

## 80 éve gördülünk - A Volvo-sztori 1. rész

Hozzáadta: - mg -

2007. november 29. csütörtök 04:04

Utolsó frissítés 2008. december 28. vasárnap 14:55

1927. április 27-én született, Göteborgban, ÖV4 néven anyakönyvezték. A többség azonban inkább Jakobnak becézte, hanyagolva a típusára utaló - nyitott, négyhengeres túrakocsi -, hivatalos nevét. S már az első pillanatban különbözni akart a társaitól, az ötszemélyes, négyajtós autó ülései - a kor szellemétől eltérően - rugóztak voltak. A kis virágváza, a hamutartó és az ablakokat takaró függöny emellett már csak apró kedveskedésnek számított.

Az indulás

Hivatalosan ezzel a típussal indult el a svéd autógyár nem mindennapi életútja, valójában azonban a Volvo-sztori már évekkel azelőtt megkezdődött. Egészen pontosan három évet - azaz 1924-ig - kell visszamennünk az időben, hogy megismerhessük a kezdeteket. Akkor futott össze ugyanis egy stockholmi kávéházban régi kollégájával Assar Gabriëlsson, az SKF csapágygyár értékesítési igazgatója. Az ismerős pedig Gustaf Larson tervezőmérnök volt, aki már tanulóévei alatt autóiipari tapasztalatokat szerzett Angliában. A rapid találka" alatt felmerült egy közös - nem mellesleg svéd - autógyár megalapítása, az ötletet azonban csak egy év múlva foglalták írásba. Én, Gabriëlsson, svédországi autógyártás létesítésére törekedve, ajánlatot teszek G. Larsonnak, hogy dolgozzon velem mérnökként." Én, Larson, elfogadom ezt az ajánlatot."

Az autó tervezése Gustaf Larson feladata volt. Gabriëlsson pedig megpróbált pénzügyi támogatókat szerezni, igyekezett rábírní az SKF vezetőségét, hogy fektessenek be az új gyárba. Nem járt sikerrel, a visszautasítás azonban nem csökkentette a kezdeti lelkesedésüket és az elkötelezettségüket. Elhatározták, hogy saját pénzből (megtakarítás, kölcsön, állami juttatás) készítenek tíz prototípust, hogy valami kézzel foghatót tudjanak mutatni a szponzoroknak.

Gabriëlsson és Larson a legjobb svéd kocsigyárost, Adolf Freyschusst bízta meg

az első modellek megépítésével, a formatervet pedig Helmer Mas-Olle művész készítette. Az első prototípus 1926 júniusában készült el, amivel a "szülők" maguk mentek el Stockholmból Göteborgba, hogy bemutassák az SKF igazgatóságának. A minőségi megoldásokkal teletűzdelt Jakob láttán a vállalat beadta a derekát, s vállalta, hogy rendelkezésre bocsát ezer darab hasonló autó előállításához szükséges anyagi alapot és kezességet. Mi több, a csapágygyár egy üzemet is átengedett a gépkocsigyártás céljára, s ők álltak elő a márkanévvel, a Volvóval is.

A Volvo latin szó, jelentése "gördülők". Eredetileg csapágynévnek találták ki, az SKF 1915-ben jegyezte be első ízben. Majd még ugyanebben az évben AB Volvo nevű leányvállalatot hozott létre, hogy termékeivel - egysoros mélyhornyú golyóscsapágy - megvesse a lábát az amerikai kontinensen. Tervük nem jött be, így egy ideig jegelték a jól hangzó cégnevet.

A legelső ÖV4 tehát 1927. április 27-én hagyhatta el a göteborgi gyárkaput, volánja mögött Hilmer Johansson kereskedelmi igazgatóval. Első évben ezer Volvo - 500 nyitott, 500 zárt (PV4) - eladását tervezték, de az értékesítés nehezebben ment, mint azt előre gondolták. 12 hónap alatt csupán 297 kocsi talált gazdára, s két évbe telt, mire a vállalat szerény nyereséget tudott kimutatni.

