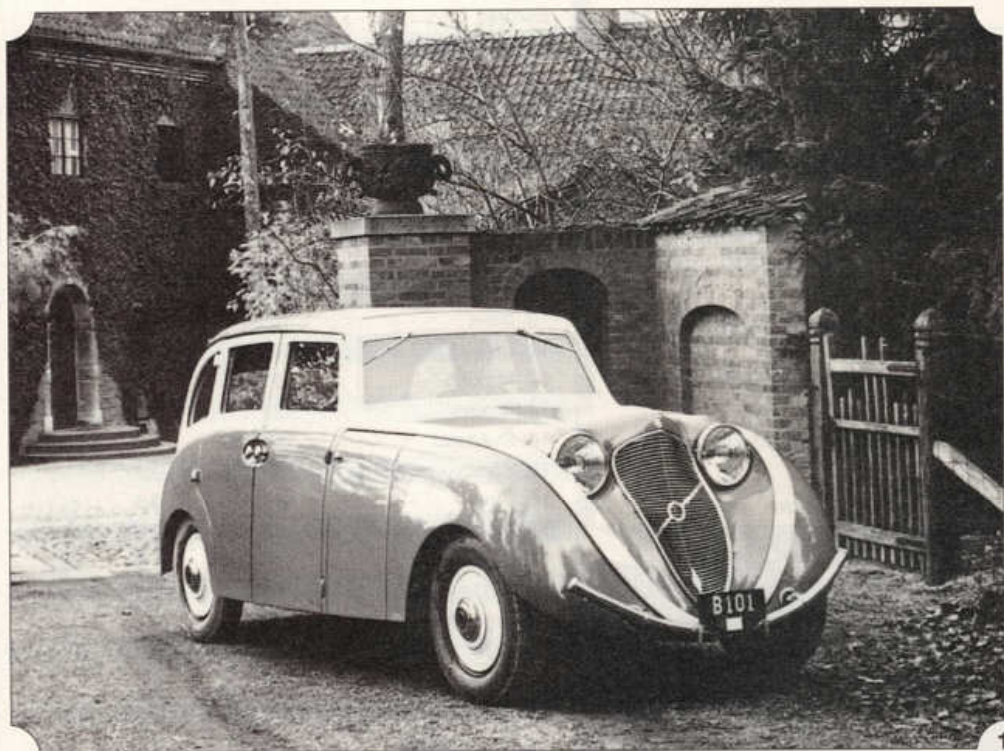


# 70 let automobilů



**Ještě jednou se vracíme k historii automobilky Volvo, jež letos slaví sedmdesátiny. Tentokrát si připomeneme její méně známou produkci z třicátých a počátku čtyřicátých let.**

a tak není divu, že jeho první dílo u firmy Volvo v mnohém vybočovalo z dosavadních zvyklostí. Pod typovým označením PV 36 navrhl prostorný vůz s celokovovou karoserií obých tvarů a výrazně zlepšeným podvozkem s nezávislým zavěšením předních kol, vinutými pružinami a stabilizátorem zadní tuhé nápravy. Vůz dostal šestiválcový motor převrtný na 3,67 l s výkonem těsně nad hranici 80 koní (60 kW) - Ornberg jej umístil na pomocný rám, který výrazně zesiloval celou přední část vozu a omezoval přenos hluku a vibrací. Automobil, který dostal poněkud exotické jméno Carioca (podle latinskoamerického tance), měl malý obchodní úspěch - během tří let se prodalo jen pět stovek kusů, z nichž několik desítek koupila švédská policie. Carioca však dodnes patří k automobilovým pomníkům. Ivan Ornberg připravoval i řadu dalších zajímavých konstrukcí včetně menších vozů přístupných širším vrstvám zákazníků, ale po krátké nemoci zemřel v srpnu 1936 a jen malá část jeho nápadů se dočkala realizace.

