

**Marknaden är mogen för en Volvo Special.
Så här skulle den kunna se ut, menar
Volvos italienske generalagent. Som har
en mycket originell metod att tjata.**

■■■ Det började i mitten av 1960-talet med en elegant mörkgrön P 1800 på Turinsalongen. Den återfanns i Fissores monter bland andra specialvagnar, men det enda speciella med den var att taket var långsluttande och att bagageutrymmet var åtkomligt både inifrån och utifrån.

Inför Turinsalongen 1970 gjordes ett nytt försök att få herrarna i det avlägsna Göteborg intresserade av en italieneritad Volvo. Volvoimportören Motauto lät Zagato drömma fram en specialkaross på basis av en 2-liters Volvo 1800. Det blev en säkerhetsmålad skapelse i Pentas färger blått och orange, det blev underhandlingar med Volvo men det blev inget resultat den gången heller. Volvo kunde inte tänka sig en serieproduktion, bilen skulle bli för dyr. Att sedan prototypen strax därefter slumpades bort för 20 000 kronor mitt framför näsan på en av Volvos representanter är som man säger en annan historia.

■ Nu ansåg sig emellertid Motauto och Zagato ha sparat ett intresse.

— En 2-litersvolvo kan inte bära kostnaderna för en specialkaross, hade Volvoherrarna sagt. Men om det gällt en Volvo 164 hade saken genast kommit i ett annat läge... Det tog fyra månader att få fram underlaget för nya förhandlingar. Motauto köpte chassi och motor, Zagato byggde vidare på sina gamla idéer, men nu hade han målet mera preciserat. Det här skulle bli en bil som marknaden saknat, en riktigt fyrsitsig coupé med goda fartresurser, bra vägegenskaper, hyggligt bagageutrymme, god sikt och tonvikt på säkerhet.

Och vad blev det?

■ Volvo 3 GTZ är inte bara en annorlunda 164, den hör också hemma i en annan storleks- och viktklass än förebilden 13 cm kortare, 7 cm bredare, 10 cm lägre, 135 kg lättare — skillnaden i kombination med en mera aerodynamisk form bör enligt Zagatos uppskattning höja toppfarten från 172 till ca 200 km/h. Väljer man sedan en dyrare men starka-

re version med Penta-trimrad motor på 190 hk SAE utlovas ytterligare 20 km/h på toppen. På chassiet och en stomme av stålplåt har Zagato byggt själva karosseriet i lättmetall, men fällt in en stabil störtbåge.

Strömlinjeformen är framtagen med vindtunnels hjälp och en sänkning av kylaren med 3 cm krävdes för att få den karaktäristiska låga nosen.

■ Interiören är beräknad för fyra, även om man knappast har särskilt mycket fotutrymme bakom framstolarna. Kompensationen är att de skålade ryggstöden är bekvämt ställbara även i baksätet. Nackstöd runt om är standard.

