

Уже в 1954 году Volvo PV мог похвастаться полосатыми сиденьями в синих и серых тонах, которые сочетались с серо-синими и светло-серыми виниловыми панелями подлокотников и внутренней отделки дверей.

Специальная версия PV444 предлагалась с кузовом, окрашенным в перламутровый серый, яркий зеленый или красный цвет. В салоне обивка была красной с серыми полосами и вставками из ткани светло-серого цвета. Спинки передних сидений и верхняя часть задних боковых панелей также были обтянуты светло-серой материей. Панели из красного винила покрывали передние подлокотники и двери. Оставшаяся часть подлокотников была отделана светло-серым винилом.

В противоположность такой расцветке предлагалась версия автомобиля, кузов которого был окрашен в темный синий цвет, а сиденья были обтянуты черно-белой тканью. Значительная часть дверей и верхние секции боковых панелей сзади были покрыты светло-серой тканью. Боковины сидений, подлокотники и нижняя часть отделки дверей покрывались серо-синими виниловыми панелями.

Следует отметить удивительные названия, которые использовались для цветов отделки автомобиля. Дизайнеры тщательно подходили к выбору сочетания цветов и материалов, обеспечивая удачные комбинации цветовой гаммы как для внешнего вида автомобиля, так и для салона.

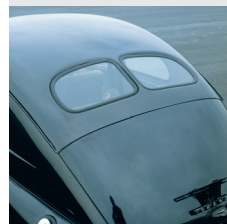
Помимо черного цвета в течение многих лет в Volvo использовали различные оттенки голубого и желтого. Как уже отмечалось выше, даже самый первый Volvo был окрашен не в черный, но в темно-синий цвет. Когда PV544 сменил прежнюю модель PV444, для окраски кузова использовали золотисто-бежевый цвет в качестве альтернативы черному, темно-синему и зеленому — эти цвета были доступны лишь для специальных версий PV444. В 1963 году выбор цвета включал пять опций: сине-серый, перламутровый белый, черно-серый, сине-зеленый и золотисто-желтый.

В следующем году на смену сине-серому, сине-зеленому и золотисто-желтому пришли два цвета — светло-голубой и темно-голубой. Однако различные оттенки золотисто-желтого успешно использовались в будущем: Safari Yellow для P1800, Maya Yellow для модели S60 и Zanzibar Gold для нового Volvo C70.

Когда в 1956 г. началось производство модели Volvo Amazon (серия 120), предлагался выбор из четырех цветов, причем в каждом случае кузов окрашивался в два цвета. Черный, рубиновый красный или темно-синий сочетались с серо-бежевой крышей, или серо-бежевый кузов плюс черная крыша.

В 1961-м Volvo Amazon перестал окрашиваться в два цвета. До этого одноцветные версии предлагались только на заказ. Например, можно было купить черный Amazon. Единственным исключением был зеленый Volvo Amazon, который выпускался в таком стандартном исполнении с 1959 года.

Производство Volvo Amazon продолжалось до 1970 г., и в течение всего этого времени было предложено около двадцати цветов, не считая специальной окраски, например, желтый, зеленый и черно-



PV444 A



PV444 LS



S60



Три вида окраски кузова
для Volvo 144 в 1971

белые версии, которые поставлялись по заказу Администрации государственных дорог, вооруженных сил и полиции Швеции. К середине 60-х было уже столько различных оттенков, что, казалось, невозможно придумать им подходящие названия. Поэтому названия цветов окраски кузова звучали очень просто: светло-зеленый или темно-зеленый.

Цвет обивки сидений тщательно подбирался в соответствии с цветом кузова. В то время сочетания цветов соответствовали общему оптимистическому настрою в обществе — это были яркие, стильные и экспрессивные краски. Например, что Вы скажете об автомобиле с кузовом, окрашенным в белый цвет «Калифорния», и салоном в ярких красно-белых тонах?

Такой всплеск цвета был присущ и серии 140. Модель Volvo 144 вышла на рынок в 1966 г., в 1967-м последовали Volvo 142 и 145, и роскошная версия 164 была показана уже в 1968-м.

Для Volvo 164 предлагался выбор из десяти различных цветовых сочетаний. Например, карминный кузов и черная кожа в салоне, перламутровый серый и красная кожа или золотистый «металлик» с золотисто-коричневой кожей.

Volvo 142, 144 и 145 поставлялись в девяти, восьми и семи видах окраски кузова соответственно. В салонах большинства этих автомобилей использовалась обивка двух или трех видов, и покупатель мог выбрать обивку из ткани или винила.

В это время предпочитали следующие типы сочетания цветов кузова и салона: темно-зеленый экстерьер и кирпично-красная обивка сидений. Или голубой цвет кузова и бирюзовые сиденья, перламутровый серый цвет в комбинации со светло-вишневой отделкой салона.

Цвета и виды отделки салона соответствовали модным тенденциям времени. Дизайн салона автомобиля должен был обеспечивать максимальное соответствие цветовой гаммы. В Volvo 164 даже ремни безопасности окрашивались в цвет, подходящий к цвету обивки сидений и дверных панелей. В других моделях тех лет не было такой диверсификации цвета — дверные панели из винила окрашивались в тон обивки сидений.

Автомобили серии 140 производились до 1974 года, затем их сменили шесть моделей Volvo серии 240 и первые три модели серии 260. Для этих автомобилей предлагался выбор из одиннадцати цветов, однако количество цветов, доступных для каждой модели, было различным. Например, Volvo 242 и 245 окрашивались в восемь различных цветов, среди которых не было ни одного цвета «металлик». Модели 244 GL и 264 GL предлагали выбор семи цветов, три из которых были «металлик».

Наиболее запоминающимся цветом, появившимся в 70-х, был оранжевый. Это было самое «пестрое» десятилетие. Можно вспомнить броские цвета моды тех лет, общий романтический настрой и холодильники цвета авокадо.

Как ни странно, но в это время вовсе перестали употреблять оригинальные названия для цветов окраски автомобиля. Более того, сократился выбор обивки салона за исключением флагмана Volvo 264 GL.



Базовые модели Volvo 242 и 245 поставлялись с бежевой обивкой из ткани с виниловыми панелями. Модели 242, 244 и роскошный Volvo 245 не окрашивались в цвета «металлик». В салонах этих автомобилей применяли обивку из полиэстра и шерсти, причем цвет обивки мог быть только один (либо темно-красный, либо коричневый). Обивка прошивалась декоративными стежками, или покупатель мог предпочесть полосы в ярких тонах. Если кузов автомобиля окрашивался в светло-голубой цвет, то полосы на обивке были бирюзового, синего или черного цвета. Окрашенный в оранжевый цвет кузов поставлялся с салоном, где располагались сиденья с оранжевыми, коричневыми или черными полосками.

