

Pressmeddelanden

Jan 08, 2003 | ID: 10677

1920 - "Jag rullar..."

"Jag rullar....."

Volvo föddes den 14 april 1927. Då rullade den första bilen ÖV4, en bil som fick smeknamnet "Jakob", ut från fabriken i Göteborg. Men redan några år tidigare hade äventyret börjat... 1920-talet var det decennium då bilen gjorde sitt verkliga genombrott både i USA och Europa. I Sverige väcktes bilintresset på allvar 1923 då det var jubileumsutställning i Göteborg med 97 bilutställare. Importen till Sverige var i början av 1920-talet ca 12 000 bilar per år, men efter 1925 ökade den till ca 14 500 bilar per år. Internationellt var det vanligt att biltillverkare letade upp komponenter i industrikataloger, köpte in dessa och monterade ihop en bil. Kvaliteten vid detta förfarande blev inte särskilt hög, och många av dessa märken blev kortlivade. Det var just kvaliteten som Volvos grundare skulle komma att fästa sig djupare vid. Grundtanken var att själv konstruera och rita delarna till bilen, välja ut leverantörer som tillverkade delar efter specifikation och sedan sköta monteringen med hjälp av erfaret folk. Denna grundtanke, som formulerades redan 1926, stämmer än idag med Volvos sätt att tillverka bilar.

MÄNNEN BAKOM VOLVO

Assar Gabrielsson och Gustaf Larson var de två männen bakom Volvo. Gabrielsson var civilekonom och affärsman och började sin karriär hos SKF i Göteborg. Med tiden blev han chef för SKF:s dotterbolag i Frankrike och upptäckte att man där kunde sälja svenska kullager till lägre pris än vad de amerikanska leverantörerna kunde göra. En av förklaringarna var de internationellt sett låga svenska verkstads-lönerna. Sakerligen var det i Frankrike som Gabrielsson började fundera över om inte Sverige kunde vara lämpligt för biltillverkning. 1923 återvände Gabrielsson till Sverige för att bli försäljningschef hos SKF. Gustaf Larson var tekniker och konstruktör. Han arbetade som praktikant hos White & Poppe i Coventry, England. Där var han bl a engagerad i Morris-konstruktionerna på motorsidan. 1917 återkom Larson till Sverige och tog examen vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm. Han arbetade som ingenjör vid SKF i Göteborg under tre år innan han flyttade tillbaka till Stockholm. Assar Gabrielsson och Gustaf Larson hade alltså säkerligen flera tillfällen att träffas genom sin gemensamma arbets-givare. Kanske var det under denna tid som de båda började utveckla tankarna på en svensk biltillverkning.

Två män får en idé

Sommaren 1924 diskuterade Assar Gabrielsson och Gustaf Larson planerna på en biltillverkning på allvar. En muntlig överenskommelse gjordes i augusti, och redan i september startade konstruktionsarbetet. Gustaf Larson, som utförde konstruktionsarbetet vid sidan av sitt ordinarie arbete, samlade ett team av unga tekniker i sitt hem i Stockholm. I juli 1926 var de första ritningarna till chassit färdiga. Det blev Assar Gabrielssons uppgift att skaffa fram pengar till projektet, men försöken misslyckades och man insåg att det säkert skulle gå lättare om man hade några provvagnar att visa upp. Därför bestämde de sig för att lägga upp en provserie om tio vagnar, nio öppna och en täckt. På nio månader togs de första provvagnarna fram, och denna gång lyckades Assar Gabrielsson med finansieringen.

NAMNET BLEV VOLVO

När man nu hade någonting konkret att visa upp, blev SKF intresserat.

SKF, som till en början varit ganska avvaktande till projektet, ställde upp garantier och krediter för en första serie på 1 000 vagnar, 500 öppna och 500 täckta. SKF ställde också upp med fabrikslokaler samt namnet, AB Volvo, som använts i en tidigare verksamhet. Volvo är latin och betyder "jag rullar".

