

Pressmeddelanden

Jul 03, 2003 | ID: 4888

Volvos herrgårdsvagnar – En resa med mycket bagage

Knappast någon personbil kunde vara mer praktisk än den vagn Volvo presenterade för precis 50 år sedan, sommaren 1953. Ett halvt sekel och miljoner herrgårdsvagnar senare är just det praktiska fortfarande dessa Volvo-bilars signum.

De första åren på 1950-talet innebar ett visst bryderi för biltillverkaren. Volvo PV444 hade till de båda grundarnas förvåning blivit en verklig försäljningssuccé. De ursprungligen planerade 8.000 exemplaren räckte inte på långt när till, och det var ju glädjande. Men det fanns en avsevärd nackdel med den lilla personvagnens moderna konstruktion: den var självbärande. Detta innebar att de många fristående karosseribyggnarna inte hade något litet Volvo-chassi att bygga skåpvagnar och mindre lastvagnskarosser på.

Duett

För att råda bot på detta konstruerades i slutet av 40-talet ett chassi som i allt väsentligt, utom de båda rambalkarna och deras tvärbalkar, utgick från PV 444.

Den nya ramen fick snabbt gott rykte och åtskilliga karosserifirmor kom att bygga såväl pick-up-bilar som skåpvagnar på det så kallade 445-chassit.

Tillverkningen av PV 444 rullade på allt snabbare och det gjorde också produktionen av de små chassierna. I början av 1952 stod gott och väl 1.000 osålda chassier i Volvos lager. Detta bekymrade särskilt den ene av Volvos grundare, ekonomen Assar Gabrielsson. Han vände sig därför till ingenjören Erik Skoog, en av dem som arbetat mest intensivt med utvecklingen av PV 444.

Exakt hur orden föll minns inte ens Erik Skoog numera, men Gabrielsson var inte en man som funderade onödigt länge över nya bilmodeller. Han hade redan bestämt sig för att bygga en egen skåpvagn, så det var bara för Erik att sätta igång ritverksamheten. Startskottet gick den 2 maj 1952.

– Jag började med att rita en skåpmodell, men såg snart att det skulle bli en bra herrgårdsvagn också, berättar Erik.

Han ritade därför två varianter i skala 1:5. Erik Skoog var konstruktör, inte industridesigner eller bilformgivare. Ändå ritade han så rätt att bara några enstaka detaljer, utom vindrutan, ändrades under alla de kommande åren.

Den 4 juli 1953 stod den första helt Volvo-byggda PV 445 klar för leverans och kunden var just Assar Gabrielsson. Bilen fick beteckningen 445 DH och var en herrgårdsvagn och hade alltså en ljus och luftig interiör.

Den 20 november var den första bilen i skåputförande klar, med modellbeteckningen Volvo PV 445 DS.

Version tre dröjde ända till den 19 juli 1955 och var en litet mer påkostat inredd herrgårdsvagn. Modellbeteckningen här blev PV 445 PH. Bokstäverna betyder PersonHerrgårdsvagn. Med dessa tre versioner var Duett-serien komplett.

Volvo Duett var ingen stor bil, men den svalde osannolika mängder bagage. Mycket tack vare karossens raka sidor och den ansenliga höjden i lastrummet. Golvets upphöjda plåtpressningar hade från början varit tänkta att lasta på, men redan de första bilarna hade elegant fernissade

trälistor som bagaget kunde glida på. Inredningen i övrigt stämde väl överens med personvagnens.

De första årens Duett-produktion använde 444:ans B4B-motorer på 1,4 liter och 44 hästkrafter. 1957 ökades volymen till 1,6 liter och effekten till 60 hk i den så kallade B16-motorn och Duetten fick ett välkommet krafttillskott.

Kunderna hade förutom grundfärg bara tre lackeringar att välja på: röd/beige, livréblå/beige och grå/beige.

Vid mitten av 50-talet satte Volvo in en offensiv in på den lockande och gigantiska USA-marknaden. Också för Duetten hoppades man på exportframgångar och i de engelskspråkiga broschyrerna kallades bilen mycket riktigt Duett, men bara med ett t på slutet – Duet. Namnet, oavsett språk, anspelade på att bilen var att betrakta som "Två bilar i en"; att den förenade nytta med nöje och kunde användas för både arbete och fritid.

