

Pressemitteilungen

Feb 04, 2010 | ID: 31625

Die Entdeckung der Stromlinie - Der Volvo PV36 feiert sein 75-jähriges Jubiläum

Köln. Ein faszinierendes Automobil feiert 75-jähriges Jubiläum: der Volvo PV36. Dieses außergewöhnliche Fahrzeug, besser bekannt unter der Bezeichnung Carioca, war anders als die meisten Modelle der 1930-er Jahre und unterschied sich auch vollständig von jedem bis zu diesem Zeitpunkt gebauten Volvo. Denn es war das erste „Stromlinien-Modell“ des schwedischen Herstellers. Zu jener Zeit entwickelten einige wenige Ingenieure aerodynamisch geformte Fahrzeuge und legten damit den Grundstein für die künftige Design-Entwicklung im Automobilbau. Ein Verkaufserfolg wurden die frühen Modelle allerdings nicht, denn sie waren ihrer Zeit um 20 Jahre voraus. Und anders als oft behauptet, war der Volvo PV36 keineswegs eine Kopie des Chrysler Airflow. Zwar führte Chrysler sein Modell bereits 1934 ein, doch der Volvo PV36 kam schon ein knappes Jahr später. Damals wie heute ein Zeitraum, in dem es unmöglich ist, ein Fahrzeug zu kopieren.

Zu Beginn der 1930er Jahre verkaufte Volvo jährlich weniger als 1.000 Fahrzeuge. Es handelte sich um konventionelle Modelle, die sich recht ähnlich waren. Sie verfügten über Sechszylinder-Motoren, ein robustes Fahrwerk, Stahlstreben auf dem hölzernen Karosserierahmen, Trittbretter, einen separaten Kofferraum, einen aufrechten Kühlergrill und ausladende Kotflügel mit aufgesetzten Scheinwerfern. Sie sahen aus wie die meisten Automobile jener Zeit, beeindruckten jedoch durch ihre gute Formgebung und die hohe Fertigungsqualität. Verantwortlich für das zurückhaltende Design der ersten Volvo Modelle war der Künstler Helmer MasOlle¹.

Das Ein-Mann-Projekt

Die Linienführung des Volvo PV36, der im Frühjahr 1935 eingeführt wurde, stammte jedoch nicht aus der Feder des Malers. Sie war das Werk von Ivan Örnberg, einem ebenso eigenwilligen wie vielseitigen Ingenieur. Er war 1931 vom Detroit Unternehmen Hupp Motor Car Company - dem Hersteller des Hupmobile - zu Volvo gekommen. Ohne Einflussnahme der engagierten Volvo Gründer Assar Gabrielsson und Gustaf Larson realisierte Örnberg das PV36 Projekt. Im Sommer 1936 verstarb Örnberg überraschend. Woher und wie hatte er seine Inspiration für den PV36 erhalten?

In den 1930er Jahren beschäftigten sich zahlreiche progressive Ingenieure mit dem Thema Aerodynamik und mit stromlinienförmigen Fahrzeugen. Dies war zugleich die Zeit der großen Luftschiffe. Hinzu kam eine Zahl früher Lokomotiven, Flugzeuge und Automobil-Prototypen. Doch kein Hersteller wagte eine Serienproduktion, bis die Hupp Motor Car Company und die Chrysler Corporation nahezu gleichzeitig ein solches Automobil auf den Markt brachten.

Volvo hatte bereits 1933 ein Stromlinien-Fahrzeug mit der Bezeichnung „Venus Biló“ präsentiert. Doch aus Angst vor der öffentlichen Reaktion wurde ein Privatmann als Verantwortlicher dafür vorgestellt. Es war Gustaf L. M. Ericsson vom gleichnamigen berühmten Telefonunternehmen. Er wurde als Designer und Ideengeber für das Projekt genannt. Der „Venus Biló“ basierte auf dem Chassis des Volvo 655, und die Front ähnelte der des einem Jahr später folgenden Hupmobile Aerodynamic. Die sanfte Form war am Heck abgerundet und beinhaltete das vertikal angebrachte Ersatzrad, das auch als Stoßfänger diente. Die Konstruktion des Fahrzeugs sollte insbesondere einen geringeren Kraftstoffverbrauch ermöglichen. Zudem dienten die Stromlinienform und der verkleidete Unterboden dazu, das Aufwirbeln von Straßenstaub zu verhindern. Das interessante

und mutige Fahrzeug kam jedoch nie über den Status eines Prototyps hinaus, und ging in den 1950er Jahren verloren.

