Volvos tidiga år

av Björn-Eric Lindh

Björn-Eric Lindh är verksam vid Tekniska Museet och har veteranbilar och automobilhistoria som hobby. Lindh är även redaktör för Autohistorica, Automobilhistoriska Klubbens organ, alltsedan starten 1965 och har publicerat talrika artiklar och flera böcker i fordonshistoriska ämnen.

Förhistorien

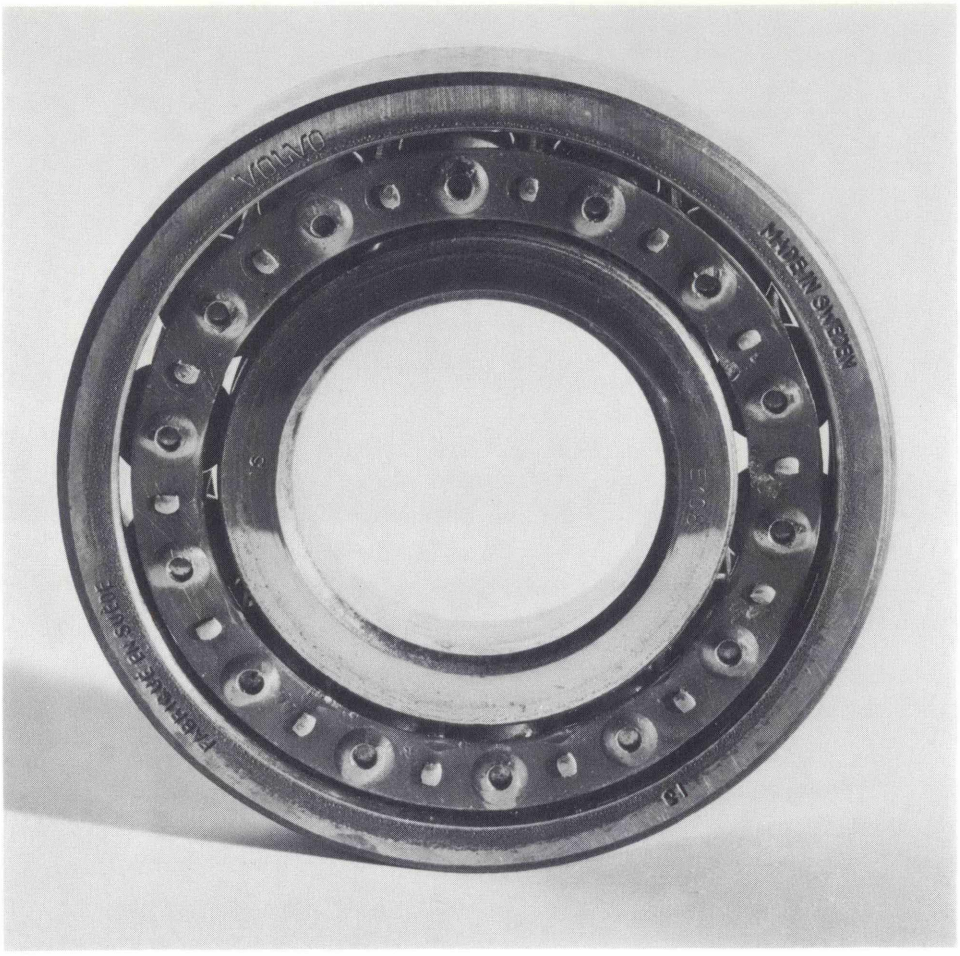
Den första "Volvon" var ingen bil utan ett kullager, något som hittills varit tämligen okänt. Redan runt 1910 fanns det ett svensktillverkat kullager med det senare så välkända namnet. Det är oklart vem som var tillverkare, men det är troligt att företaget köptes upp av SKF (Svenska Kullagerfabriken) som lät namnet försvinna från kullagret men lät det leva vidare i ett "patentbolag", ett företag som kunde tas fram och dammas av vid behov. 1915 hade aktiebolaget Volvo konstituerande bolagsstämma och ett aktiekapital på 200 000 kronor. Namnet, som på latin betyder "jag rullar", var naturligtvis mycket välvalt med tanke på kullagertillverkning, men visade sig senare passa väl så bra på bilar.

Bakom Volvo-namnet fanns långt in på 50-talet de båda grundarna Assar Gabrielsson och Gustaf Larson. De var båda dominerande personligheter och satte kraftigt sin prägel på företaget, som närmast kan beskrivas som ett patriarkaliskt samhälle. I stark kontrast till många andra företagsledare ville de båda direktörerna att de anställda skulle vara välinformerade om företaget — man satt t. ex. i många år i samma rum som andra anställda.

Assar Gabrielsson föddes 1891 i Korsberga och studerade vid Handelshögskolan i Stockholm bl. a. under professor Heckscher. Hans far var ägghandlare, och eftersom Sverige före första världskriget importerade stora mängder ägg från Ryssland passade Gabrielsson också på att lära sig ryska. Med första världskriget upphörde importen, och Assar Gabrielsson fick antagligen ingen användning för sina kunskaper i ryska förrän han 1923 som försäljningschef för SKF åkte till Ryssland för att förhandla.

Under sina högskolestudier lärde sig Assar Gabrielsson stenografi, och drygade ut sina studiemedel med vikariat som riksdagsstenograf, ett arbete som han senare fortsatte med på heltid. Hela sitt liv fortsatte han att göra personliga anteckningar på stenografi, och det finns åtskilliga intressanta anteckningar i Volvos arkiv som ännu tyvärr inte blivit "översatta".

Med tiden blev Assar Gabrielsson chef för SKF:s dotterbolag i Paris, och upptäckte till sin förvåning att man kunde sälja svenska kullager till lägre priser än vad de amerikanska leverantörerna kunde erbjuda. Han fick också veta att SKF i USA kunde konkurrera framgångsrikt inte bara med kvalitet utan också med pris. Till stor del



Redan 1910 fanns ett svensktillverkat kullager med namnet Volvo.

berodde det på att de svenska verkstadslönerna var så låga. Förmodligen var det här i Frankrike som Assar Gabrielsson började fundera över möjligheterna till en svensk biltillverkning. 1923 kom Gabrielsson tillbaka till Sverige och blev försäljningschef för SKF, ett mycket kvalificerat arbete för en så pass ung man.

Gustaf Larson föddes 1887 i Vintrosa utanför Örebro och var son till en lantbrukare. 1911 utexaminerades han från Tekniska Elementarskolan i Örebro och 1911—1913 arbetade han hos White & Poppe Ltd i Coventry, England.

Nästan alltid påstås det att Gustaf Larson arbetade vid Morrisfabriken vid sin Englands-vistelse. Det är säkerligen ett missförstånd, eftersom William Morris (sedermera Lord Nuffield) presenterade sin

första bilkonstruktion 1912 och inte fick igång tillverkningen förrän långt in på 1913. Firman hette f. ö. på den tiden W R M Motors och hade säkert inte behov av att anställa en svensk oprövad förmåga.

Men när William Morris ritade sin bil fick han hålla till hos White & Poppe, som också konstruerade en bilmotor åt honom. Det är mycket troligt att Gustaf Larson var med om att konstruera denna motor, och att han ofta träffade Morris.

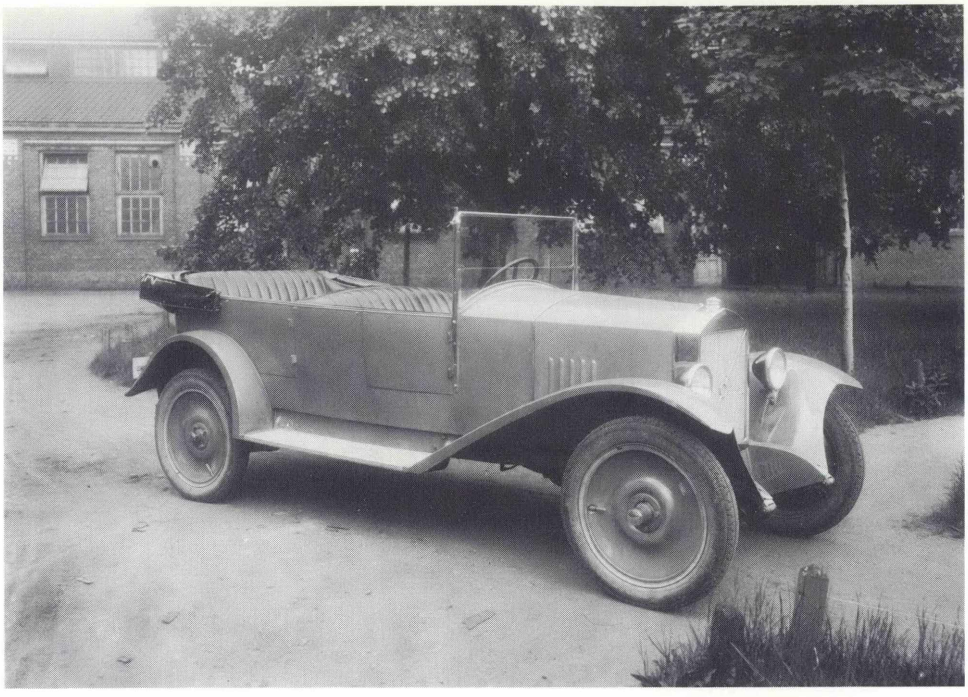
Morris affärsidé var att köpa komponenter från olika håll för att sedan montera en bil i egen regi — precis som man på samma sätt byggde Volvo-bilar ett tiotal år senare.

Larson kom hem till Sverige för att 1917 utexamineras från Tekniska Högskolan i Stockholm. 1917—1920 var han ingenjör vid SKF i Göteborg och Katrineholm, och hade säkert många tillfällen att träffa Assar Gabrielsson, som då fanns vid samma företag i Göteborg. 1923 fick han arbete som verkstadschef vid Nya AB Galco (G A Lindquist och Co) på Hälsingegatan i Stockholm. Det var ett företag som sysslade med pressning av plåtdetaljer och tillverkning av lagermetaller.

Gabrielsson och Larson hade säkert var och en på sitt håll sysslat med tanken på en svensk biltillverkning, men från skilda utgångspunkter. Gabrielsson var civilekonom och affärsman, och såg förmodligen företaget som en intressant ekonomisk möjlighet. Gabrielsson tänkte förmodligen att SKF, ett framgångsrikt internationellt företag, skulle kunna vara intresserat av att ställa upp med kapital.

För Gustaf Larson var utgångspunkten en annan. Hans sammanträffande med Morris och dennes syn på biltillverkning måste ha kommit honom att undra om inte Sverige skulle kunna vara ett lämpligt land att försöka samma sak i.

Den svenska biltillverkningen låg under 20-talet praktiskt taget helt nere. Scania-Vabis hade byggt personbilar i de högre prisklasserna under 10-talet, men 1924 lade man ner personbilstillverkningen för att koncentrera sig på lastbilar och bussar. Thulinverken hade på 10-talet köpt in en tysk bilkonstruktion och startat en mindre tillverkning men man hade ingen framgång och tillverkningen lades snart ned. Det gick visserligen rykten i mitten av 20-talet att Thulin åter skulle uppta tillverkningen av bilar, men Assar Gabrielsson hade säkert möjligheter att forska i andra företags ekonomiska ställning och att avgöra om de kunde bli hotande konkurrenter.



Den allra första bilden av den nya vagnen sändes ut till den svenska pressen i augusti 1926, och visade en av provvagnarna med de typiska MasOlle-dragen.

