem, chromovanými ozdobami a lepší vnitřní výbavou. Při inovaci v září 1950 dostaly vozy druhé série novou palubní desku s kruhovým rychloměrem umístěným před řidičem, navenek se odlišovaly novými nárazníky se svislými členy. Od červ-

na 1951 jezdily vozy PV 444 na patnáctipalcových kolech místo původních šestnáctipalcových a výkon motoru byl lehce zvýšen na 44 k (32 kW), takže vůz dosahoval největší rychlosti 120 km/h.

V létě 1952 se začaly montovat svételné ukazatele směru na střední sloupky, od jara vozy dostaly nové svislé členy nárazníků a standardně také topení. Ne, to není vtip – až do té doby automobilka dodávala topení za příplatek. Při modernizaci v prosinci 1954 povyrosto čelní sklo do šířky i výšky, zatímco na zádí se objevilo jedno větší a nedělené okno. Objem zavazadlového prostoru v zádí se v téže době o poznání zvětšil tím, že náhradní kolo bylo z dřívější vo-

JEDEN Z PROTOTYPŮ SPORTOVNÍHO VOZU P 1300
S PLOCHÝM ČELNÍM SKLEM (1954)





KOMBI PV 444 Z POLOVINY PĚDESÁTÝCH LET MĚLO
V ZADÍ DVOUKRÍDLÉ DVEŘE



JEDEN Z MALÝCH KABRIOLETŮ POSTAVENÝCH
NA PODOZKU PV 444 KARDSÄRNDA VALBO

dorovné polohy přemístěno do svislé, za pravý zadní podběh.

Novinkou podzimu 1955 byl model PV 444 Export určený především pro Belgii, Dánsko, Norsko a Latinskou Ameriku. Výraz Export signalizoval lepší výbavu, právě naopak – spartánsky vybavený vůz bez topení měl lépe cenově konkurovat anglickým a německým automobilům, ale velkou oblibu si nezískal. Koncem roku 1955 se do PV 444 sedmé série (označení K) začal montovat motor s vyšším stupněm komprese, díky němuž výkon vzrostl na 51 k (37,5 kW) a vůz uháněl rychlostí až 130 km/h.

Od podzimu 1955 se vozy Volvo PV 444 vyvážely do USA, nejprve na západní pobřeží, především do Kalifornie, od jara 1956 – po premiéře na newyorském autosalonu – i do východní části Spojených států. Pro americký trh byla vyvinuta dvoukarburátorová verze motoru 1,4 l s výkonem zvýšeným na 70 k (51 kW), i když jen podle normy SAE, jež švédskému vozu udělovala největší rychlost 140 km/h. Všechny vozy PV 444 určené pro americký trh měly přidavně trubkové členy na předních i zadních náraznících a blíkače na předních blatnících, obvykle také pneumatiky s bílými boky.

Lákadlem na americké zákazníky byl model PV 444 California, jenž se dodával výhradně v bílé barvě karoserie, ale s černým volantem a čalouněním interiéru v kombinaci zlatavé a černé. Dal se koupit i ve Švédsku, tam však neměl již zmíněný čtyřválec naladěný na 70 koní, jen o poznání méně temperamentní standardní motor.

Z Ameriky přišel i impuls ke stavbě sportovního vozu Volvo. Assar Gabrielsson se v roce 1953 při návštěvě USA seznámil s tehdejší novinkou, sportovním kabrioletem Chevrolet Corvette s laminátovou karoserií. Nelenil a vydal se do Kalifornie, aby tam u firmy Glasspar, jež se specializovala na stavbu laminátových lodí a automobilových karoserií, objednal vývoj a dodávku sportovně střížených obleků pro vo-

zy švédské značky. Zatímco se v USA rodily návrhy nových karoserií, v Göteborgu vyvíjeli podvozek s obdélníkovým rámem, nápravami z PV 444 a rozvorem zkráceným na 2400 mm. Tři prototypy nového vozu s označením Volvo Sport byly předvedeny počátkem června 1954 na letišti Torslanda u Göteborgu, jeden z nich pak – spolu s novými modely nákladních vozů Volvo – absolvoval propagační turné po Švédsku. Při něm už byl označován jako model P 1900. Měl ploché čelní sklo, mohl dostat odnímatelnou pevnou střechu z laminátu, ale schá-

zela mu skládací plátěná střecha, jež se objevila až na vozech určených pro zákazníky.

V letech 1954 a 1955 probíhaly zkoušky prototypů P 1900, sériová produkce měla začít na jaře 1956. Nakonec však zůstalo jen u manu-fakturní výroby, jejímž výsledkem bylo všeho všudy 67 automobilů, z nichž 44 vzniklo v roce 1956 a 23 v roce následujícím. „Sériové“ exempláře P 1900 měly klenuté čelní sklo, skládací textilní střechu a stahovací okna ve dveřích (původně byla pevná, odnímatelná), poháněl je čtyřválec 1,4 l v americké verzi o výkonu

V ROCE 1958 PROJELO VOLVO PV 444 LE NAPŘÍČ
KANADOU PRŮMĚREM 75 KM/H





VOZY VOLVO PRVNÍ
POVÁLEČNÉ GENERACE
JEZDILY I RALLYE – TAKHLÉ
SKÁKAL PV 544

70 k (51 kW). Vůz byl poměrně temperamentní, handicapem však byla pro sportovní jízdu nevhodná třístupňová převodovka a také pod značkou Volvo sotva přijatelná pokulhávající kvalita. A tak P 1900 raději v tichosti zmizel ze scény...