Entwicklung, Design und Fertigung eines Automobils erforderten auch in den 1930er Jahren viel Zeit. Von der Idee über Zeichnungen und einem maßstabgetreuen Modell bis hin zum Serienmodell mit all den Werkzeugen, Komponenten und Fertigungsanlagen vergingen mehrere Jahre.

Ivan Örnberg kehrte 1931 nach Schweden zurück. Zu dieser Zeit hatten weder Hupp Motor Car Company - wo er als Ingenieur arbeitete - noch Chrysler große Fortschritte in Sachen Stromlinienform gemacht. Das galt vor allem für Hupmobile, denn hier fiel der Startschuss erst 1932. In diesem Jahr stellte Hupmobile Raymond Loewy² ein, den wohl berühmtesten Industrie- und Automobildesigner. Er sollte dafür sorgen, den schleppenden Verkauf zu beschleunigen.

Zur gleichen Zeit untersuchte Chryslers Stromlinien-Experte Carl Breer noch immer verschiedene maßstabgetreue Modelle im Windkanal und Örnberg arbeitete bereits ein Jahr für Volvo. Es ist daher nicht nur schwierig, sondern nahezu unmöglich, sich einen Kontakt, geschweige denn Unterhaltungen über den Atlantik hinweg zwischen Breer, Loewy und Örnberg zum Thema Stromlinienfahrzeuge vorzustellen. Außerdem konnten Fotos nur per Post oder durch Boten ausgetauscht werden.

Die ersten Stromlinienfahrzeuge

Anfang 1934 wurde der Hupmobile Aerodynamic vorgestellt. Er präsentierte sich mit einer pflugähnlichen Stromlinienform von der Windschutzscheibe bis zur Front. Ansonsten zeigte sich das Modell aber recht konventionell. Es war zweifellos ein gut aussehendes Automobil, aber ohne speziellen Charakter. Die gesamte Karosserie und das Dach bestanden aus gepresstem Stahlblech in Verbindung mit einem separaten Rahmen. Technisch gesehen war der Hupmobile Aerodynamic jedoch nicht außergewöhnlich.

Im Gegensatz dazu präsentierte sich der Chrysler Airflow extremer und mit einem mutigen Design. Er wurde mit seinem günstigeren Schwestermodell De Soto Airflow im Frühjahr 1934 vorgestellt. Beide Fahrzeuge verfügten über eine aus einem Stück geformte Front, einen Grill, der an einen Wasserfall erinnerte, sowie tief positionierte und integrierte Scheinwerfer. Die Karosserie hatte ein stromlinienförmiges Profil mit abgedeckten Hinterrädern, und die Heckpartie passte zur Front. Im Gegensatz zum Hupmobile und dem später erscheinenden Volvo verfügte der Airflow über ein einheitliches Design mit einer stabil geschweißten Karosserie, die keinen separaten Rahmen benötigte. Allerdings war der Zulieferer von Chrysler nicht in der Lage, ein durchgehend gepresstes Dach zu fertigen. Daher musste es auf die übliche Weise mit Holzsparren, Draht und Watte gefüllt sowie mit Stoff³ bespannt werden.

So präsentierte sich auch der Volvo PV36 ein Jahr später. Denn selbst das Olofström Presswerk konnte ein so großes Bauteil wie ein Autodach nicht aus einem Stück fertigen. Dennoch war der PV36 das erste Fahrzeug von Volvo mit einer gepressten Stahlblech-Karosserie. Sie ruhte auf einem separaten Rahmen mit starken Querverstrebungen über einem relativ kurzen Radstand. Sowohl der Hupmobile wie auch der Chrysler boten demgegenüber einen Radstand von mehr als drei Metern, wodurch die Modelle ein schlankes Aussehen erhielten, das gut zum Styling passte. Dagegen erschien die Karosserie des Volvo PV36 aufgrund des Radstandes von 2,90 Metern rund und pummelig und ließ den gewünschten Eindruck sanft fließender und dynamischer Linien vermissen. Es wäre interessant, zu erfahren, wie der PV36 wohl ausgesehen hätte, wenn Örnberg einen Radstand von 3,10 oder 3,25 Meter gewählt hätte - Maße, die zu jener Zeit Standard bei den übrigen Volvo Modellen waren. Der Künstler, der den Volvo PV36 für die Verkaufsbroschüren zeichnete, tat sein Bestes, um dem Modell ein gestrecktes Aussehen zu geben, aber das änderte natürlich nichts am realen Erscheinungsbild.

