

Behoeftte aan een nieuwe taxi

Het Zweedse Volvo heeft in eigen land van oudsher een sterke positie op de taximarkt. Vóór de oorlog was dat niet anders. Volvo-taxi's waren weliswaar vaak duurder dan hun buitenlandse concurrenten, maar met hun onverwoestbare karakter waren ze heel populair bij chauffeurs én clientèle.

Maar halverwege de jaren 1930 begonnen de toenmalige taximodellen verouderd te raken ten opzichte van met name de Amerikaanse concurrentie. In 1938 kwam het Zweedse merk daarom met twee nieuwe taxi's, de PV801 (met scheidingsruit) en PV802 (zonder afscheiding). Daarnaast was er ook een versie met verlengd chassis (3,55 in plaats van 3,35 meter) leverbaar.

De carrosserie, getekend door Volvo's eigen ontwerpafdeling onder leiding van Olle Schjölin en Edward Lindberg, was met zijn afgeronde vormen en geprotonceerde V-vormige neus duidelijk geschoeid op Amerikaanse leest.

Klassieke bouw op een apart chassis

Het traditionele ruggengraatchassis was voorzien van een doosprofiel achter de motor en kruislings aangebrachte dwarsverstevingen. De motor was gekoppeld aan een gesynchroniseerde driersnelingsbak zonder overdrive. Beide versies boden naast de chauffeur plaats aan zeven passagiers, waarvan er drie genoeg moesten nemen met een klapstoeltje. Verwarming was standaard en de carrosserie kon worden geleverd in de kleuren zwart, donkerblauw en donkerbruin.

Ook voor ziekenvervoer

De versie zonder scheidingsruit kon worden omgevormd tot ambulance: door het weghalen van de twee klapstoeltjes aan de rechterkant en het neerklappen van de rugleuning van de achterbank ontstond ruimte voor een brancard. Om die naar binnen te kunnen schuiven, moest de auto wel worden uitgerust met een speciaal daarvoor ontworpen achterdeur.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo PV800 Taxi

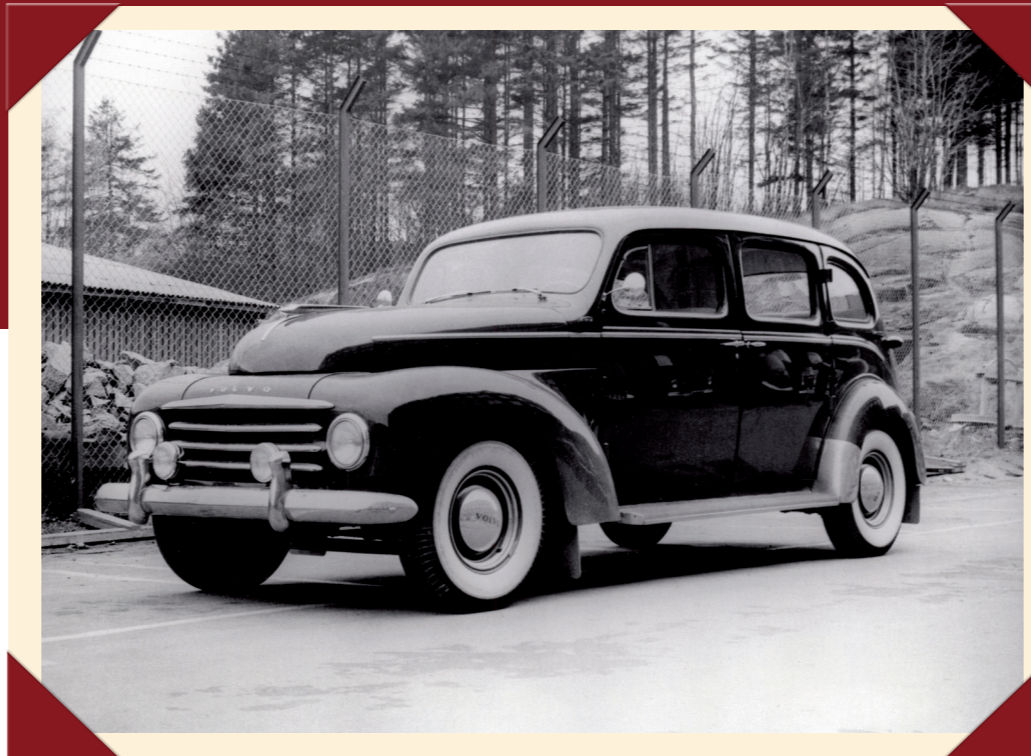
Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo PV800 Taxi een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1950.

