

Comunicati stampa

May 06, 2015 | ID: 162520

Volvo P1800: ha oltre mezzo secolo di vita uno dei modelli Volvo più amati di sempre, reso celebre da Il Santo e vera icona di stile

Volvo a Verona Legend Cars 2015

Progettata in Svezia, disegnata in Italia, presentata al Salone di Bruxelles, costruita in Gran Bretagna e consacrata al successo negli Stati Uniti, la 1800 nelle sue due varianti coupé e fastback è una delle auto iconiche di Volvo riconosciute in tutto il mondo.

Al di là delle cifre di vendita ottenute in 12 anni di produzione, la 1800 ha svolto un ruolo importante nell'affermazione di Volvo costruttore di vetture di prestigio. E la sua influenza continua ancora oggi come fonte d'ispirazione del nuovo e raffinato linguaggio di Design di Volvo, ispirato anche alla tradizione.

Era il 1961 quando, dopo quattro anni di accurata progettazione e sviluppo, una delle Volvo che si sarebbero rivelate più amate dal pubblico entrava in produzione facendo quindi la propria comparsa negli autosaloni.

La Volvo P1800 nacque in effetti con uno scopo ben preciso: attirare l'attenzione del pubblico verso le vetrine degli autosaloni che esponevano Volvo e incrementare il traffico di pubblico, con l'auspicio di avere più persone che dopo la visita uscivano alla guida di una nuova Volvo.

Volvo si era già cimentata nella realizzazione di auto sportive all'inizio degli anni '50 con la due posti scoperta con scocca in plastica ribattezzata Volvo Sport, in produzione dal 1955 al 1957, di cui vennero realizzati soltanto 67 esemplari. "*Non è male come vettura, ma non è all'altezza del marchio Volvo*", fu il commento dell'allora Presidente di Volvo, Gunnar Engellau, che sospese la produzione del modello. Tuttavia, egli stesso riconosceva l'importanza di avere nella gamma un modello di prestigio e dall'elevato impatto emozionale al fine di incentivare le vendite.

Design italiano, matita svedese

In fase di definizione del progetto, venne commissionata in Italia la realizzazione di alcune proposte di design. Contestualmente, accadde che Helmer Petterson, consulente di Volvo fortemente coinvolto nella progettazione della nuova auto, era riuscito a ottenere per il proprio figlio Pelle, fresco di diploma in *industrial design*, un posto di collaboratore presso lo studio di progettazione di Pietro Frua. Così, quando arrivò il momento di presentare le proposte al CdA di Volvo nel 1957, Helmer aggiunse ai quattro progetti ufficiali una quinta proposta realizzata dal figlio Pelle, che venne scelta all'unanimità. Il progetto piacque in particolare a Engellau, il quale era piuttosto contrario all'idea di un'automobile dal design italiano. Venne dunque premiato il progetto di un venticinquenne nativo di Göteborg che anni dopo avrebbe sfondato come progettista di barche e vinto medaglie olimpiche nell'ambito della nautica.

Ma al di là della soddisfazione generale, la verità sull'identità dell'autore della proposta stilistica selezionata venne a galla. Il collerico Engellau andò fuori dai gangheri pensando di essere stato raggirato e giurò che Pelle Petterson non sarebbe mai stato ufficialmente riconosciuto come il designer dell'auto. Di fatto passarono molti anni prima che a Pelle venisse attribuito il merito di

aver disegnato una delle più belle coupé del mondo.

Quando arrivò negli showroom, la nuova sportiva – è così che Volvo presentò il modello – aveva un tettuccio fisso, la carrozzeria in acciaio e molti componenti meccanici presi direttamente dalla Amazon, oltre a montare il nuovissimo motore B18 nella sua versione sportiva da 100 CV. I prototipi realizzati da Frua a Torino nel 1957-1958 sulla base della Amazon furono tre e queste vetture vennero utilizzate come modelli per la produzione di utensili per lo stampaggio o per iniziative stampa e servizi fotografici. Da notare che tutti e tre i prototipi sono sopravvissuti al trascorrere del tempo e circolano ancora su strada.

Produzione all'estero

In quel periodo, Volvo stava attraversando una fase di forte espansione e l'azienda si rese conto sin dall'inizio di non disporre internamente di capacità sufficiente per produrre il nuovo modello né per lo stampaggio dei pannelli della carrozzeria, né per la verniciatura o l'assemblaggio. Ebbe quindi inizio, sotto la direzione di Helmer Petterson, la ricerca di un partner adeguato e dopo lunga e attenta riflessione venne presa la decisione di utilizzare due aziende britanniche per la realizzazione della vettura: la Pressed Steel avrebbe prodotto la carrozzeria e la Jensen Motors si sarebbe occupata della verniciatura e dell'assemblaggio delle auto. La produzione dunque iniziò, e con essa gli intoppi. Una serie di problemi riguardanti il personale, i metodi di lavoro, la qualità, i fornitori e la logistica, insieme a una riluttanza di fondo a gestire queste problematiche, indusse Volvo a riportare la produzione in Svezia non appena se ne presentò l'opportunità.

Così, dalla primavera del 1963 dopo un primo lotto di 6.000 unità prodotto dalla Jensen, Volvo avviò la produzione della P1800 presso il proprio stabilimento di Lundby. Fu poi nel 1969 che lo stampaggio delle carrozzerie venne trasferito dallo stabilimento scozzese della Pressed Steel all'officina Volvo di Olofström.

Il trasferimento 'in patria' coincise inoltre con una modifica apportata al nome della vettura, prima nota come P1800S e successivamente, dal 1963, semplicemente come 1800S, laddove la lettera S stava a indicare Svezia.