Technisch gesehen war der Volvo gegenüber dem Hupmobile und dem Chrysler allerdings im Vorteil, wenn das auch von außen leider nicht zu sehen war. So verfügte er über eine Einzelradaufhängung vorne, wodurch der Komfort und das Handling deutlich besser waren.

Moderate Stromlinienform

Der Volvo PV36 war mit dem neuesten Sechszylinder-Motor mit 3,6 Litern Hubraum ausgestattet, der rund 80 PS leistete. Die Scheinwerfer waren in die Kotflügel integriert und der ansprechend gestaltete Kühlergrill stand nicht wie bei anderen Volvo Modellen für sich allein, sondern folgte dem Verlauf der Fahrzeugfront. Die vorderen Kotflügel standen von der übrigen Karosserie ab. Und wären darauf Scheinwerfer platziert gewesen, anstatt sie in die Front einzufügen, hätte wohl kaum

jemand die Absicht einer Stromlinienform bemerkt.

Es ist in der Tat die Positionierung und Gestaltung der Scheinwerfer, die das Aussehen des Fahrzeugs prägten und auf den ersten Blick scheint es eine Ähnlichkeit zum Chrysler Airflow zu geben. Doch die Unterschiede zwischen beiden Fahrzeugen sind vielfältig und groß. Und eine Ähnlichkeit mit dem Hupmobile existiert schlicht nicht.

Die vier Türen des Volvo PV36 waren wie beim Hupmobile mit Scharnieren an den B-Säulen befestigt. Im Gegensatz dazu erfolgte die Anbringung beim Chrysler und dem De Soto genau umgekehrt: die vorderen Türen wurden an der A-Säule und die hinteren an der C-Säule befestigt, und das Schließen der Türen erfolgte an der B-Säule. Wie auch der Airflow verfügte der Volvo PV36 über hintere Radabdeckungen mit einem Chromdekor.

Das abfallende Heck der Volvo Karosserie verfügte über ein geteiltes Fenster und einen eingebauten Kofferraum. Das Ersatzrad war in einem stählernen Gehäuse auf dem Kofferraumdeckel untergebracht. So ähnlich präsentierten sich auch die anderen Stromlinienfahrzeuge. Im Gegensatz zum Volvo konnte der Kofferraum bei ihnen jedoch nicht von außen geöffnet werden.

Ein Auto von morgen und gestern

Die Bezeichnung PV36 unterscheidet sich von der logischen Nummerierung der anderen Volvo Modelle. Sie sollte symbolisieren, dass „das Automobil der Zukunft bereits da ist“. Gemeint war damit: der 36 im Jahr 1935. Hätten die Verantwortlichen diese Bezeichnung genauer hinterfragt, wäre ihnen aufgefallen, dass diese Idee schon bald in ihr Gegenteil verkehrt werden konnte. Denn der letzte PV36 wurde erst im September 1938 verkauft.

Neu-Entwicklungen waren und sind nicht billig. Der PV36 kostete bei seiner Einführung 8.500 Schwedische Kronen⁴ - das waren 1.000 Kronen mehr als der De Soto Airflow und 1.000 weniger als der exklusivere Chrysler. Damit war der Volvo eindeutig zu teuer für die meisten Kunden. Neben dem hohen Preis wurden zudem potenzielle Interessenten, die sich ein solches Automobil leisten konnten, durch das Design verschreckt. Denn sie verlangten, dass ein Volvo auch wie einer aussah. Die übrigen Modelle des schwedischen Herstellers kosteten zu jener Zeit zwischen 5.000 und 6.000 Kronen. Und für den Preis des PV36 konnte man sich ebenso luxuriöse Fahrzeuge wie den amerikanischen Packard 120 mit acht Zylindern oder einen deutschen Sechszylinder Wanderer W50 leisten, den „Mini-Horch“. So wundert es nicht, dass sich der PV36 nur schleppend verkaufte. Daher wurde der Preis in den folgenden Jahren deutlich gesenkt.

Warum Carioca?

