

70 let automobilů

Švédská automobilka Volvo slaví letos sedmdesáté narozeniny. První sériové vozy značky Volvo - klasicky stavěné kabriolety OV 4 se čtyřválcovým motorem 1,9 l - opustily továrnu v Hisingenu v polovině dubna 1927.

Automobilka Volvo má - podobně jako řada jiných průmyslových podniků - dva otce. V srpnu 1924 se v jedné stockholmské hospůdce sešli obchodník Assar Gabrielsson a technik Gustav Larson, aby projednali možnosti vzájemné spolupráce při vývoji a výrobě švédského osobního vozu. Triatřicetiletý Gabrielsson získal cenné zkušenosti ve funkci obchodního ředitelství společnosti SKF, jejíž ložiska předtím prodával v Rusku, sedmatřicetiletý inženýr Larson měl za sebou působení v Anglii u firmy White and Poppe, jež pracovala mimo jiné i na vývoji motorů pro automobilku Morris. Po první světové válce Larson na čas zakotvil u firmy SKF, aby posléze přebral řízení oceláren Galco. Oba muži dobře znali poměry ve švédském průmyslu i na automobilovém trhu - do země se tehdy ročně dováželo asi 12 tisíc automobilů převážně americké provenience a místní produkce se omezovala prakticky jen na užitková vozidla Scania Vabis a na páry desítek osobních vozů německé značky AGA montovaných v Landskroně firmou Thulin.

První plány nového vozu vznikly už v září 1924, během jara 1925 na nich Larson dále pracoval, zatímco Gabrielsson se snažil získat finance potřebné k zahájení výroby. Měl však v ruce jen papíry a těmi bankéře ani vedení koncernu SKF přesvědčit nedokázal. V září 1925 se oba protagonisté našeho příběhu rozhodli jednat na vlastní pěst - ze svých úspor financovali výrobu deseti prototypů, z nichž devět mělo mít otevřenou a jen jeden uzavřenou karoserii. Výrobu čtyřválcových motorů zadali firmě Pentaverken, rámy spolu s předními i zadními nápravami objednali ve zbrojovce Bofors. Vnější tvary nového automobilu navrhli malíř Helmer Mas Olle, karoserie všech prototypů zhodnotila stockholmská firma Freysschuss. První vůz byl zřejmě dokončen počátkem června 1926, dva další následovaly během léta a Gabrielsson s Larsonem tak získali hmatatelné důkazy o životaschopnosti svého projektu.

Na srpnovém zasedání správní rady SKF padlo rozhodnutí o základní investici ve výši dvou milionů švédských korun, zároveň vedení koncernu dalo k dispozici výrobní halu v Hisingenu na předměstí Göteborgu, kde dříve sídlila továrna na střelivo Nordiska Kullager Fabriken. Projekt dostal i nové jméno: páновé z vedení SKF oprášili značku Volvo, kte-



2

rou měli už od června 1915 zapsanou pro svá ložiska, po válce ji však už nepoužívali. To, že se latinské Volvo dalo přeložit slovem „jedu“, mohlo budoucím automobilům jen prospět, stejně jako skutečnost, že tradiční švédská značka oceli - kruh se šípkou směřující šíkmo vzhůru - je zároveň označením silnějšího pohlaví. A tak se z prototypů původně označovaných iniciálami GL nebo celým jménem Larson staly vozy Volvo.

Během náročných zkoušek se projevily některé slabiny Larsonovy konstrukce, bylo třeba zesílit klikový hřídel a opatřit motor tlakovým oběžným mazáním, vůz dostal změněný stálý převod a palivová nádrž se přestěhovala z dělicí stěny za motorem až za zadní nápravu. Při odstraňování dětských nemocí projektu se uplatnil zkušený technik Carl-Einar Abramsson, který pak dlouhé roky vedl vývoj automobilky Volvo. Ale nepředbíhejme.

Zahájení sériové výroby se poněkud opozdilo, mímo jiné i kvůli potížím s dodavateli některých dílů a skupin. Těsně před velikonočními svátky roku 1927, přesněji na Zelený čtvrtok, který tehdy připadl na 14. dubna, však konečně vyjely z brány továrny v Hisingenu první „sériové“ automobily s typovým označením OV 4. Mechanici na jejich mon-

táži pracovali celou noc a zřejmě vlivem únavy se dopustili i poněkud kuriózní chyb: u prvního vozu namontovali obráceně diferenciál, takže by automobil na zpátečku jezdil kupředu a couvat by mohl na tři různé rychlostní stupně. Vše samozřejmě okamžitě napravili, ale pánové Gabrielsson a Larson ještě po letech viděli rudě, když někdo tuto historku připomněl.