Если покупатель выбирал Volvo 264 с окраской «металлик», то отделка включала виниловое покрытие коричневого цвета. Volvo 244 GL и 264 GL поставлялись с черной или светло-бежевой кожей. Для модели 264 GL предлагалась еще одна опция — отделка велюром. Цвет такой обивки был коричневый, если кузов автомобиля окрашивался в белый, темно-синий, темно-зеленый, светло-голубой «металлик» или бежевый «металлик». Но если кузов был окрашен в медно-красный «металлик», то сиденья обтягивались красно-коричневым велюром.

Броские виды отделки и цвета 70-х остались в прошлом вместе с самим десятилетием — такой стиль более не использовался ни в автомобильной индустрии, ни в отделке домов. Белые чистые стены в домах сменили тисненные обои, а в отделке салонов автомобилей главный упор пришелся на достижение индивидуальности. Volvo 760 и 740 поступили в продажу в 1982 и 1984 годах соответственно. В каталогах для новых моделей уже нельзя было найти оранжевый, ярко-зеленый или бирюзовый цвет.

Обивка сидений могла быть только одноцветной, а если и использовались полосы, то они были очень сдержанными. Материалы обивки остались прежними, разве что теперь стремились применять более удобные материалы, отвечающие требованиям пожарной безопасности. Ткани стали более мягкими и гладкими. Если раньше был в моде типичный вид синтетического материала, то теперь обивочные материалы стали более натуральными, приятными на ощупь.

Автомобили серии 760 поставлялись с салоном, покрытым велюром или кожей, 740 Turbo — велюр и кожаные подушки сидений, 740 GLE — трикотажный велюр и 740 GL — тканевая обивка. Теперь покупатель мог выбрать окраску кузова из большого списка доступных цветов. Покупая Volvo 740 в 1988 году, можно было выбирать из семнадцати цветов, включая восемь цветов «металлик». Но каждый цвет кузова был увязан с определенным цветом отделки салона. Если покупатель предпочитал черный Volvo 740 GL, то обивка салона была сделана из красной ткани. Если же он или она хотели получить салон, отделанный трикотажным велюром или кожей, то это можно было разрешить путем дополнительной оплаты. Правда, все равно цвет был бы красным.

Насколько это отлично от сегодняшних дней! Когда же Volvo представила серию 900 в 90-х годах, покупателям предоставлялся широкий выбор обивочных материалов. Кроме этого, стали вновь



P121/122, 1958



144, 1972



142, 1973

появляться оригинальные названия цветов. Простой белый получил название «Polar White» (полярный белый), а темно-синий был переименован в «Midnight Blue» (синий цвет ночи).

Простые цвета (не «металлик») были еще доступны, однако большинство автомобилей окрашивались уже в «металлик» или перламутровые оттенки. Новые цвета получили удивительные названия, например, Champagne Metallic (светло-зеленый «металлик»), Pearl Red Metallic (перламутровый красный «металлик») и Blackberry Wine Pearl (перламутровый черничный). Вновь появился бирюзовый цвет, но теперь это был исключительно перламутровый бирюзовый.

Девяностые годы внесли радикальные перемены в язык дизайна Volvo. Теперь больше внимания уделялось изысканным линиям и светлым скандинавским оттенкам, доминирующим как в окраске кузова, так и отделочных материалов салона.

Восприятие пространства и света в салоне во многом зависит от материалов отделки. Светлые деревянные вставки и светлые цвета обивки стали доминирующими в салонах автомобилей Volvo. Оттенки цветов в отделке интерьера автомобиля стали нейтральными, бежевыми, серыми или гранитовыми, «под дуб», черными или песочными. Такие цвета стали преобладающими с момента провозглашения компанией Volvo нового направления в дизайне. Однако в последнее время добавились новые более яркие цвета. Может быть, вновь начался возврат к широкой цветовой гамме?

Значительно изменился выбор доступных видов отделки и окраски автомобиля. Лена Йесеборн — главный дизайнер по Цветам и Отделке Салонов автомобилей Volvo Cars. Она считает необходимым предложить широкий выбор цветов, образцов сочетаемости и материалов, благодаря чему покупатели смогут самостоятельно выбрать окраску и отделку своего автомобиля в соответствии с индивидуальными вкусами и предпочтениями. Выбор материалов и цветов дол-



264, 1975



480, 1988



V70, 2003



Алюминиевая рукоятка двери, V70



Отделка кожей, XC90

жен соответствовать современным требованиям, однако не следует руководствоваться временными тенденциями — автомобиль должен прожить долгую жизнь.

Сегодня покупатели имеют возможность выбрать различные пакеты оборудования, и они могут по своему усмотрению наделять автомобиль опциями, которые посчитают необходимыми. Выбор окраски кузова не зависит от мощности двигателя, а тона материалов отделки салона не должны повторять цвет кузова.

Сиденья могут быть обтянуты тканым материалом, или материей со вставками кожи, или просто кожей, причем в одном обивочном материале могут сочетаться два вида кожи. Покупатель также может выбрать более эксклюзивные вставки и панели, особую рукоятку рычага КПП и стояночного тормоза, а также отделку рулевого колеса.

Сегодня больше внимания уделяется отдельным элементам в салоне автомобиля. Например, напольные коврики. Вместо обычных прорезиненных ковриков можно разместить на полу автомобиля коврики с ворсом или коврики с контрастными кантами по краям.

Обивка из кожи может быть прошита контрастирующими швами — впервые такая обивка была предложена для V70XC модели 2000 года. Трехуровневый шов идет зигзагом, напоминая прошивку паруса. А в Volvo XC90 и в версиях «R» используется кожаная обивка, прошитая толстой нитью, идущей крупными стежками, — подобный шов можно встретить на седлах для верховой езды.

Безусловно, эксклюзивные детали отделки обходятся дороже, но многие покупатели готовы платить дороже, лишь бы сделать свой автомобиль непохожим на другие. Это тоже тенденция современности.



ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ ВО ГЛАВЕ УГЛА





144, 242, 242GT, 245

НОВЫЙ VOLVO 144 появился в 1966 году и ознаменовал новую эру в истории компании. Впервые в Volvo создали автомобиль, руководствуясь собственными разработками, не оглядываясь на автомобильную отрасль США или Италии.

В основе дизайна модели 144 использовалась совершенно новая философия дизайна, которой компания руководствовалась в течение последующих двух десятилетий. Это был строгий стиль, автомобиль получился с прямоугольными формами кузова. Главная роль отводилась функциональности.

«Функциональный» часто соответствует понятию «красивый». Надо следовать законам природы и стремиться не усложнять задачу. Разумные, функциональные решения, как правило, оказываются наиболее привлекательными».

Так говорил Ян Вильсгард (Jan Wilsgaard), дизайнер Volvo, проработавший в компании с 1950 по 1990 г. Вильсгард был разработчиком серии 140. Он же работал над Volvo Amazon (P120) и Volvo серии 240.

Volvo 144 оказался практичным, надежным и вместительным. К тому же это был самый безопасный автомобиль того времени. Volvo 144 уже соответствовал высоким стандартам безопасности, которые должны были быть только приняты в США.

