

# Historie

CO VAS ČEKÁ  
NA NASLEDUJÍCÍCH  
STRANÁCH:

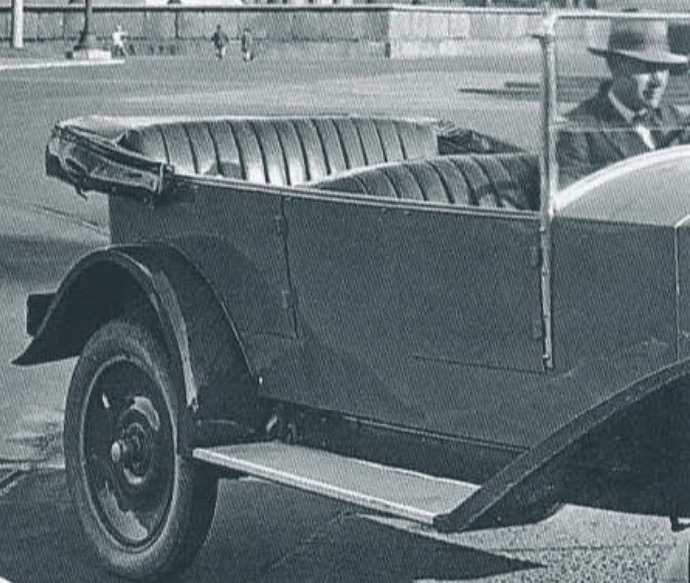
Volvo ÖV 4 →  
Rolls-Royce  
Silver Cloud

U zrodu švédské automobilky stáli dva podnikaví mladí muži, kteří se údajně na spolupráci domluvili v srpnu 1924 v jedné stockholmské restauraci nad misou krevet. Třiatřicetiletý obchodník Assar Gabriellson působil ve funkci obchodního ředitele společnosti SKF, sedmatřicetiletý strojní inženýr Gustav Larson byl ředitelem výroby v ocelárně Galco.

Oba měli bohaté zkušenosti z práce v cizině, Gabriellson zejména ve Francii a Rusku, Larson ve Velké Británii. V polovině prosince 1925 uzavřeli smlouvu o realizaci společného projektu, který počítal se zahájením sériové výroby osobních automobilů nejpozději od 1. ledna 1928.

PŘED DEVADESÁTI LETY,  
V POLOVINĚ DUBNA 1927,  
BYLY SMONTOVÁNY PRVNÍ  
SÉRIOVÉ VOZY VOLVO ÖV 4,  
KTERÉ ODSARTOVALY  
ŠVÉDSKOU PRODUKCI  
OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ.

# JAKOB A JEHO BRATŘI



2000  
1990  
1980  
1970  
1960  
1950  
1940  
1930  
1920  
1910  
1900  
1890

1927-1935



Mezitím už v září 1925 za vlastní peníze začali připravovat výrobu deseti prototypů, z nichž devět mělo mít otevřenou a jeden uzavřenou karoserii. Výrobu čtyřválcových motorů zadali specializované firmě Penta, rámy a kompletní nápravy objednali ve zbrojovce Bofors, dodavatelem karoserií byla stockholmská firma Freyschuss.

První prototyp byl dokončen počátkem června 1926, další dva následovaly v létě téhož roku a po nich i sedm zbývajících. Jeden z otevřených prototypů dostal přezdívku Jakob podle ▶