Automobil Volvo OV 4 měl robustní obdélníkový rám, obě nápravy tuhé a odpružené podélnými listovými pružinami, při rozvoru náprav 2,85 m byl dlouhý asi 4,1 m a jezdil na dvacetipalcových kolech opatřených balonovými pneumatikami rozměru 29 x 4,75. Kapalinou chlazený čtyřdobý čtyřválec s rozvodem SV dálval v objemu 1944 cm³ výkon 28 koní (21 kW) a spolu s třístupňovou převodovkou umožňoval robustně stavěnému vozu dosahovat největší rychlosti



1

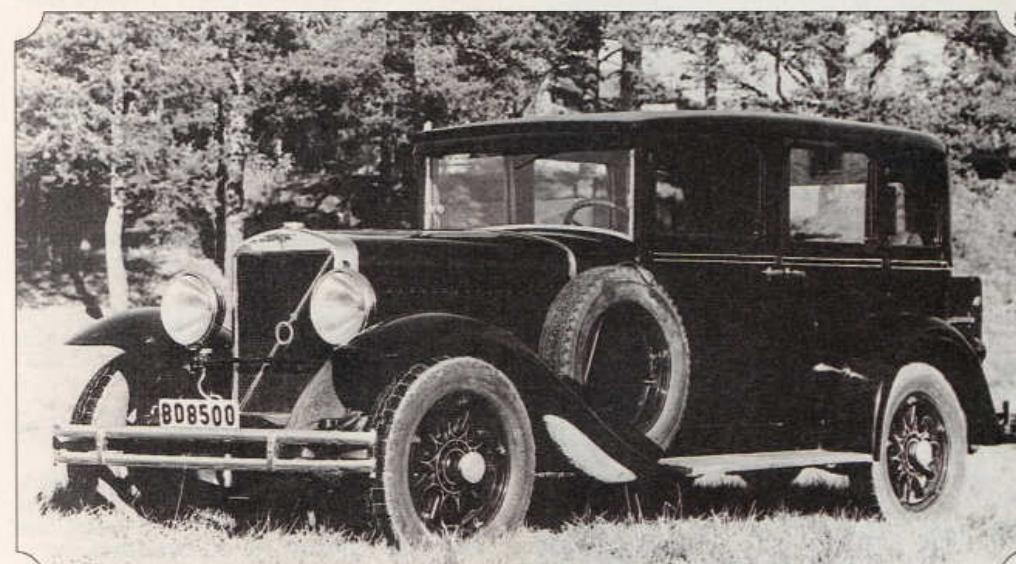
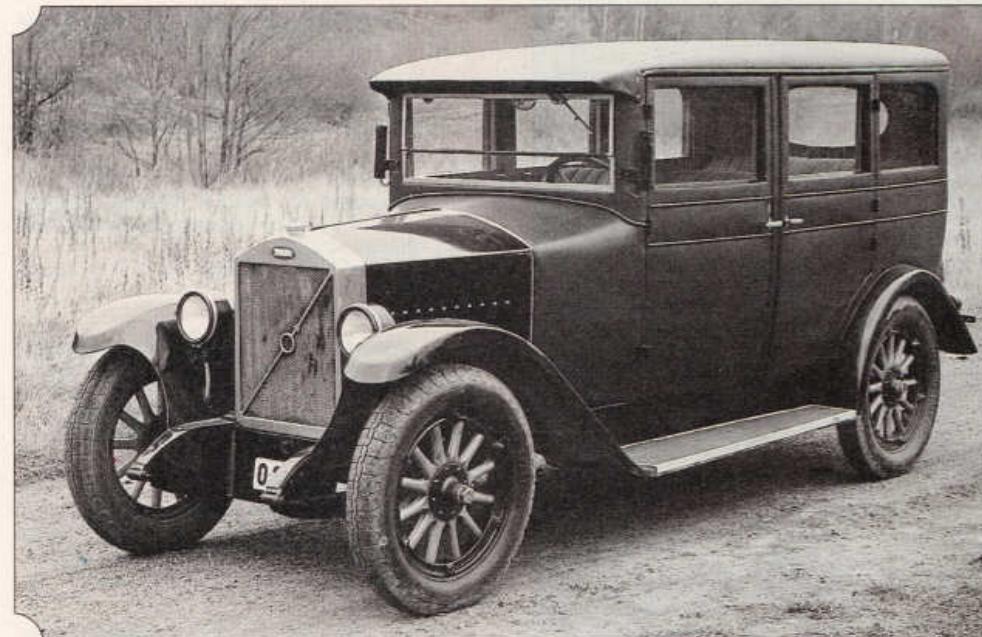