Ровные прямые боковины кузова обеспечили больше простора в салоне. Дополнительное окно сбоку улучшило обзорность для водителя и пассажиров. В новом автомобиле применялась складываемая рулевая колонка и трехточечные ремни безопасности с новым типом устройства пристегивания. На всех четырех колесах стояли дисковые тормоза. В тормозной системе была применена новая схема распределения контуров — L-образная конфигурация. Это означало, что в случае сбоя на одном направлении тормозная система будет работать на восемьдесят процентов мощности.

Центральная секция цельного кузова включала каркас безопасности, а в передней части и сзади были предусмотрены зоны деформации на случай столкновения.

Сегодня, создавая новую модель автомобиля, разработчики обязательно предусмотрят зоны деформации, но когда разрабатывался Volvo 144, мнения инженеров разделились. Многие эксперты того времени ошибочно полагали, что люди в салоне автомобиля будут в большей безопасности, если кузов не будет поддаваться деформации при ударе.

Работы по созданию Volvo 144 начались летом 1960 года. Правление компании уже оговорило ряд конкретных требований, которым должен был отвечать новый автомобиль. Колесная база должна была остаться в пределах 260 см — это были параметры моделей Volvo PV444/544 и Amazon.

Ян Вильсгард разработал такую модель, которая отвечала заданным параметрам, но при этом он предложил другой прототип, который был шире и длиннее. Оба автомобиля были готовы для показа правлению Volvo в декабре 1961 г. В результате выбор пал на вторую модель, предложенную Яном Вильсгардом, однако было решено уложиться в ранее оговоренные размеры.

Volvo 144 положил начало новой системе обозначения моделей Volvo. Первая цифра означала серию, вторая — число цилиндров двигателя, а третья — количество дверей.

В то же время были спроектированы универсал Volvo 145 и двухдверный Volvo 142, однако в производство эти модели пошли лишь на следующий год.

Затем к уже существующей линейке моделей добавилась роскошная модификация Volvo 164, вышедшая в свет в 1968 году. Этот автомобиль оборудовался усилителем руля, шестицилиндровым двигателем и удлиненной передней частью, позволявшей разместить такой двигатель в моторном отделении. Впереди красовалась новая решетка радиатора со двоянными фарами. Интерьер этого автомобиля описы-

760
940
S80



вали как «эксклюзивно элегантный». В салоне были уложены коврики, спинки сидений можно было складывать и регулировать в большом диапазоне, сами сиденья были оборудованы подголовниками и обтянуты кожей.

Volvo 144 получил теплый прием и в год своего выхода был признан «Автомобилем Года в Швеции». Чистые линии кузова отвечали тенденции, сложившейся в автомобильной отрасли середины шестидесятых годов, что же касается безопасности, то по этим параметрам новой модели Volvo не было равных.

В 1969 г. выходит Volvo 145 Express — это универсал с высоко поднятой крышей. Volvo необходимо было предложить эту модель, чтобы заполнить сегмент таких автомобилей после прекращения выпуска Volvo Duett.

Несмотря на ряд незначительных модификаций, серия 140 оставалась практически неизменной до тех пор, пока ей на смену не пришли новые модели серии 240 и 260. Производство Volvo 142, 144 и 145 завершилось в 1974 году. Последний Volvo 164 сошел с конвейера в 1975 г.

Но прежде компания предложила концептуальный автомобиль VESC (Volvo Experimental Safety Car). Это была настоящая лаборатория на колесах, благодаря которой компании удалось опробовать новые системы и концепции безопасности. Например, выдвижные бамперы, подушки безопасности и тормоза с антиблокировочной системой.

Впервые экспериментальный автомобиль VESC был показан в 1972 году. Через два года многие из нововведений, предложенных в концептуальной модели, можно было обнаружить уже в серийных автомобилях Volvo.

Первым был Volvo 242, вышедший на рынок в августе 1974 г. Эта модель была создана на базе серии 140. В ее конструкции использовалась та же философия дизайна. Внешне новый Volvo отличался от прежней модели массивными бамперами. Такие бамперы были необходимы для выполнения требований американского законодательства, обязывавшего автопроизводителей предусмотреть защиту автомобиля при столкновении на малых скоростях.

Фронтальная часть была на тринадцать сантиметров длиннее по сравнению с серией 140 — это отчасти было «наследие» модели VESC. Стиль в оформлении автомобиля изменился: в 1978 году вместо округлых фар использовались фары квадратной формы, а в 1979-м их сменили прямоугольные фары.

Под капотом разместился новый двигатель B21. В стандартном оснащении устанавливались трехточечные ремни безопасности с блокиратором инерционного типа. Панель приборов также изменилась, и циферблаты приборов расположились под выдающимся в сторону водителя козырьком. Верхняя часть панели приборов в моделях Volvo 142, 144 и 145 была совершенно ровной.

Серия 240 заслужила много призов и наград, особенного признания автомобили этой серии получили в области безопасности. Национальное управление по безопасности движения автотранспорта США пришло к выводу, что модель Volvo 244 обеспечивала самую лучшую



144



940



VESC

защиту по сравнению со всеми другими автомобилями подобных размеров, и выбрало Volvo 244 в качестве эталона для выработки стандартов безопасности.

А в 1991 году Страховой Институт по Безопасности Движения США объявил универсал Volvo 245 самым безопасным автомобилем на американском рынке.

Следующее поколение автомобилей Volvo вышло уже в 80-х: Volvo 760 — в 1982-м, 740 — в 1984-м и 780 — в 1985 г. Универсалы 760 и 740 поступили на сборочный конвейер в 1985 году.

Приход серии 700 ознаменовал конец производства Volvo 260, но Volvo 240 производили еще до мая 1993 г. К тому времени компания поставила более 2.8 миллиона автомобилей серии 200.

Для Volvo серия 700 представляла собой значительный шаг на пути повышения престижа брэнда. Volvo 780 представлял собой двухдверный автомобиль класса люкс. Эта модель была разработана в итальянской дизайн-студии Bertone. Автомобиль позиционировался как элегантный и спортивный, отличавшийся дизайном, который был неподвластен времени. С технической точки зрения эта модель была близка к Volvo 740 и 760, хотя версии 740 Turbo и 740 GLT 16v обладали заметно более высокой мощностью.

Без сомнения, Volvo 780 был более внушителен по всем параметрам в сравнении с Volvo 144, но стиль дизайна обеих моделей в целом был почти одинаков.

Ровные прямые линии Яна Вильсгарда остались в прошлом, и им на смену пришли более овальные формы, предложенные на примере серии 900, производство которой началось в 1990-м. Однако потребовалось еще пять лет, прежде чем Петер Хорбери смог реализовать новую философию дизайна для новых серийных автомобилей Volvo. Лишь тогда в отрасли осознали, что Volvo отказалась от дизайна, нацеленного исключительно на функциональность, и предложила новые обтекаемые формы. Можно с уверенностью утверждать, что это современный дизайн, в котором просматриваются традиции компании.