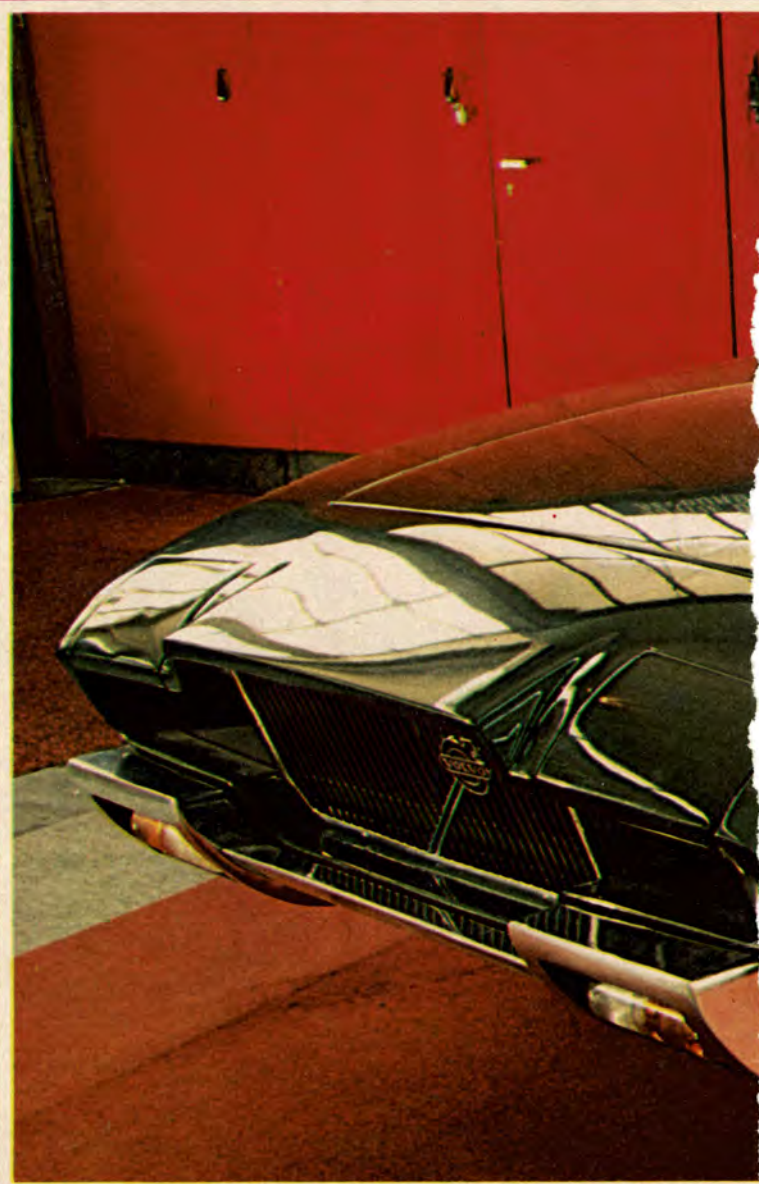
Skiljevägg mot bagageutrymme finns inte, och utrymmet är knappast imponerande i sig självt, men den bristen lär inte vara något minus. Däremot har Zagato sett till att det finns plats för golfklubbor. Det är viktigt!

Varför krängla med bagagelucka, när det finns en stor bakruta? Precis som på sin 2-litersvolvo från i höstas och på en del andra specialvagnar har Zagato här plockat in sin kombination av bakruta-bagagelucka-ventilationsutsläpp. När man stänger rutan utifrån blir det en rejäl öppen springa kvar nedtill. Först när man trycker på ett reglage inne i bilen börjar rutan stängas på elektrisk väg, finessen är att man sedan kan välja hur stor springa man vill ha öppen.

■ Och vad händer nu? Under alla förhållanden kommer det att handknackas fram en liten serie på 50 bilar för den italienska marknaden, försäkrar Zagato. Drömmen är emellertid att Volvo skall nappa och beställa en större serie — helst minst 1 000 bilar — för sin internationella marknad.

Och vad svarar Volvo? Svaret fanns redan färdigt när bilen premiärvisades i Genève:

— Vi är naturligtvis smickrade över att man väljer Volvo som underlag. Men därifrån och till att tänka på serieproduktion är steget väl långt... Stackars Zagato!



Tredje gången gillt för Volvo Special

Reportage: STIG BJÖRKLUND ERLING
MANDELMANN, Scope (foto)



Ögonlocken över strålkastarna fälls upp och ned med hjälp av motorns vakuüm. Den karaktäristiska volvogrillen är lägre än vanligt. Bilen är vindtunnelprovad.

Instrumentpanelen är helt stoppad och fyller alla säkerhetskrav – även amerikanska. Volvos karaktäristiska tullar för värmets och ventilation finns med, monterade på konsolen ovanför kardantunneln. ▼



Baksätet har individuellt inställbara ryggstöd och nackstöd. Bagageutrymmet når man via den stora, elektriskt reglerade bakrutan eller inifrån. Bakrutan tjänar också som luftutsläpp och mängden luft man vill bli av med regleras genom att man ställer upp bakrutan efter behag.



Klädseln är mer iögonenfallande än praktisk och har tagits fram enbart för utställningsändamål. Som standard kommer Volvo Zagato att förses med läderklädsel. Den är tålig, och snygg men antingen för varm eller för kall.