Volvo

90 km/h, výrobce ovšem doporučoval cestovní rychlosť 60 km/h, ktorá zrejme odpovedala tehdejšiu - povetšinou nevalnému - stavu švédských silnic.

Otevřený vůz nebyl pro drsné skandinávské klima ideálním řešením, a tak už po vyrobení dvou stovek kabrioletů přešla automobilka v létě 1928 na výrobu uzavřených vozů PV 4 se stejným podvozkem a mechanickými skupinami, ale se čtyřdvěrovou „pružnou“ karoserii stavěnou podle licence francouzské firmy Weymann. Za ochranu před nepohodou si ovšem zákazník musej připlatit: zatímco otevřený model OV 4 stál 4800 švédských korun, sedan PV 4 byl přesně o tisicovku dražší. Původní představa o tom, že z tisice plánovaných vozů Volvo první generace bude polovina kabrioletů, se ani zdaleka nenaplnila. Do léta roku 1929 vyjelo z Hisingenu 996 vozů se čtyřválcovými motory, z nichž jen 205 mělo standardní otevřenou karoserii, další 694 kusy byly uzavřené sedany PV 4, zatímco zbytek produkce tvorilo 70 lehkých užitkových vozů (většina byla určena pro švédskou poštu) a 27 podvozků ke karosování. Připomeňme, že od jara 1928 se firma Volvo pustila i do výroby větších nákladních vozů, jejichž podíl na celkové produkci brzy předstíhl osobní automobily - ale to už by byla jiná historie.

Počátkem roku 1929 se na švédských silnicích objevily dva o poznání rychlejší kabriolety OV 4, které také úspěšně absolvovaly únorovou zimní rallye pořádanou Královským autoklubem KAK. Pod kapotou tyto prototypy ukryvaly zcela nový řadový šestiválec SV třítrového objemu, který dával výkon 55 koní (40 kW) a byl určen pro budoucí větší vůz značky Volvo. Ten byl představen koncem dubna 1929, nesl typové označení PV 651 a do značné míry se podobal tehdejší americké automobilové konfekci. Měl rozvor náprav 2,95 m, celkovou délku 4,5 m a pět cestujících mohl přepravovat cestovní rychlosť kolem 90 km/h (nejvíce jezdil přes 110 km/h). Počátkem roku 1930 prošel šestiválec inovací, dostal kapalinové ovládání brzd Lockheed a aby typ PV 652 se vyráběl až do roku 1933. Celkem vzniklo přes 2100 osobních vozů této řady, ale také dvě stovky podvozků PV 650, z nichž většina byla karosována jako sanitky, některé ale také jako pohřební vozy. Od jara 1930 firma Volvo nabízela i robustní taxíky PV 671 a PV 672 se stejným šestiválcovým motorem, ale s rozvorem pro-



- 1) Před sedmdesáti lety: první vozy Volvo OV 4 na výrobní lince v Hisingenu
- 2) Vozy Volvo OV 4 si vedly statečně i při sportovních kláních - tenhle startoval v Rallye Monte Carlo 1929
- 3) Nenápadný prototyp s karoserií OV 4, ale s třítrovým šestiválcovým motorem
- 4) Sedan Volvo PV 4 v prvním provedení z roku 1928 se vyznačoval oválným zadním oknem
- 5) První sériový šestiválec značky Volvo, typ PV 651 z roku 1929
- 6) Modernizovaný model PV 653 dostal v roce 1933 šestiválec o objemu 3,3 litru a výkonu 65 koní (47 kW)

dlouženým na 3,1 m a se sedmimístnou karoserií většinou s odděleným prostorem pro řidiče. Spolu s inovovanými vozy s označením PV 673 a PV 674 jich do roku 1934 vzniklo jen asi šest stovek, o to víc je však tehdy bylo vidět v ulicích švédských měst i na venkově.

(Pokračování v příštím čísle)