Andra försök att i Sverige bygga bilar hade stupat av olika skäl, men säkert ansåg sig både Gabrielsson och Larson veta tillräckligt mycket om biltillverkning för att våga ta chansen.

Hösten 1925 anordnade Svenska Teknologföreningen en diskussion om möjligheterna att starta en svensk biltillverkning. Teknisk Tidskrift refererade diskussionen och skrev bl. a.: "Vi ha inom landet de möjligheter och förutsättningar som erfordras för att en svensk automobiltillverkning i större skala än hittills skall kunna igångsättas. Vad vi sakna är mannen som vill gripa sig an med uppgiften och har förmågan att kring sig samla goda krafter."

Vid det här laget var planerna på Volvo-bilen mer än ett år gamla och man hade redan börjat lägga ut beställningar på delar till en första provserie på 10 vagnar.

Det går många historier om hur Assar Gabrielsson och Gustaf Larson kom att träffas sommaren 1924. Det är möjligt att de möttes händelsevis på en järnvägsstation i juni, och att de sedan lika händelsevis träffades på Sturehof i Stockholm, en kväll när det serverades kräftor. Men det är långt ifrån otroligt att Assar Gabrielsson avsikt-

ligt sökte upp Gustaf Larson, eftersom han antagligen väl kände till dennes intresse för biltillverkning.

I varje fall har de båda bekräftat att de ansåg att samarbetet började i augusti 1924 — med eller utan kräftor. I december 1925 skrevs nämligen en bekräftelse på vad de i augusti 1924 kommit överens om:

Överenskommelse

Härmed bekräftas skriftligt en mellan mig A Gabrielsson och mig Gustaf Larson i augusti 1924 träffad muntlig överenskommelse.

§ 1

Jag Gabrielsson, som beslutat försöka igångsätta en tillverkning av automobiler i Sverige, erbjuder G Larson att som tekniker samarbeta med mig. Jag Larson antager detta erbjudande.

§ 2

Larson utför för Gabrielssons räkning det erforderliga konstruktionsarbetet mot viss ersättning, som utgår endast i det fall att tillverkning i stor skala senast den 1 januari 1928 kommer till stånd i Sverige av den konstruerade biltypen. I annat fall gör jag Larson icke anspråk på någon ersättning.

§ 3

När sådan tillverkning startats, varmed förstås sättande i arbete av minst 100 st. bilar, betalar jag Gabrielsson till Gust Larson en kontant summa, ett för allt, svarande mot en tredjedel av det belopp som jag själv kan betinga mig av det företag som kan komma att övertaga tillverkningen av den konstruerade biltypen, dock så, att det belopp som Larson erhåller ej skall understiga kr 5 000:— (femtusen) och ej överstiga kr 20 000:— (tjugotusen).

§ 4

Skulle vi icke kunna enas om det belopp, som är att anse som den ersättning, som jag Gabrielsson kan betinga mig vid en eventuell tillverknings igångsättande, utse vi härmed överingeniör Erik Lindström, Katrineholm, som skiljeman oss emellan, och är hans skiljedom för oss båda bindande.

§ 5

Denna överenskommelse är uppgjord i tvenne lika lydande exemplar, av vilka vi vardera tagit ett.

Stockholm den 16 dec. 1925

A Gabrielsson *Gustaf Larson*

Det dröjde alltså mer än ett år innan man ansåg det nödvändigt att fästa sin överenskommelse på pränt, vilket tyder på att de båda männen kände varandra väl, och gör historierna om att man "händelsevis" möttes osannolika.

Bara någon månad efter augustimötet 1924 skrev Gustaf Larson till Assar Gabrielsson och berättade om en utredning han gjort om kapitalkostnaden för att lägga upp en tillverkning av 4 000 bilar per år.

Anmärkningsvärt är att Larson här redovisar vad det skulle kosta att bygga bilarna helt i egen regi, d. v. s. konstruera, tillverka och montera alla delar. Det är alltså inte fråga om en tillverkning på "Volvo-vis" som man sedemera gärna talade om som den väsentliga affärsidén.

För att den planerade fabriken skulle kunna bygga 4 000 bilar per år (ett av alternativen) beräknar han att man måste investera nära 1,6 miljoner kronor i maskiner och utrustning, och därtill kommer kostnaderna för tomt och fabrik som han uppskattar till ca 1 miljon (fyra orter nämns: Stockholm, Eskilstuna, Örebro och Göteborg).

De rörliga kostnaderna (löner, material, omkostnader) beräknar han till 5,6 miljoner för att tillverka 4 000 bilar per år. Siffran bygger på 300 produktiva arbetare à 3 000/år, en materialåtgång på 1 000 kg per bil à 60 öre/kg och omkostnader per bil på 400 kr. Bilens självkostnadspris skulle bli 1 400 kr.

I brevet omtalas tidigare beräkningar och att ett nytt möte skulle hållas inom kort för vidare diskussioner. Uppenbarligen var man ännu helt inne på tanken att i egen regi tillverka hela bilen, sånär som på gjutningen och på pressning av större detaljer.

I USA fanns sedan sekelskiftet en rad fabriker som tillverkade och katalogförde alla tänkbara bildelar — i själva verket var den amerikanska marknaden full av bilfabrikat som var resultatet av ren hopsättning av delar som köpts från olika leverantörer. Långt in på 30-talet förekom detta i USA. (Lycoming och Continental var två av de

firmor som tillverkade motorer som användes i många olika bilmärken.)

Hugade biltillverkare kunde alltså sätta sig vid skrivbordet och ur katalogerna plocka ihop en bil från ett antal leverantörer — man behövde inte investera många kronor i egna konstruktioner utan bara i lokaler och arbetare.

Även i England förekom detta i stor utsträckning, och en rad engelska bilar byggdes precis på samma sätt. Gustaf Larson hade utan tvekan under sin tid hos White & Poppe Ltd fått goda insikter i denna bilbyggarteknik.

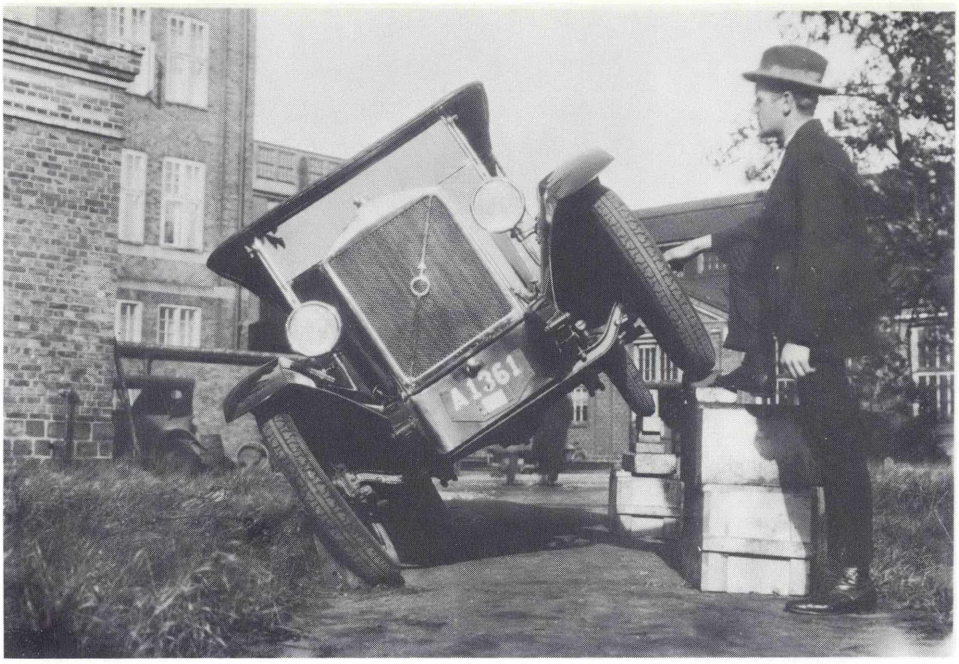
I många föredrag och artiklar av Assar Gabrielsson och Gustaf Larson har man betonat att det var en rad faktorer som gjorde att man kunde tänka sig att börja biltillverkning i Sverige.

Några av dessa var enligt Assar Gabrielsson:

- Sverige var ett utvecklat industriland.
- De svenska arbetslönerna var låga.
- Svenskt stål hade världsrykte.
- Det fanns ett behov av bilar byggda för svenska vägar.

Naturligtvis gjorde man noggranna undersökningar av marknaden innan man bestämde sig för att börja med tillverkningen. 1916 hade det i Sverige funnits 3 036 inregistrerade bilar, men redan vid slutet av 1919 hade antalet stigit till 8 506. Under 20-talets första hälft var importen i genomsnitt nära 12 000 bilar om året, och under 1925 importerades 14 311 bilar till ett värde av 35 miljoner kronor. Framtiden såg alltså ljus ut för bilförsäljningen. Man skulle tvingas inrikta sig på att konkurrera med de amerikanska bilarna, som svarade för nära nog hela personbilsimporten. Rent nationalekonomiskt var den alltmer växande bilimporten ett problem, och säkerligen funderade man över om inte en svensk bilindustri kunde påräkna tullskydd i någon form.

Man talar gärna om att bygga bilar på "Volvo-vis" d. v. s. att sätta ihop dem av komponenter tillverkade av fristående företag som försetts med ritningar från moderföretaget. Bilarna skall alltså vara konstruerade av företaget, men delarna tillverkas av andra företag, in- eller utländska, till bästa möjliga pris och kvalitet.



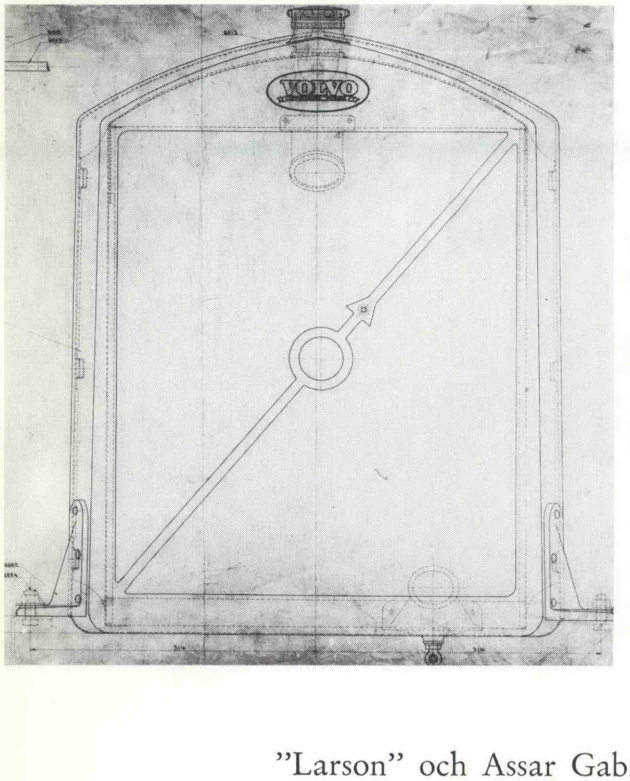
A 1361 är en senare provvagn, med bl. a. modifierade skärmar. Här genomgår den prov på en fabriksgård i Göteborg.