PIZO, ИЛИ VOLVO AMAZON



P121, 1970



ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 50-х царило оживление и оптимизм. По общему признанию, холодная война перешла в стадию «ледяных отношений» между Востоком и Западом, но в Европе после окончания Второй мировой войны шло бурное строительство, и все шестеренки большого механизма экономики вращались в ускоренном темпе.

В Швеции, на родине Volvo, не могло быть и речи о недостатке рабочих мест. Вовсе наоборот, зарплаты росли из года в год, налаживалась жизнь пенсионеров, молодежь наслаждалась рок-музыкой, а в шведских домах стали появляться телевизоры.

И в это время появился Volvo Amazon (P120). Новый автомобиль был показан в 1956-м, а производство началось уже в следующем году. Впервые Volvo могла предложить четырехдверный семейный автомобиль с вместительным салоном. Volvo Amazon получил двигатель мощностью 60 л. с., а на дизайне новой модели сказались современные тенденции законодателей мод — итальянцев. Прежде инженеры Volvo стремились следовать дизайну американских автомобилей.

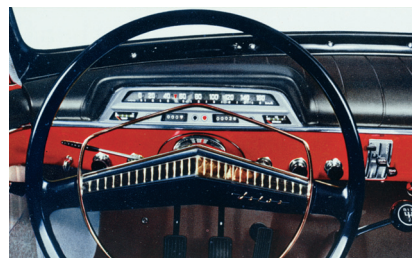
Однако все могло сложиться иначе. В начале 50-х в Volvo было создано несколько прототипов будущего серийного автомобиля, включая модель Philip, которая была показана в 1952 г. Это был большой автомобиль, в основе которого использовали элементы, характерные для американских автомобилей высшего класса того времени. Стиль автомобиля был типично американским с удлиненными в форме плавников задними крыльями и двигателем V8. Но этот проект было решено отложить.

Volvo Amazon, или серия P120 (так автомобиль назывался за пределами Скандинавии), был первым массовым автомобилем, разработанным легендарным дизайнером Volvo Яном Вильсгардом (Jan Wilsgaard). Volvo Amazon обладал разделенной решеткой радиатора, округлыми передними крыльями и большими колесами. Этот автомобиль с низкой посадкой был очень привлекателен. Большинство первых автомобилей были окрашены в два цвета: крыша была окрашена в цвет, контрастирующий с цветом всего кузова, и это подчеркивало стильные линии нового Volvo. Первый одноцветный Volvo Amazon появился в 1959 году — автомобиль был окрашен в желто-зеленый цвет. В начале 60-х компания прекратила поставлять двухцветные версии Volvo Amazon.

Amazon имел такую же колесную базу, как и Volvo PV, однако кузов был шире. Благодаря более широкому кузову и конфигурации, включающей четыре двери, пассажиры на задних сиденьях чувствовали себя значительно удобнее. К тому же теперь они могли еще воспользоваться индивидуальным окном.

Комфорт в салоне автомобиля совершенствовался, и в 60-х годах были предложены новые передние сиденья с четко оформленной спинкой.

Но в техническом плане Volvo Amazon был обычным автомобилем. Двигатель хоть и был новым, но мощностью в 60 л. с. едва ли можно было удивить американский рынок, где доминировали ав-



Панель приборов,
Volvo Amazon, 1959



томобили с восьмицилиндровыми двигателями. Правда, Amazon хорошо зарекомендовал себя, продемонстрировав отличное поведение на дороге.

В салоне дело обстояло иначе: на панели приборов разместился горизонтальный спидометр, стрелка которого перемещалась вправо по мере разгона автомобиля. Многие обладатели нового автомобиля были восхищены таким новшеством. Длинный спидометр был выполнен в форме трапеции — с тех пор трапециевидная форма панели приборов навсегда обосновалась в автомобилях Volvo и стала своеобразной торговой маркой Volvo.

Модель Amazon внесла нововведения в сфере безопасности. В стандартном оснащении все автомобили комплектовались креплениями для ремней безопасности на передних сиденьях, а начиная с 1959 года на Amazon и PV544, поставлявшихся в страны Скандинавии, в стандарте устанавливались трехточечные ремни безопасности. Volvo была первым производителем, решившим оборудовать свои автомобили трехточечными ремнями безопасности, которые были разработаны инженером Volvo Нильсом Болином (Nils Bohlin). Помимо этого, козырек панели приборов был покрыт виниловой пленкой со вспененной основой.

В техническом плане Amazon совсем незначительно изменился за все время производства. Среди главных изменений следует отметить новый двигатель, переход с шести- на двенадцативольтную электросистему, а трехскоростную КПП сменила четырехскоростная трансмиссия и в качестве опции предлагалась КПП с повышающей передачей.

Двигатель B18 пришел на смену прежней версии B16 в 1961-м. B18 комплектовался сдвоенным карбюратором и выдавал мощность в 75 л. с. На спортивной модификации, которая поступила в произ-



P121/122, 1958

водство в 1958 году, устанавливался новый двигатель — в результате мощность выросла с предыдущих 85 до 90 л. с.

Стиль Amazon также едва претерпел изменения. Обновленные версии модели в целом повторяли дизайн первых Volvo Amazon.

Двухдверная модификация добавилась в 1961 г. Изначально эта версия поставлялась только в страны Скандинавии и позиционировалась как более экономичная альтернатива четырехдверной Amazon. В 1967 году четырехдверная модификация была снята с производства, и покупатели могли довольствоваться лишь двухдверной моделью.

Универсал Volvo Amazon поступил в продажу в 1964 году. Четырехдверный универсал предлагал заднюю дверь, раздельную по горизонтали. Это был более функциональный, эксклюзивный и более дорогой автомобиль по сравнению с универсалом Volvo Duett, однако ему не было суждено завоевать такое же признание на рынке коммерческих автомобилей, которым в свое время пользовался Volvo Duett.

Volvo Amazon завоевал титул лучше всего продаваемого автомобиля в Швеции в 1965 году. В этом же году Volvo начинает производство новой версии под названием Favorit. Этот автомобиль должен был стать экономичной моделью. Он поставлялся либо в черном, либо в белом цвете. И хотя к тому времени все модели Volvo Amazon комплектовались четырехскоростными КПП, в Favorit было решено устанавливать трехступенчатую КПП.

Это был последний Volvo с трехскоростной трансмиссией — Favorit не пользовался спросом, и уже в следующем году компания сняла его с конвейера.

В 1966 году начинается производство модели 123 GT. На панели приборов добавились новые датчики, впереди автомобиля кра-



Amazon GT, 1968

совались сдвоенные блоки фар, под капотом разместился тот же двигатель, что устанавливался на спортивной модели P1800. 123 GT стал семейным автомобилем, наделенным напористым характером. До сих пор этот автомобиль пользуется популярностью у коллекционеров.