Inför 1958 gjordes ett antal smärre exteriörförändringar på Duetten, som till exempel att de ovala baklyktorna ersattes av rektangulära. Visserligen fick PV:n en ny och hel vindruta vid den här tiden, men Duett-köparna fick vänta ytterligare två år på denna modernitet. Under tiden kunde de trösta sig med modern instrumentering, säkerhetsbälten som standard, och fyrväxlad låda.

1960 slopades namnet Duett och bilarna började istället kallas P210. De fanns att köpa i två utföranden: som skåp eller som herrgårdsvagn. Så kom också modellprogrammet att se ut under resten av karriären.

1962 kom B18-motorn också till Volvos lilla arbetshäst. 75 hästkrafter – det var nästan dubbelt så många som bilen haft från början!

Även om Duetten inte längre hette Duett var den fortfarande mycket populär. Men när Volvo Amazon lanserades som herrgårdsvagn 1962 trodde nog de flesta Volvo-intresserade att Duettens dagar var räknade. Så var det inte alls! Bästa försäljningen nåddes modellåret 1961 då hela 11.744 bilar fann köpare. Den återstående tiden såldes stadigt drygt 7.000 bilar om året, trots att det fanns en modernare herrgårdsvagn i Volvos program.

Den sista Duetten, eller P210 om man så vill, byggdes 19 februari 1969. Den mörkblå vagnen rullade genast iväg till Volvos historiska samlingar. Där finns den fortfarande och har nu omkring 100 km på mätaren.

Sammanlagt byggdes 97.298 Volvo Duett/P 210. Siffran inkluderar också de 2.915 så kallade leveranschassier som såldes åren 1949-53.

P220/Amazon

Herrgårdsvagnen blev den tredje versionen av Volvo Amazon. Den presenterades på Stockholms Bilsalong våren 1962 och var en helt annan typ av bil än Duetten. Kombinationen av komfort och lastkapacitet var slående, liksom flera av de eleganta lösningarna. På amerikanskt manér var bakluckan delad och öppnades alltså både i nederkant och upp till. Perfekt för att lasta långa brädor till egnahemsbygget. Och om man behövde lasta på takracket gick det bra att stå på bakre stötfångarens upp till plana och gummiskodda horn.

På vägen var Amazon herrgårdsvagn i stort sett lika behaglig som sedanmodellerna med två eller fyra dörrar eftersom viktskillnaden var obetydlig. Chassikonstruktionen var däremot annorlunda baktill. Det berodde på att lastrumsgolvet hade sänkts på herrgårdsvagnen för att ge den önskade lastvolymen. Bakpartiet vilade därför på en kraftig lådbalkskonstruktion. De bakåtriktade bärmarna var förstärkta och spiralfjädrarna var kompletterade med tillsatsfjädrar. Amazon herrgårdsvagn var godkänd för 490 kilos last. Längden på lastutrymmet var 183 cm och bredden 126. Såna mått sväljer större delen av en gipsskiva!

Volvo hade sedan mitten av 50-talet arbetat aktivt med bilarnas säkerhet. Sedan 1959 levererades alla Volvos personvagnar med trepunktsbälten fram, och den standardmonteringen var Volvo först i världen med.

Herrgårdsvagnen startade sin karriär med B18A-motorn, som inte var en vidareutveckling av B16 utan en nykonstruerad, femlagrad motor på 75 hästkrafter. Fyrväxlad manuell låda var standard. 1964 års Amazoner fick en välkommen uppgradering, nämligen skivbromsar till framhjulen. Herrgårdsvagnen fick dessutom bromsservo och en lika liten som välkommen finess: gasfjäder för övre luckhalvan bak.

Mer väsentlig än denna fjäder var emellertid de helt nykonstruerade framstolarna. För första gången kunde man tala om verklig ergonomi även om ordet kom i bruk först åtskilliga år senare. Stolarna var utvecklade i samarbete med medicinsk expertis och bestod av tjocka dynor av polyesterplast, som fjädrade mot kraftiga gummiband. Stopningen var hårdare i ytterkanterna vilket gav fint stöd i snabba kurvor.

