

# 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.**



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 šipkou směřující šikmo 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 projeví 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 Abrahamsson, který pak dlouhé roky vedl vývoj automobilky Volvo. Ale nepředběháme.

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

táží pracovali celou noc a zřejmě vlivem únavy se dopustili i poněkud kuriózní chyby: 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 dával z objemu 1944 cm<sup>3</sup> výkon 28 koní (21 kW) a spolu s třístupňovou převodovkou umožňoval robustně stavěnému vozu dosahovat největší rychlosti



1



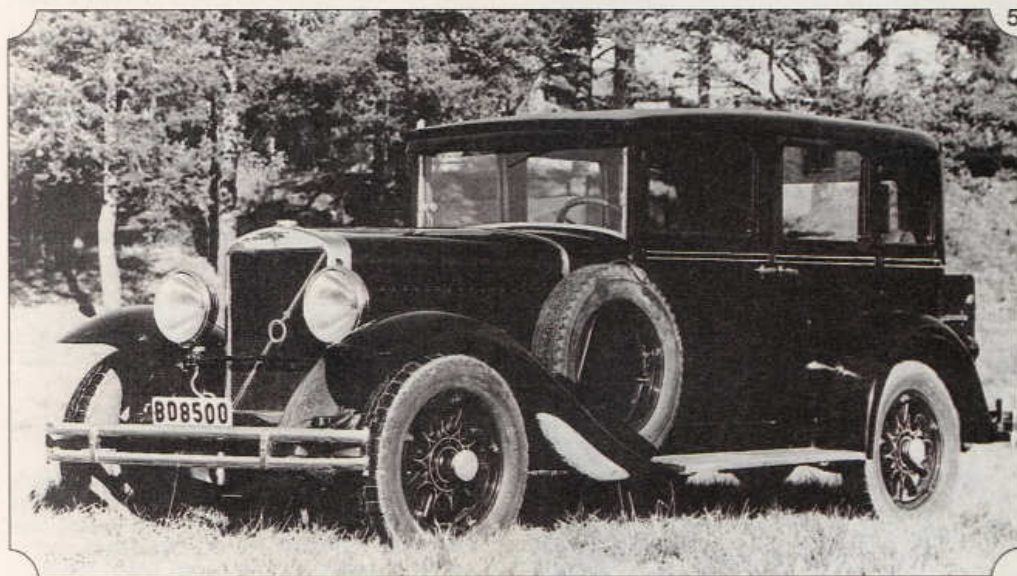
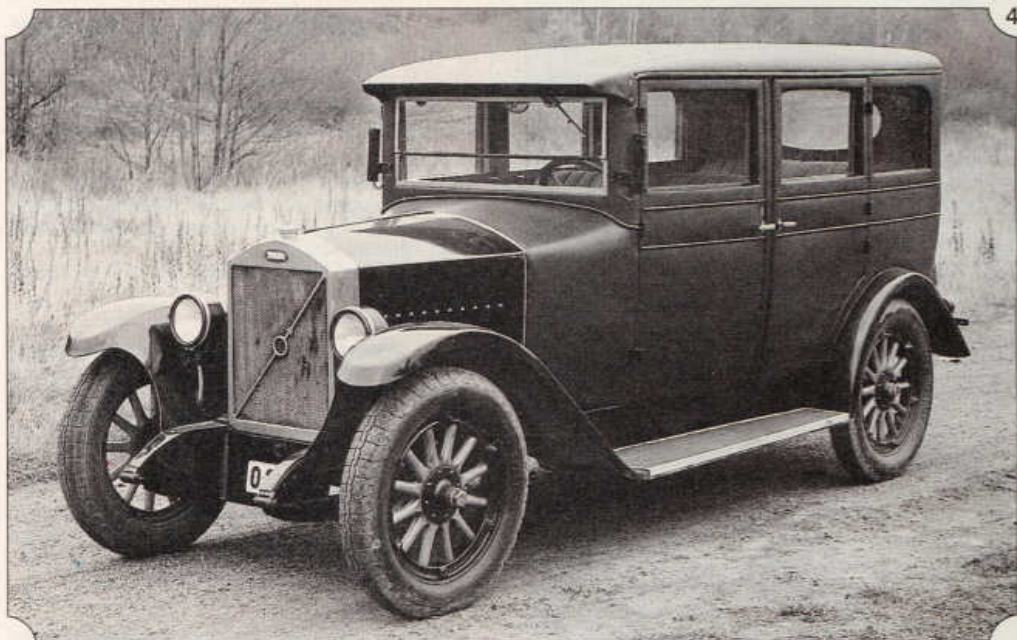


# Volvo

90 km/h, výrobce ovšem doporučoval cestovní rychlost 60 km/h, která zřejmě odpovídala tehdejšímu - povětšinou 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 čtyřdveřovou „pružnou“ karoserií stavěnou podle licence francouzské firmy Weymann. Za ochranu před nepohodou si ovšem zákazník musel připlatit: zatímco otevřený model OV 4 stál 4800 švédských korun, sedan PV 4 byl přesně o tisícovku dražší. Původní představa o tom, že z 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 tvořilo 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 předstihl 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 ukrývaly zcela nový řadový šestiválec SV třílitrového 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 rychlostí kolem 90 km/h (nejvíce jezdil přes 110 km/h). Počátkem roku 1930 prošel šestiválec inovací, dostal kapalinové ovládání brzd Lockheed a coby 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 rozvozem 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 třílitrovým 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)

délženým 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)