Automobilka Volvo od počátku proslula kvalitou a spolehlivostí svých vozů, ale také konzervatismem v konstrukci i designu. Ve třicátých letech se však objevily výjimky, které si zaslouží naši pozornost. První bílou vránou byl aerodynamicky tvarovaný sedan jménem Venus Bilo, jehož osobité linie navrhl v roce 1933 Gustav L. M. Ericsson, přičemž vlastní stavbu vozu na upraveném podvozku Volvo PV 653 se šestiválcovým motorem 3,3 litru svěřil stockholmské karosárně Nordberg. Vedení automobilky Volvo zpočátku nechťelo mít s Ericssonovým projektem nic společného, po premiéře v listopadu 1933 však na sebe Venus Bilo přitáhl značnou pozornost publika a pánové Gabriellson a Larson jej nakonec chtít nechťeli vzali na milost.

Zatímco sériovou produkci značky Volvo tvořily v polovině třicátých let klasicky střížené solidní automobily se šestiválcovými motory a tuhými nápravami, pracoval nový šéfkonstruktor Ivan Ornberg na zcela novém voze. Zkušený inženýr, který se po letech působení ve Spojených státech (mimo jiné v automobilce Hupmobile) vrátil v roce 1933 do Švédska, si ze zámoří přivezl spoustu nápadů,

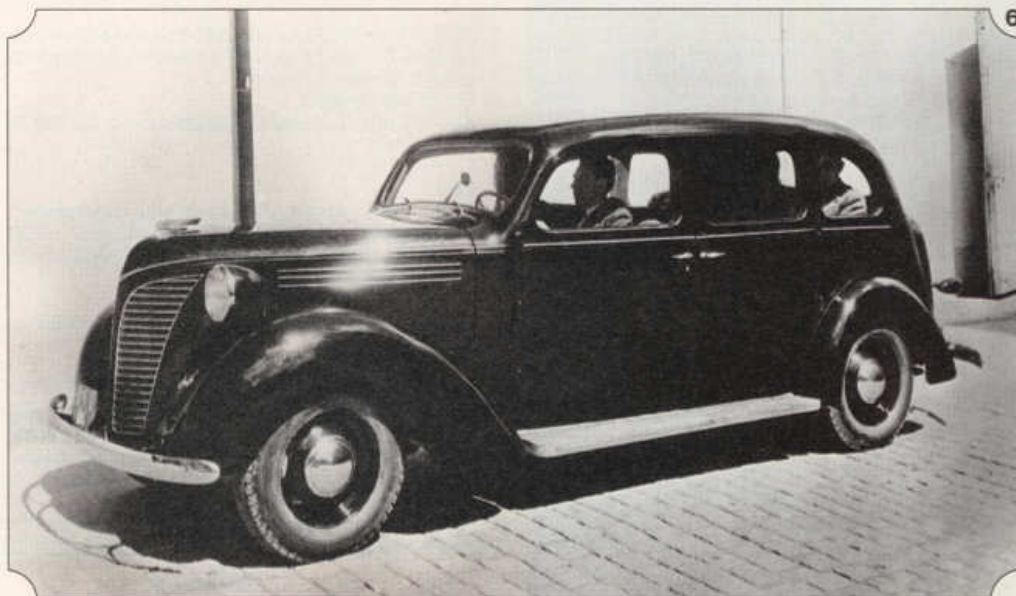


# Volvo

Jedním z těchto projektů byl sedan PV 51 představený v prosinci 1936. Oblými tvary celokovové karoserie do jisté míry navazoval na typ Carioca (ovšem v méně odvážném stylu), jeho šestiválcový motor 3,67 l dával 86 koní (63 kW) a třístupňová převodovka byla doplněna rychloběhem. Čtyřdvéřový vůz existoval se skromnější i luxusnější výbavou a v základním provedení se v roce 1937 prodával za 5800 švédských korun, zatímco Carioca PV 36 stála plných 8500 korun. Typ PV 51 a jeho luxusnější sourozenec PV 52 se objevily i coby zakázkové kabriolety karosované stockholmskou firmou Nordberg. Jejich celková produkce dosáhla do roku 1938 tři tisíc kusů, včetně dvou stovek podvozků, z nichž některé dostaly užitkové nástavby. Za zmínku stojí i to, že se tmavomodrý sedan PV 52 stal koncem června 1937 automobillem Volvo s pořadovým číslem 25 000.