8 506 318

© MMXII Editions Atlas, Encyclopedie IJzer systeem. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation 05 507 318



Volvo PV800 Taxi



EDITIONS
ATLAS
Collections

Nuttig voor het Zweedse leger

Tijdens de Tweede Wereldoorlog liet het Zweedse leger rond de 210 exemplaren voor militaire doeleinden bouwen. Deze TPV's (*Ter-rängpersonvagn m/43*) hadden een verhoogd en versterkt chassis en vierwiel-aandrijving. De carrosserie was, zij het in aangepaste vorm, eveneens van de civiele versie overgenomen, maar de techniek was voor het merendeel afkomstig van Volvo's kleinere vrachtwagens die op hun beurt weer enkele componenten met de PV800-serie deelden.



De neus van de eerste serie PV800 had een kenmerkende Amerikaanse jarenertigstyling.

Noodzakelijke vernieuwing

Na de oorlog begon het uiterlijk van de PV800 gedateerd te raken. Omdat hij op technisch gebied echter nog nauwelijks voor zijn concurrenten onderdeed, besloot Volvo vooral de carrosserie flink onder handen te nemen, met als meest in het oog springende resultaat een nieuwe neus die de auto een aanzienlijk moderner aanzicht gaf. Deze nieuwe serie, die PV820 werd gedoopt, onderscheidde zich verder van zijn voorganger



Afhankelijk van de versie was het passagierscompartiment afgescheiden door een ruit.



De carrosserieën werden destijds nog helemaal met de hand afgewerkt.

door een iets sterkere motor en de verhuizing van de versnellingsbakbediening van de vloer naar de stuurkolom, wat voor meer ruimte voorin zorgde en het schakelen verlichtte. Wat bleef was het ruime modelaanbod met een keuze uit versies met of zonder scheidingsruit, diverse wielbasisvarianten, een kaal chassis en een versie voor ombouw tot bestelwagens. Van deze tussenserie, die van 1947 tot 1950 leverbaar was, werden in totaal nog geen duizend stuks gebouwd.

Een nieuwe opfrisbeurt



Door het grote, ruime interieur was de robuuste PV830 een ideale taxi.

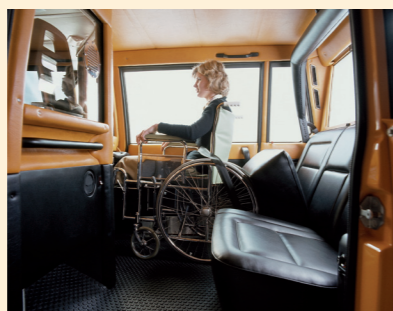
In 1950 introduceerde Volvo de PV830-serie. Deze was nog steeds gebaseerd op de PV800, maar wederom ingrijpend gemoderniseerd. Het nieuwe front vertoonde duidelijk de trekken van zijn nieuwe kleine broertje, de PV444. De simpele maar beproefde zescilindermotor van 90 pk bleef behouden en ook verder was de techniek nagenoeg ongewijzigd. Wel werd het model vanaf 1953 optioneel leverbaar met onafhankelijke voorwielophanging.

