پارسا اســـلامی / در میان ولووهای کلاسیک، بدون شک یکی از جذاب‌ترین نمونه‌ها مدل P1800 اســـت، خودرویی که هرچند به نام ولوو ســـوئد تولید شده است، اما طرحی از ایتالیا دارد و تولیدش در انگلســـتان بوده است. سابقه تولید خودروهای اسپورت در شرکت ولوو به ســـال ۱۹۵۶ بازمی‌گردد، زمانی که ولوو مدل P1900 را با بدنه‌ای فایبرگلاس و شاسی لوله‌ای فولادی روانه بازار کرد تا بتواند از موج علاقه به اسپورت‌های اروپایی در آمریکا استفاده کند، اما این خودرو هیچ‌گاه نتوانست موفقیتی که ولوو انتظار داشت را به دست آورد و پس از تولید تنها ۶۸ دستگاه از خط تولید کنار رفت. ولوو اما بلافاصله تصمیم گرفت بار دیگر وارد بازار خودروهای اسپورت شود.

مروری بر روند طراحی و تولید ولوو P1800

زیباترین ولوو کلاسیک





ولوو به دنبال خودروساز!

خودرو برای تولید آماده بود، اما ولوو در کارخانه‌های تولیدی خود جایی برای تولید آن نداشت. به همین دلیل ایده سپردن تولید این خودرو به دیگر شرکت‌ها مطرح شد و کاندیدای اول هم شرکت کارمن آلمان بود که در زمینه ساخت بدنه و مونتاژ خودروهای خاص تخصص بالایی داشت. پترسون تصمیم گرفت مستقیماً با کارمن صحبت کند و به همین دلیل سوار نخستین نمونه پروتوتایپ ساخته شده به سمت آلمان راه افتاد. مدیران کارمن در ابتدا از ساخت این خودرو استقبال کردند و حتی قالب‌های چوبی برای ساخت نمونه بدنه خودرو هم آماده شـــد، اما پس از مدتی از ساخت خودرو کنار کشـــیدند. پس از آن قرار شد خودرو در کارخانه‌های دیگری در آلمان تولید شود، اما هیچ‌یک از آنها نتوانستند استانداردهای سخت‌گیرانه ولوو را برآورده کنند. به نظر می‌رسید تولید خودرو باید به فراموشی سپرده شود، اما در سال ۱۹۵۹ تصاویری از ولووی جدید منتشر شد و ولوو هم ناچار شد وجود آن را تأیید کند و پروتوتایپ دوم را در نمایشگاه بروکسل بلژیک در سال ۱۹۶۰ به نمایش بگذارد. به این ترتیب پروژه دوباره زنده شد و این بار برای تولید به سراغ شرکت جنسن انگلستان رفتند و به این ترتیب تولید خودرو در اواخر سال ۱۹۶۰ و به‌عنوان مدل ۶۱ در این شرکت آغاز شد.

وقتی پسر مدیر، طراح خودرو می‌شود

ولـــوو خودرویی خاص و این بار کاملاً موفق می‌خواســـت، به همین دلیل به مهد طراحی خودرو یعنی ایتالیا رفت و کار را به شـــرکت Pietro Frua ســـپرد. انتخاب این شـــرکت البته علت دیگری هم داشـــت چراکه Pelle Petterson، فرزند مدیر پروژه این خودرو در همین استودیو مشغول به کار بود!

در ابتدا قرار شد Frua چهار طرح اولیه برای خودروی جدید ارائه کند، اما پترسون از پسرش خواست او هم طرح پنجمی را ارائه کند. در نهایت تمام این طرح‌ها در سال ۱۹۵۷ بر روی میز هیأت‌مدیره ولوو قرار گرفت و آنها پس از بررســـی، یکی از این طرح‌ها را به‌عنوان طرح نهایی انتخاب کردند و نکته جالب آنکه طرح انتخاب شده نه یکی از طرح‌های Frua، که طرح فرزند پترسون بود که به‌صورت غیررسمی کشیده بود. پترسون ناچار شد به هیأت مدیره حقیقت را بگوید، هرچند این مسأله مورد اعتراض مدیرعامل واقع شد، چراکه معتقد بود پترسون اصول ولوو را زیر پا گذاشته و بدون آنکه هیأت مدیره را در جریان بگذارد و به‌صورت مخفیانه پسرش را وارد این پروژه که در آن زمان بسیار محرمانه بود، کرده است، اما هر چه بود طرح مصوب شد و به این ترتیب خودروی جدید در ایتالیا ولی توسط یک سوئدی برای ولوو طراحی شد.



از آنجا که قرار بود ساخت P1800 ارزان تمام شود موتور ۱,۸ لیتری آن هم از مدل آمازون به عاریت گرفته شد، اما برای نصب بر روی یک خودروی اسپورت، کاربراتورهای آن بزرگ‌تر شد

آماده شدن نمونه‌های اولیه

طرح‌های خودروی جدید تصویب شـــد، اما باید نمونه‌های واقعی هم از آن ساخته می‌شد تا هیأت مدیره ولوو بتواند نظر نهایی را اعلام کند. در پایان سال ۱۹۵۷ نخستین نمونه ساخته شد. برای کاهش هزینه‌ها از ابتدا قرار بود این خودرو در بخش‌های فنی براســـاس ولوو آمـــازون که پرفروش‌ترین مدل ولوو در آن دوران بود ساخته شود، اما برای ارتقای خصوصیات اسپورت آن، کمی فاصله محورها کم شد، ضمن آنکه موتور خودرو هم مورد تقویت قرار گرفت.

موتور V8 تقسیم بر ۲!

از آنجا که قرار بود ساخت P1800 ارزان تمام شود موتور ۱,۸ لیتری آن هم از مدل آمازون به عاریت گرفته شد، اما برای نصب بر روی یک خودروی اسپورت، کاربراتورهای آن بزرگ‌تر شد، ضمن آنکه میل سوپاپ هم تغییر کرد تا موتور جدید بتواند ۱۰۰ اسب بخار قدرت تولید کند. این موتور در اصل نیمه موتورهای بنزینی V8 خودروهای سنگین ولوو بود و به همین دلیل دوام بسیار بالایی داشت. P1800 با این موتور می‌توانست تا ۱۹۳ کیلومتر در ساعت سرعت بگیرد که برای دهه ۶۰ رقم مناسبی بود. این موتور بعدها تقویت شد و قدرتش به ۱۱۵ اسب بخار رسید تا بر روی مدل‌های 1800S نصب شود. در سال ۱۹۷۰ موتور انژکتوری دو لیتری جایگزین موتورِ ۱/۸لیتری شد و بر روی مدل‌های 1800E قرار گرفت. ولوو در ژوئن سال ۱۹۷۳ رســـماً پایان تولید خانواده ۱۸۰۰ را اعلام کرد، در حالی که در مجموع بیش از ۴۷هزار دســـتگاه از آن به تولید رسیده بود. البته مدیران ولوو تولید بیش از این را می‌خواستند و به‌شدت بر روی فروش در بازار آمریکا حساب کرده بودند، اما تولید این خودرو هم‌زمان بود با معرفی جگوار E-Type. قیمت ۱۸۰۰ به دلیل سخت‌گیری‌های ولوو در زمینه کیفیت بالا بود، به‌گونه‌ای که در آمریکا هم‌قیمت جگوار به فروش می‌رسید، در حالی که جگوار موتور قوی‌تری داشـــت و به همین دلیل اهداف نهایی تولید آن برآورده نشد، هرچند این مسأله باعث شد خودروی خاص‌تری شود.