Volvo Amazon byggdes till 1969, både som personvagn med beteckningarna P121 och 122 och som herrgårdsvagn, P220. Totalt rullade 73.000 herrgårdsvagnar av bandet i Torslandafabriken.

145

Volvo var i mitten av 60-talet en etablerad tillverkare av herrgårdsvagnar. Sommaren 1966 lanserades Amazons efterträdare och den blev Volvos första modell med modellnamn enligt ett nytt system. 144 var namnet och tekniken var till stora delar övertagen från pålitliga Amazon. Bakvagnen var en vidareutveckling av herrgårdsvagnens.

Säkerheten var mycket väl tillgodosedd. Ett svetsat och mycket vridstyvt helstålskarosseri var grunden och såväl front som akter var konstruerade som energiupptagande deformationszoner. Minst lika viktigt var att bromssystemet nu var av tvåkretstyp med triangeldelning och att bilen hade skivbromsar på alla fyra hjulen.

Med en så stabil grund kunde herrgårdsvagnsversionen bara bli en framgång. 1967 kom den, och med stor logik var namnet 145 (4-cylindrig motor, 5 dörrar) och var tekniskt sett identisk med fyrdörrarsvagnen, så när som på den förstärkta, extra lastfåliga bakvagnen.

Lastutrymmet var imponerande och ingen blev förvånad över hur snabbt försäljningen kom igång och hur stadigt den sedan höll i sig. Volvo 145 var nämligen inte bara en bil som klarade massor av last utan var också en bil med klass i linjeföringen. Inte spännande kanske, men harmonisk och hållbar på alla sätt. Fortfarande rullar tusentals 145:or.

Volvo började nu på många håll att ses framför allt som tillverkare av herrgårdsvagnar. På vissa marknader uppstod nära nog en kult kring den exotiska "lastbilen" från Schweden, Sweden, la Suède eller Svezia. Denna kult fick verklig näring sedan de 270.000 145-bilarna levererats och ersättaren 245 presenterats 1974.

245

Volvo 245 var kanske inte Volvos vackraste vagn genom tiderna men den var säkrare än nästan allt annat på fyra hjul och på numera traditionellt Volvo-manér lastade den enorma mängder gods. I Volvo 245 hade konstruktörerna byggt in ännu mer säkerhet. Bränsletanken, till exempel, var placerad framför bakaxeln och rattaxeln var flerledad, så att den inte kunde förskjutas inåt i bilen ens vid en kraftig frontalkrock.

Volvos säkerhetsarbete var nu så intensivt och så framgångsrikt att 240-serien valdes till det amerikanska trafiksäkerhetsforskningsinstitutet NHTSA:s normbil.

Rimligen borde 245-modellen ha levt en liten bit in på 80-talet, men denna herrgårdsvagn visade sig vara av alldeles osedvanligt segt virke. Omständigheter och ålder lyckades inte lägga ner modellen förrän 1993. Så sent som 1991 hävdade det amerikanska Insurance Institute for Highway Safety att Volvos 240-bilar var de säkraste på den amerikanska marknaden.

Volvo 245 lanserades samtidigt med 244 och 242 och ett år senare kom den sexcylindriga, mer påkostade 265-modellen. Totalt skulle Volvo bygga närmare en miljon av dessa transportörer.

760 och 740

Hittills hade alla Volvos herrgårdsvagnar varit bakhjulsdrivna. Det var också den nya modellserie som debuterade 1982 som Volvo 760 GLE och som kom att omfatta en hel rad versioner, bland dem 745 – ännu en blivande herrgårdsvagnklassiker.

Herrgårdsvagnen 745 presenterades på Volvos största marknad 1985 i samband med Chicago Motor Show. I princip var bilens bakparti det enda som skilde den från motsvarande 740. Det innebar att utrustnings- och komfortnivå höjts ytterligare några snäpp från 245-nivån och att exempelvis hela lastutrymmet var snyggt och praktiskt textilklätt. Extra genomarbetad ljudisolering bidrog också till komforten och genom att baksätets ryggstöd var delbart fick lastutrymmet en dittills okänd flexibilitet.

