

Een opvolger voor de PV51/52

In 1938 kwam Volvo met een serie nieuwe modellen op basis van zijn kleine PV51/52. De techniek bleef grotendeels ongewijzigd, maar het uiterlijk kreeg een ingrijpende opfrisbeurt. Een groep nieuwe ontwerpers voorzag Volvo's populaire instapmodel van een nieuwe neus en een opgevalueerd interieur met onder andere een nieuw dashboard. Voor de benaming werd simpelweg de tot dan toe gebruikte nummering voortgezet, waarbij de nieuwe modellen al naargelang de uitvoering en het uitrustingsniveau PV53, 54, 55, 56 en 57 werden gedoopt.

Vijf verschillende versies

Het basismodel van de nieuwe serie was de PV53. Dit model was ook leverbaar in een uitvoering met een grotere kofferbak: de PV54. Verder waren zowel de PV53 als de PV54 verkrijg-

baar in een luxere variant, als respectievelijk PV55 en PV56. Deze versies onderscheidden zich door een luxueuzer interieur en een ruimer aanbod aan carrosseriekleuren. Tot slot was er nog de PV57, een chassisversie die door carrosseriebouwers van een speciale carrosserie kon worden voorzien of tot bedrijfswagen kon worden omgebouwd.

Herkenbaar uiterlijk

Net als bij de PV51/52 waren alle carrosseriedelen vervaardigd van geperst plaatstaal, wat een meer fabrieksmatige productie met minder handwerk mogelijk maakte. De scherp gesneden neus en gestroomlijnde koplampen gaven de nieuwe serie een eigentijdse uitstraling. Een fraai, maar ook functioneel detail was dat het schuin op de grille geplaatste embleem ook dienstdeed als handgreep voor het openen van de motorkap.

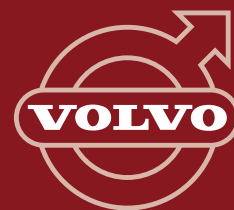
CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo PV56

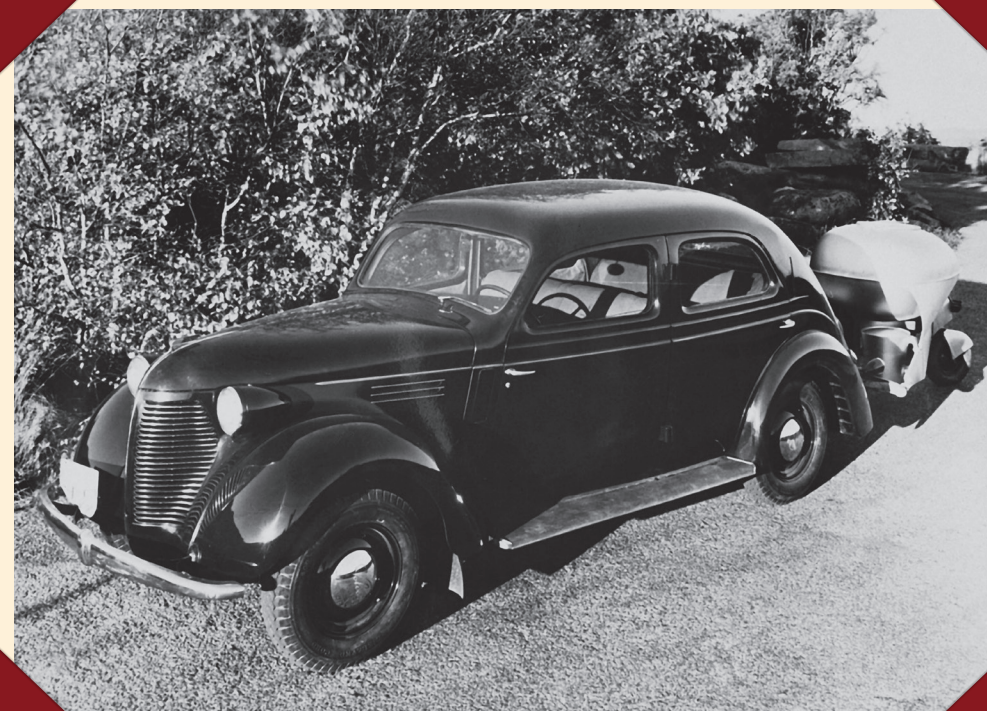
Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo PV56 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1938.

