

Gewapend tegen het Zweedse klimaat

Na het uitbrengen van de ÖV4 was het voor Volvo zaak snel met een gesloten sedan op basis van deze auto met torpedo-carrosserie te komen. Het Zweedse klimaat was nu eenmaal niet geschikt voor open auto's die de inzittenden nauwelijks bescherming tegen de elementen boden.

En zo verscheen in de zomer van 1927 naast de ÖV4 – ÖV staat voor 'Öppen Vagn' (open auto) en de 4 verwijst naar de vier cilindermotor –, de PV4, waarbij de typeaanduiding PV de afkorting was voor 'Personvagn' (personenauto).

De carrosserie van deze nieuwe variant was gebouwd volgens het zogeheten Weymann-principe, een gepatenteerde bouwwijze waarbij een houten frame met textiel of leer werd overtrokken. Het grote voordeel hiervan was het lage gewicht, maar nadelen waren dat het materiaal niet zo fraai glom als gelakt staal en bij

de bevestigingspunten op het frame lelijk opbolde. Het chassis, de neus en de spatborden waren rechtstreeks van de ÖV4 afkomstig en wel gewoon van staal.

Een stijvere constructie

Een ander nadeel van het Weymann-systeem was dat de bekleding niet waterdicht was. Hierdoor kon het hout gaan werken of rotten, met als gevolg dat de carrosserie kon gaan vervormen. Volvo loste dit probleem op door het frame te versterken en te bekleden met pegamoid, een soort kunstleer, waardoor het gewicht van de auto toch binnen de perken bleef.

Een van de verkoopargumenten die Volvo destijds zelf voor zijn nieuwe sedan hanteerde, was dat het leerdoek van de carrosserie eenvoudig te repareren was, en zo niet, dat het voor een zeer bescheiden bedrag in z'n geheel kon worden vervangen.

CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

Volvo PV4

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo PV4 een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1927.

8 506 357

© MMXV Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos: Volvo Car Corporation. 05 507 357



Volvo PV4



EDITIONS
ATLAS
Collections

Snelle herziening

Het uiterlijk van de nieuwe PV4 maakte vrij veel kritiek los, niet alleen buiten het bedrijf, maar ook in de eigen bestuurskamer: zelfs de Volvo-directie vond dat de auto weinig elegant was en gedateerd oogde. Om de tegenvallende verkopen een impuls te geven en de beoogde productiedoelstelling van vijfhonderd exemplaren per jaar alsnog te realiseren, kregen de ontwerpers opdracht om de carrosserie enigszins te verfraaien. Binnen een jaar na de introductie van het oorspronkelijke model verscheen vervolgens een nieuwe versie die zich onderscheidde door verfijndere lijnen, een langere, sportievere motorkap en een conventionele rechthoekige achterraut in plaats van het oubollige ovale ruitje van de eerste versie.



De banken in het interieur konden tot een soort bed worden neergeklapt.

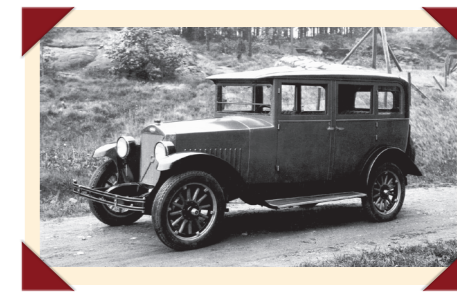
Export als redmiddel

Omdat de afzet op de thuismarkt bleef tegenvallen, besloot Volvo het buitenland als afzetmarkt voor zijn auto's te gaan onderzoeken. Logischerwijze werd gekozen voor de landen waarin Volvo's moederbedrijf SKF al actief was, zoals Argentinië, Zuid-Afrika, Australië en toenmalig Nederlands-Indië. Ook de Balkanlanden werden



Wie zich een PV4 kon veroorloven, had ook een chauffeur in dienst.

in de overwegingen meegenomen. Ook deze strategie leverde helaas niet het gehoopte resultaat op. Temeer omdat de Zweedse markt vrij seizoensgevoelig bleek te zijn – in de winter werden nauwelijks tot geen auto's verkocht – lukte het Volvo niet de productie op te voeren. Waar aanvankelijk optimistisch was uitgegaan van duizend exemplaren van de ÖV4 en PV4 in het eerste jaar, bleef het uiteindelijke productieaantal over de twee jaar dat beide modellen werden gebouwd op 996 steken. En dus gingen de ingenieurs aan het werk om een nieuw model te ontwikkelen dat meer geld in het laatje zou brengen en het nog jonge Volvo in staat zou stellen tot een serieuze speler op de automarkt uit te groeien.