Aber warum wurde dieses Automobil nach dem Tanz Carioca benannt? Tatsächlich hieß er ja PV36, und Carioca war nur der Spitzname. Aber das Fahrzeug wurde über all die Jahre immer mit diesem Namen in Verbindung gebracht und ist auch heute noch unter dieser Bezeichnung bekannter als mit dem eigentlichen Typnamen.

Der swingende Carioca-Tanz wurde erstmals 1936 in dem Hollywood-Film „Flying down to Rio“ mit Fred Astaire und Ginger Rodgers gezeigt. Es war der erste Film, in dem beide gemeinsam auftraten. Bei diesem leidenschaftlichen Tanz aus Mittelamerika berühren sich beide Tänzer immer wieder mit der Stirn. Carioca ist zugleich auch der offizielle Spitzname der Bewohner von Rio. Da Volvo den Export nach Brasilien bereits 1933 startete, kann man vermuten, dass Carioca als Flirt mit dem brasilianischen Markt gedacht war, und der Name eher mit den Bewohnern von Rio als mit dem Tanz assoziiert werden sollte. Tatsächlich gelangten einige Cariocas auch auf den brasilianischen Markt.

Einer der PV36 wurde von Gustaf Larson gefahren, einem der Volvo Gründer. Das Fahrzeug befindet sich noch immer in Privatbesitz und ist im Original-Zustand. Zudem kaufte die schwedische Polizei 18 Fahrzeuge für den Streifendienst. Wie aus den Auslieferungsbüchern hervorgeht, handelte es sich bei den meisten Käufern des PV36 um Kunden, die sich ein solch teures Automobil durchaus leisten konnten. Dazu zählten leitende Angestellte, Industrielle, Geschäftsleute und Ärzte.

Was die speziellen Kundenaufträge anging, war der PV36 kein Erfolg. Nur ein einziges Fahrzeug mit Kombi-Karosserie, produziert von der Nordberg Coachbuilding Co in Stockholm im Auftrag eines vermögenden Geschäftsmannes, wurde auf dem Chassis des PV36 gefertigt. Es handelte sich um einen Zweitürer mit zweifarbiger Lackierung. Wie bei vielen hochklassigen und exklusiven Fahrzeugen jener Zeit war auch seine Lebensdauer recht kurz, und leider wurde es nach nur

wenigen Jahren verschrottet. Heute existieren insgesamt weniger als 25 Exemplare des Volvo PV36 in unterschiedlichem Erhaltungszustand, die meisten davon befinden sich in Schweden.

Teure Erfahrungen

Wie die Hupp Motor Car Company und die Chrysler Corporation musste auch Volvo AB in Schweden die Tatsache akzeptieren, dass es für Fahrzeuge wie diese Mitte der 1930er Jahre nicht wirklich einen Markt gab. Mit ihrer stromlinienförmigen und unkonventionellen Karosserie waren sie ihrer Zeit um 20 Jahre voraus. Automobilkäufer - und insbesondere die Volvo Kunden - verlangten ein zeitgemäßes konventionelles Design und akzeptierten nur geringfügige optische Veränderungen.

Im Herbst 1938 wurde der letzte PV36 Carioca verkauft⁵. Zu dieser Zeit waren die Modelle Volvo PV51 und PV52 bereits seit zwei Jahren auf dem Markt und bildeten die Basis für alle weiteren Volvo Modelle, die bis Ende der 1930er Jahre erschienen. Ihr Heck ähnelte dem des PV36, die Front präsentierte sich hingegen traditionell mit aufgesetzten Scheinwerfern und dem leicht zurückgelehnten senkrechten Lamellen-Grill. Inzwischen hatte das Olofström-Presswerk neue Werkzeuge entwickelt, um das Problem mit der Fertigung großer Teile aus einem Stück zu beheben. Und so verfügten alle Modelle über eine komplett aus Stahlblech gefertigte Karosserie.

Entwicklung der Stromlinien-Fahrzeuge

1931	Ivan Örnberg verlässt Hupmobile und wechselt zu Volvo nach Schweden.
1932	Raymond Loewy beginnt seine Arbeit bei Hupmobile.
1933	Das erste maßstabgetreue Modell des Chrysler Airflow.
1934	Zum Jahresbeginn werden die Modelle Hupmobile Aerodynamic, Chrysler Airflow und De Soto Airflow vorgestellt. Die Airflow Modelle sind einheitlich konstruiert und verfügen über Starrachsen und Hinterradantrieb.
1935	Im März wird der Volvo PV36 mit Einzelradaufhängung vorne vorgestellt.
1936	Die Produktion des Hupmobile Aerodynamic läuft wegen schwacher Verkäufe aus.
1937	Nach vier schwachen Jahren läuft auch die Produktion des Airflow aus.
1937	Einführung des Adler Autobahn.
1938	Drei Jahre nach der Einführung wird der letzte PV36 verkauft.
	Insgesamt wurden 500 Fahrzeuge und ein Chassis abgesetzt.
1940	Der Adler Autobahn läuft aus.