8 506 320

© MMXII Editions Atlas. Encyclopedie flyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation 05 507 120



Volvo PV56



EDITIONS
ATLAS
Collections

Technisch uitgerijpt

Op technisch vlak onderscheidde de PV53-57-serie zich van zijn voorgangers door een versterkte voorzijde, waarbij de complexe, uit plaatstalen delen samengestelde constructie had plaatsgemaakt voor een robuuste holle dwarsbalk. Het middelste deel van de carrosserie bleef ongewijzigd, terwijl de achterzijde nu twee varianten kende: eentje met het reservewiel op de traditionele plaats op de buitenzijde van de kofferklep en eentje waarbij het reservewiel in de kofferbak was ondergebracht. Aanpassingen aan de voorwielloophang en stuurinrichting maakten de auto gemakkelijker bestuurbaar en zorgden voor meer comfort op slechte wegen.



Deze oude aquarel toont een PV56 in dienst van het Zweedse leger.

concurrenten: "Tot nu toe kwamen we altijd te laat. Dat hebben we nu onderkend en ik ben ervan overtuigd dat dit zal resulteren in goede resultaten, zowel met onze personenauto's als met onze vrachtwagens." Sindsdien maakt Volvo zijn modellen nieuws voor het volgend jaar aan het eind van de zomer bekend.

Alternatieve brandstof

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bouwde Volvo voornamelijk voertuigen voor de Zweedse strijdkrachten. De PV53-57-reeks bleef in productie, al zag Volvo zich door de benzineschaarste gedwongen een versie met houtvergasser uit te brengen. Deze aangepaste motor was goed voor 50 pk en kreeg de typeaanduiding 'ECG', waarbij de G stond voor Gengas, oftewel generatorgas of houtgas.



Net als de andere modellen uit de PV53-57-serie had de PV56 een eigentijdse, gestroomlijnde neus.

Voor de Amerikaanse markt

De styling van de nieuwe modellijn was duidelijk geïnspireerd op de Amerikaanse auto's uit die tijd. Met de nieuwe lijn wilde Volvo aan de overzijde van de Atlantische Oceaan vaste voet aan de grond krijgen. In verband daarmee werd de introductie naar het najaar verschoven. Volvo-directeur Assar Gabrielsson liet in een interview weten dat het merk meer in de pas wilde lopen met zijn Amerikaanse



Om de voortrein te ontlasten werd de houtgasgenerator als aanhangwagen achter de auto meegetrokken.

In de geest van de tijd

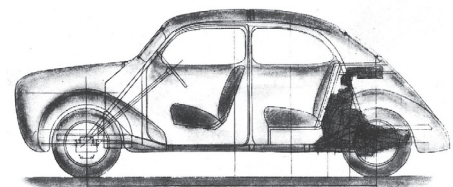


Bij deze militaire versie was de houtvergasser aan de voorzijde gemonteerd.

Kort voor de oorlog was Volvo eveneens gestart met de studie naar een opvolger voor de PV50-reeks. Voor dit nieuwe model, dat intern de benaming PV40 kreeg, had men een kleine, compacte auto met een zelfdragende carrosserie in gedachten. Met een achterin geplaatste tweetaktmotor moest het een concurrent worden van de op hetzelfde technische concept gebaseerde KdF-wagen (de latere Volkswagen Kever) en soortgelijke modellen die bij NSU, Renault en zelfs Mercedes-Benz in ontwikkeling waren. Na de oorlog kwamen ook andere Europese fabrikanten met tweetaktmotoren. Een daarvan was het eveneens Zweedse Saab, een vliegtuigfabrikant die met de bouw van auto's de sterk verminderde vraag naar



De sobere PV53 en 54 hadden wat minder chroomwerk dan de luxere PV55 en 56.