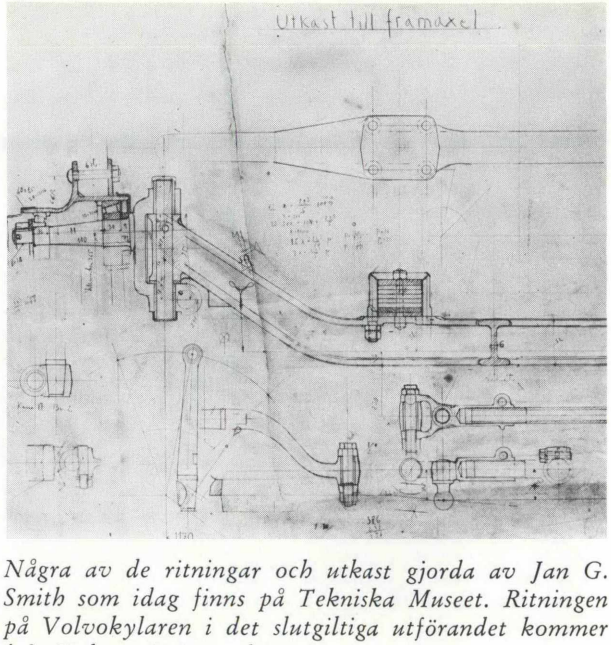
Skillnaden mot det amerikanska sättet att bygga "sammansättningsbilar" är uppenbar: där köpte man färdiga delar ur kataloger och kunde möjligen vid riktigt stora beställningar påverka utformningen av de olika enheterna. Hos Volvo ville man själv konstruera delarna och sedan välja leverantör. Inte minst ville man också vara med och övervaka kvaliteten på de levererade delarna, helst redan hos tillverkaren.

Uppenbarligen var man i början helt inställd på att bygga bilar på det mer konventionella sättet, alltså att starta en tillverkning av praktiskt taget alla i bilen ingående delar. Skälet till att man ändrade sig var säkert att Assar Gabrielsson insåg, att det skulle vara omöjligt att få någon att i en begynnande lågkonjunktur investera ett så stort kapital som skulle erfordras.

Provserie-tillverkning

Redan i september 1924, ungefär samtidigt med att man räknade på vad det skulle kosta att starta en hel bilfabrik, började Gustaf Larson konstruera den nya bilen, som än så länge saknade namn. Av diverse dokument i Volvos arkiv framgår att den länge kallades





Några av de ritningar och utkast gjorda av Jan G. Smith som idag finns på Tekniska Museet. Ritningen på Volvokylaren i det slutgiltiga utförandet kommer från Volvos ritningsarkiv.

"Larson" och Assar Gabrielsson berättade långt senare att det var nära att bilen verkligen fick heta Larson också på riktigt.

Gustaf Larson bodde vid den tidpunkten på Rådmansgatan i Stockholm, och kunde naturligtvis inte syssla med bilkonstruktioner under sin ordinarie arbetstid på Nya AB Galco. Han arbetade därför hemma i sin våning på kvällarna, och lyckades snart få hjälp av ett antal unga tekniker som så när som på ett par är okända till namnet.

En av de aktiva var Henry Westerberg, som redan i oktober 1925 kom till Gustaf Larson. Han är född 1910 och var ännu vid 50-årsjubileet aktiv inom Volvo-koncernen! Men viktigast i sammanhanget var Jan G. Smith, en ung svensk ingenjör som på 10-talet rest över till USA och arbetat vid olika bilfabriker. Redan 1914 hade han börjat på en klippbok (som numera finns på Tekniska Museet i Stockholm), där han antecknade data för olika bilkonstruktioner, gjorde egna beräkningar och klistrade in klipp ur amerikanska och europeiska motortidningar.

1924 kom Jan G. Smith hem till Sverige och bosatte sig i Västerås. På något sätt kom han snart i kontakt med Gustaf Larson och blev medlem i konstruktionsteamet. Det är troligt att hans insats var högst

betydande, och frågan är om inte stora delar av den första Volvo-bilen bör tillskrivas honom. En del av hans skisser och ritningar finns bevarade på Tekniska Museet i Stockholm, och utan tvekan har hans erfarenhet från amerikansk biltillverkning satt sin prägel både på de tio provvagnarna och på serievagnarna.

Jan Smiths namn nämns några gånger i den samtida pressen och 1929 tilldelades han (och också Gustaf Larson) Ingenjörsvetenskaps-akademiens guldmedalj för sitt arbete med Volvo-bilen. Hans namn råkade dock snart i glömska och han rönte knappast den uppmärksamhet som hans insats var värd — även om det i stor utsträckning inte rörde sig om nykonstruktioner utan om modifieringar och tillämpningar av redan existerande amerikanska konstruktioner.

Eric Carlberg, en av de allra först anställda på Volvo, skrev i en artikel 1931 i Svensk Hantverkstidning:

"Jag vågar påstå, att Volvos grundprinciper ha varit av allra största betydelse vid den framgång bolaget haft. Den ena var: Ingen konstruktion får användas, som icke varit prövad i allmänt bruk i minst två år. Den andra är: Köp ej sådana saker i Sverige, som kunna erhållas med önskad kvalitet till lägre pris i utlandet. Den förra principen har gjort Volvo till en "bruksbil" och inte en "ingenjörsbil". Dock må också påpekas att Volvos konstruktörer aldrig förfallit till plagiat, vilket också skulle ha inneburit risker. Varje konstruktion är en originalkonstruktion, men principen är aldrig ny."

I juni 1925 var ritningarna till chassiet färdiga och det blev nu Assar Gabrielssons uppgift att med hjälp av dessa skaffa fram pengar till projektet. Försöken misslyckades, och de båda kompanjonerna insåg att det säkert skulle gått lättare om man tillverkat vagnar som kunnat visas upp.

Gabrielsson åtog sig att skaffa det erforderliga kapitalet, tydligen mest via banklån men säkert också med hjälp av de provisionssummor som hans arbete som försäljningschef på SKF gav honom.

I september 1925 beslöt man sig för att lägga upp en provserie på 10 vagnar, nio öppna och en täckt.

Det var nu helt klart att delarna skulle levereras av olika svenska firmor (och i undantagsfall också utländska, om motsvarande del inte kunde erhållas i Sverige till ett konkurrenskraftigt pris). Delarna skulle sedan samlas ihop i Stockholm och monteras i Galcos lokaler i närheten av Vanadisplan.

Att det var 10 provvagnar man beställde är ställt utom allt tvivel, även om det tidigare förekommit uppgifter om att inte fler än sex skulle ha byggts.

Redan den 8 oktober 1925 bekräftade Assar Gabrielsson i brev till Pentaverken i Skövde en överenskommelse om leverans av 10 motorer till ett sammanlagt högsta pris av 20 000 kronor. Motorerna skulle tillverkas enligt ritningar som företaget skulle få från Gabrielsson. Pentaverken fick rätt att tillverka nödvändiga verktyg till ett högsta belopp av 3 000 kronor, men verktygen skulle sedan bli Gabrielssons egendom. I den mån Gabrielsson kunde leverera detaljer till de 10 motorerna skulle detta räknas av på priset. Om fabriken ytterligare kunde pressa priset på motorerna skulle detta meddelas före årsskiftet. Betalningen skulle erläggas med 7 000 kronor vid underskrivandet av kontraktet, med 7 000 kronor den 15 januari 1926 och resten i mån av leverans, vilken enligt Pentaverken skulle kunna ske i april 1926.

Beställning på de tio ramarna och alla andra detaljer som tillverkades av AB Bofors lämnades av Gustaf Larson i månadsskiftet november/december 1925. I brevet nämner Larson att man, om den planerade tillverkningen kom igång, tänkte beställa 1 000 pressade plåtramar, nitade och fullt färdiga för 95 kronor per styck, 2 000 axeltappar, hejade och skäggade för 4:25 kronor per styck, 1 000 framaxlar för 21 kronor per styck och 5 000 vevstakar för 1:70 kronor per styck. I brevet nämner Larson också att Gabrielsson just var hemkommen från utlandet och att han skulle komma att sätta sig i kontakt med Bofors för att bekräfta att han åtog sig betalningsskyldigheten för de beställda delarna. Detta brev skrev Gabrielsson 2 december 1925.

Den 22 januari 1926 sändes den första färdiga ramen från Bofors till Gustaf Larson i Stockholm. Den vägde 74 kilo och kostade 95 kronor. De övriga nio ramarna levererades i maj 1926, samtliga målade med grå kanonfärg.

Diverse ändringar av tidigare order gjordes efter hand. I slutet av maj ändrades t. ex. bakfjädrarna, och redan i april kommer en tilläggsorder på detaljer till bromssystemet, bl. a. för en bromsaxel med utjämningsanordning.

Ett av de största problemen var säkert karosserna. Det gällde att rita karosser som var tilltalande för ögat men enkla att tillverka. Av någon anledning vände man sig till den välkände porträtt- och landskapsmålaren Helmer MasOlle. Kanske berodde det på att han var

mycket bilintresserad och själv sysslat med att bygga kaross på en Voisin. Denna bil presenterades i Svensk Motortidning i juni 1925 och det är mycket möjligt att Gabrielsson och Larson sett bilderna. Ytterligare ett skäl till att MasOlle blev inkopplad kan ha varit att han var svåger till SKF-direktören Uno Forsberg.

Helmer MasOlle ritade antagligen både en öppen och en täckt kaross, även om han på 50-talet sade sig inte minnas att han deltagit i arbetet på den täckta. Det fanns naturligtvis goda skäl till "glömskan" eftersom den senare serietillverkade karossen inte hade många likheter med den täckta kaross som MasOlle ritat.

Av de tio förserievagnarna fanns det flera olika varianter, men de tidigaste hade mycket karakteristiska MasOlle-drag — kraftigt välvda skärmar och mycket små dörrar. Några av de senare exemplaren fick skärmar som i mångt och mycket påminde om de serietillverkade vagnarna, och dörrarna (som från början måste ha varit mycket obekväma) växte i storlek.

Det är lätt att konstatera varifrån MasOlle hämtat sin inspiration. Detalj för detalj kan man hitta på de av honom så uppskattade Voisin-bilarna — skärmarna, dörrarna, den raka överkanten på karossen, de kraftiga utvändiga vindrutebeslagen. T. o. m. den lilla spetsen på stjärten fanns med på de tidiga provvagnarna (även om den inte syntes bakom reservhjulet), kanske rentav på alla. Vad som förvånar är att MasOlle inte passade på att luta vindrutan på Voisin-vis — men det är mycket möjligt att ett sådant förslag stoppats på ett tidigt stadium — det var ju ingen sportvagn man skulle bygga, skulle Gustaf Larson nog ha sagt.

Den blå ovalen med namnet Volvo infördes först på serievagnarna, och tanken var tydligen att det nya märket, som förmodligen också skapades av MasOlle, skulle vara tillräckligt. Han tog nämligen den gamla symbolen för järn och monterade den snett över kylarpaketet på vagnarna. Och det fick räcka.

Karosserna byggdes i Stockholm av AB Adolf Freyschuss, vilket möjligen kan anses ha varit rätt extravagant. Freyschuss var nämligen ingen billig fabrikant, och det fanns många andra karossfirmor som kunnat göra arbetet billigare.

De första uppgifterna i pressen om det nya bilprojektet tycks ha kommit i mitten på maj 1926. Man rapporterar att "förhandlingar under senaste tiden lär ha ägt rum mellan en del järnbruk, verkstäder

och andra industriföretag om startandet av en svensk bilindustri. Planen går ut på att för svenska förhållanden framställa en biltyp av något högre kvalitet än Fordvagnarna, till ett pris av 2—3 000 kronor. De intresserade företagen skulle enligt planen framställa var sina detaljer av bilarna varefter sammansättning skall ske på ett ställe. Härför anses de stora moderna monteringsverkstäderna vid Nyqvist & Holm i Trollhättan, uppförda i och för ryssloktillverkningen, men nu till stor del utan användning, vara särdeles lämpliga."

