

Plannen voor verdere expansie

In de jaren 1930 werkte Volvo gestaag aan de uitbouw van zijn positie in thuisland Zweden en de rest van Scandinavië. In augustus 1939 kondigde het bedrijf de komst van een geheel nieuw topmodel voor februari 1940 aan, maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zou het tot na de oorlog duren voordat deze auto daadwerkelijk op de markt werd gebracht.

Een opvolger voor de PV56

Met de PV53-56 had Volvo in de jaren 1930 alle verkooprecords gebroken. De verkoop van 6235 exemplaren in 1937 betekende zelfs een stijging van



Presentatie van de PV60 op de Autosalon van Stockholm in 1944.

52 procent ten opzichte van het jaar daarvoor. Maar inmiddels begon de serie verouderd te raken en werd het tijd om na te denken over een opvolger die het succes in de toekomst zou kunnen voortzetten. Besloten werd een groter en ruimer model te ontwikkelen naar het voorbeeld van de Amerikaanse auto's die destijds erg in de mode waren. Bij de eerste studies lieten de ontwerpers zich daarbij vooral inspireren door de modellen van de merken van de Ford-groep: Mercury, Ford en Lincoln.

De introductie van de nieuwe auto stond gepland voor 5 februari 1940, waarbij een jaarproductie werd voorzien van vijfduizend exemplaren. In mei van datzelfde jaar had er ook een tweede versie moeten uitkomen die ongeveer twintig procent van de totale verkoop voor zijn rekening zou nemen. Wanneer in september 1939 de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, wordt het project in de ijskast gezet. Het enige prototype dat werd gebouwd, werd ergens in een hoekje van de fabriek geparkeerd.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo PV60

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo PV60 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1946.

8 506 305

© MMXIV Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo Car Corporation CS 507 305



Volvo PV60



EDITIONS
ATLAS
Collections

Amerikaans geïnspireerde styling

Nadat de directie in 1942 besloot om de plannen weer af te stoffen, werden vier nieuwe prototypes gebouwd. Deze hadden allen nog naar achteren openende achterportieren en kenmerkten zich door een aantal details die rechtstreeks waren ontleend aan de Mercury- en Lincoln-modellen uit 1939.

Er was geen Volvo-ontwerper die in zijn loopbaan niet een tijdje in de Verenigde Staten had gewerkt, maar toch ligt de belangrijkste oorzaak voor deze gelijkenis waarschijnlijk meer in het feit dat alles wat uit Amerika kwam in die dagen nu eenmaal erg in de mode was in Zweden. Het was dus niet meer dan logisch dat ook Volvo voor zijn nieuwe modellen koos voor een styling die aansloot op de smaak van zijn klanten.

De definitieve versie werd in 1944 in Stockholm gepresenteerd, tegelijk met de kleinere PV444. De achterportieren openden nu net als de voorportieren naar voren, terwijl de styling van de neus en de voorbumper meer geïnspireerd was op – om niet te zeggen gekopieerd was van – de Pontiac-modellen uit 1939.



Met een ander merkembleem op de grille kon de PV60 gemakkelijk voor een Amerikaanse auto doorgaan.

Nieuw maar verouderd

De vormgeving van de PV60 gedoopte auto was bij zijn presentatie in 1944 dus in feite al verouderd. In de laatste oorlogsjaren en daarna was er ook in het neutrale Zweden aan alles gebrek, waardoor de productie uiteindelijk pas in 1946 op gang kwam. Dat maakte de PV60 er uiterlijk natuurlijk niet jonger op, maar ter compensatie werd de techniek wel op een aantal punten bij de tijd gebracht. Zo kreeg de auto onafhankelijke voorwielophanging en een versnellingshendel aan de stuurkolom in Amerikaanse stijl.

Kwaliteit en klasse

Met zijn wat belegen styling en forse afmetingen straalde de PV60 beslist een zekere voornaamheid en elegantie uit, waardoor hij in de betere kringen meteen in de smaak viel. Met drieduizend exemplaren verkocht de grote Volvo opmerkelijk goed en versterkte hij bij de welgestelde clientèle Volvo's reputatie van goede smaak en betrouwbaarheid, eigenschappen waaraan het Zweedse merk ook tegenwoordig nog zijn goede naam ontleent.