Därmed var förarbetet och utvecklingstiden förbi och 1927, då de första serietillverkade bilarna kom, räknas officiellt som det år då Volvo startade.

1927

Den första serietillverkade bilen, en ÖV 4 med smeknamnet "Jakob", lämnade fabriken på Hisingen i Göteborg den 14 april 1927. Därmed inleddes en epok i svensk industrihistoria.

ÖV4 var byggd efter amerikanskt mönster med kraftigt chassi och stela axlar med långa bladfjädrar fram och bak.

Den 4-cylindriga motorn utvecklade 28 hk vid 2 000 varv/min. Topphastigheten var 90 km/tim, men Volvo rekommenderade en marschfart på 60 km/tim.

Hjulen var av artillerityp med träckrar i naturfärg och med avtagbara fälgar. Den öppna 5-sitsiga karossen hade fyra dörrar och var klädd med plåt på spant av ask och rödbok. Klädseln var läder. Priset för den öppna vagnen var 4 800 kronor. Den täckta vagnen (PV4) skulle senare komma att kosta 5 800 kronor. Försäljningen gick dock trögt det första året, bara sammanlagt 297 bilar såldes. Ett av skälen var den höga kvalitetsnivå man ville ha och den stränga kontroll som underleverantörerna utsattes för.

1928

Intresset för den täckta modellen visade sig vara större än väntat, och den ursprungliga planeringen med 500 öppna och 500 täckta vagnar fick snabbt göras om.

Volvo Special introducerades, en förlängd variant av PV4:an, med längre huv, smäckrare torpedlinje, smalare vindrutestolpar, rektangulär bakruta och stöt- fångare som standardutrustning. Mot ett extra tillägg av 200 kronor kunde man få framhjulsbromsar.

Volvo introducerade även en lastbil, Lastbil Typ 1, detta år. Redan 1927 hade man exklusivt byggt ett par små paketbilar på chassit från Jakob och planer på en lastbilsproduktion hade också funnits med sedan 1926 då de första ritningarna utfördes. Satsningen på lastbilar visade sig vara lyckad och det var lastbilar och sedermera bussar som antalsmässigt kom att dominera Volvos produktion under de första decennierna.

1928 etablerades Volvos första utlandsbolag, Oy Volvo Auto AB, i Helsingfors, Finland.

1929

Alltsedan Jakob kom hade Volvo utvecklat tanken på en bil med 6-cylindrig motor. Därför lades tillverkningen av de 4-cylindriga vagnarna ner, sedan man tillverkat 996 vagnar av de planerade 1000.

I april presenterades den 6-cylindriga PV651. PV stod för PersonVagn, 651 för 6-cylindrig, 5-sitsig och 1:a serien.

PV651 var både längre, bredare och hade kraftigare ram än ÖV4. 650 var samma modell levererad som chassi, utan kaross. Den starkare motorn fick ett fint välkomnande, speciellt på taximarknaden som Volvo gärna ville komma in på. Under året såldes sammanlagt 1 383 vagnar, varav 27 exporterades. I Sverige kom första numret av tidningen Ratten ut - en tidning till och för Volvoägare. Volvo visade för första gången en blygsam vinst.

ERNST GRAUERS I STOCKHOLM, SOM VAR EN AV DE FÖRSTA ÅTERFÖRSÄLJARNA, KÖPTE DEN ALLRA FÖRSTA SERIETILLVERKADE ÖV4:AN. GRAUERS VAR SJÄLV PÅ PLATS I GÖTEBORG NÄR VAGNEN LÄMNADE FABRIKEN. ASSAR GABRIELSSON OCH GRAUERS KÖRDE GEMENSAMT UPP VAGNEN TILL STOCKHOLM. BILEN VÄCKTE STOR UPPMÄRKSAMHET NÄR DEN VISADES UTANFÖR BILFIRMAN PÅ BRUNKEBERGSTORG. |

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.