Överingenjören E. Lindström (som i kontraktet mellan Gabrielsson och Larson utsetts till skiljeman) bestred på sin tid en uppgift att SKF skulle ha anslagit en summa för experiment, men medger att "SKF i Katrineholm för annan persons räkning utfört modeller till framställning av gjutgods för den biltyp, varom här är fråga, och förmodligen är det denna sak som förvanskats till att experiment föreslå i Katrineholm". Bara några dagar senare kunde Aftonbladet i triumf meddela att "det gamla ordstävet, 'sju hönor av en fjäder', besannar sig. Trots den mycket djupa sekretess som företaget omger sig med har vi lyckats utröna att det hela rör sig om ett experiment. Ramar och övriga delar till underredet äro i arbete på skilda håll vid bruk i Bergslagen, motorerna tillverkas vid Pentaverken i Skövde och karosserierna, som är ritade av MasOlle, ligga redan färdiga på Freyschuss vagnfabrik." Man uppgav också att SKF förmodades ha ett visst intresse i projektet.

Det var också vid arbetet hos Freyschuss som det började läcka ut mer detaljerade nyheter om den nya bilen. John Nerén, den tidens store motorskribent och författare till "Automobilens Historia" blev nämligen (enligt egen utsago) sent en kväll nedkallad till Freyschuss där han fick titta på "den nya svenska bilen". Men han fick lova Freyschuss att ingenting säga, eftersom allt ännu var så hemligt.

Enligt vad Gabrielsson och Larson själva berättat kördes den allra första vagnen ner till Göteborg redan i juni. Uppgiften om tidpunkten verkar inte helt trolig, eftersom flera tidningar i början av augusti säger att den första bilen då just blivit färdig. Ytterligare någon vagn kom förmodligen till Göteborg under sommaren, men åtminstone en av vagnarna tycks ha använts till utflykter med Stockholm som bas. Gabrielsson och Larson besökte i juli eller augusti Köping för att diskutera växellådor med Köpings Mekaniska Verkstad, och då åkte man i en av de nya bilarna.

Förhoppningarna kom inte på skam — nu när man väl hade någonting att visa upp var man på SKF-håll betydligt mer intresserad.

Den 10 augusti 1926 sammanträffade man med SKF:s direktion och redan den 12 augusti skrevs ett kontrakt enligt vilket Assar Gabrielsson anställdes som verkställande direktör vid AB Volvo från 1 januari 1927. Uppenbarligen fick han omedelbart börja sin verksamhet vid Volvo. Man började genast planera för en produktion av 1 000 vagnar, 500 öppna och 500 täckta. De skulle enligt planerna samtliga säljas under 1927, varav 400 på export.

Till Volvos förfogande ställde SKF ett lån på 600 000 kronor och man ordnade också lämpliga lokaler på Hisingen i Göteborg. Det var den fabrik som Nordiska Kullagerfabriken tidigare funnits i, men som nu stod tom. Under några veckor hade man fått hålla till på SKF:s huvudkontor.

Den 25 augusti ansökte Volvo om ett lån på 200 000 kronor ur Manufakturlånefonden, pengar som man fick i slutet av året. Senare fick man ytterligare lån från SKF på 1,7 miljoner.

Den 27 oktober 1926 flyttade Volvo på allvar in i sina nya lokaler. Flyttningen från Stockholm skedde i tre bilar.

Så här berättade man 1937 i "Ratten" (Volvos kundtidning) om den äventyrliga färden:

"Karavanen startade en lördagseftermiddag och övernattade i Norrköping.

Följande dag hade man kommit till Malmslätt då den sista vagnen vid omkörning av en stor lastvagn råkade möta en T-ford och skrapa denna helt ren från stänkskärmar, fotstegsbrädan m. m. på ena sidan. Den resulterande diplomatiska konflikten löstes hastigt av direktör Gabrielsson, som återvände för att leta efter det försvunna ekipaget, och man fortsatte. Att Volvon endast fått navkapslarna skadade betraktades av deltagarna som ett gott omen för den svenska bilindustriens framtid.

Då så småningom höstdunklet föll på befanns det att direktör Gabrielssons vagn var den enda på vilken belysningen fungerade. Även signalhornen dogo så småningom på de båda andra. (När man kom fram upptäcktes det att generatorerna kopplats baklänges så att de laddade ur batteriet!)

Det blev beckmörkt, men man var tvungen att fortsätta. Värst var det för den vagn, som kom på sladden, i synnerhet i kurvorna. Det

uppstod ibland delade meningar bland besättningen om var man hade vägen. "Åt vänster", sade utkiken. "Jag tror det är åt höger", sade föraren och körde åt höger. Med påföljd att man åkte in i skogen. När man steg ur och tog omgivningen i skärskådande befanns det, att man hade en sjö på vänster hand, så det var antagligen bäst som skett. Under tiden hade de andra ekipagen upptäckt karavanens decimering och med förenade krafter kom man på vägen igen.

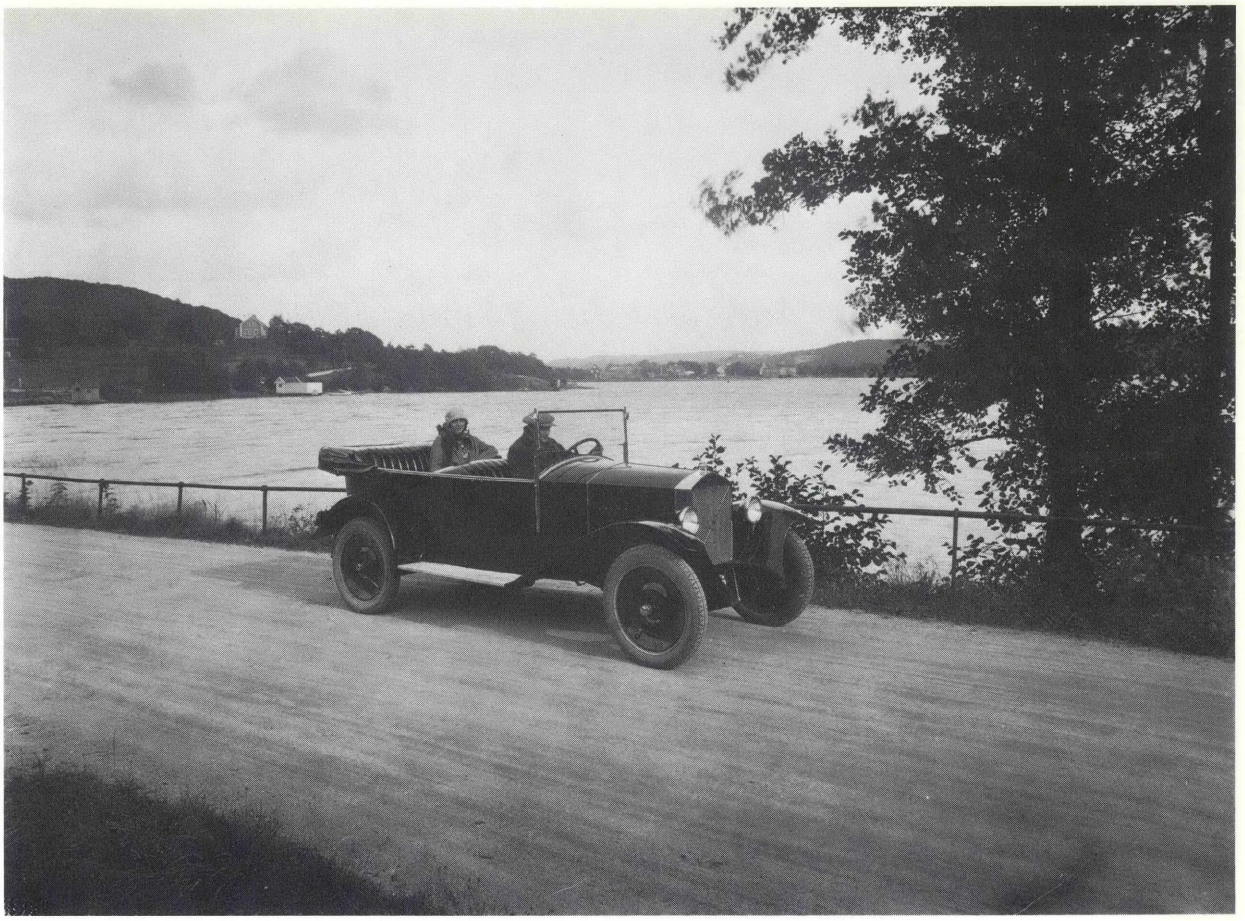
När man kom till bebodda trakter blev det nya svårigheter. Vägarna voro fulla av folk på hemväg från dansbanorna. De gingo ur vägen för den första vagnen men ramlade sedan in på körbanan igen framför kylarna på de efterföljande. I brist på signalhorn fick man rusa motorn.

Det var med märkbar lättnad karavanens medlemmar hälsade ljusen i Göteborg, även om entrén, betraktad som upptakt till ny era inom svensk bilteknik, kunde ha varit festligare — man fick stanna vid varje polis och förklara sammanhanget, och ett par hundra meter från det hägrande garaget passade en av vagnarna på att få motorstopp tvärs över ett spårvägsspår."

Först på plan med bild av den nya bilen var antagligen Dagens Nyheter, som den 1 augusti berättade att några vagnar redan fanns för uppbyggnad hos Freyschuss, och att den första serien snart skulle levereras från Galco-fabriken på Hälsingegatan. Bilen skall, står det, utsläppas på marknaden i dagarna, och konstruktör och initiativtagare är ingenjör Larson på Galco. Något namn på bilen nämns inte — man talar bara om en svensk bil.

Under sista veckan i augusti 1926 sände man ut en pressrelease med vidhängande bilder på en vagn. Praktiskt taget varenda dagstidning skrev om den nya bilen, och det finns mängder av klipp i Volvos arkiv som bevis på att det verkligen var en intressant nyhet. En del tidningar får i september och oktober provköra några av vagnarna.

För att få en kvalificerad utomståendes syn på den nya vagnen lät man Ivan Örnberg få ta hand om den verkliga "hårdkörningen". Han var svensk, men hade redan 1909 rest till USA. Efter att ha arbetat på ett par olika bilfabriker kom han till Hupmobile, där han sedan med tiden blev chefingenjör och ett erkänt namn. 1926 var han på ett kortare besök i hemlandet och åtog sig att testa den nya svenska bilen. 1933 återvände han för gott till Sverige och blev chef för Volvos personvagnsavdelning.



Det här är antagligen den riktiga — och enda — Jakob, den svarta provserievagnen som fått detta smeknamn. Förmodligen därför att den blev klar på Jakobdagen i juli 1926.

I slutet av september 1926 ansåg man tydligen att man hunnit testa några av provvagnarna så grundligt att det var dags att utvärdera resultatet.

En PM sammanfattar de viktigaste anmärkningarna:

1) Vagnen borde ligga i annan klass och vara sexcylindrig
2) Karossens konstruktion anses olämplig i avseende på utrymme framtill och baktill, dörrarnas storlek och djup etc.
3) Fotbromsen gungar och är icke tillräckligt effektiv
4) Kardanväxeln tjuter
5) Motorn har för stor vibration vid vissa hastigheter
6) Ramen anses för svag för slutna vagnar.

En del åtgärder har, konstaterar man, redan gjorts för att råda bot på dessa missförhållanden, och andra är planerade.