Volvo Amazon производился до 1970 года — к тому времени компания продала 665 000 автомобилей. Ни одна из прежних моделей Volvo не могла похвастаться таким успехом. Но Volvo Amazon был успешным автомобилем не только в плане продаж. Этот автомобиль пользовался прекрасной репутацией. Изначально он рассматривался как практичный семейный автомобиль, но позже его оценили за высокую стоимость и отменную надежность. Это был автомобиль для целого поколения шведских водителей. Получив права, многие молодые люди тотчас покупали Volvo Amazon. Наверное, Volvo не ошиблась, предложив в те годы рекламный лозунг: «Автомобили Volvo живут вечно».

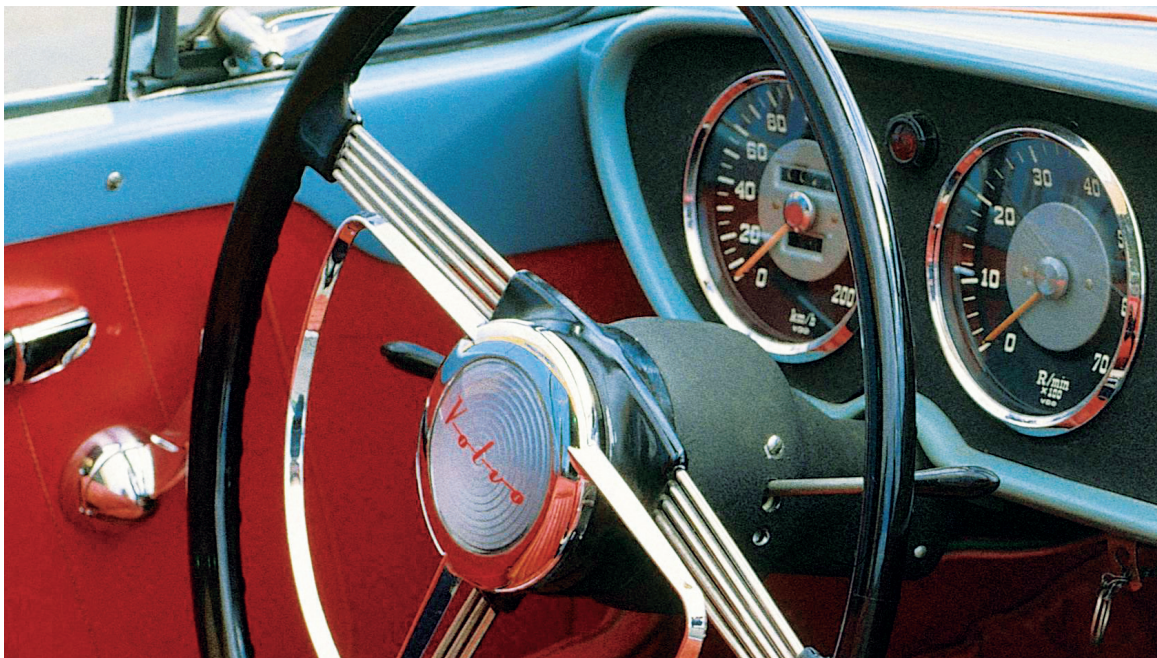


P122 S, 1962



СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ





ПЕРВЫЙ ОПЫТ в сегменте спортивных автомобилей Volvo был неудачным: было собрано только 67 автомобилей Volvo Sport (P1900). Производство началось в 1956 г., однако уже в следующем году оно было резко остановлено после того, как глава Volvo Гуннар Энгеллау (Gunnar Engellau) сам решил испробовать автомобиль в движении.

Он попросту решил, что автомобиль был недостаточно хорош. Да и продажи были вялыми. Удивляться не приходилось, если учесть цену Volvo Sport: в то время Volvo Sport стоил в два раза больше, чем PV444.

Но те немногочисленные владельцы, которые приобрели этот автомобиль, были довольны — практически все P1900 дожили до наших дней. Volvo Sport был красивым автомобилем с чистыми линиями, стильным салоном и уникальной панелью приборов. В автомобиле устанавливались обтянутые красной кожей кресла с мягкими подушками.

Пройдет сорок лет, прежде чем в Volvo решат создать новую модель с открытым верхом. Но новый автомобиль во многом будет напоминать прежний кабриолет: в C70 использовали такие же элегантные линии, как и в Volvo Sport.



История Volvo Sport началась с поездки Ассара Габриэльсона в Соединенные Штаты. Он отметил, что европейские спортивные автомобили пользовались популярностью на американском рынке, и тогда он задумал создать спортивный Volvo и использовать новый материал для кузова — стекловолокно.

Как только Ассар Габриэльсон принял решение, он тотчас приступил к его реализации. Габриэльсон обратился в компанию Glasspar (штат Калифорния), которая создавала лодки и кузова для автомобилей из стекловолокна. Кузов нового автомобиля был готов еще до отъезда Габриэльсона из Америки.

Но у Volvo не было подходящего шасси для такого кузова. Тогда Габриэльсон направил соответствующие инструкции в Гетеборг для разработки нового шасси.

Ходовая часть для новой модели была адаптирована с модели PV444. Мощность двигателя необходимо было форсировать. В итоге Volvo Sport мог рассчитывать на 70 л. с.

В Швеции сообщение о планах Volvo создать спортивный автомобиль вызвало удивление. Компания славилась своими практичными, надежными в эксплуатации автомобилями. Двухместный Volvo с открытым верхом — это было совершенно новое направление для Volvo.

Вскоре Volvo сообщила, что «Volvo Sport представляет собой всепогодный автомобиль: его крыша и система отопления гарантируют удобное использование автомобиля каждый день в течение всего года».

Можно согласиться с таким заявлением, однако практичным новый автомобиль не был. Исключение составляли защищенные от прокола шины. Летом 1954 года три прототипа отправились в путешествие по Швеции. Они демонстрировали достоинства непрокаляемых шин, проезжая по множеству гвоздей, что вызывало неподдельное удивление людей. Но на этом удивление заканчивалось, и слишком немногие пожелали купить такой автомобиль.

Второй спортивный автомобиль — купе P1800 — был намного успешнее. При этом успешным продажам помог телевизионный сериал 60-х под названием «Святой». В этом сериале Роджер Мур, сыгравший Саймона Тамплиера, разъезжал на белом P1800.

Сериал показывали с 1963 по 1969 г. К середине 60-х он уже прошел в 79 странах, а общая аудитория зрителей составила 390 миллионов человек. Более того, Роджер Мур использовал P1800 в реальной жизни.

P1800 был в полном смысле слова международным автомобилем. В целом это был шведский автомобиль (многие узлы и детали были адаптированы с Volvo Amazon, хотя двигатель был заметно мощнее), но дизайн (как официально считается) был разработан в Италии. Изначально сборка автомобиля производилась в Великобритании, а большая часть продаж приходилась на Америку.