Kvalitou a odolností naopak prosluly vozy kombi PV 445, které firma Volvo začala vyrábět – nyní už s vlastními karoseriemi – v létě roku 1953. Měly dvoje boční dveře a dvoukřídlé svisle členěné dveře v zadní stěně, v proskleném provedení byly vybaveny sklopnou zadní lavicí, od listopadu 1953 se však vyráběla i dvoumístná dodávka, jež měla za dvěma plechové boky karoserie bez oken. V červnu 1955 následovalo lépe vybavené prosklené kombi PV 445, jež bylo plnohodnotným osobním vozem – a také tak bylo ve Švédsku homologováno. Připomeňme, že pro kombi této řady automobilka používala pojmenování Duett, aby zdůraznila, že jde vlastně o dva vozy – osobní a užitkový – v jednom.

Počátkem září 1956 se veřejnosti představil nový čtyřdveřový sedan Volvo Amazon, typ P 120, s nižší a širší pontonovou karosérií uhlazených tvarů. Jeho výroba se začala rozbihat v lednu 1957 a zdálo se jasně, že PV 444 nejspíš brzy zmizí ze scény. Ale nestalo se! Počátkem roku 1957 byla uvedena na trh v pořadí už osmá série vozů PV 444, jež z nového typu Amazon převzala čtyřválec 1582 cm³ o výkonu 60 k (44 kW). Ve dvoukarburátorové verzi pro USA montované do modelu California dával dokonce 85 k (63 kW), ovšem opět podle normy SAE. Mimochodem, kromě amerických zákazníků se z něj mohli radovat i švédští policisté, ale nikoliv běžní motoristé.

Do zámoří a na některé další exportní trhy se modernizovaný PV 444 dodával se čtyřstupňovou převodovkou, ve Švédsku se však nadále prodával s třístupňovou. Lepší stabilitu tuhé zadní nápravy zajišťovala nově montovaná panhardská tyč. Navenek se modernizovaný vůz poznal podle nově tvarované masky vyplněné jemnější mřížkou, blíkačů v předních blatnicích (u americké verze posunutých, aby je nepřekrývala přídatná trubka nárazníku) a větších zadních světel. Významnou novinkou byla montáž bezpečnostních pásů pro řidiče a spolujezdce vpředu.

Další krok následoval koncem srpna 1958, kdy debutoval nový vůz s označením PV 544. Změny nebyly na první pohled nijak výrazné, ale při bližším zkoumání také nikoliv zanedbatelné. PV 544 měl nedělené klenuté čelní sklo zvětšené ve srovnání s PV 444 o 22 %, přičemž jeho stíraná plocha vzrostla o celých 43 %, zadní okno bylo větší o 19 %. PV 544 dostal pa-

V ŠEDESÁTÝCH LETECH
NESLO MODERNIZOVANÉ
KOMBI TYPOVÉ OZNAČENÍ
P 210



V TĚLE PODOBĚ SE
PROSTORNÉ KOMBI
VOLVO P 210
VYRÁBĚLO AŽ
DO ROKU 1969

lubní desku s bezpečnostním obložení a li-
choběžníkovou „kapličkou“ stejného tvaru, ja-
ko u P 120. Vedle vozů se třemi různými stupni
výbavy poháněnými motorem 1,6 l o výkonu
60 k (44 kW) se konečně objevil i model PV 544
Sport se specifickou výbavou a „americkým“
čtyřválcem naladěným na 85 k (63 kW), doplně-
ným čtyřstupňovou převodovkou.

Kombi v létě 1958 převzalo motor 1,6 l v zá-
kladním provedení. Na další změny si muselo
počkat do července 1960, kdy se dočkalo větši-
ho neděleného čelního okna, nové palubní des-
ky, bezpečnostních pásů i čtyřstupňové převo-
dovky. Zároveň bylo jeho typové označení
změněno na P 210.

V létě 1961 dostalo Volvo PV 544 nový motor
s pětkrát uloženou klikovou hřídelí, který z obje-
mu 1778 cm³ dával výkon 75 k (55 kW) a v „ostřejším“
provedení Sport plných 90 k (66 kW), díky nimž vůz
dosahoval rychlosti přes 160 km/h. Novinkou byla
dvanáctivoltová



elektroinstalace místo původní šestivoltové,
milovníky rychlé jízdy potěšil rychloměr se
stupnicí cejchovanou až do 180 km/h. S ne-
velkými změnami (např. montáž děrovaných
disků kol od léta 1964) se Volvo PV 544 vyrá-
bělo další čtyři roky, poslední exemplář opu-
stl výrobní linku 20. října 1965. Podle firemní
statistiky vzniklo od roku 1944 celkem 440 tí-
sic automobilů PV 444 a PV 544. Tradičně tvaro-
vané kombi P 210 zůstalo ve výrobě až do
února 1969, kdy definitivně skončila éra první
poválečné generace vozů Volvo. ●

KONCEM LÉTA 1958 DEBUTOVAL MODEL PV 544
S NEDĚLENÝM ČELNÍM SKLEM