Beträffande 1) säger man att frågan om en sexcylindrig motor redan varit uppe till diskussion, men att man kommit överens om att först bygga 1 000 fyrcylindriga bilar medan man arbetar på en sexcylindrig vagn. Den borde vara klar om det skulle visa sig att tendensen att använda sexcylindriga vagnar i "klassen" spred sig. Ingenjör Örnberg påpekade särskilt att ett studium av General Motors nya sexcylindriga vagn Pontiac kunde vara nyttigt, eftersom den var resultatet av långvariga försök hos General Motors.

Man föreslog "att en Pontiac-vagn inköptes, motorn söndertages och densamma uppritas samt att offerter infordras, så att möjligheter till jämförelse föreligga nästa år. Samtidigt får då vagnen i övrigt studeras för att undersöka, huruvida vagnen i sin helhet eller delvis kan komma till användning."

(När det gällde amerikanska "sexor" i allmänhet och Pontiac i synnerhet fick man säkert god hjälp av Carl-Einar Abrahamsson, mannen som från 1928 och lång tid framåt var ansvarig för Volvos konstruktionsverksamhet. I början av 20-talet arbetade han i USA, bl. a. vid General Motors där man just höll på att konstruera den första modellen av Pontiac. Några veckor efter detta sammanträde anställdes Abrahamsson på Volvo. Han erbjöds en lön på 300 kronor i månaden, men krävde och fick 400 kronor).

När det gällde karossen, konstaterade man att en ny öppen kaross var under arbete och skulle levereras påsatt på ett av de tre sista chassierna den 1 oktober — men Freyschuss skulle få en premie på 100 kronor/dag för varje dag som fabriken kunde påskynda leveransen. Man räknade med att kunna visa karossen i Göteborg den 3 oktober. Skulle ändringarna inte vara tillfyllest hade man ytterligare tio dagar på sig att göra ändringar. Olofström hade nämligen begärt att få en definitiv order med ritningar för plåtarbetet före den 15 oktober 1926. Tämligen säkert var detta den sjunde vagnen (den åttonde var täckt och de två sista vagnarna inregistrerades inte förrän i januari 1927).

Redan i mitten av juli hade Åtvidabergs Industrier lämnat offert på samtliga lösa trädelar till karossen, helt färdiga för sammansättning. Priset per sats var 114 kronor, men om delar till 4 000 karosser

beställdes kunde priset sänkas med 10 %. Även Arvika Vagnfabrik hade tillfrågats.

Bromsarna hade man redan åtgärdat, men handbromsen tycks ännu ha varit för snabb i ingreppet och behövde modifieras.

Allvarligare var det oväsen som tydligen bakaxlarna förde, och där ansåg man det nödvändigt att gå över till "Gleason-systemet", något som Örnberg och Larson var helt eniga om. Dreven i provvagnarna var snedskurna, inte spiralskurna, och hade tillverkats av SKF.

Man konstaterar att motorn i stort motsvarat förväntningarna, men att den vibrerade mycket kraftigt vid en hastighet av 45—50 km/tim. Vibrationerna försvann sedan när man kom upp i 60 km/tim. Man antog att vibrationerna berodde på att vevaxel och svänghjul var illa balanserade, och hade därför monterat ner motorn för att balansera vevaxel och svänghjul dynamiskt. Sedan dess hade bilen hunnit gå ytterligare 200 mil. Örnberg hade nyligen tagit upp bilen för att demonstrera den för doktor Wingquist (styrelseordförande inom SKF-koncernen), så att denne skulle få bekanta sig med bilen.

Motorvibrationerna hade nu minskats, "men måste de kvarvarande vibrationerna ännu anses vara för starka för att man skall kunna hoppas att motorn i sitt nuvarande skick utan förändringar skall kunna erhålla definitivt godkännande".

Så snart Örnberg kommit från Amerika hade man bett honom att särskilt syssla med detta problem, och han hade nu också en rad förslag att komma med. För det första ansåg han att vevaxeln måste förstärkas avsevärt. Han ville att vevaxeldiametern skulle ökas från 40 till 65 mm, men Larson hade efter studier av europeiska motorer kommit fram till att det borde räcka med 45 mm. Man studerade snabbt de senaste fyrcylindriga amerikanska motorernas specifikationer och fann att Chrysler hade den grövsta vevaxeln, 65 mm, Overlands nya fyrcylindriga motor bara 48 mm. Utan att väsentligt behöva ändra blocket kunde man förse det med en vevaxel med 55 mm diameter, och man hade redan satt igång arbetet med att rita om delar av motorn. Örnberg ville också att man skulle sänka kompressionen, dels för att det var praxis med lägre kompression i Amerika, dels för att ytterligare motverka tendenserna till kraftiga vibrationer.

Pentas sätt att bearbeta de första 10 motorblocken utsattes också för kritik från Örnberg, och särskilt gällde detta lagerlägena. Man kon-

staterade att kritiken var berättigad men påpekade att det hittills gällt inskavning av lager för hand, och att man i fortsättningen skulle räkna med fabrikationsmässig bearbetning. Örnberg lämnade uppgifter om de lagerspel som användes vid tillverkning av motorer i Amerika och man räknade med att kunna bota problemen fullständigt genom att sända en kontrollant till Skövde.

De tio provmotorerna hade varit försedda med stänksmörjning vilket hade medfört krav på stora spel i lagren. Örnberg föreslog att motorerna omedelbart skulle förses med trycksmörjning.

Slutligen anmärkte Örnberg också på insugningsröret, som han ansåg gav ojämn gasfördelning till cylindrarna. Man bestämde sig för att utarbeta och pröva olika alternativ.

Man diskuterade möjligheten att få fram en provmotor med alla ändringar utförda, men konstaterade att det skulle ta ca 3 1/2 månad. Dessutom skulle en sådan motor fortfarande vara framställd "för hand" och inte helt kunna jämföras med kommande produktionsexemplar.

Tydligen hade det tidigare från något håll (SKF?) krävts att en ny provmotor skulle tillverkas, men man ville nu att det skulle få räcka med att man genomförde samtliga diskuterade ändringar. Man ansåg att ett dröjsmål på nära 4 månader skulle kunna äventyra hela projektet.

Som skäl till att man byggde de täckta karosserna enligt Weymann-systemet (d. v. s. pegamoidklädda karosser på trästomme) angav Volvo officiellt att det berodde på svårigheten att få tag på pressar som kunde klara stora plåtstycken.

Det berodde säkert också på att man inte ansåg sig ha råd med den stora utgiften för pressverktyg, men det huvudsakliga skälet var att ramen inte var tillräckligt vridstyv för att kunna klara en täckt stålkaross. Man beslöt sig därför för att bygga de täckta karosserna enligt det franska Weymann-systemet, där man klädde en trästomme med pegamoid. I en PM sade man: "Renault har fullständigt gått över till Weymann-system och därigenom fått ett försteg över Citroën som arbetar med stel sluten kaross." En profetia som inte helt slog in!

Man beslöt sig för att Örnberg och Larson gemensamt skulle kontrollera ramen för att undersöka var den behövde förstärkas, och på

ett möte några dagar senare bestämde man sig för ytterligare en rad ändringar.

Under vintern fortsattes de hårda provkörningarna med några av de tio vagnarna. Andra tycks ha använts för att visas upp för pressen och för "direktionsresor" och den täckta vagnen användes antagligen inte alls. Både Gabrielsson och Larson var flitigt ute med bilarna och intervjuades ofta på olika orter landet runt. Enligt vad man sade så sent som i november skulle tillverkningen påbörjas i januari, men senare säger man "mitten av april".

Två av vagnarna gjorde mitt i vintern en strapatsrik resa fram och tillbaka till Haparanda, körda av de två anställda chaufförerna Andersson och Hjelm.

Det fördes noggranna beräkningar över kostnaderna för de tio provvagnarna och det är intressant att se hur kostnaderna fördelade sig. Assar Gabrielsson var den som skötte det ekonomiska och Gustaf Larson fick pengar à conto efter hand som kostnaderna uppstod. I stort tycks det hela ha varit en affär på 130 000 kronor. Av detta fick Gustaf Larson 10 000 kronor för sitt konstruktionsarbete och nära 18 000 kronor för hopmonteringen hos Galco (säkert ligger i summorna också ersättning till medhjälparna vid konstruktionsarbetet och till arbetarna som monterade bilarna). "Den särskilda ersättningen" som man kommit överens om utgick till Gustaf Larson med 20 000 kronor, men MasOlle tycks inte ha fått mer än 500 kronor för sitt arbete med karosserna. Pentaverkens kostnader för de 10 provmotorerna slutade på 15 865:04 och Bofors fick några hundralappar mindre. SKF fick sammanlagt 11 757:95 och det är troligt att i den summan ligger kostnader för t. ex. växellådor och differentialer.

Däcken till de tio bilarna hade kostat 3 300 kronor och Freyschuss fick allt som allt hela 22 000 kronor för de tio karosserna.

Bilarna kom alltså att kosta ca 13 000 kronor/st., vilket måste anses vara litet med tanke på att alla kostnader räknats in.

Vad hände med de tio provseriebilarna? Flera stycken registrerades som "GL" (Gustaf Larson), inte som Volvo, och man kan i viss mån följa deras öden via bilregistren. En annan källa är fabrikens bokföring.

Idag finns bara en av de tio vagnarna kvar. Den står på Industrimuseet i Göteborg, är en av de tidigaste vagnarna och såldes redan i maj 1927 till Göteborgs-fotografen Sven Sjöstedt, som använde den

fram till 1935, då den överlämnades till museet. Den är i relativt gott skick (fast numera omlackerad i mörkblått, den ursprungliga färgen var ljusgrå) förutom att motorblocket och svänghjulskåpan är spräckta — resultatet av en liten åktur på Gustaf Larsons 70-årsdag! Kanske kan man hoppas på att Volvo kostar på den unika bilen en renovering, så att vi kan få se det enda överlevande exemplaret av provserien på vägen igen?

Serietillverkning

Den första serietillverkade Volvo-bilen lämnade fabriken vid 10-tiden torsdagen den 14 april 1927 — efter att ha varit föremål för ett hektiskt arbete under natten. Enligt ett ögonvittne kom de sista bitarna med tåget från Stockholm kvällen innan. Bilen byggdes sedan färdig under natten, och det är troligt att både Gabrielsson och Larson tillbringade natten vid slutet av sammansättningen i bottenvåningen i "Nordkulan", som fabriken populärt kallades.

Att den första Volvon gick baklänges när den skulle köras ut genom fabriksporten är en historia som gärna och ofta berättats. Att den inte var uppskattad av Assar Gabrielsson är helt klart. (Han lät en gång hälsa en föredragshållare som berättat historien, att han gärna såg att den föll i glömska.) Trots att den låter otrolig — det finns snarlika historier om bl. a. Voisin — så är den säkert sann.

Däremot är den förklaring som brukar lämnas tekniskt helt omöjlig. Man kan inte felmontera en växellåda så att bilen får tre växlar bakåt och en framåt! Däremot är det fullt tänkbart att vända bakväxeln fel — i varje fall om bulthålen passar. Och det tycks vara det som hade hänt i brådskan och trötthetten mitt i natten.

Hugo Hansson började på Volvo redan i mars 1927 och har berättat så här om vad som egentligen hände när ingenjör Carlberg skulle köra ut den första vagnen för en provtur, antagligen tidigt på morgonen den 14 april.