Решение создать новый спортивный автомобиль было принято в 1957 году. В том же году было остановлено производство Volvo Sport. Проектом руководил Хелмер Петерсон (Helmer Pettersson), один из легендарных дизайнеров компании. В Volvo хотели привлечь итальянских дизайнеров для разработки нового автомобиля, и Петерсон остановил свой выбор на компании Frua в Турине.

Примерно в то же время сын Хелмера Петерсона Пелле (Pelle) оканчивал курс промышленного дизайна в Институте Пратта в Бруклине, Нью-Йорк, и его отец помог ему получить должность в компании Frua. Позднее Пелле Петерсон получил известность как выдающийся яхтсмен и проектировщик яхт, однако в то время в центре его внимания были исключительно автомобили.

Получив заказ на проектирование спортивной модели для Volvo, в Frua дали возможность свободы выбора своим инженерам.

Проекты будущего автомобиля без указания имени дизайнера были направлены на одобрение правлению Volvo, которое выбрало модель, разработанную Пелле Петерсоном.

Безусловно, это была победа Петерсона-младшего, но главный управляющий Volvo Гуннар Энгеллау (Gunnar Engellau) был недоволен таким результатом. По его мнению, автомобиль должен был быть создан итальянскими дизайнерами.



Факт разработки дизайна будущего автомобиля шведом решили не разглашать, однако слухи быстро дошли до специализированной автомобильной прессы в Америке. Но лишь много лет спустя имя действительного дизайнера P1800 стало известно всему миру.

Этот автомобиль, по мнению многих, был самым привлекательным Volvo. Пелле Петерсон разработал как внешний дизайн, так и дизайн интерьера P1800. Более того, он принял решение о цвете прототипа будущей модели — P1800 должен был быть окрашен в светло-голубой «металлик».

Для покупателей не столь важно было знать, разрабатывался автомобиль в Италии или нет, им просто нравился этот автомобиль. Volvo P1800 был представлен публике на Мотор Шоу в Брюсселе в 1960 г., а производство началось уже в следующем году. Всего было произведено 35 000 автомобилей, и в 1972 году P1800 был снят с производства.

Кроме этого, компания продала более 8 000 Volvo 1800ES. Спортивный универсал прожил интересную, но короткую жизнь: Volvo 1800ES производился с 1971 по 1973 г., но в итоге эта модель стала более культовой, чем оригинальный P1800.

P1800 стоил дороже многих других автомобилей, но, согласно рекламным проспектам Volvo, эта цена составляла лишь часть той цены, которую приходилось платить за итальянские спортивные автомобили, например, Ferrari, в то время как P1800 обладал столь же элегантным видом, как и итальянские модели.

В последние годы производства предлагалось семь цветов окраски P1800: белый, карминово-красный и серо-голубой «металлик» с черной или красной обивкой сидений, желтый и бирюзовый с черными сиденьями, темно-зеленый с золотисто-коричневыми сиденьями и золотистый «металлик» с золотисто-коричневой или черной обивкой. Первокласно!

Как и многие другие спортивные модели, P1800 был двухместным автомобилем, но сзади имелись сиденья «для поездок двух взрослых людей на короткие расстояния». Перед водителем была хорошо читаемая панель приборов, которая включала тахометр, датчики температуры масла и охлаждающей жидкости, спидометр, одометр и счетчик пройденного пути, датчик уровня топлива, датчик давления масла и часы. На полу уложены коврики, а сиденья были обтянуты «кожей высшего качества и износостойким покрытием из винила». Как следует из рекламного проспекта, сиденья были созданы «для спокойной и ненапряженной посадки за рулем».





1800ES

«В пути Вы не почувствуете усталости. В этом автомобиле Вы сможете проехать тысячу километров без остановки, и у Вас не будет болеть спина, что так характерно для длительных поездок в автомобилях низкого качества», — говорилось в рекламной брошюре.

Дизайн P1800 прошел проверку временем, и в течение всего периода производства вид автомобиля не изменялся. Внимательный наблюдатель сможет отметить влияние P1800 на будущее поколение спортивных автомобилей Volvo — например, на четырехместный Volvo 480, который появился в 1985 году.



СЕРИЯ VOLVO PV



В ПЕРВЫЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ становления Volvo немногие люди могли позволить себе купить автомобиль. Компания могла продавать лишь несколько тысяч автомобилей в год. Прорыв в объеме продаж пришелся на первый небольшой Volvo — модель PV444. Это был долгожданный послевоенный автомобиль, который в Швеции просто называли Volvo PV. PV444 продемонстрировал удивительный успех. Без этого автомобиля история компании была бы совсем иной.

PV444 впервые был показан публике на большой выставке продукции Volvo в Королевском Теннисном Холле Стокгольма 1 сентября 1944 г. Компания планировала начать производство новой модели, как только окончится война. Поэтому PV444 считается «послевоенным автомобилем». На выставке также демонстрировали новую большую модель PV60, но именно PV444 привлекал внимание посетителей. PV60 представлял собой дальнейшее развитие довоенных моделей, а PV444 был автомобилем будущего. В PV444 был реализован американский дизайн, но размеры автомобиля более подходили для Европы.

Название PV444 означало четырехместный автомобиль с четырехцилиндровым двигателем мощностью сорок лошадиных сил (вскоре мощность должна была увеличиться до 44 л. с.). Это был первый несущий кузов Volvo — цельностальная конструкция. Двигатель PV444 был самым небольшим двигателем, который когда-либо разрабатывался в Volvo, к тому же в конструкции двигателя впервые применили конфигурацию верхнего расположения клапанов. Вдобавок к этому PV444 предлагался с многослойным ветровым стеклом.

*PV444DS, 1953
С козырьком «кепка гангстера»
и фарой-прожектором*



На решение придать новому Volvo округлые линии повлиял американский стиль. Дизайн новой модели разрабатывал инженер Хелмер Петерсон (Helmer Pettersson), который получил назначение в Volvo еще в 1942 году, — он создавал установку для выработки энергетического газа, которая должна была размещаться в багажном отделении автомобиля.

В начале Второй мировой войны Volvo приступила к производству установок для выработки энергетического газа, который образовывался в процессе горения угля или древесины. Сначала такие установки перевозились на небольшом прицепе сзади автомобиля, но такое решение было неприемлемо с точки зрения безопасности. В Volvo хотели создать такую установку для выработки энергетического газа, которая могла бы разместиться непосредственно в багажном отделении автомобиля.

Инженерное образование и большой опыт Хелмера Петерсона высоко оценили в Volvo. Кроме того, он разработал установку для энергетического газа, размещавшуюся в багажном отделении. Весной 1942 года состоялась демонстрационная поездка с целью показать новую установку для выработки энергетического газа HP-1. В ходе этой кампании Хелмер Петерсон и руководитель Volvo Аксар Габриэльсон начали обсуждать дизайн будущего автомобиля.

Петерсон уверил Габриэльсона, что он знает, как должен выглядеть небольшой шведский автомобиль. В результате Петерсону была предоставлена свобода разработки новой небольшой модели Volvo.