Nel corso della lunga vita della coupé non sono stati apportati cambiamenti radicali alla linea esterna che ne ha decretato lo strepitoso successo. Solo alcuni dettagli come la griglia, le modanature dei rivestimenti interni, i cerchi e i colori differenziano le versioni prodotte in anni diversi.

Dal punto di vista tecnico, la 1800 era sempre avanti rispetto agli altri modelli Volvo e veniva continuamente migliorata; fra le caratteristiche tecniche più innovative introdotte su questa vettura si ricordano i freni a disco sulle quattro ruote e l'iniezione elettronica.

Volvo 1800 ES, la prima *sports wagon*

Il successo della 1800 Coupé convinse Volvo ad ampliare il concetto. Era dunque l'autunno del 1971 allorché venne presentata una nuova versione del modello. Tale variante di carrozzeria venne chiamata 1800ES. Si trattava di una *hatchback* sportiveggiante con una linea del tetto che si estendeva verso il posteriore e una coda che richiamava quella di una break, caratterizzato da un portellone con un grande lunotto. In pratica, una GT e una wagon (o, all'epoca, giardinetta) combinate, il primo, vero esempio di *sports wagon*. La 1800ES vantava una maggiore capacità di carico rispetto alla coupé, e offriva lo spazio che serviva per sistemare equipaggiamento da golf o da caccia, tanto per fare qualche esempio.

La *shooting break* ES fu disegnata a Göteborg e attirò molta attenzione in virtù della sua originalità; al tempo, stesso, ovviamente, divise i giudizi in maniera netta. Comunque, a dispetto delle critiche di una parte del pubblico, è diventata una vettura di culto al pari della sorella coupé e molti sono gli esemplari ancora circolanti.

Sotto la diversa carrozzeria, lavorava una meccanica assolutamente analoga a quella della 1800 Coupé. Il motore era dunque un 4 cilindri di 1.986 cc in grado di erogare 124-135 CV. Era dotata di cambio manuale a 4 rapporti con *overdrive* elettrico (e leva sul pavimento) o in alternativa di cambio automatico a 3 rapporti (con leva al piantone dello sterzo). Anche nel caso della ES, i freni erano a disco sulle quattro ruote.

La 1800ES venne prodotta dal 1971 al 1973 per un totale di 8.078 unità. L'uscita di produzione fu determinata essenzialmente dalle regole sempre più severe che in tema di sicurezza si stavano introducendo soprattutto negli USA, mercato di fondamentale importanza per Volvo. Essere in linea con quanto richiesto dalle nuove normative sarebbe stato semplicemente troppo oneroso considerando i volumi espressi dal modello. Che pertanto uscì di scena.

Una fama planetaria

Oggi la 1800, coupé o ES che sia, è un modello assai ricercato dagli appassionati del marchio e del prodotto Volvo. Sono molteplici le ragioni, una di queste senz'altro la popolarità e il fascino esercitato dall'auto. Merito anche di Roger Moore, che guidava una 1800 Coupé vestendo i panni dell'affascinante Simon Templar una sorta di moderno Robin Hood costantemente impegnato nella lotta contro il crimine nella serie televisiva inglese basata sul personaggio inventato da Leslie Charteris, Il Santo (The Saint). I produttori della serie TV erano alla ricerca di un'auto sportiva dalla linea accattivante che si adattasse all'immagine di un gentleman agiato e, dopo il rifiuto ottenuto dalla Jaguar, si rivolsero a Volvo per avere la P1800. Volvo non si lasciò sfuggire l'occasione. La decisione si rivelò un successo per il nuovo modello Volvo, che presto acquisì una fama pressoché mondiale.

Ma oltre che bella, la 1800 era anche robusta e affidabile. Ne sa qualcosa il newyorkese Irv Gordon, che con la sua 1800S acquistata nel 1966 ha percorso a oggi quasi 5 milioni di km, un record che difficilmente sarà possibile battere. E il tutto con lo stesso motore originale!

Un storia che continua

La Volvo 1800 ha conosciuto un grande successo di pubblico già prima di arrivare negli showroom nel 1961 e la sua linea ha superato indenne l'evolversi di gusti e mode grazie a un giusto equilibrio di caratteristiche che la rendono intramontabile, classica e sportiva al tempo stesso. Non sorprende dunque che la 1800 nelle due incarnazioni Coupé ed ES, sia stata una fonte di ispirazione determinante per il nuovo linguaggio di stile che Thomas Ingenlath, capo del Design di Volvo, ha definito con le recentissimi Concept Coupé e Concept Estate, che hanno preparato l'arrivo della nuova XC90 a sua volta annuncio delle Volvo del futuro. Una storia in chiave *Heritage* destinata dunque a continuare e che ha avuto nelle 1800 degli anni '60 lo straordinario inizio.

Per maggiori informazioni sui modelli Volvo classici, visitare il sito www.volvocars.com/heritage.

Keywords:

P1800, 1800 ES, Press Releases, 1961, 1971, Product News

I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti rispetto a quanto illustrato sul sito.

Contattateci

Roberto Lonardi

Public Relations
Volvo Car Italia
Cellulare: +336 29640201
roberto.lonardi@volvocars.com

Gianluca Fabbri

Press Office
Volvo Car Italia
Telefono: 051 537619
Cellulare: 348 3172626
gianluca.fabbri@volvocars.com

Immagini correlate



[Altre Immagini >](#)

[media.volvocars.com >](https://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](https://volvocars.com)

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).