De laatste als taxi ontworpen Volvo

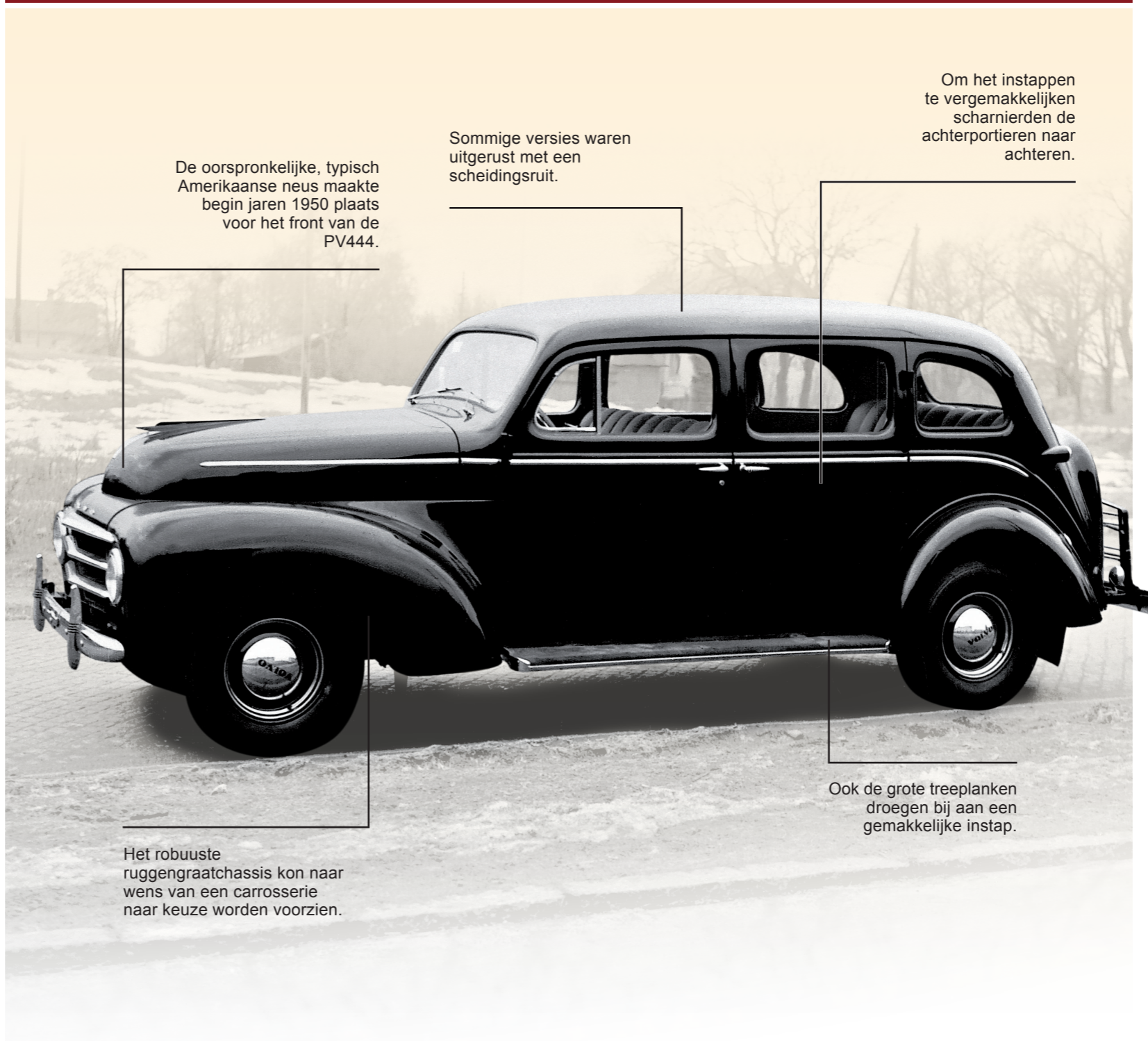
Na iets minder dan negenduizend gebouwde exemplaren viel in 1958 definitief het doek voor de PV800-serie, die in Zweden overigens met de weinig vleiende bijnaam *suggan* oftewel 'zeug' door het leven ging. Sindsdien heeft Volvo geen specifiek als taxi ontworpen auto's meer gebouwd, al hield het nog wel taxivarianten van zijn standaard-sedans in het aanbod.

EXPERIMENTELE VOLVO YELLOW CAB

In 1977 schreven het Museum of Modern Art en het eveneens in New York gevestigde Office of Transport een prijsvraag uit waarbij ze autofabrikanten uitnodigden een nieuw taxiconcept voor 'the Big Apple' te ontwikkelen. De door Volvo gepresenteerde experimentele taxi onderscheidde zich behalve door zijn robuustheid en hoge veiligheidsniveau – dé handelsmerken van de Zweedse autobouwer – vooral door zijn modulaire en zeer ruime interieur dat onder andere plaats bood aan een rolstoel. De auto was uitgerust met een zescilinder dieselmotor en had voorwielaandrijving, destijds een noviteit voor Volvo.



Volvo PV800 Taxi in detail



De oorspronkelijke, typisch Amerikaanse neus maakte begin jaren 1950 plaats voor het front van de PV444.

Sommige versies waren uitgerust met een scheidingsruit.

Om het instappen te vergemakkelijken scharnierden de achterportieren naar achteren.

Ook de grote treeplanken droegen bij aan een gemakkelijke instap.

Het robuuste ruggengraatchassis kon naar wens van een carrosserie naar keuze worden voorzien.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO PV800

Motor

Type	Zescilinder lijnmotor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	3670 cm ³
Boring x slag	84,14 x 110 mm
Compressie	6,05:1
Klepbediening	Zijkleppen
Brandstofvoorziening	Carburateur
Vermogen	89 pk (65 kW) bij 3400 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakeld, drie versnellingen

Carrosserievarianten

Vierdeurs sedan
Kaal chassis

Chassis

Stuurinrichting	Worm-en-rol
Voorwielophanging	Schroefveren
Achterwielophanging	De Dion-achteras, bladveren
Remmen voor	Trommels
Remmen achter	Trommels
Banden voor	6,50 x 16
Banden achter	6,50 x 16

Afmetingen

Lengte	5150 mm*
Breedte	1820 mm*
Hoogte	1861 mm*
Wielbasis	3250 of 3550 mm
Spoorbreedte voor	1470 mm*
Spoorbreedte achter	1524 mm*
Gewicht	1750 kg*
Inhoud brandstoftank	60 liter

Prestaties

Topsnelheid	Geen gegevens
Specifiek vermogen 0-100 km/h	24,3 pk/liter Geen gegevens
Productieaantal	8864 (totaal alle modellen, met uitzondering van militaire voertuigen)

* Aangezien de bouw deels met de hand plaatsvond, kunnen de afmetingen per auto significant verschillen.