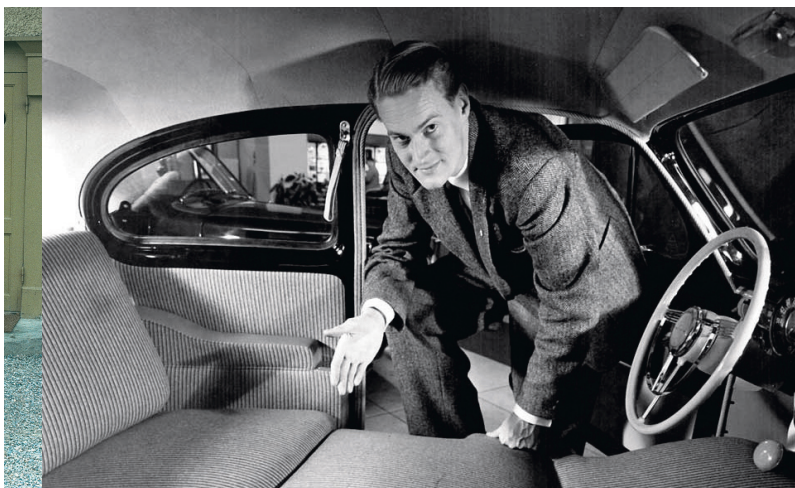
Разговоры о необходимости компактной модели велись еще с конца 30-х годов, и, наконец, компания приступила к реализации этой



Хелмер Петерсон



PV444 A



*Салон модели
Volvo Amazon, 1959*



Обложка одной из первых брошюр, рекламирующей PV444

идеи. Два инженера — Олле Шелин (Olle Schjolin) и Карл Линдблом (Carl Lindblom) — даже создали деревянную модель небольших размеров, но их прототип под названием PV40 не был одобрен.

Хелмер Петерсон начал с поездок, в которых собирал полезные идеи. Год спустя, в мае 1943 года, он начал делать зарисовки кузова и вскоре смог создать модель будущего автомобиля из глины.

Следующим этапом стала полноразмерная копия из дерева. Петерсон окрасил кузов в черный цвет, а окна и лобовое стекло — в серебристый. Как только деревянный прототип был готов, он был представлен ответственным за принятие решения: Ассару Габриэльсону и Густаву Ларсону. Боссы Volvo походили вокруг прототипа и пришли к мнению, что он им нравится. Они тотчас приняли решение о создании такого автомобиля.

На все обсуждение у них ушло всего около пятнадцати минут.

Три реальных прототипа были построены весной и летом 1944 г. Один из этих автомобилей был представлен на выставке в Стокгольме в сентябре. Правда, этот автомобиль еще нельзя было назвать законченным. Демонстрационный автомобиль не поставили на подиум, и посетители выставки могли сесть внутрь и оценить салон новой модели. Но они не могли открыть капот — этот прототип еще не ездил, и, похоже, под капотом даже не было двигателя.

За десять дней выставку в Стокгольме посетило около 148 000 человек. И хотя было известно, что PV444 не пойдет в производство до окончания войны, люди готовы были заказывать новый автомобиль прямо на выставке. В результате Volvo получила 2 300 подтвержденных заказов. Для первых покупателей была установлена такая же цена, по которой продавались первые автомобили Volvo в 1927 году, — 4 800 крон.

Но первые серийные автомобили сошли с конвейера лишь в 1947 году. Стоимость производства PV444 составила около 6 000 крон, но Ассар Габриэльсон сдержал слово. Каждый покупатель, подтвердивший заказ в сентябре 1944 года, мог купить новый PV444 по оговоренной тогда цене. Для многих покупка оказалась очень выгодной. Они могли купить автомобиль с большой скидкой или перепродать свое право на покупку автомобиля и получить неплохие деньги. Тогда было много желающих заплатить больше, чем 4 800 крон, за новый PV444, учитывая возможность в скором времени получить новый автомобиль.

В 1945 году наступил мир, однако за объявлением мира поставки новых автомобилей не последовали. Объяснялось это затянувшейся забастовкой, охватившей промышленность Швеции, а также дефицитом сырья. В этом году удалось собрать лишь два автомобиля. Но эти два прототипа отличались от демонстрационной версии 1944 года — они могли ездить. Оба автомобиля отправились в пробег по дорогам Швеции и проехали около 30 000 км. Хелмер Петерсон сам сел за руль и за один день покрыл расстояние в 1 300 км от Стокгольма к Северному Полярному Кругу и обратно. Средняя скорость составила 96 км/ч. Это было важно для демонстрации возможностей автомобиля. В местах остановки автомобиль показывали всем желающим осмотреть реальную модель нового Volvo. Люди с энтузиазмом встречали удивительный автомобиль.

Забастовка закончилась, но дефицит сырья по-прежнему был актуальным. Особенно трудно было наладить поставки стали. Карл Линдблом, отвечавший за производство автомобилей Volvo, трижды ездил в США в начале 1946 года, чтобы обеспечить закупки стали, но объемы поставок были недостаточны. Спрос на сталь в мире значительно превышал предложение. Отправляясь в четвертую поездку, Линдблом организовал отправку в США нового автомобиля — это был PV444, окрашенный в светло-зеленый цвет. Реальный автомобиль мог убедить поставщиков стали в целесообразности сотрудничества с Volvo. И действительно, после этой поездки Volvo стала получать достаточные объемы металла.

Первый Volvo PV444 был зарегистрирован 3 февраля 1947 г. Volvo уже располагала 10 000 заказов, поэтому, чтобы успеть справиться с огромным спросом, временно пришлось приостановить прием новых заказов на два года вперед.

Рекламные брошюры того времени следующим образом описывали PV444: «Это автомобиль с прямыми ровными линиями. Окраска кузова превосходно сочетается с цветами отделки салона — перед Вами настоящая шведская красавица». Автомобиль был просторным. «Четверо взрослых мужчин могут удобно разместиться в салоне и ехать, не снимая шляпы», — провозглашала реклама. Кроме этого, PV444 был довольно экономичным: «Обладая мощностью в 40 лошадиных сил, этот автомобиль тратит всего лишь 0.7–0.8 литра бензина на 10 километров, двигаясь со скоростью 70 километров в час». К тому же это был автомобиль «для водителя»: «PV444 сочетает маневренность небольшого автомобиля и ровную езду, свойственную лишь большим моделям», — утверждали рекламные проспекты.

Volvo PV444 предлагался только в одном цвете — в черном, пока в 1949 году не была представлена специальная версия PV444S, кузов которой был окрашен в светло-серый цвет, а отделка салона была выполнена в серых и красных тонах. Эта модификация была доступна лишь покупателям, чьи фамилии уже были внесены в список клиентов, ожидавших PV444, однако PV444S стоил значительно больше.

Серия «В» Volvo PV444 вышла в свет в 1950 г. Прежние модификации выпускались как серия «А». Модель PV444B была оснащена новыми бамперами, сиденьями, панелью приборов, а отдельную кнопку стартера заменил комплексный замок зажигания. Новая панель приборов хоть и выглядела просто, но теперь она заменила прежнюю конфигурацию распределения приборов по всей центральной панели, сгруппировав все необходимые датчики и приборы непосредственно перед водителем.