Vanwege de gesloten carrosserie was de PV4 het gehele jaar door bruikbaar.

Hoge kwaliteitsnormen



De eerste Volvo-modellen zijn al herkenbaar aan het logo van een cirkel met rechtsboven een diagonale pijl omhoog, het chemische symbool voor ijzer en het symbool voor de Zweedse ijzerindustrie.

Tegen de achtergrond van de stormachtige groei van de auto-industrie in die jaren ontwikkelde het Amerikaanse General Motors plannen voor het opzetten van een assemblagefabriek in Stockholm. Om meer inzicht te krijgen in de Zweedse markt en auto-industrie, onderwierp de directie in Detroit een groot aantal Zweedse bedrijven en toeleveranciers aan een bedrijfskundig onderzoek. Hieruit bleek dat als Volvo vergelijkbare kwaliteitsnormen zou hanteren als GM op zijn thuismarkt, de Zweedse autofabrikant minstens 20 procent op de inkoopkosten zou kunnen besparen. Dit geeft een aardig beeld van de culturele verschillen tussen het Scandinavische land en de Verenigde Staten, waar de industrie in die tijd een uitstekende reputatie genoot vanwege zijn technische vooruitstrevendheid en de kwaliteit van de producten.

Gered door de vrachtwagenbouw

In afwachting van de voltooiing van de nieuwe PV650 hield Volvo zowel de

ÖV4 als de PV4 in productie. In 1928 werd het aanbod zelfs nog uitgebreid met een bestelwagen met open laadbak op basis van het ÖV4-chassis. In tegenstelling tot de personenwagenversies kende deze van meet af aan voorziene bedrijfswagenvariant wel een groot succes: in het eerste jaar werden er al zo'n vijfhonderd exemplaren van verkocht. Dit betekende het startschot voor de vrachtwagenbouw in Göteborg, die tot in de jaren vijftig van de vorige eeuw Volvo's belangrijkste bron van inkomsten zou zijn.