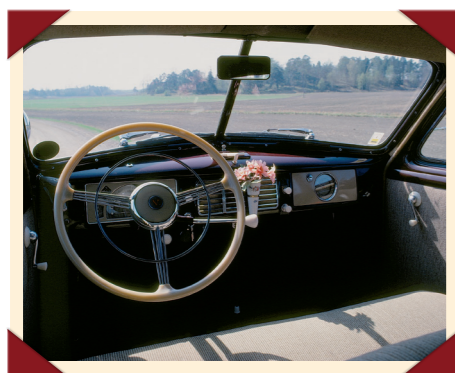
'Goede vrienden met de weg': deze claim op de brochure van de PV60 was beslist niet overdreven.

Zeg het met bloemen

De PV60 was ideaal voor lange reizen.



Eind jaren 1940 werden luxe-auto's over het algemeen nog verkocht als rijdend chassis om volgens de wensen van de klant bij gespecialiseerde carrosseriebouwers te worden afgebouwd. Het feit dat Volvo een grote limousine als de PV60 gewoon als standaardmodel in de catalogus had staan, was tamelijk ongebruikelijk en daarom bood Volvo zijn klanten de mogelijkheid om de auto naar eigen voorkeur met allerlei accessoires aan te kleden. Zo was er een klein bloemenvaasje voor het dashboard leverbaar, zodat de PV-bezitter het interieur kon opfleuren met een bosje bloemen, wat voor een uiterst chique uitstraling zorgde.



Een fleurig vaasje bloemen geeft het interieur cachet.

Geen doorontwikkeling

Na het uitbrengen van de PV60 werd het model niet verder ontwikkeld. In de naoorlogse jaren van wederopbouw gaf de Volvo-directie prioriteit aan de kleinere en betaalbare PV444. Om te overleven had de fabriek in Göteborg een populair model nodig dat met het oog op schaalvoordelen in grote series kon worden gebouwd. Een tweedeurs versie van de PV60, zoals die voor de oorlog was voorzien, zou er daarom nooit komen.

Probeerders voor de toekomst

Tegelijk met het project waaruit later de PV60 zou voortkomen, startte Volvo aan het begin van de jaren 1930 een studie naar een auto met hydraulische aandrijving. In feite zou het hierbij gaan om een reeks pompen aangedreven door een zescilinder, maar al snel bleek de motor zo zwaar en complex te worden dat het project weer werd afgeblazen. Een andere vooroorlogse studie betrof een compacte auto met een achterin geplaatste tweetaktmotor. Ook dit project werd na het uitbreken van de oorlog stopgezet, omdat toen alle middelen en denkkraft werden gemobiliseerd voor het ontwikkelen van vliegtuigmotoren.

Volvo PV60 in detail

De aerodynamische 'airflow'-achterzijde was typisch voor de jaren 1940.

Door het ruime interieur was de PV60 ideaal als taxi of auto voor representatieve doeleinden.

Net als bij de berline bestond de voorruit uit twee delen.



Het derde zijruitje is kenmerkend voor limousines uit die tijd.

Het design was sterk Amerikaans geïnspireerd.

Onder de gestroomlijnde motorkap lag een robuuste zescilinder benzinemotor.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO PV60

Motor

Type	Zescilinder lijnmotor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	3670 cm ³
Boring x slag	84,14 x 110 mm
Compressie	6,5:1
Klepbediening	Zijkleppen
Brandstofvoorziening	Carburateur
Vermogen	90 pk (66 kW) bij 3500 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakeld, drie versnellingen

Carrosserievarianten

Vierdeurs limousine	PV60
Kaal chassis	PV61

Chassis

Stuurinrichting	Tandheugelsysteem
Voorwielophanging	Onafhankelijk, schroefveren
Achterwielophanging	Starre as, schroefveren
Remmen voor	Trommels
Remmen achter	Trommels
Banden voor	6,00 x 16
Banden achter	6,00 x 16

Afmetingen

Lengte	4725 mm
Breedte	1800 mm
Hoogte	1280 mm
Wielbasis	2850 mm
Spoorbreedte voor	1400 mm
Spoorbreedte achter	1515 mm
Gewicht	1430 kg
Inhoud brandstoftank	50 liter

Prestaties

Topsnelheid	130 km/h
Specifiek vermogen 0-100 km/h	25,4 pk/liter 21,2 sec.
Productieaantal	PV60: 3006 PV61: 500