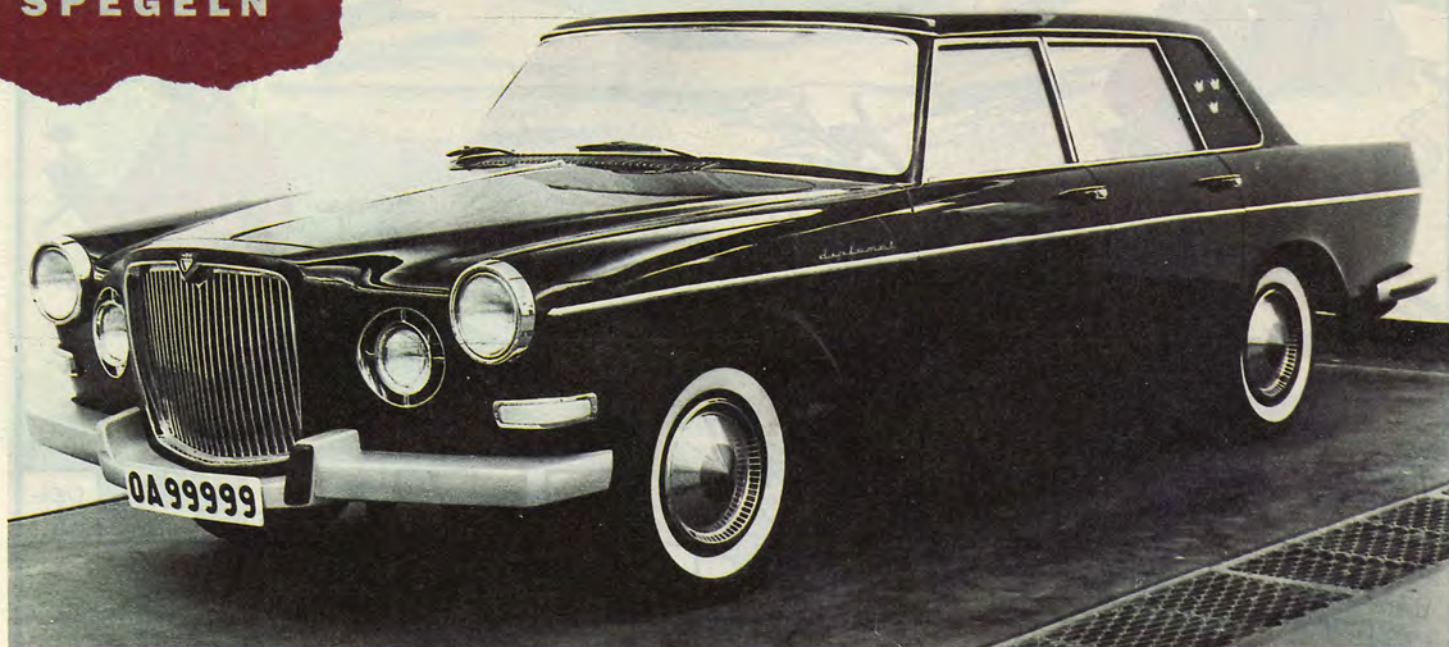


I BACK-
SPEGELN



Dollargrin i lyxförpackning

**Den var stor.
Och hade ett kraft-
fullt V8-muller.
Men P 358 blev för
stor – till och med
för USA.**

I slutet av femtiotalet började Volvo fundera på en större, lyxbetonad toppmodell.

En lämplig motor fanns redan efter det nedlagda "Philip"-projektet (se Ratten 1/91). V8-motorn skulle kunna borras upp från 2,5 till runt 3,5 liter. Projektet döptes till 358.

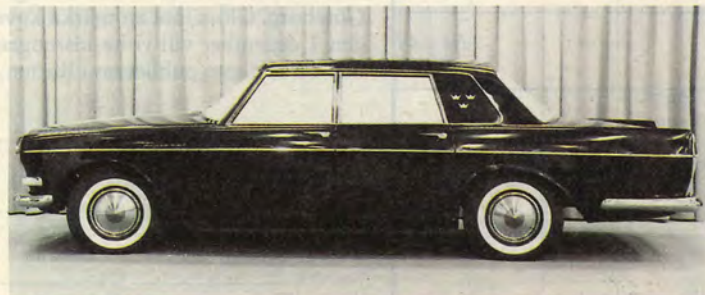
Axelavståndet bestämdes till 285 cm, vilket som jämförelse är längre än hos någon av dagens Volvomodeller. Även spårvidden, både fram och bak, var väl tilltagen. Bilen skulle ha limousine-karaktär. En baktanke var att bilen även skulle lämpa sig som taxi.

Formgivningen lämnades även i det här fallet till Jan Wilsgaard, som fick fria händer.

Efter att ha prövat några olika variationer av fram- och bakpartiet, blev resultatet en imponerande vagn med nästan statsmannamässig framtoning. Detta underströks av att den förhållandevis breda sidorutan bakom bakkörren kunde skärmas av med en plåt, vilken på fullskalemodellen dessutom försågs med tre kronor.

En stram elegans kom att prägla bilens linjer. Den raka profilen förstärktes av det långa bakpartiets diskreta fenor. Det mest uppseendeväckande var grillens formgivning. Den var dock en variation på ett Wilsgaard-tema som tagit sig uttryck i bland annat P179-prototypen (se Ratten 3/91) och sportvagnen P1900.

Grillen skulle även i slutet av 60-talet komma att återfinnas både i "PV644" – ett förslag till ansiktslyftning av PV544 – och



P358, en bil med limousine-drag för statsmän.

Jan Wilsgaards lyckade former som aldrig slog.

framför allt i produktionsmodellen 164.

Trots P358:ans till synes lyckade former nådde den aldrig fram till serieproduktion. En av orsakerna var att trenden på den viktiga USA-marknaden gick mot kompaktare bilmodeller.

Det mest iögonfallande partiet av P358 fick dock lyckligtvis leva vidare genom Volvo 164, som presenterades 1968, tio år efter det att projektet 358 startade.

EN NYGAMMAL GRILL

164:an fick förutom grillen ärliga stötfångar- och lamparrangemang. Faktum är att även den raka sexcylindriga motorn i Volvo 164 "härstammar" från 358-idén. V8-planerna lades på hyllan under projektets gång till förmån för en rak sexa. När tankarna på en lyxversion baserad på 140-serien dök upp under 60-talet, fanns även här en önskan om en rak sexa.

Resultatet blev, skulle man kunna säga, en 140-modell fram till framrutan, kombinerad med den längre fronten från P358.

Volvo 164 blev inte lika lång som P358, men fick ändå en tio cm längre hjulbas än 140-serien. Detta gav bilen en god balans, både med tanke på viktfordelning och utseende. ■

LARS G. LJUNGSTRÖM