Během roku 1938 automobilka výrazně inovovala svůj výrobní program, tedy i velké sedmimístné vozy taxi nové řady 801/802 s rozvorem 3,25 m a šestiválcem 3,67 l o výkonu 86 koní (63 kW). Stejný motor poháněl i menší automobily PV 53 až PV 56 s rozvorem 2,88 m, které bezprostředně navazovaly na typy PV 51 a PV 52, lišily se však nejen modernější tvarovanou zaoblenou příďí, ale i zjednodušenou stavbou celé přední části karoserie a podvozku. Výroba těchto automobilů - byť v omezených počtech - pokračovala i během války a celkem jich do roku 1945 spatřily světlo světa téměř čtyři tisíce včetně necelých tří stovek podvozků ke karosování. Od počátku války firma Volvo nabízela vozy PV 56 také v provedení na dřevoplyn, s generátorem umístěným na malém jednokolovém přívěsu. Šestiválcový motor sice v této úpravě dával skromný výkon 50 koní (37 kW), ale mohlo se jezdit navzdory nedostatku benzínu. Generátory na dřevoplyn s označením Gengas se staly významným prvkem výrobního programu automobilky - jen v roce 1940 se jich prodalo sedm tisíc kusů. V září 1941 opustil továrnu padesátitřicetý vůz značky Volvo, z tohoto počtu však téměř dvě třetiny připadaly na nákladní vozy.

Během druhé světové války sice firma Volvo vyráběla především vojenská a užitková vozidla, ale ani tehdy nezůstaly osobní automobily úplně stranou. V roce 1942 vznikla čtveřice prototypů sedanu PV 60 navazujícího na předválečné konstrukce značky - vůz se šestiválcovým motorem 3,67 l a prostornou karosérií v americkém stylu se pak sériově vyráběl v letech 1946 až 1950. Na jaře válečného roku 1943 se začaly rodit plány zcela nového kompaktního vozu PV 444 se čtyřválcovým motorem 1,4 l, v roce následujícím už jezdily tři prototypy a jeden z nich byl s velkým úspěchem vystavován v září 1944 ve Stockholmu. Otcové značky, pánové Gabrielson



1) Dnes už téměř zapomenutý unikát - aerodynamický sedan Venus Bilo z roku 1933 na upraveném podvozku Volvo PV 653

2) V roce 1935 debutoval osobitě tvarovaný sedan Volvo PV 36 Carioca, jehož výroba nepřekročila 500 kusů

3) Typický snímek z válečných let - sedan PV 56 za sebou táhne malý přívěs s generátorem na dřevoplyn

4) Vzácný kousek: dvoudvéřový kabriolet PV 51, který v roce 1937 „oblékla“ stockholmská karosárna Nordberg

5) Šestiválcový sedan PV 51 z roku 1936 se vyznačoval solidní stavbou, ale i příznivou cenou plně srovnatelnou se zahraniční konkurencí

6) Velké sedmimístné taxíky Volvo řady 801/802 se v tomto provedení vyráběly od roku 1938

7) Předzvěst poválečného rozmachu značky Volvo: prototyp PV 444 na snímku z léta 1945



a Larson, tehdy nechali do Stockholmu vypravit dva zvláštní vlaky, aby se každý zaměstnanec automobilky i s rodinou mohl jet podívat na vůz, jenž se měl stát základem poválečné produkce firmy Volvo. Sériová výroba typu PV 444 sice začala až v roce 1947, jeho úspěch však překonal očekávání a stal se základem poválečného vývoje a skvělé pověsti švédské automobilky. O tom jsme však už podrobněji psali v SM 5 až 8/96.