All diese Fahrzeuge wurden wegen des schleppenden Verkaufs nur in relativ kleinen Stückzahlen gefertigt. Für die Unternehmen waren sie kostspielige Abenteuer, insbesondere wegen der hohen Kosten für Werkzeuge und Fertigung. Technisch und historisch gesehen sind sie jedoch äußerst interessant.

Anlässlich des 75-jährigen Jubiläums lässt sich rückblickend feststellen, dass der PV36 keine Kopie des Chrysler Airflow oder des Hupmobile Aerodynamic war. Hingegen erscheint der Adler Autobahn, der 1937 vorgestellt wurde, mehr oder weniger als Miniaturausgabe des Airflow. Er verfügte über die gleiche Front und das gleiche Profil, war lediglich etwas kleiner.

Als Ivan Örnberg 1931 nach Schweden zurückkehrte, gab es weder Fahrzeuge noch Werkzeuge als Vorlage. Was könnte er also wann und wo gesehen haben? Andererseits ist es nicht ungewöhnlich, dass begnadete Techniker und Designer ähnlich denken und ziemlich oft zur gleichen Zeit. So bauten beispielsweise Daimler und Benz ihre jeweiligen Automobile nur 100 Kilometer von einander entfernt, ohne von einander zu wissen oder sich jemals getroffen zu haben.

Wenn es darum geht, einen Nachahmer in der Volvo Historie zu finden, muss man eher Helmer MasOlle nennen und in das Jahr 1927 zurückkehren. Denn der Volvo ÖV4 sieht exakt so aus wie der Hupmobile Touring aus dem Jahr 1924. Aber das ist eine andere Geschichte.

¹ Helmer MasOlle (1884-1969), schwedischer Maler, Designer und Grafiker, spezialisiert auf Porträts und Landschaften. Er gestaltete das Volvo Markenzeichen und die ersten Modelle des Volvo ÖV4 und PV4.

² *Raymond Loewy (1893-1986) ist vor allem bekannt durch die Gestaltung der Coca-Cola-Flasche, der Lucky-Strike-Zigarettenpackung und der Studebaker Automobile der späten 1940er und frühen 1950er Jahre. Er entwarf darüber hinaus unzählige Produkte vom Bleistiftanspitzer über Restaurant-Einrichtungen bis hin zu Lokomotiven.*

³ *Wetterfeste Stoffe (zumindest anfangs). Vor allem eine Leder-Imitation mit der Bezeichnung Pergamoid wurde häufig zur Abdeckung von Fahrzeugdächern oder ganzen Karosserien verwendet, bevor synthetische Materialien wie Vinyl zum Einsatz kamen.*

⁴ *Eine Erläuterung zur Größenordnung: Die Summe von 8.500 Schwedischen Kronen entsprach zur damaligen Zeit dem Preis von 1.800 Dreigang-Menüs in einem durchschnittlichen Stockholmer Restaurant.*

⁵ *Der PV36 mit der Fahrgestellnummer 500 (das letzte gefertigte Modell) verließ das Werk am 16. Juni 1938. Das letzte verkaufte Fahrzeug trug die Fahrwerksnummer 450 und ging nach Teheran. Es war für die Schwedische Botschaft bestimmt und wurde in der letzten Septemberwoche des Jahres 1938 vom Botschafter von Heidenstam genutzt.*

Weitere Informationen zu klassischen Volvo Modellen gibt es auf der Website:
www.volvocars.com/heritage

Oder über Claes Rydholm, Volvo Cars Heritage, Tel. +46 31 594526

Keywords:

PV 36, Corporate News, Press Releases, 1935, Product News

Descriptions and facts in this press material relate to Volvo Cars's international car range. Described features might be optional. Vehicle specifications may vary from one country to another and may be altered without prior notification.

Weitere Fotos



Mehr Fotos >

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Copyright© 2025 Volvo Car Corporation (oder Tochterunternehmen bzw. Lizenzgeber).