"Den händelsen har nog förstorats en del. Det var ingen som gjorde någon större affär av det. Jag minns mycket väl vad Gustaf Larson sa till förmannen som var chef för monteringen. 'Nu har allt Fingal betslat bakom rumpan', sa han. Med det menade han att han satt betslet bakom hästrumpan i stället för den rem som skall hålla selen på plats. Vi förstod alla var felet satt. Montören hade frågat Fingal hur han skulle montera bakväxeln. 'Det spelar ingen roll', sa Fingal, 'det blir rätt hur du än sätter det'. Men där misstog han sig! Det tog



Med försäljningschef Hilmer Johansson vid ratten körs den allra första serietillverkade Volvon ut i solskenet. Tid: Skärtorsdagen den 14 april 1927, något efter 10 på förmiddagen.

oss tio minuter att ändra bakväxeln och sen gick vagnen som den skulle."

Säkert var ingen utomstående närvarande vid den första provturen, och de bilder som visar den allra första Volvon på väg ut genom dörren är av skuggorna att döma tagna långt fram på dagen — men man hade nog anledning att i triumf köra bilen några gånger ut och in genom fabriksporten, nu när man äntligen nått sitt mål. Sextio arbetare var sysselsatta med att bygga bilarna, och man räknade med att normal produktionstakt skulle vara fem bilar per dag.

Till det yttre var Volvo-bilen rätt lik sina föregångare i provserien. Den största synliga skillnaden var hjulen, som nu var av artillerityp med träekrar. Och så hade kylaren fått sitt blå emaljmärke och strålkastarna blivit av "burktyp".

Den första vagnen lämnade fabriken på skärtorsdagen, men det verkar som om man byggt en vagn även på påskafton — veckorapporten för första veckan upptar nämligen två vagnar. Den första vagnen skall ha levererats till disponent Gunnar Håkansson i Sanda-

red utanför Borås, som påstås ha beställt sin bil redan i augusti 1926. Fakturan på Håkansson är utställd den 23 april, men redan 16 april finns det en faktura utställd på Ernst Grauers, som var Stockholms-återförsäljare. Eftersom Grauers var nere vid fabriken på skärtorsdagen är det inte helt omöjligt att han fick den allra första vagnen och att det var vagn nummer två som gick till Håkansson. I varje fall visades en vagn i Stockholm redan på tisdagen följande vecka och det sägs i en Stockholms-tidning att det skulle röra sig om den första vagnen som körts till Stockholm av Assar Gabrielsson (och kan man förmoda, Ernst Grauers).

Man ville ha ett trettiotal vagnar klara snarast så att återförsäljarna kunde få varsin vagn — och dessutom hade man tydligen en del direktorder att leverera. Bl. a. köpte den kände göteborgsbilisten Gösta Fraenckel en vagn redan den 4 maj.

Den nya Volvon visades i Ernst Grauers lokaler på Brunkebergstorg i Stockholm. Man ställde också ut de olika delarna som ingick i bilen.

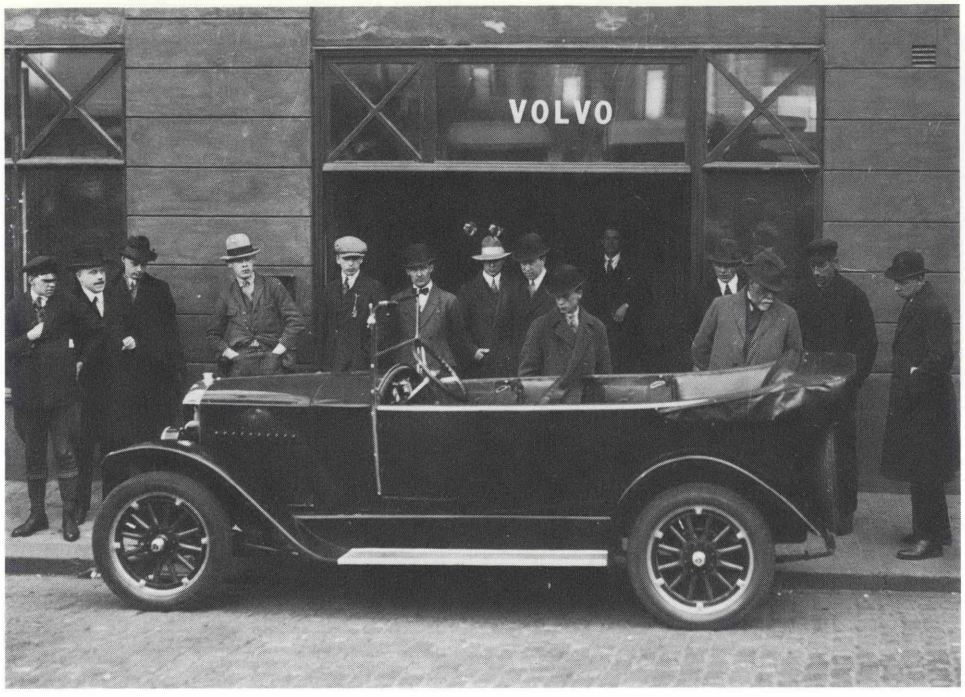
Enligt tidningsrapporterna gick försäljningen bra, och de bilar man nu tecknade order på i Stockholm skulle inte kunna levereras förrän i augusti.

Vad var nu den nya Volvon för slags bil? Den samtida pressen behandlade den vänligt men utan att vara särskilt översvallande.

Rent tekniskt var Volvon rätt typiskt amerikansk till sin konstruktion. Chassiet var relativt kraftigt, med långa halvelliptiska bladfjädrar fram och bak. Axelavståndet var 2 850 mm, och spårvidden 1 300 mm, rätt litet i jämförelse med amerikanska vagnar men i samma storleksordning som motsvarande europeiska.

Motorn var en sidventil-fyra med stående ventiler på högra sidan av gjutjärnsblocket. Cylinderdimensionerna var 75 × 110 mm vilket gav en cylindervolym på 1 944 cm^3. Enligt amerikansk praxis var kompressionen låg (4,9:1). Motorn uppgavs ge 28 hk vid 2 000 varv/min. Topphastigheten uppgavs vara ca 90 km/tim, men lämplig marschfart var 60 km/tim.

Vevaxeln var trelagrad och hade ram- och vevstakslager med 55 mm i diameter istället för 40 mm som hos provmotorerna. Den viktigaste förändringen var annars införandet av trycksmörjning av lagren — det gjorde motorn betydligt stryktåligare och dessutom väsentligt tystare.



Redan efter några dagar kunde man visa upp den första Volvovagnen i Stockholm, utanför försäljningslokalen på Brunkebergstorg.

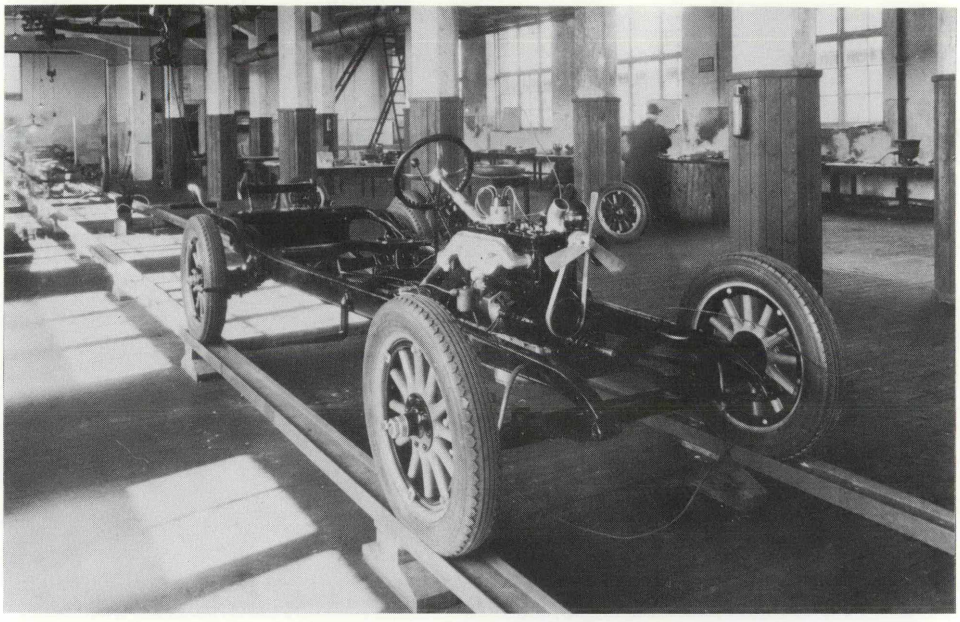
Kolvarna var av gjutjärn men hade gjorts lättare än i de tidigare motorerna — de var nu gjorda i en bättre kvalitet och kunde därför göras tunnare.

Man tycks ha haft en del bekymmer med läckande topplockspackningar och därför ökat topplocksbultarnas diameter från 10 till 11 mm.

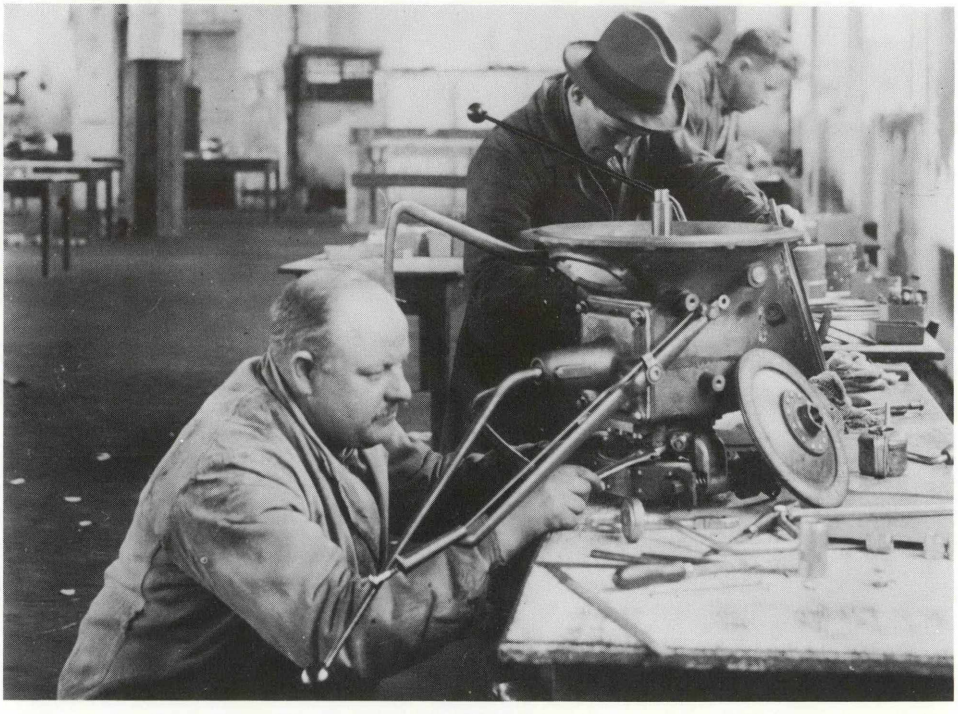
Kylningen skedde enligt termosifonsystemet, utan pump, och motorn var försedd med en trebladig fläkt som drevs via en rem från den kuggdrivna kamaxeln.

Man hade nu slutgiltigt löst problemet med insugningsröret som var gjutet i ett stycke med avgasgrenröret, med nedre delen som insugsrör. Förgasaren var en 30 mm Solex som lämnade bränsleblandningen till parvis placerade insugningsportar. Bensintillförseln skedde via en vacuumtank på torpeden. Provvagnarna hade haft en tank under motorhuven och bensinen rann då med självtryck till förgasaren.