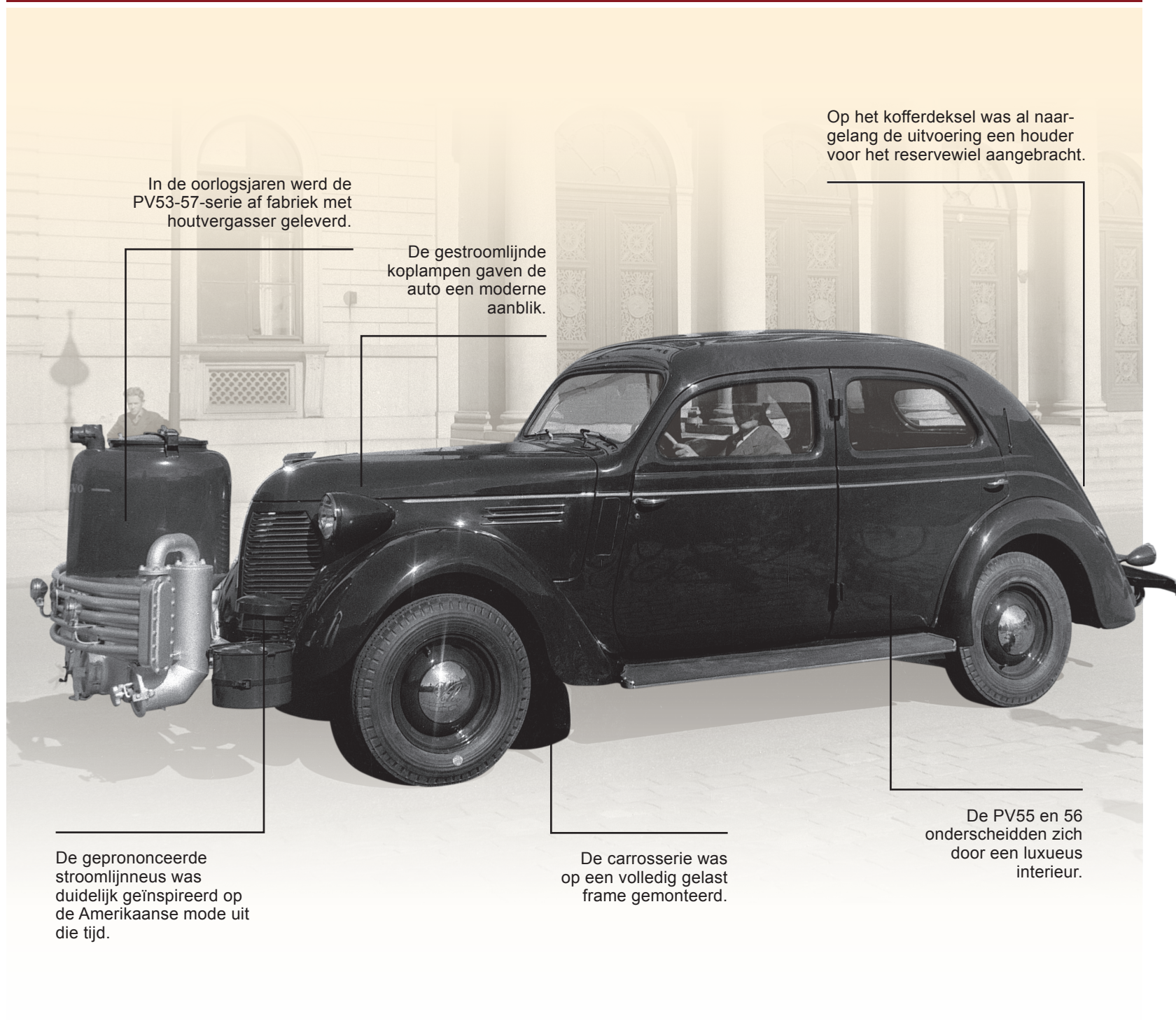
Een dwarsdoorsnede van een PV40-prototype met de motor achterin.

gevechtsvliegtuigen wilde compenseren.