Mycket tack vare den relativt kantiga bakre karossform som alla Volvos herrgårdsvagnar dittills kunnat visa upp blev lastkapaciteten stor. 745 svalde 992 liter med baksätet i passagerarläge och 2.123 med sätet nerfällt.

Första årsmodellen av Volvo 745 gick enbart till USA, och därefter började det europeiska triumftåget. Bilköparnas krav hade hela tiden ökat, och följaktligen efterfrågan på mer påkostade och motorstarka versioner. Volvo 740 Turbo i herrgårdsvagnsutförande var en av sin tids snabbaste femdörrarsbilar. Det tog den bara 8,5 sekunder att nå 100 kilometer i timmen, men så var motoreffekten också på 200 hästkrafter.

En liten detalj: både 240- och 740/760-serierna var mycket smidiga att hantera tack vare sin fina vändcirkel på bara 9,9 meter.

Med 740- och 760-bilarna avancerade Volvo till den så kallade övre medelklassen.

1990 lanserades en ny Volvo-generation, den så kallade 900-serien, som var en vidareutvecklad och förbättrad version av 700-serien. Exteriört kände man igen en 900-bil på den litet mjukare linjeföringen och på de modernare strålkastarna.

Liksom det funnits såväl 740- som 760-modeller erbjöds nu också 940- och 960-bilar. Intressant var här att den billigare 940 fick nöja sig med stel bakaxel medan den mer påkostade 960-versionen byggdes med multilänkarmsbakaxel.

Och fortfarande var alla stora Volvo-bilar bakhjulsdrivna. Eller?

850

Nej, redan sommaren 1991 hade Volvo presenterat en totalt ny modellserie. Den kallades 850 och dess konstruktion innehöll flera verkligt stora nyheter: Volvo 850 var framhjulsdriven och motorn var tvärställd. I de här vagnarna satt en helt ny motorgeneration med fem cylindrar, dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Den först lanserade 2,5-litersmotorn gav 170 hästkrafter och när 850 Turbo i T5-R-version med 240 hästkrafter presenterades hade Volvo för första gången en bil som gjorde 250 kilometer i timmen. Lika viktig som denna toppfart var för Volvos image på framför allt den tyska frifartsmarknaden, lika viktig var den nya deltalänksbakaxeln.

På vissa marknader utgjorde herrgårdsvagnarna mer än 60 procent av Volvos försäljning. En riktigt lyckad 850 herrgårdsvagn var därför helt nödvändig – och den kom, men inte förrän i början av 1993.

850 som herrgårdsvagn var visserligen inte fullt så rymlig som 945, men i Volvon var flexibiliteten påfallande och de finurliga detaljerna många. Exempel: ett utdragbart, delat lastnät, baksätessnackstöd som inte behöver plockas av vid ryggfällning och naturligtvis trepunktsbälte också på mittplatsen bak. Det som kanske väckte störst uppmärksamhet när bilen var ny var de långa, vertikala baklyktorna, som följde takstolparna nästan hela vägen upp.

Volvo 850 GL/SE/GLT med herrgårdskostym blev mycket snart hett efterlängtat och snabbt såld. Och prisbelönt – de tre första åren kammade 850-serien hem mer än 50 priser och utmärkelser. Många av dem gällde bilens design och köregenskaper, och ännu fler den inbyggda säkerheten, som till exempel sidokrockgardinerna.

Herrgårdsvagnen exponerades på ett mycket ovanligt sätt när Rickard Rydell framgångsrikt körde en sådan i brittiska standardvagnsmästerkapet, BTCC.

Åren 1992-97 tillverkades 326.100 exemplar av Volvo 850 herrgårdsvagn.

V40

Alldeles i början av 1996 visades i Sverige en helt ny vagn från den holländska Volvo- och Mitsubishi-fabriken i Born. Bilen var en fyrdörrarsmodell kallad S40, och några månader efter den kom herrgårdsvagnen, som kallades V40. Motorer på 1,8 och 2,0 liter erbjöds i de nätta och formsköna bilarna, som på traditionellt Volvo-manér åter tog säkerheten ett steg högre. S40/V40 hade sidomonterade krockkuddar, något som ingen annan bil i denna klass haft tidigare. Litet senare kom också whiplashskyddet WHIPS och sidokrockkudden SIPS att monteras i denna serie.

