



Fu la vettura del ladro gentiluomo Simon Templar

Volvo 1800: l'auto che arrivò più lontano di tutte

La Volvo 1800 sarà sempre ricordata come l'auto di Simon Templar, quel ladro-gentiluomo, quel Robin Hood degli anni Sessanta interpretato dal compianto Roger Moore che fece le fortune di "The Saint", serie televisiva prodotta dal 1962 al 1969 per l'emittente britannica ITV.

Tuttavia, nel condurre le nostre ricerche su questa vettura meravigliosa, della quale abbiamo avuto il privilegio d'osservarne un esemplare anche in Ticino, ci siamo imbattuti in un altro personaggio che, nella sua dimensione kerouachiana, ci ha fatto sorridere e commuovere: Irv Gordon, un maestro di scienze americano da Guinness dei primati. Lui, nel libro dei record, ci è entrato più volte perché, con una 1800 S acquistata nel giugno 1966 a 4'150 dollari (quasi lo stipendio d'un anno), ha viaggiato per più di 3 milioni di miglia, accumulate fin dai tempi delle 125 miglia giornaliere che scandivano la sua vita da lavoratore pen-

dolare. Soltanto la morte del protagonista, avvenuta nel 2018 a 77 anni, ha fermato la grande avventura. L'auto però, in tutta la sua bellezza e affidabilità, vive.

La Volvo P 1800 (si chiamò così per tutta la prima serie) debuttò nel gennaio del 1960 in veste di prototipo al Salone di Bruxelles. Era bella da togliere il respiro perché incarnava sia il fascino e la solidità nordica conferitigli dal suo progettista, Pelle Petterson, sia la poesia delle Gran Turismo italiane assorbita presso quell'icona del design dove lo stesso ragazzotto svedese era allievo e impiegato: gli studi torinesi di Pietro Frua. ► Le pinne posteriori le donavano slancio e velocità, la calandra, con quell'elegante griglia frontale, le modanature che serpeggiavano all'insù lungo le fiancate e i paraurti con i rostri (gli ultimi due dettagli appartenuti solo all'ancor più incantevole modello "P"), segnavano un indiscutibile tocco carismatico. Con la 1800, Volvo entrò di diritto nel ristretto club dei marchi che producevano ottime

coupé sportive. Anche se la meccanica si basava sulla meno avvincente Amazon P 120 (berlina), il motore quattro cilindri da 96 CV e 1,8 litri consentiva prestazioni notevoli perché le masse erano inferiori.

La storia ► Il debutto non fu tutto rose e fiori, pure per una serie che poi ebbe tanto successo. Petterson iniziò a lavorarci nel 1957, per quella che si rivelò essere un'impresa internazionale, conformemente alla volontà di conquistare nuovi mercati (soprattutto Nord America e Asia): la coupé fu disegnata in Italia, sulla base di tecnologia svedese, e realizzata in terra britannica, dove la Pressed Steel si occupava dei lamierati e la Jensen dell'assemblaggio (all'inizio doveva essere la Karman che però, già sotto contratto con la VW per la Karman-Ghia, dovette rinunciare). ► La qualità manifatturiera inglese, tuttavia, soddisfò così poco i vertici della Volvo che si dovettero trasferire le prime 250 auto nelle officine di Göteborg affinché venissero perfezionate prima della con-



Roger Moore (Simon Templar)
nella serie TV britannica "The Saint".

mento svedese di Lundby. Fu così che la 1800 acquisì quella piccola "S" nella sigla (che stava per Svezia) e, oltre alla "P" iniziale, perse alcune caratteristiche distintive come il suo stupendo paraurti a rostri.