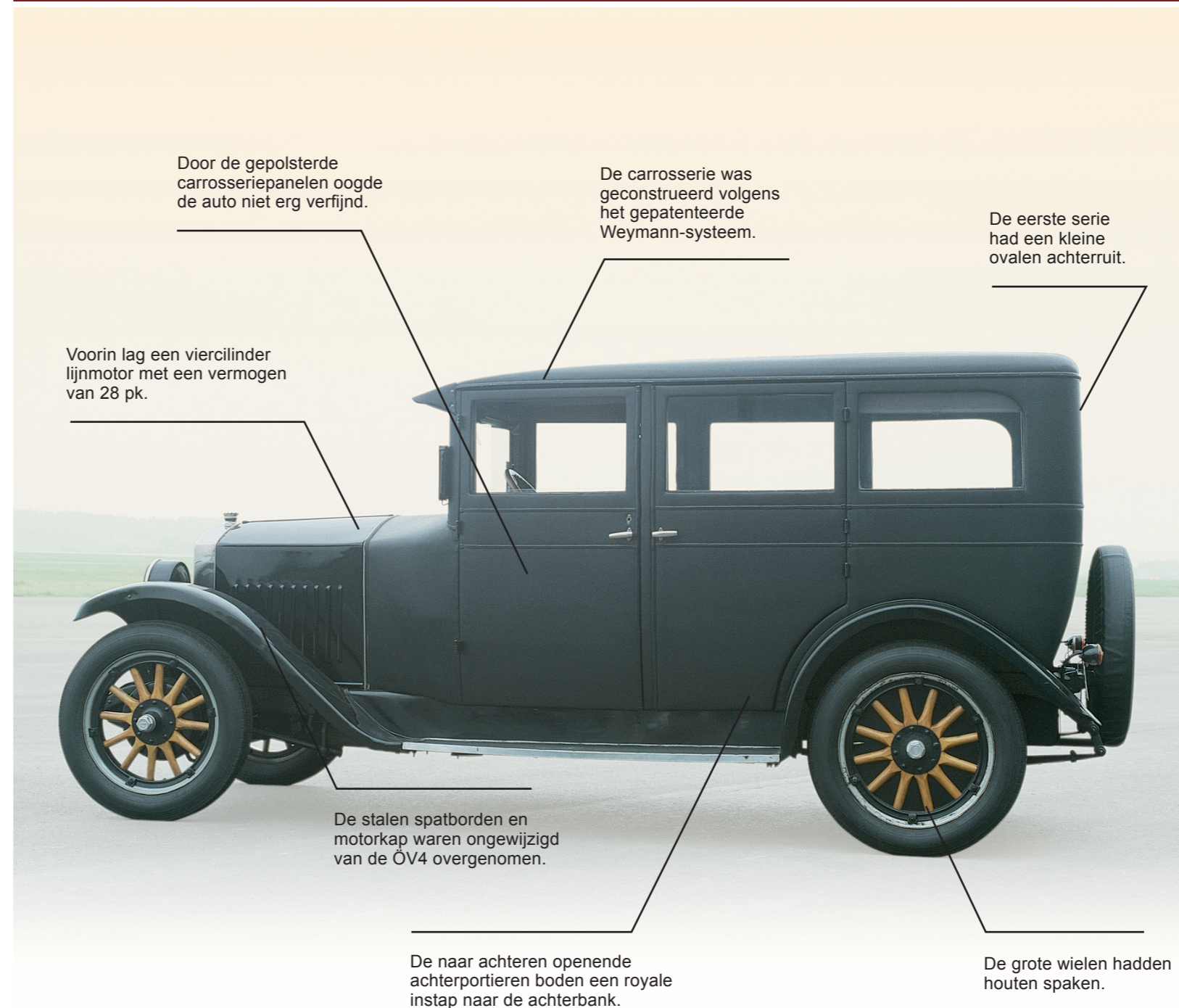
Een sterkere en betrouwbaardere motor

Het succes op de bedrijfswagenmarkt en de ambitie om meer personenauto's te verkopen, vormden de aanzet tot de ontwikkeling van een nieuwe zescilindermotor die zowel in personenwagens als in vrachtwagens toegepast kon worden. Een ÖV4 die met een prototype van deze motor was uitgerust, nam in december 1928 met succes deel aan de rally Stockholm-Göteborg-Stockholm. In 1929 werd het duo ÖV4/PV4 afgelost door de PV650 die was voorzien van deze nieuwe krachtbron.



De PV4-carrosserieën werden gebouwd op een naar Amerikaans voorbeeld opgezette productielijn.

Volvo PV4 in detail



TECHNISCHE GEGEVENS

VOLVO PV4

Motor

Type	Viercilinder lijnmotor
Plaatsing	In lengterichting, voorin
Brandstof	Benzine
Cilinderinhoud	1944 cm ³
Boring x slag	75 x 110 mm
Compressie	4,9:1
Klepbediening	Zijkleppen
Brandstofvoorziening	Solex-carburateur
Max. vermogen	28 pk (20 kW) bij 2000 t/min

Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakeld, drie versnellingen

Carrosserievarianten

Sedan	PV4
Cabriolet	ÖV4
Open bestelwagen	
Rijdend chassis	

Chassis

Stuurinrichting	Worm-en-rol
Voorwielophanging	Bladveren
Achterwielophanging	Bladveren
Remmen voor	Optioneel vanaf 1928
Remmen achter	Trommels
Banden voor	29 x 4.75
Banden achter	29 x 4.75

Afmetingen

Lengte	4210 mm
Breedte	1540 mm
Hoogte	1790 mm
Wielbasis	2850 mm
Spoorbreedte voor	1300 mm
Spoorbreedte achter	1300 mm
Gewicht	1100 kg
Inhoud brandstoftank	g.g.

Prestaties

Topsnelheid	95 km/h
Specifiek vermogen	14,4 pk/liter
0-100 km/h	g.g.
Productieaantal	694 (PV4)