

נסיכת הפלסטיק

ה-P1900 היתה הרודסטר היחידה אי-פעם מתוצרת וולוו; תולדה של חלום שבדי בייצור אמריקני מפברגלאס נקטע באיבו בשל חוסר כדאיות. על היפהפיה הנשכחת שרק 50 ממנה שרדו.

דני שטיינמן | צילומים: וולוו



ה-P1900-התאפיינה בחרטום ייחודי ושונה לגמרי מהקו שהיה מקובל אצל וולוו באותה העת. עיצובו שימש השראה לחרטום ה-P1800- שהוצגה ב-1959

כמה ממכוניות וולוו, המיוצרות מאז 1927, הפכו לקלאסיקות אהובות. חלק קטן מהן אף הפך לאגדות בעולם המכוניות הקלאסיות: דגמים כמו ה-PV655 קבריולט מ-1933, ה-P1800S שהודות לג'יימס בונד התפרסמה בן לילה ואפילו ה-C262 הגמלונית אותה עיצב ברטונה – כולן הפכו לפרטי אספנות נחשקים. אבל, יש כנראה רק וולוו אחת שראויה להגדרה "מיתוס", והיא ככל הנראה הנחשקת מכולן. ה-P1900 יוצרה רק 67 פעמים בין השנים 1954-57 והיא מאותן מכוניות בודדות שלמרות הציפיות הרבות ממנה לא ניתן לה צ'אנס, שכן בוולוו גנזו את הפרויקט בעודו בחיתוליו. כך שכיום זו אירוניה שהמכונית שספגה הכי הרבה ביקורות פנימיות, מתוך וולוו, היא כיום הוולוו הנחשקת והמבוקשת מכולן. היא ללא ספק אחת המיוחדות שבהן.



העיצוב הכללי – בפרט מאחור – מגלה סממנים ומאפיינים רבים מיצרניות רודסטר אנגליות, בהן MG, אוסטיין והיילי

למרות שלגונאר אנגלאו (Gunnar Engellau), מי שהפך לבוס של וולוו ב-1956, מייחסים את הדחיפה והכניסה של וולוו לשוק האמריקני היה זה אסאר גבריאולסון, אחד משני מייסדי החברה, שהחל בניסיונות חדירה לארה"ב עוד הרבה קודם לכן. בתחילת שנות ה-50' לקחו יצרניות רכב אירופאיות רבות את אותה היוזמה כמו וולוו וניסו להיכנס לשוק האמריקני הגדל בהתמדה. תנופת הפריחה של התקופה שלאחר מלחה"ע ה-2 יחד עם התפתחות מואצת בתשתיות הכבישים ובניית הפרברים בארה"ב הגדילו מאוד את שוק המכוניות שם, והאירופאים חיפשו דרכים להשתלב בו. ברור היה כי היצרניות האירופאיות לא יכולות להציע אלטרנטיבה לדינזאורים הענקיים שיוצרו ונמכרו בארה"ב, לכן ניסו את מזלן בקטגוריות הנישה, בראשן קטגוריית מכוניות הספורט. חברות רבות הצליחו עם מכוניות הספורט שלהן, בהן יגואר, MG וטריומף, ואחרות נכשלו (דוגמת אוסטיין וסאנבים). האפשרות למכור מכוניות וולוו במספרים גדולים בארה"ב נראתה מפתה מאוד ובהתאם לנוסחת ההצלחה של היצרניות הבריטיות הרי שהמכונית שתעשה זאת צריכה להיות מכונית ספורט.



עיצוב תא הנוסעים הדו-מושבי נעשה בהשראת מכוניות הרודסטר המצליחות מאנגליה של אותן הימים

העיצוב והמראה הכללי של ה"וולוו ספורט" היתה ככל הנראה בראשו של גבריאלסון כבר בשנת 1953, עת ביקר בארה"ב בחברת גלאספאר (Glasspar), חברה שהתמחתה בטכנולוגיית ייצור המרכבים העדכנית ביותר באותה העת: בניית גופי סירות ומרכבי מכוניות מפברגלאס, תערובת מוקשה של סיבי זכוכית ופולסטיק. השימוש בפברגלאס לא רק דורש עלויות מינימליות לייצור ובניה אלא גם חוסך הרבה משקל. לשם ההשוואה, סנטימטר מעוקב של פלדה שוקל 7.8 גרם; סמ"ק אלומיניום שוקל 2.7 גרם בעוד שסמ"ק פיברגלאס שוקל 1.5 גרם בלבד ועלותו זולה משמעותית מפלדה או אלומיניום. חיסכון זה מוביל לחיסכון נוסף באפשרות להשתמש במנועים ובמכלולים קטנים וקלים יותר וכפועל יוצא - זולים יותר. באותה השנה הציגה שברולט את הקורבט, רודסטר חושנית שלימים הפכה לסמל אמריקני, ושמרכבה עשוי היה פיברגלאס. בעקבותיה הוצגו מכוניות נוספות בארה"ב מפברגלאס, בהן הקאייזר דארין (1954) והסטיודנבייקר אוואנטי (1963). הפברגלאס לא תפס את מקום הפח בתעשיית הרכב אך הפך למקובל בייצור מכוניות, בעיקר מכוניות ספורט קלות.