PRVNÍ AUTOMOBILY VOLVO ÖV 4 ROČNÍKU 1927 NA PROVIZORNÍ MONTÁŽNÍ LINCE

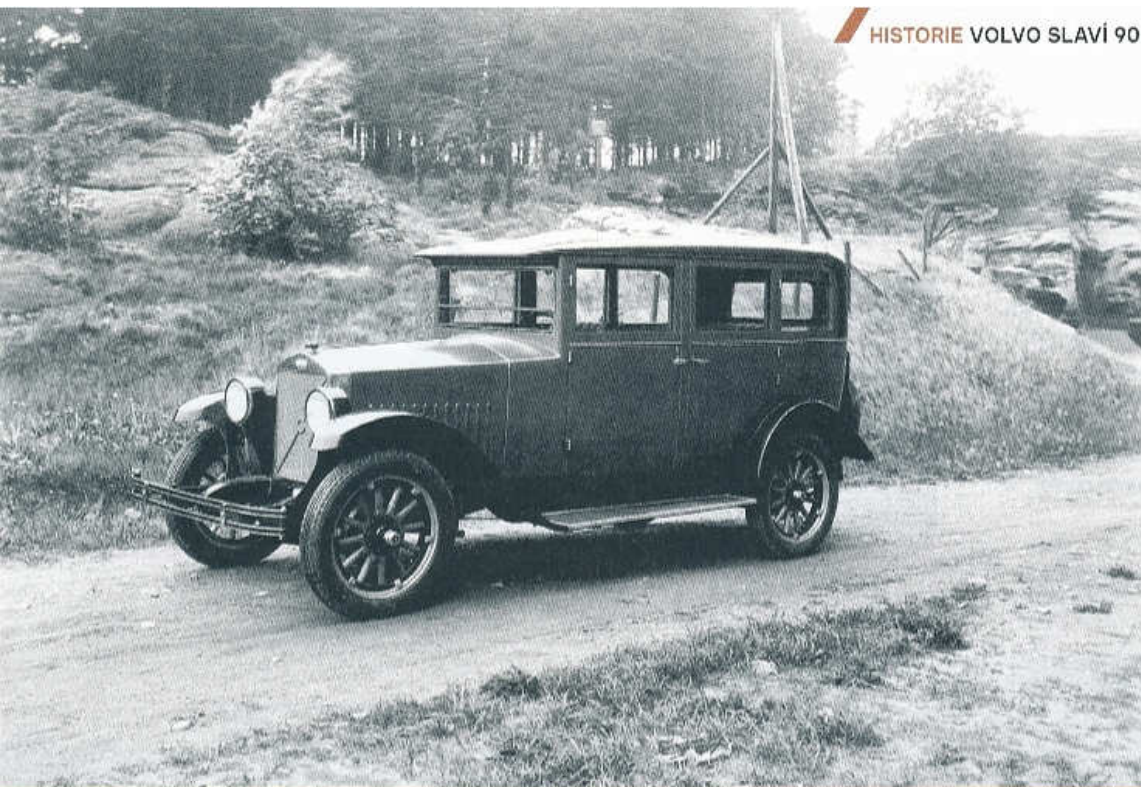


SÉRIOVÝ VŮZ VOLVO ÖV 4 SE ČTYŘVÁLCEM 1,9 L VYRÁBĚNÝ V LETECH 1927-29



JEDEN Z DESETI PROTOTYPŮ BUDOUCÍHO VOZU ÖV 4 ZHOTOVĚNÝCH V ROCE 1926





▲  
VOLVO SPECIAL, MODEL PV 4 S S UZAVŘENOU  
KAROSERÍÍ A NÁRAZNIKY (1928)

► jména, jež figurovalo v kalendáři v den jeho dokončení. Později pojmenování Jakob zlidovělo i pro ostatní vozy tohoto typu.

Prototypy nesly zpočátku označení GL, tedy iniciály obou partnerů, někdy byly označovány jen jménem Larson. Změnu přineslo v srpnu 1926 zasedání správní rady koncernu SKF, která rozhodla investovat do tohoto projektu dva miliony švédských korun a poskytnout mu i další podporu.

Vedení společností dalo rodiči se automobilce k dispozici výrobní objekt v Hisingenu na předměstí Göteborgu, v němž dříve sídlila továrna na stěrlivo, a svolilo s využitím značky Volvo. Tu měla firma SKF už od června 1915 zapsanu pro svá kuličková ložiska, od skončení první světové války ji však nepoužívala.

Značku Volvo (latinsky „točím se“ nebo „jedu“) doprovázelo logo tvořené kruhem se šikmo vzhůru vyčnívající šipkou, tradiční švédský symbol oceli a zároveň všeobecně známý znak silnějšího pohlaví.

Během zkoušek prototypů se projevil některé dětské nemoci, bylo třeba zesílit klikový hřídel motoru, opatřit čtyřválec tlakovým mazáním, změnit stálý převod v rozvodovce a přemístit palivovou nádrž za zadní nápravu. Původní plechová kola byla nahrazena

dřevěnými paprskovými koly se snímatelným ráfkem. Úpravy realizoval zkušený technik Carl-Einar Abrahamsson, jenž poté dlouhé roky vedl vývojové oddělení automobilky.