Man hade bytt ut den ursprungliga magnettändningen mot batteritändning av Bosch-fabrikat. Fördelaren var monterad ovanpå motorn



Karosserna tillverkades en trappa upp och sänktes sedan ner till det färdiga chassiet, som rullade i två rännor längs golvet.



Verkmästare Johan Fingal justerar en växellåda innan den monteras i vagnen.

och hade försetts med manuell reglering som komplement till den automatiska tändningsinställningen.

Motorn var nu fyrpunktsupphängd (provmotorerna var upphängda i tre punkter) och via en 9-tums enskivig torrlamellkoppling fördes kraften till en med motor och koppling hopbyggd treväxlad växellåda av amerikansk typ. Kardanaxeln var försedd med knutar av Hardy-typ. Bakaxeln hade spiralskurna drev enligt Gleason-systemet, som avsevärt dämpade det oväsen som man klagat över hos provvagnarna.

Från början var bilarna endast försedda med trumbromsar på bakhjulen, medan handbromsen verkade på en trumma placerad bakom växellådan.

Hjulen var 20″ (i stället för 21″ som hos provvagnarna) och av artillerityp med träekrar och lösa fälgar. Däcksdimensionen var 29 × 4.75″ ballong, men mot tillägg kunde man få överdimensionen 29 × 4.95″.

Karossen var öppen och femsitsig, med fyra dörrar, klädd med plåt på spant av ask och rödbok. Klädseln var av läder i både fram- och baksäte. Bilen levererades endast i en färg, mörkblå med svarta skärmar.

I ”Nordkulan” som fabriken populärt kallades, monterades chassierna på bottenplanet. Ramarna färdigborrades, varefter axlar och hjul monterades och bilen fick rulla längs en monteringsbana där de olika delarna monterades.

En trappa upp låg karosseriverkstaden där trästommarna från Åtvidaberg monterades samman i jiggar. Också här hade man en monteringsbana där karossen gick från man till man under arbetets gång. I måleriverkstaden fick vagnarna en första grundning och slipning och sedan sänktes karosserna med vanliga rep ned till bottenvåningen där den slutliga lackeringen och poleringen utfördes. Sedan chassi och kaross förenats monterades inredning, instrument och elutrustning.

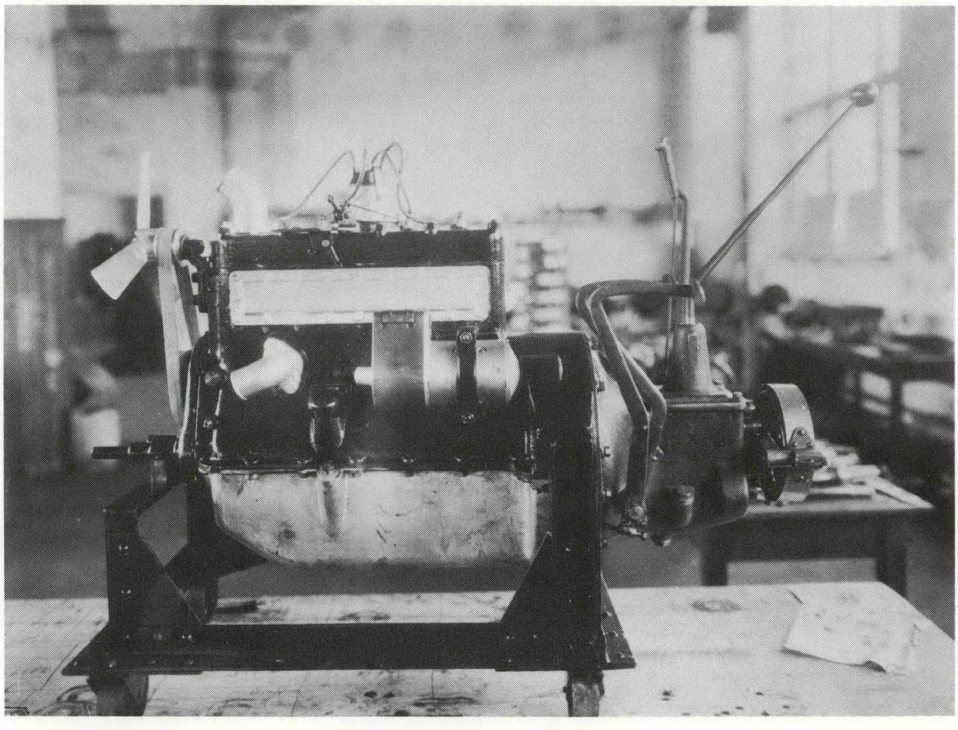
Priset hade man bestämt till 4 800 kronor för öppen vagn och 5 800 kronor för täckt.

De täckta vagnarna kom inte i marknaden förrän i juli 1927 och förmodligen blev MasOlle både ledsen och irriterad över att hans namn blev förknippat med dem. Bilarna fick snart ganska elaka öknamn, vilket knappast var orättvist. Den täckta vagnen var ful, med

kort motorhuv, kutryggigt tak, höga dörrsidor, murriga färger och ett ovalt bakfönster. I nederkant av taket gick en kant som fortsatte runt karossen baktill. I stället för det pressade plåtstycket runt bakfönstret som brukade finnas på de amerikanska vagnarna hade man pegamoidklädsel även där. Det hela såg tyvärr ut som om man lagt ett buktigt lock ovanpå karossen.

Uppenbarligen befarade man på Volvo att den svenska publiken skulle reagera negativt på det nya sättet att bygga täckta karosser. Man framställde en speciell trycksak som förklarade de olika fördelarna med "det mjuka systemet".

Man kan undra över hur man på Volvo lärde sig att bygga karosser enligt Weymann-systemet — det är tveksamt om det tidigare byggts sådana karosser i Sverige. Volvo talade om "system Ström" — Ström var en anställd på Volvo som tydligen var expert på karosser. Förklaringen till kunskaperna får man i fabrikens egen bokföring. I december 1926 står: "Karosseri inköpt av SKF, Paris. Frs 28 500, Sv. kr. 3 605:25". Uppenbarligen köpte man en färdig Weymann-kaross för att studera tekniken. Detta förklarar också varför man i vissa tidning-



Den fyrcylindriga motorn ser typiskt amerikansk ut.



Längst fram i raden av öppna karosser står en täckt som skiljer sig avsevärt från de man senare byggde. Troligen är det den kaross man inköpte i Frankrike för att studera hur man byggde karosser enligt Weymann-systemet.

ar rapporterar att det fanns en täckt kaross i fabriken i april 1927, flera månader innan man kom igång med tillverkningen av täckta vagnar.

Det påstås ofta att den täckta modellen fick öknamnen "Orrekojan" och "Dalakofferten". När det gäller "Orrekojan" är det dock helt säkert att det var en speciell vagn som inom fabriken kallades så — den finns faktiskt med i inventarieförteckningen tillsammans med andra bilar som hade smeknamn. En sexcylindrig vagn som byggdes senare kallades för "Metkroken" och en av de första provvagnarna för "Trollungen". En av provvagnarna var blågrön och kallades "Sjöjungfrun".

Namnet Jakob förekommer flitigt när det skrivs om gamla Volvobilar. Oftast påstår man att den allra första serietillverkade bilen (som lämnade fabriken 14 april 1927) kallades för Jakob. Det förefaller dock ganska troligt, och dessutom minns Carl-Einar Abrahamsson, som fanns på fabriken när provvagnarna testades, att Jakob var en av de första tio vagnarna. Den var svart, och det finns fotografier som visar en svart bil som antagligen är just Jakob.

Jakob-dagen infaller den 25 juli, och det verkar inte alls otroligt att bilen döptes till Jakob helt enkelt därför att den blev klar just den dagen.

Men vi får nog räkna med att alla tidiga Volvo-bilar också i fortsättningen kallas Jakob — det brukar vara svårt att utrota populära missuppfattningar.

Man hade räknat med att tillverka 500 vagnar vardera av ÖV4 (Öppen Vagn 4-cylindrig) och PV4 (Person-Vagn 4-cylindrig) men trots den täckta modellens egendomliga utseende blev den betydligt populärare än den öppna vagnen.

Vid årsskiftet 1927/28 beslöt man sig för att skära ner tillverkningen av de öppna vagnarna från 500 till 300. I slutet av april 1928 hade man ändå inte tillverkat fler än 201 öppna vagnar och under den återstående produktionstiden byggde man bara fyra öppna vagnar till. Och den sista lyckades man inte sälja förrän 1930.

Man kan tycka att planeringen redan från början var något förvånande. Redan i mitten av 1924 tillverkades det fler täckta än öppna vagnar i USA och 1927 var 80 % av bilarna där täckta. Med tanke på det svenska klimatet borde det ha legat nära till hands att räkna med andra proportioner än man gjorde.

De täckta karosserna ändrades i flera avseenden i juli/augusti 1928. I en intervju i Göteborgs-Tidningen den 18 juli 1928 sägs det: "Det äger nog sin riktighet, sade direktör Gabrielsson, att vi inom kort komma att släppa ut en ny modell på marknaden. Vi ha redan haft ett par modeller exponerade på automobilutställningen i Jönköping och Sundsvall. Det blir en täckt Volvo-Special som nog kommer att gillas av den bilintresserade allmänheten.

Den nuvarande täckta modellen har kanske lämnat något övrigt att önska i skönhetsavseende, ehuru den varit synnerligen praktisk till konstruktionen och i detta avseende fått de allra bästa vitsord från alla håll.

Nu har vi konstruerat en ny täckt bil, som särskilt tager sikte på allmänhetens önskningar att få en vacker bil, och en vagn som är tilltalande för ögat. Skillnaden består alltså förnämligast däri, att vi gjort motorhuven betydligt längre (och torpeden i motsvarande grad kortare. Förf. anm.). Vidare hava vi avlägsnat den s. k. "buktigheten" på karossen, så att denna nu har en oklanderlig strömlinjeform. Smala stolpar vid fönster och dörrar medgiva även ökad sikt för föraren, och dessutom har det ovala fönstret bak i vagnen utbytts mot ett fyrkantigt, vilket bättre harmonierar med vagnens utseende i övrigt.

Men även färgen har i någon mån förändrats. Här i Göteborg går ett stort antal av våra täckta vagnar, och därför vilja vi väcka göteborgarnas uppmärksamhet med en liten variation i utseendet. Den nya modellen får således en grå färgton under det att taket målas svart.

Vidare är den nya modellen försedd med kofångare och en hel del andra tillbehör som förhöja utseendet.

Någon ändring på den öppna modellen kommer icke att vidtagas. Den har blivit mycket uppskattad av den bilköpande allmänheten och ingen har uttalat önskningar om några förändringar på densamma."

Det finns källor som tyder på att MasOlle fick rycka in och hjälpa till vid "uppsnyggningen" av karossen — han var vid den här tidpunkten förmodligen sysselsatt med att rita karossen till den kommande sexcylindriga modellen.

Det har inte gått att klarlägga om Special-modellen tillverkades parallellt med den äldre typen med oval bakruta, eller om det var en mer lyxutrustad variant av den nya karossen med den fyrkantiga bakrutan. Det verkar rätt otroligt att en affärsman av Assar Gabrielssons kaliber skulle ha tillåtit något så uppenbart oekonomiskt som att bygga två rätt olika karosser samtidigt (men det kan tänkas att man hade ett större lager kvar av den första typen). Fabrikens leveransrapporter visar att man levererade både vad man kallade "täckta A" och Special ända fram till slutet av 1929. Men andelen "täckta A" blev allt mindre. En teori om att Special skulle ha haft fyrhjulsbromsar som standard vilket "täckta A" skulle ha saknat stämmer inte — framhjulsbromsar kunde man tydligen få på båda modellerna mot pristillägg.



