

A história que poucos conhecem!



Poucos sabem que o estúdio de Ugo Zagato desenvolveu um Volvo fastback na década de 1960. A história do nosso carro ítalo-sueco começou em 1965, quando a importadora da Volvo na Itália, a Montauto, procurou a famosa firma *Carrozzeria Fissore* para que esta produzisse uma carroçaria coupé desportiva para a marca sueca. A Montauto queria um carro cujas linhas remetessem aos fastbacks americanos, como o Ford Mustang Mach 1 e o Shelby Cobra.

O carro criado pela Fissore não agradou muito, especialmente pela sua janela lateral traseira, que era um mero quadrado. O design todo em si era descompassado e o automóvel mais parecia um esboço do original do que um projeto acabado. Ainda assim, era um coupé cujo desenho se assemelhava a um fastback, tal como desejava a importadora italiana. A única cor disponível era a BRG (British Racing Green), tom que podia ser muito popular entre os amantes de Bentleys, Lotus, Morgan e Jaguar. Não entre os entusiastas da Volvo.



O carro ficou exposto no escritório da Fissore em Savigliano meses a fio, sem que um só cliente se interessasse por ele. Os executivos da Volvo ficaram a saber do carro, das linhas e da cor, e nem sequer mandaram um representante para averiguar o veículo. Decretado o fracasso do Volvo-Fissore, a Montauto, sem se dar por vencida, continuou sonhando com o desportivo sueco de linhas italianas.

Cinco anos mais tarde, a equipa da Montauto decidiu ressuscitar outravez o projeto. O plano ambicioso da importadora era usar o esboço criado pela Fissore e ter um carro pronto numa questão de meses, a tempo de ser exposto no Salão Automóvel de Turim de 1970. Tal coupé desportivo teria o difícil papel de substituir o exitoso coupé P1800.

Desta vez, a importadora italiana escolheu o estúdio Zagato para fazer o trabalho que a Fissore não conseguira. É importante lembrar que o P1800 foi lançado em 1961 e, embora tenha vendido bastantes unidades, em 1970 o seu desenho já estava a começar a parecer algo velho.

A Montauto raciocinou que, com o estúdio certo e com a lacuna de mercado a ser preenchida, o novo coupé desportivo teria, a esta altura, mais chances de ser aprovado pela fabricante sueca.

A Zagato pegou no concept antigo e fez importantes adaptações. A janela quadrada deu lugar a uma mais longa, trapezoidal, que preenchia todo o espaço entre as colunas B e C. Dentro do capô, a disposição do radiador foi modificada, para que o carro tivesse o "bico" mais inclinado para baixo, melhorando a aerodinâmica. A carroçaria era inteira de alumínio e a única cor disponível era um azul-escuro com um friso lateral largo e pontiagudo em cor-de-laranja.

O motor era um 2.0 (1986 cc. "B20") e o modelo foi baptizado de 2000 GTZ. O desenho foi muito elogiado na Itália, e recebeu boas críticas e resenhas dos média especializados durante o Salão de Turim.



Empolgados com a recepção do público, os executivos da Montauto retomaram as negociações para que a sede da Volvo, em Gotemburgo, desse o aval para a produção do 2000 GTZ.

Todavia, a empresa, ainda que desta vez tenha elogiado brevemente o trabalho da Zagato, achou o carro muito caro e muito exclusivo. Os suecos também temiam que o lançamento de um novo coupé desportivo fosse canibalizar as vendas do P1800, um carro que eles ainda não queriam parar de produzir.

Em 1973, finalmente o último P1800 foi produzido. Com esse carro fora de cena, a Montauto começou a oferecer em Itália o 2000 GTZ, cuja primeira unidade fora produzida em 1969, para ex-clientes do P1800 e novos consumidores que gostariam de um carro com o mesmo porte.

Em 1975, a Volvo, descontente com o rumo dessa empreitada, impediu que fosse utilizado o motor B20 no 2000 GTZ, e cessou o fornecimento para a Itália. Segundo os executivos suecos, um carro com uma carroçaria tão leve e linhas desportivas não poderia utilizar um motor de apenas dois litros.



Então Volvo e Montauto derradeiramente chegaram a um acordo em relação ao coupé: como o modelo 164 ia parar de ser produzido, a solução para o projeto da Zagato foi que o desportivo utilizasse o motor 3.0 de seis cilindros que o sedan utilizara. Na verdade a Zagato já havia experimentado o motor do Volvo 164 no carro, em 1970. Desta vez, porém, estava tudo oficializado.

Os suecos pediram que a grelha frontal fosse modificada e evidenciasse a barra na diagonal, que é marca registada dos carros da Volvo. A Zagato, por sua vez, implementou novos faróis escamoteáveis, que inculciam desportividade na frente do carro.

De tal maneira, a venda "oficial" do 3000 GTZ começou em 1975. Era um coupé desportivo com linhas baseadas nos *pony cars* americanos, capacidade para quatro ocupantes, bom desempenho em estrada, boa visibilidade, porta-malas razoável e ótima segurança para o condutor e passageiros.

O 3000 GTZ foi uma versão desportiva e com carroçaria mais sofisticada (e mais bonita) do Volvo 164; era 7 centímetros mais largo, 10 centímetros mais baixo e 135 kg mais leve. Alcançava a velocidade máxima de 200 km/h graças à carroçaria mais leve e aos ajustes no motor feitos pela Volvo-Penta, que aumentavam a potência do 3000 GTZ para 192 cv.



Apenas 66 desses carros foram construídos; um Volvo-Fissore, cerca de quinze Volvo 2000 GTZ e cinquenta 3000 GTZ, sendo que a produção durou até 1976. O carro estava disponível também na cor azul com friso branco.

A Volvo nunca fez grandes esforços para comercializar o 3000 GTZ (muito menos o outro carro criado à sua revelia, o 2000 GTZ). O resultado disso foi que a maioria das unidades dos Volvos da Zagato foi vendida em Itália, ainda que um ou outro tenha sido comercializado em outros países europeus. Recentemente, uma unidade foi encontrada na Dinamarca completamente destruída.

O nosso amigo ítalo-sueco teve um fim triste, de uma trajetória de abandono e falta de reconhecimento. Curiosamente, poucos anos depois, a Volvo aprovaria o projeto de outro estúdio italiano, a Bertone, que desenhou o 262C, coupé "quadrado" desportivo e que foi fabricado de 1978 a 1981. Esse, filho "legítimo", reconhecido pelos pais.

in:

http://www.zagato-cars.com/contents/en-us/d767_1970_Volvo_2000_GTZ_Zagato.html

<http://www.jalopnik.com.br/filho-rejeitado-a-historia-do-volvo-zagato/>