První sériový vůz Volvo ÖV 4 byl dohotoven 14. dubna 1927, což byl tehdy velikonoční Zelený čtvrtek. Ještě během svátků dokončili i druhý exemplář, jenž byl následně vystaven ve stockholmské prodejné značce. Na montáži pracovalo šest desítek dělníků, během následujících týdnů se výroba zvolna rozbíhala. Do konce roku 1927 opustily montážní linku necelé tři stovky automobilů, včetně několika desítek vozů PV 4 se čtyřdveřovou uzavřenou karoserií se šesti bočními okny.

Připomeňme, že vozy ÖV 4 a PV 4 poháněl vodou chlazený řadový čtyřválec SV o objemu 1,94 l a výkonu 28 k (21 kW) spojený s třístupňovou převodovkou. Klasicky stavěný vůz s robustním obdélníkovým rámem a oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery měl rozvor náprav 2,85 m a délku bez nárazníků 4,1 m. Dosahoval největší rychlosti 90 km/h, jako cestovní výrobce doporučoval rychlost 60 km/h.

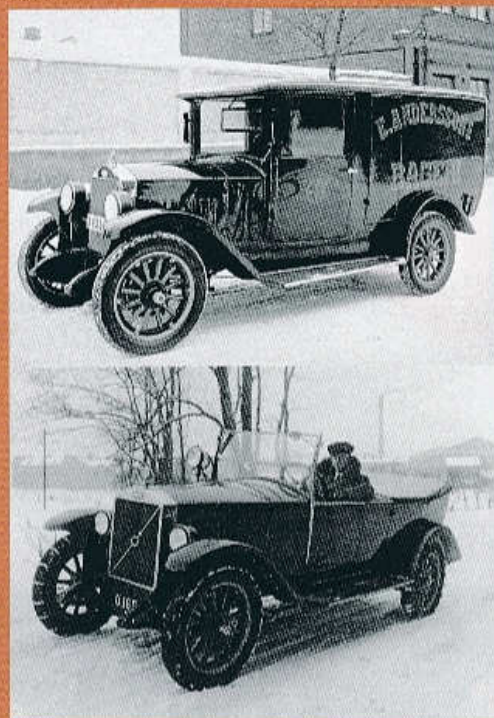
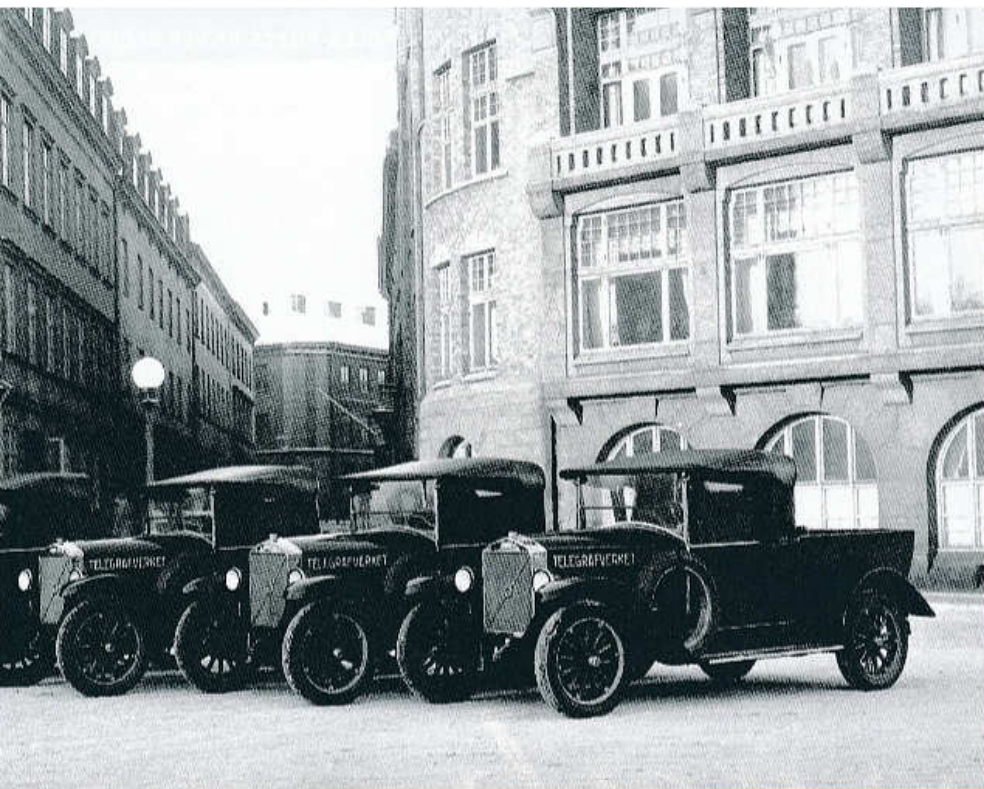
Do léta 1929 bylo vyrobeno 996 automobilů Volvo první generace se čtyřválcovými motory, z nichž jen 205 mělo čtyřdveřovou