Указатели поворотов в PV444B тоже были новыми и необычными. В предыдущих моделях PV указатели поворотов размещались на центральных стойках, теперь они были выполнены в форме буквы «Т» и размещались на крыше. Официально такое расположение указателей поворотов называли «Fixlight» (стационарный световой указатель), однако в народе такие поворотники окрестили «кукушкой на крыше». В действительности, такая конфигурация оказалась непрактичной: с одной стороны, другие участники дороги не всегда могли заметить,





*PV544, 1960.
Панель приборов с мягкой
верхней частью.
Нераздельное лобовое
стекло и новая панель
приборов*



PV444 A с многослойным раздельным лобовым стеклом

какой маневр собирается делать водитель PV444B, с другой стороны, такая установка указателей поворотов была очень неудобна, если водитель хотел использовать крышу автомобиля для крепления багажа.

Затем каждый год стали выходить новые и новые модификации, каждая из которых получала новое буквенное обозначение. Иногда изменения были едва заметными, а иногда — радикальными. В модификации «D», которая вышла в 1952 году, указатели поворотов вновь спустились с крыши и их установили на стойке. В этой модели использовалась новая система управления и обновленный генератор. В качестве опции предлагался обогреватель. Специальная версия предоставляла выбор окраски двух цветов. Это был либо прежний светло-серый цвет, либо новое нитроцеллюлозное покрытие темно-бордового цвета, причем салон оформлялся в бежевых и красных тонах. К сожалению, такой автомобиль недолго сохранял столь элегантный вид, и в скором времени под воздействием солнечных лучей краска быстро выцветала.

Модификация PV444E появилась в 1953 г. Теперь специальная версия предлагалась в одном из двух доступных цветов: перламутровый серый или темно-бордовый. На колесах красовались колпаки из нержавеющей стали, а по крыльям проходили аккуратные полоски. В салоне добавились солнцезащитные козырьки, прикуриватель и ремешки на дверных ручках.

Следующей была модель с обозначением «Н», которую представили в 1954-м (буквы «F» и «G» были пропущены). В этой модели задние фонари установили выше и предложили нераздельное заднее окно. Лобовое стекло по-прежнему было раздельным, но оно увеличилось в размерах, к тому же заметно тоньше стали передние стойки.

Буквы «I» и «J» также не использовали в обозначении новых модификаций, и уже в 1955 г. компания представила модель «K». Самым заметным изменением в этой модели была мощность двигателя, которая выросла до 51 л. с.

В 1956 году начинается производство Volvo Amazon (P120). Новая версия Volvo PV — теперь это была уже модификация PV444L — получила такой же двигатель 60 л. с., как и Volvo Amazon. Модель PV444L вышла на рынок в 1957-м, и она отличалась новой решеткой радиатора мелкоячеистой формы и золотистым знаком в форме буквы «V» посередине. В 1958 г. Volvo PV становится уже моделью PV544. Этот автомобиль рекламировался, как «яркий автомобиль с уникальным настроением и индивидуальностью — автомобиль, который способен доставить удовольствие любому, кто ценит качество».

Новое название свидетельствовало о том, что автомобиль был заметно изменен. На панели приборов расположился горизонтальный спидометр, а козырек панели приборов был выполнен из мягких материалов, как в модели Amazon. Задние сиденья стали больше и вместительнее. Задние фонари, заднее и лобовое стекла также увеличились в размерах. Лобовое стекло стало нераздельным и отличалось небольшим изгибом. Модель PV544 была предложена в четырех версиях, включая спортивную модификацию с двигателем мощностью 85 л. с.

В 1958 г. модель PV544 получила буквенное обозначение — «A». Версия «B» появилась в 1960-м: она предлагала новую коробку переключения скоростей и новые сиденья. Передние сиденья стали тоньше, поэтому увеличилось место для ног для пассажиров на задних сиденьях.

Модификация «C», вышедшая в 1961 году, обладала более мощным двигателем со двоянным карбюратором, 12-вольтной электросистемой и фарами с асимметричным распределением лучей.

Двигатель спортивной версии выдавал уже 90 л. с. В зависимости от версии модель PV544 могла быть окрашена в один из пяти предлагаемых цветов. Стандартная версия была черной, модификация Favorit — черной или светло-серой. Модификации Special и Sport могли быть окрашены в голубой, желтовато-коричневый или темно-зеленый цвет. Покупатель мог заказать версию Special в светло-сером цвете или PV544 Sport ярко-красного цвета.

Затем последовали версии «D», «E» и «F». Последней модификацией Volvo PV был Volvo PV544G, который вышел в свет в 1965 году. Однако уже в октябре автомобиль был снят с конвейера, а самый последний экземпляр отправился прямо в музей Volvo.

Когда проект, результатом которого стал Volvo PV444, только начинался, в Volvo планировали собрать только 8 000 автомобилей. После успешного представления прототипа автомобиля на выставке в Стокгольме в 1944 г. объем будущего производства был увеличен



Такие указатели поворотов в скором времени окрестили «кукушка на крыше»



PV544 Sport, 1959

до 12 000, но и этот прогноз был далек от того, что ожидало новую модель Volvo. Всего было произведено 440 000 автомобилей (PV444 и PV544). В Швеции было продано 280 000 автомобилей и 160 000 ушли на экспорт, в основном в Соединенные Штаты.

Американские служащие, расквартированные в Европе после окончания Второй мировой войны, приобретали небольшие европейские автомобили и готовы были смириться с трудностями перевозки автомобилей через океан. Это свидетельствовало о наличии спроса на американском рынке на компактные европейские автомобили, которые отличались от огромных американских моделей того времени. При этом многие в Швеции скептически относились к идее экспорта автомобилей на рынок США, утверждая, что это равносильно попытке «продавать холодильники эскимосам».

Первую попытку поставить свои автомобили в Америку Volvo предприняла в 1955 г. — через Атлантику в США направили партию из 82 автомобилей. Первая партия включала лишь двенадцать Volvo PV444, а остальные — универсалы Volvo Duett.

Летом 1956-го белый PV444 с отделкой салона в светло-желтом и черном цвете был представлен на Автошоу в Нью-Йорке. Этот автомобиль вызвал небывалый интерес у публики. В результате до конца года около 100 дилерских компаний подписали с Volvo контракты на продажу автомобилей Volvo.

В 1956 году Volvo поставила 5 000 автомобилей в США. В следующем году поставки более чем удвоились — 10 500 автомобилей.

Следующие годы демонстрировали стабильный рост экспорта в США. К концу 1973 года продажи автомобилей Volvo в Соединенных Штатах превысили объем продаж в Швеции. С тех пор структура продаж не изменилась. В 2005 году Volvo Car Corporation продала в США 123 575 автомобилей.