קברניטי גלאספאר קיבלו הזמנת עבודה מגבריאלסון, לייצר אב-טיפוס של מכונית רודסטר בעלת מרכב מפברגלאס, בכדי להעבירה לבחינת הנהלת וולוו לשם קבלת החלטה האם לייצרה. אב-הטיפוס של גלאספאר התקבל בברכה והחברה קיבלה אור ירוק לייצר סדרה מצומצמת של כמעט 70 מכוניות לבדיקת כדאיות וסבב בין סוכנים ולקוחות פוטנציאליים.



ה PV444-יוצרה בכ-200,000 יחידות בין השנים 1944-1958 ומנועה הבסיסי (בנפח 1.4 ליטר) שימש גם את ה-P1900-לאחר שהספקו הועלה מ-40 לכדי 70 כוח-סוס

הוולוו P1900 - או בשמה המוכר יותר: Volvo Sport - נשענה על שלדת סולם קלה ופשוטה עם סרן "חי" מאחור ומתלי מק'פרסון מלפנים. שיטה זו היתה מקובלת אצל מרבית יצרני מכוניות הספורט באותן השנים. המנוע "הושאל" מה-PV444 המצליחה ולכבוד ייעודו החדש זכה למסכת שיפורים שהוציאה מקרביו 70 במקום 40 הסוסים המקוריים - נתון מרשים ביותר בשעתו בהתחשב בנפח: 1.4 ליטר בלבד. גם תיבת ההילוכים בעלת 3 המהירויות נלקחה מה-PV444. הפנים עוצב לפי מיטב מסורת מכוניות הספורט הבריטיות וזכה לשעונים עגולים עם טבעות כרום וריפודי עור שעטפו מושבים חובקים. המכונית עברה נסיעת מבחן ארוכה שבחלקה נטל חלק גונאר אנגלאו בעצמו וביצועיה בהחלט השביעו רצון.

כאשר התכנסה מועצת המנהלים לקבלת ההחלטות בדבר תחילת ייצור סדרתי של ה-P1900 הסתר שמישהו טעה בחשבון. הרודסטר הקטנה היתה עולה פי שניים מוולוו משפחתית רגילה, ואף יקרה מגרסת הקבריוולט של ה-PV445 שיוצרה בעבודת יד. עלות ייצור השלדות והמנועים בשבדיה, שליחתם לארה"ב ושם התקנת המרכב ומלאכת הגימור הפכו את כל העניין ללא רלוונטי. המתחרות ייצרו את מכוניותיהן במפעליהן ושלחו אותן שלמות לארה"ב, שם היה מחירן לרוב גבוה יחסית אך עדיין בר תחרות. איש בוולוו לא ציפה שהרודסטר הקטנה תימכר כאשר התג עליה העמיד אותה קרוב

מאוד למכוניות כמו יגואר XK120...



סה"כ יוצרו ונמכרו 67 "וולוו ספורט"

במקביל להנחתת חותמת ה"מבוטל" על הפרויקט הוחל בשיווק הסאלון והסטיישן PV444 ו-PV544 שזכו להצלחה נאה בארה"ב ובפיתוח הקופה P1800 - מי שהפכה לאחת המכוניות המפורסמות מתוצרת וולוו, בעיקר לאחר השתתפותה בסדרת טלוויזיה מצליחה בכיכובו של רוג'ר מור - The Saint. פרוייקט ה"וולוו ספורט" נזנח וכמעט ונשכח. וולוו פנתה לכיוונים אחרים לגמרי מהכיוון אליו פנתה ה-P1900 ומעולם לא הציגה - לא שכן ייצרה - רודסטר. בסה"כ יוצרו ונמכרו 67 "וולוו ספורט" מתוכן נעות כיום עדיין כ-50 בכבישי העולם, נהוגות בידי אספנים נלהבים. מעניין היה לדעת לאן היתה וולוו מתגלגלת אילו הוחלט לבסוף לייצר את הרודסטר הקטנה ולנסות ולשווקה בארה"ב. אותם 50 בעלי וולוו P1900 מחזיקים כיום באבן דרך מעניינת בהיסטוריה של וולוו, אבן דרך שהשפעתה נותרה תיאורטית בלבד.