Tecnica ► In fatto di sicurezza era una macchina all'avanguardia: risultò la prima della sua stirpe a essere dotata di cinture di serie. Malgrado l'impiego del pianale (accorciato nel passo) e della meccanica della 120 Amazon implicassero soluzioni molto tradizionali come la trazione posteriore, il propulsore anteriore longitudinale e il retrotreno ad assale rigido, era anche un crogiuolo d'innovazione: ad esempio, aveva quattro freni a disco (sulle unità più recenti) e il cambio

manuale a quattro rapporti Borg-Warner con overdrive elettrico. Pure il motore, un classico 4 cilindri con albero a camme laterale di 1'778 cm³, era lo stesso della 120 Amazon, ma grazie all'alimentazione con due carburatori SU era capace di erogare 96 CV (103 nel 1966 con alcune modifiche ai condotti di scarico e d'aspirazione). Nel 1969, in concomitanza con un leggero restyling, la cilindrata crebbe a 1'986 cm³ per 118 CV beneficiando dell'adozione di un impianto d'iniezione meccanica (1800 E). ► Nel 1971, con la collaborazione della Frua e della Coggiola, la vettura venne trasformata da coupé a shooting-brake con portellone posteriore in vetro. Con l'iniezione elettronica la nuova Sport Estate, denominata 1800 ES, disponeva di 126 CV.





Fine di un'era ► La 1800 E uscì di listino nel 1972, mentre la 1800 ES vi rimase fino a giugno 1973. In totale vennero prodotte 47'855 unità di cui 39'778 coupé.

LA NOSTRA VETTURA

Che splendido gioiello la Volvo P 1800 del 1962 (Pressed Steel / Jensen) che abbiamo avuto l'opportunità d'osservare nelle scorse settimane. Per fotografarla l'abbiamo seguita lungo le sinuosità della strada che conduce a Carona, in un nucleo storico ricco di fascino e poesia. Stefano Scossa, il proprietario, ci ha confessato: «Non è molto veloce, la sua carrozzeria è un tantino pesante. Tuttavia il motore, proprio perché di chiara derivazione nautica, si rivela piuttosto elastico e sostiene ottimi regimi per lungo tem-

po. E poi c'è l'overdrive elettrico che, in pratica, è una marcia aggiuntiva». A dire il vero, noi abbiamo sudato più d'un poco per tenere il passo di questa vecchia signora che si è destreggiata agile lungo curve, controcure e tornanti. Il suo estro sportivo, oltre che l'impareggiabile eleganza, sono emersi in tutta la loro veemenza. ► La P 1800 fu comprata dal padre di Stefano Scossa a Bellinzona, il 2 aprile del 2008. La carrozzeria era in ottime condizioni, già praticamente restaurata: «Tranne il motore, che non ha mai avuto alcun guaio ed è molto affidabile, mi sono occupato personalmente di risanare la meccanica: cambio, frizione, overdrive, freni e, in genere, tutte le parti soggette ad ordinaria usura». ► Scossa ha sempre avuto la passione per le

auto d'epoca (e per gli oggetti antichi in genere), fin da prima che prendesse la patente e poi, successivamente, quando il padre gli concesse di far pratica su una vecchia MG. Possiede altri pezzi di rara bellezza, come la Volvo 1800 ES (la stupenda coupé shooting-brake firmata da Frua e Coggiola) e una Jaguar XJ- S che sostituì proprio la P 1800 nella seconda serie di The Saint. ► «Sono socio di vari Club, partecipo a raduni anche molto lontani. Utilizzo l'auto regolarmente». Ordinaria amministrazione per un gentiluomo fortemente appassionato di meravigliose antichità come la P 1800.

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA



Modello

P 1800 (produzione Pressed Steel / Jensen)

Anno

1962

Carrozzeria

coupé 2+2 posti

Motore

4 cilindri in linea, albero a camme laterale e valvole in testa

Cilindrata

1'778 cm³

Potenza

96 CV a 5'500 giri/min.

Allesaggio x corsa

84,14 x 80 mm

Trasmissione

manuale a 4 marce + overdrive

Freni

idraulici a disco anteriori e tamburi posteriori

Lunghezza

440 cm

Passo

245 cm