A gazdaságos működéshez az is hozzájárult, hogy a négyhengeres, 28 lóerős, amerikai stílusú személyautó mellett tehergépkocsi (Type1) előállításába is belefogtak. A kisteherautó fejlesztése egyébként kezdetektől fogva párhuzamosan folyt a Jakobéval, a haszongépjármű, majd később a busz-felépítmény annak az alvázára épült. Közben a zárt verzió kocsiszekrényét is módosították, a karcsúbb szélvédőkerettel és hátsó lökhárítóval büszkélkedhető Specialhoz kétszáz extra koronáért például már első fék is járt. A négyhengeres erőforrásokat pedig lecserélték hathengeresekre (PV651), az erősebb motor jó ajánlás volt a taxisok számára. Így 1929-ben már 1383 járművet értékesített a Volvo, melyek közül 27 került exportra.

A sikeres trendet meglovagolva 1930 márciusában két hétüléses taxit - TR671, TR672 - mutatott be a skandináv gyár, majd augusztusban "őket" követte a PV652-es nevű személyautó. Az exkluzív kivitelű modell gazdagon felszerelt utastérrel és látványosabb karosszériával csábította a vásárlókat, a leglényegesebb újdonsága mégis a hidraulikus fékrendszere" volt. Még mindig 1930-ban a Volvo megvásárolta a Hisingen üzemet az SKF anyacégtől, s létrehozta a "Ratten" (Volán) című ügyfélújságot.

A gazdasági világválság sem vetette vissza jelentősen a Volvo növekedését, a hazai piacon . az eladások csökkenése ellenére - megmaradt a részesedése, és 1931-ben első ízben osztalékot fizetett a részvényeseinek. A következő esztendő májusára legördült a tízezredik Volvo a szerelősorról, az igazi szenzációt azonban 1935 tartogatta. Már a PV653 (standard) és a PV654-es (de Luxe) típusok is modernek voltak a kor műszaki színvonalához képest - teljesen fémből készült karosszéria, kereszttartós konstrukciójú alváz, hangszigetelt tűzfal, ergonomikus műszerfal, kesztyűtartó -, az Ivan Örnberg által tervezett PV36-os meg egyenesen a technika csúcspontját képviselte.

A Carioca (népszerű dél-amerikai tánc) néven közismertté vált típus látványos autó volt, merész vonalaival igazi szenzációt keltett. Formáján érezni, hogy a tervezőre nagy hatással volt a Chrysler 1934-es Airflowja, hátsó kerekeit beburkolták, osztott szélvédője, csomagtartója és fényszórója belesimult a karosszériába. Elöl-hátul is három ember számára nyújtott kényelmes helyet, a hathengeres motor mellé társuló független első futómű és hátsó stabilizátor pedig jó úttartást garantált. A 80 lóerős, létraalváz, ugyanakkor extravagáns Carioca megelőzte a korát, így nem csoda, hogy meglehetősen drágán mérték kilóját", 8500 koronába került. Ennek megfelelően meglehetősen visszafogottan fogadta a piac, az 500 legyártott példány legtöbbször Brazíliába és Görögországba exportálták.

Az amerikai Hupmobile-tól elcsábított Örnberg következő munkája már üzleti szempontok alapján is telitalálatnak bizonyult, a PV51 kisebb, egyszerűbb és természetesen olcsóbb volt felmenőjénél". Tulajdonképpen az első Volvo-tömegmodellnek tekinthető. Érdekes az is, hogy a keskenyebb, rövidebb karosszériának köszönhetően nem kevés súlyt spóroltak meg" a fejlesztők, így a 86 lóerős motorjával a gyors kocsik közé sorolták. Luxusváltozatával együtt jóval kelendőbbnek bizonyult a Cariocánál, összesen 2800 darab fogyott belőle az új PV53-56 modellcsalád érkezéséig.