V40 var en mindre bil och därmed inte lika rymlig som exempelvis 850, men det hindrade inte att priser och utmärkelser kom också junior till del.

Med S40/V40 införde Volvo ett nytt modellbeteckningssystem. S står för Sedan och V för Versatility, dvs flexibilitet. Hösten 2003 presenteras första modellen i en helt ny generation bilar som efterträdare till dagens S40/V40 och vid det laget har Volvo byggt omkring 500.000 exemplar av den nuvarande V40-modellen.

V70

I november 1996 presenterade Volvo en vidareutveckling av 850 herrgårdsvagn. Den kallades V70 och hade en aerodynamiskt mer gynnsam front. Exteriören hade mjukats upp en aning och interiören var helt ny. Omkring 1.800 nya delar ingick i förnyningen, så det rörde sig inte om någon enklare ansiktslyftning. Från 1997 fanns versionen V70 Bi-Fuel att köpa och samtidigt kom den fyrhjulsdrivna Volvo V70 Cross Country.

Åren 1996 till 2000 byggdes omkring 320.000 exemplar av denna första V70-serie. Till detta kom ytterligare 54.000 ex av Cross Country-versionen.

Med den i januari 2000 visade helt och hållet nya Volvo V70 presenterade Volvos designchef Peter Horbury ett alldeles nytt formspråk. Kraftfulla linjer med hungrig front och rejält skulderparti samt

närmast konkava karossidor gav V70 ett lika eget som elegant utseende. Bilen visades samtidigt på Detroit-salongen och på bilutställningen i Bryssel.

Mottagandet blev mycket gott, och ännu en gång hade Volvo presenterat en herrgårdsvagn med stil, fina tekniska lösningar och ännu mer säkerhet. Motorhuvens V-form kan spåras tillbaka ända till Duettens tid, och det var ju där Volvo startade sin karriär som tillverkare av praktiska, stryktåliga och säkra herrgårdsvagnar.

Också V70 utvecklades till en V70 XC Cross Country, nu med ett utseende som betydligt mer än tidigare signalerade tuffa tag, ett designgrepp som marknaden inte var sen att ta till sig.

Försäljningen vittnar fortfarande om bilens popularitet. Hittills är mer än 100.000 sålda av modellen som sedan 2002 heter XC70.

Idag

Volvos senaste tillskott i klassen för praktiska, rymliga vagnar är XC90, som visades första gången på Detroit-salongen 2002. Med XC90 trädde Volvo Personvagnar in i en ny värld. Även om XC90 karakteriseras som en SUV på Volvo-vis är den lika mycket praktisk herrgårdsvagn som alla föregångarna, men också med kapacitet att transportera upp till sju åkande i hög komfort och största säkerhet på landsväg, i stan och över stock och sten.

Det klarade inte ens anfadern, Volvo Duett.

Fram till idag har nästan 4 miljoner Volvo herrgårdsvagnar tillverkats och sålts världen över. Få om ens några andra bilmärken är så starkt förknippade med biltypen som just Volvo. Och även om Duetten var långt ifrån den första herrgårdsvagnen på marknaden då den kom 1953, var den en ovanligt bra bil och präglades av de goda egenskaper som gått i arv och ytterligare förädlats ända sedan dess. Och kommer att göra så länge än.

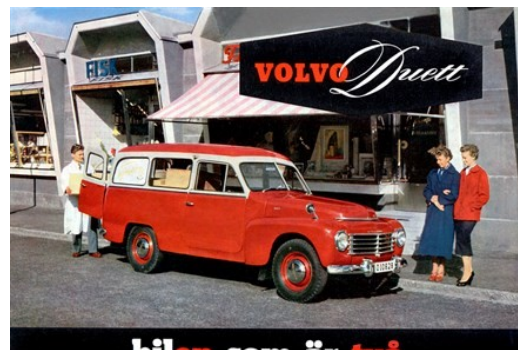
50210/PH-CR

Sökord:

V70 (2007), XC70 (2007), PV 445, Press Releases, 1949, Product News

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

Relaterade bilder



Fler Bilder >

media.volvocars.com >

volvocars.com >