Revolutionaire technologie

Met het oog op het nieuwe compacte model was Volvo begonnen aan de ontwikkeling van een revolutionaire tweetaktmotor met acht in stervorm gemonteerde watergekoelde cilinders en een totale inhoud van 1,6 liter. Twee tegenoverliggende cilinders deelden daarbij telkens één verbrandingskamer. Met behulp van een compressor en een ventilator die op de voorzijde van de krukas was gemonteerd werd via de inlaatklep bij de achterste cilinder het lucht/brandstofmengsel aangevoerd. Anders dan gebruikelijk bij tweetaktmotoren was voorzien in een apart smeersysteem, zodat het blok op gewone benzine kon lopen. Vooral vanwege de compressor bleek het blok echter nogal dorstig en bovendien dreigden de productiekosten ervan erg hoog te worden. Dat maakte het onverantwoord om het project in deze onzekere periode aan het begin van de Tweede Wereldoorlog voort te zetten. Later werd het project nieuw leven ingeblazen, maar toen koos de Volvo-directie voor een conventionele krachtbron en uiteindelijk werd de auto in september 1944 als de PV444 op de autotentoonstelling van Stockholm aan de pers en het publiek gepresenteerd.

Volvo PV56 in detail



In de oorlogsjaren werd de PV53-57-serie af fabriek met houtvergasser geleverd.

De gestroomlijnde koplampen gaven de auto een moderne aanblik.

Op het kofferdeksel was al naargelang de uitvoering een houder voor het reservewiel aangebracht.

De geprononceerde stroomlijnneus was duidelijk geïnspireerd op de Amerikaanse mode uit die tijd.

De carrosserie was op een volledig gelast frame gemonteerd.

De PV55 en 56 onderscheidden zich door een luxueus interieur.

TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO PV53-57

Motor

| | |
|----------------------|------------------------------|
| Type | Zescilinder lijnmotor |
| Plaatsing | In lengterichting, voorin |
| Brandstof | Benzine |
| Cilinderinhoud | 3670 cm ³ |
| Boring x slag | 84,14 x 110 mm |
| Compressie | g.g. |
| Klepbediening | Zijkleppen |
| Brandstofvoorziening | Carburateur |
| Vermogen | 86 pk (63 kW) bij 3400 t/min |

Transmissie

| | |
|-----------------|--|
| Aandrijving | Op achterwielen |
| Versnellingsbak | Handgeschakelde driersnellingsbak, optioneel met overdrive |

Carrosserievarianten

Vierdeurs sedan
Kaal chassis

Chassis

| | |
|----------------------|-------------------------|
| Stuurinrichting | Worm-en-rol |
| Voorwiellophanging | Starre as, schroefveren |
| Achterwiellophanging | Starre as, schroefveren |
| Remmen voor | Trommels |
| Remmen achter | Trommels |
| Banden voor | g.g. |
| Banden achter | g.g. |

Afmetingen

| | |
|----------------------|----------|
| Lengte | 4640 mm |
| Breedte | 1750 mm |
| Hoogte | 1700 mm |
| Wielbasis | 2880 mm |
| Spoorbreedte voor | 1520 mm |
| Spoorbreedte achter | 1450 mm |
| Gewicht | 1480 kg |
| Inhoud brandstoftank | 58 liter |

Prestaties

| | |
|-------------------------------|---|
| Topsnelheid | 130 km/h |
| Specifiek vermogen 0-100 km/h | 23,4 pk/liter g.g. |
| Productieaantal | PV53: 1204, PV54: 814, PV55: 286, PV56: 1321, PV57: 275 |