▼  
VOLVO PV 4 Z ROKU 1929 BEZ STŘEDNÍCH  
SLOUPKŮ S LŮŽKOVOU ÚPRAVOU SEDADEL

▼  
PĚTIMÍSTNÝ SEDAN PV 4 ROČNÍKU 1929  
VE STANDARDNÍ VERZI BEZ NÁRAZNIKŮ







▲ ŠVÉDSKÁ POŠTA SI POŘIDILA CELKEM 70 VOZŮ VOLVO ÖV 4 TV (1928–29)

otevřenou karoserií. Další 70 vozů s označením ÖV 4 TV bylo v provedení pro švédskou poštu s otevřenou kabinou pro řidiče a spolujezdce opatřenou skládací plátěnou střešou a s nákladním prostorem za ní. Většinu produkce tvořilo 694 vozů PV 4 s uzavřenou karoserií, z nichž dvě stovky byly v provedení Special s předním i zadním nárazníkem a bohatší výbavou. Tři desítky podvozků PV 4 byly určeny ke stavbě zakázkových, převážně užitkových karoserií.

Není žádným tajemstvím, že výroba osobních automobilů Volvo byla v té době ztrátová, od roku 1929 jí dotovaly výnosy z prodeje užitkových vozidel téže značky.

V únoru 1929 startovaly v 1 200 km dlouhé zimní soutěži pořádané Královským autoklubem KAK na trase Stockholm-Göteborg-Stockholm dva otevřené vozy s karoserií ÖV 4, které pod kapotou ukrývaly zbrusu nový řadový šestiválec třilitrového objemu. Oba zkušební šestiválce soutěž úspěšně absolvovaly a prokázaly svoji výkonnost i spolehlivost.

Řadový šestiválec SV o objemu 3,0 l a výkonu 55 k (40,5 kW), na jehož konstrukci a vývoji se podílela americká firma Continental, byl určen pro nový automobil Volvo PV 651, který debutoval koncem

▲ JEDEN Z 27 PODVOZKŮ PV 4 KAROSOVANÝCH MIMO TOVÁRNU: PEKAŘSKÁ DODÁVKA

▲ ZKUŠEBNÍ VŮZ ÖV 4 SE ŠESTIVÁLCEM PŘI ZIMNÍ SOUTĚŽI V ÚNORU 1929

dubna 1929. Měl rozvor náprav 2,95 m, uzavřenou čtyřdveřovou karoserií se šesti bočními okny dlouhou 4,5 m a dosti se podobal tehdejší americké automobilové konfekci. Mohl přepravovat pět cestujících ustálenou rychlostí 90 km/h, dokázal však uhanět tempem až 110 km/h.

Počátkem roku 1930 dostal šestiválec kapalinové ovládní brzd Lockheed a nové označení PV 652, pod nímž se vyráběl do roku 1933, kdy jej nahradil modernější tvarovaný model PV 653 poháněný větším šestiválcem 3,3 l o výkonu 65 k (48 kW). Podvozků se standardním rozvorem 2,95 m určené k externímu karosování si i s motorem 3,3 l zachovaly označení PV 650.

Souběžně se pro taxislužbu vyráběly sedmimístné modely řady TR s rozvorem prodlouženým na 3,10 a 3,25 m a také podvozků ke karosování s rozvorem 3,55 m, na nichž vznikaly sanitky, pohřební vozy a další na zakázku stavěné automobily.

Podle továrních záznamů bylo do roku 1935 vyrobeno téměř 2 800 osobních vozů Volvo této řady, 750 taxíků a 360 podvozků ke karosování. ◀

▼ V DUBNU 1929 DEBUTOVAL VŮZ VOLVO PV 651 S TŘILITROVÝM ŠESTIVÁLCEM

▼ KUPÉ VOLVO 650 KAROSOVANÉ FIRMOU JÄRBO VAGNFABRIK VE FALUNU (1932)

▼ SEDAN VOLVO PV 653 Z LET 1933–34 POHÁNĚNÝ ŠESTIVÁLCEM O OBJEMU 3,3 L