"Handelsresandevagnar" var en Volvo-specialitet som fanns långt in på 30-talet. Man flyttade reservhjulet och tog upp en rejäl dörr i aktern.

I reservdelslistan för oktober 1928 har man ännu inte hunnit få med delarna till den nya Special. För utvändig klädsel av vagnarna har man pegamoid i blå, grå och svart färg. Det finns åtta olika tygsorter för invändig klädsel och mot ett tillägg på 175 kronor kan man få de täckta vagnarna med läderklädsel på insidan upp till fönsterhöjd.

Framstolarna i den täckta modellen var fällbara så att vagnen kunde användas som "campingvagn med två sängplatser". Man propagerade också för bilens lämplighet som sjuktransportbil.

1927 hade en läkare nere i Skåne sökt patent på en löstagbar mittstolpe på personbilar, vilket gjorde det möjligt att få en sjukbår bredvid föraren. Det verkar troligt att Volvo köpte in patentet, eftersom länge alla täckta vagnar kunde levereras med en löstagbar mittstolpe på högersidan.

Av Special fanns ytterligare en specialversion, med hela bakstycket utformat som en skåpvagnsdörr. Den var avsedd som "handelsresandevagn" och tillverkades i flera exemplar.

Någon gång under 1928 — förmodligen alldeles i början av året — införde man framhjulsbromsar mot ett tillägg av 200 kronor, vilket gällde både den öppna och den täckta modellen. Men framhjulsbromsarna blev aldrig standardutrustning på de fyrcylindriga vagnarna, och in i det sista levererades de flesta utan, särskilt de öppna vagnarna.

Förmodligen infördes under produktionens gång smärre ändringar på vagnarna, men de finns tyvärr inte dokumenterade. En synlig förändring (som dock inte nämns någonstans) är att strålkastarna blev större, förmodligen i början av 1928.

Priset på bilarna sänktes också med 200 kronor, också förmodligen i början av samma år.

Det verkar som om man på Volvo varit lyhörd för kundernas synpunkter, och i arkivet finns ett brev från en kund vid namn Hjalmar Frisell som i november 1927 skriver och lämnar synpunkter på sin bil.

Han tycker att motorn är fullt tillräckligt kraftig för landsvägsfärder men att accelerationen är för dålig i stadstrafik. Tydligen har man inte kommit till rätta med motorvibrationerna, eftersom han klagar över dessa. Fotbromsen verkar "ryckigt", men kanske blir det bättre efter "nu införd förändring". Bensintanken är för liten, bör kunna förlängas åt sidorna.

Strålkastarna bör göras större, stänkskärmarna vibrerar och dörrarna är för trånga, sidorutorna och suffletten har en benägenhet att brista vid knäppena. Differentialen behöver justeras efter 1 000 mil för att få bort ett biljud — plus en rad andra småanmärkningar.

På det hela taget verkar det som om Frisell hade varit nöjd och inte haft några större problem annat än en blåst topplockspackning och besvär med glapp i "kullederna å styrstagen".

Försäljningsresultat

Totalt byggdes, innan tillverkningen lades ner i mitten av 1929, 996 fyrcylindriga personvagnar. Av de öppna vagnarna tillverkades 205 exemplar, av de "täckta" 443 exemplar och av Special 251 exemplar. 70 vagnar levererades som "pick-up" för Televerket (och möjligen också till privata köpare) och 27 levererades som chassin.

Modellen utvecklades också till en lastvagn som började säljas 1928.

I augusti 1926 hade man beslutat sig för att lägga upp en serietill-

verkning av 1 000 fyrcylindriga personvagnar, hälften täckta och hälften öppna. I januari 1927 säger Gabrielsson att "första serien av vagnar är i det närmaste placerad. Intresset har överallt visat sig synnerligen stort."

I själva verket gick både tillverkning och försäljning inte särskilt bra. Man hade rätt länge problem med leveranserna från underleverantörerna och de svenska bilförsäljarna var rätt misstänksamma mot den nya svenska bilen. Man hade därför svårt att få tag på verkligt duktiga återförsäljare och fick ofta nöja sig med ganska oprövade förmågor.

I augusti 1926 hade man kalkylerat med att försäljningen av de 1 000 första vagnarna skulle inbringa en vinst på 150 000 kronor, men i slutet av juli 1928 konstaterar man att förlusten i slutet av året beräknas bli 1 140 000 kronor. Förklaringarna till detta är bl. a. 100 000 kronor i experimentkostnader, 60 000 kronor för nedskrivning av detaljer som inköpts för icke tillverkade öppna vagnar, prissänkningar, fördyrad tillverkning samt affärsomkostnader under ett extraår (de 1 000 vagnarna skulle ju ha varit färdiga redan under 1927). Prissänkningarna berodde på att man tvingats att lämna återförsäljarna större rabatter (vilket slog igenom på priserna till kunderna). Man räknade också med att göra ytterligare en prissänkning under året, tydligen för att bli av med de svårsålda 4-cylindriga bilarna. Enda ljusglimtarna tycks ha varit den tidigare på året introducerade lastvagnen och hoppet om att en kommande 6-cylindrig modell skulle kunna vända trenden.

I en PM från den 8 juni 1928, framtagen för att styrelsen skulle kunna bedöma det fortsatta handlandet, lägger Assar Gabrielsson fram fyra alternativ. Första alternativet är att bedriva verksamheten i oförändrad omfattning, det andra att helt lägga ned den, det tredje att utvidga den enligt tidigare plan och det fjärde att väsentligt utöka den.

Man konstaterar att försäljningen av personvagnarna inte var tillfredsställande, men att man med en sänkning av priset borde kunna sälja största delen av vagnarna till årsskiftet. Därmed skulle lastvagnsförsäljningen ha tagit så god fart att man borde kunna ha sålt slut de 500 första vagnarna redan i september/oktober.

Skulle bolagets verksamhet läggas ner kan man räkna med ett betydande köpmotstånd på personvagnarna, men detsamma kan in-

träffa om det blir känt att man planerar att börja tillverka en sexcylindrig vagn.

Man konstaterar att man inte med framgång kunde driva en verksamhet i dåvarande omfattning utan förluster — i varje fall inte om man skulle fortsätta att tillverka personvagnar. Däremot skulle en lastvagnstillverkning om 1 000—1 500 vagnar om året kunna gå ihop.

Gabrielsson konstaterar att Penta vid förhandlingar påstått, att det skulle vara mer lönsamt för dem att köpa delar till lastvagnar från olika håll och sätta in sin egen motor i vagnen.

Gabrielsson anser att denna kalkyl inte stämmer, men att Bofors kanske skulle kunna vara intresserat av att fortsätta en lastvagnstillverkning om Volvo lägger ner sin tillverkning.

I planerna från augusti 1926 hade man förutsett en stegvis utvidgning från 1 000 till 4 000 och senare till 8 000 vagnar per år. Man konstaterar att frågan om exportförsäljning är viktig, inte minst därför att man måste motverka säsongsvängningarna i Sverige, där bilförsäljningen under vintermånaderna praktiskt taget ligger nere. Man har via SKF gjort undersökningar i bl. a. Argentina, Sydafrika, Australien och på Java och nämner också andra länder som t. ex. Rumänien och Balkanländerna.

Man refererar till förfrågningar som gjorts av General Motors i Stockholm om delar till Chevrolet. Flera av Volvos leverantörer har blivit tillfrågade och har sedan för Volvo påpekat den stora skillnaden i noggrannhetsfordringar mellan GM och Volvo. Om Volvo sänkte sina krav till samma nivå som GM skulle man t. ex. kunna komma ned ca 20 % i pris på de av Bofors bearbetade delarna.

Kvaliteten på den nya sexcylindriga motorn kommer också att avsevärt påverka priset. Den skall ha en "medelst motvikter på samtliga vevslängar fullt utbalanserad vevaxel. Av dem i Europa, som hava sådana vevaxlar, känna vi endast Delage och Isotta Fraschini. Amerikanarna i samma prisläge som vi hava det icke." Man vill också hålla fast vid Bosch, men konstaterar att det fördyrar varje vagn med ca 20 kronor, men Bosch anses vara betydligt tillförlitligare än andra fabrikat. Den nya sexcylindriga vagnen kommer i ren tillverkningskostnad att bli 475 kronor dyrare än den gamla fyrcylindriga modellen.

Det sista alternativet gäller en tillverkning av 15 000 personbilar och 5 000 lastbilar och Assar Gabrielssons rekommendation blir, att

man skulle utöka produktionen under 1929 till 2 000 personbilar och 2 000 lastbilar, för att 1 januari 1932 komma upp i en tillverkning av 20 000 bilar.

Det omedelbara resultatet av överläggningarna den 15 juni 1928 blev att man skulle tillverka ytterligare högst 500 lastbilar samt en sexcylindrig personvagn. Frågan rörande det framtida programmet skulle senare tagas upp till förnyat övervägande.

I augusti 1928 fick Volvo av regeringen tullrestitution för importerat bilmaterial vilket betydde att exporten kunde göras mer lönsam. Dessutom lyckades man vid förhandlingar med SJ få en speciell fraktnedsättning vid transport av bilar från Göteborg till Stockholm och Malmö. Frågan om tullskydd för svenska bilar hade i flera år varit aktuell, men det var en känslig fråga som man tydligen ogärna diskuterade.

Ännu under hösten 1928 skrev tidningarna: "Efterfrågan på Volvovagnarna är alltjämt så stark, att fabriken nätt och jämt kan tillfredsställa återförsäljarnas önskemål. I lager finns praktiskt taget varken personbilar eller lastvagnar." Det var givetvis inte med sanningen överensstämmande, men det visade sig att Assar Gabrielssons tro på framtiden inte skulle komma på skam.

1927 hade man sålt 297 bilar med ett försäljningsvärde av 1 392 556 kronor och 1928 sålde man 983 vagnar till ett värde av 3 931 621 kronor. Återigen gick man med förlust, men inte fullt lika stor som föregående år.

Att Volvo-fabriken planerade att komma med en sexcylindrig modell var en mer eller mindre offentlig hemlighet, och i december 1928 meddelade några tidningar att Volvo skulle montera sin nya motor i ett par chassier av den gamla fyrcylindriga typen för att prova dem i tävlingssammanhang. Bilarna kördes bl. a. i KAK:s vintertävling där en kom på delad förstaplats. På Volvo var man hemlighetsfull om den nya sexcylindriga modellen. Så här skrev en journalist på Göteborgs Morgonpost: "Undertecknad var ute en gång i vintras på fabriken för att försöka få reda på detaljer men möttes av en med bart svärd beväpnad ärkeängel Gabrielsson. Och enahanda öde mötte alla nyhetstörstande."

Men den 23 april 1929 lyfte man på slöjan och visade den nya sexcylindriga vagnen som skilde sig avsevärt från den tidigare modellen på nästan alla punkter. Lastbilsförsäljningen hade nu också tagit fart



Volvo hade flera tävlingsframgångar med sina fyrcylindriga vagnar. Man väntar sig tydligen halt väglag utanför staden, men enligt tidens sed har man snölänk bara på ena framhjulet.

och i slutet av 1929 kunde Volvoledningen för första gången konstatera att året givit ett visserligen blygsamt — men nog så glädjande — överskott: 1 956:11!