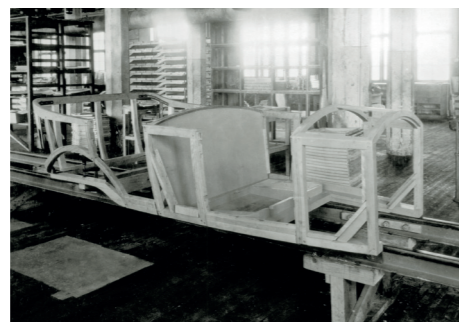


## De eerste Volvo

**N**og voordat op 14 april 1927 de eerste ÖV4 de fabriek verliet om aan pers en publiek te worden getoond, had Volvo de komst van het model al in een fraaie brochure aangekondigd. Daarin werden verschillende prototypes getoond die uiteindelijk maar weinig van het seriemodel zouden verschillen. Wat de aanwezigen niet wisten was dat Volvo's feestelijk onthaalde eerste auto een dag daarvoor de fabriek in zijn achteruit had moeten verlaten: bij de eindmontage was het differentieel per ongeluk verkeerd om gemonteerd, waardoor de auto drie achteruitversnelingen had en slechts één voorwaarts verzet! Ter vergoelijking van de monteurs moet wel worden opgemerkt dat de laatste onderdelen voor de auto pas 's nachts per trein waren aangevoerd en dat de monteurs de hele nacht hadden moeten doorwerken om de auto volgens planning uiterlijk om tien uur 's ochtends gereed te hebben.

### Klaar voor serieproductie

Deze eerste Volvo ÖV4 ging rechtstreeks van Göteborg naar Stockholm, naar de garage van Ernst Grauers waar hij de



De assemblagelij. Het frame van de carrosserie was van hout.

dinsdag daarop, net na het paasweek-einde, in de showroom werd gezet. Diezelfde week werd ook de serieproductie opgestart, waarbij zestig arbeiders vijf auto's per dag bouwden. Op Witte Donderdag, de dag voor Goede Vrijdag, waren ook al twee auto's gebouwd. De assemblagelij bestond uit twee lange rails met daarop de chassis die al van wielen waren voorzien. Die chassis werden steeds een stukje verder geduwd, waarbij telkens nieuwe onderdelen werden gemonteerd. Door deze productiemethode, die bij diverse buitenlandse autofabrieken zijn waarde al had bewezen, was de productiviteit opmerkelijk hoog.

8 506 326

© MMXIII Editions Atlas, Encyclopedie Iyer system. Not to be sold separately. Printed in EU. Photos © Volvo car Corporation CS 507 326



# Volvo ÖV4 Jakob



EDITIONS  
**ATLAS**  
Collections

## Verfijnde techniek

**I**n 1926 werd een tiental prototypes gebouwd, waarna op basis van uitgebreide tests en het uitproberen van allerlei verschillende technische oplossingen een keuze was gemaakt voor de in serie te bouwen, kwalitatief hoogwaardige auto.

Deze Volvo ÖV4 kreeg halfelliptische bladveren voor en achter en een speciale gesmede vooras. De achterwielen waren voorzien van trommelremmen, terwijl de voorwielen het zonder remmen moesten stellen. Voor de aandrijving beschikte de ÖV4 over een viercilindermotor met zijkleppen die verticaal aan de rechterzijde van het gietstalen blok waren geplaatst.



Het linnen dak hield de inzittenden droog, maar beschermde hen niet tegen de Scandinavische kou.

De op Amerikaanse leest geschoeide motor had een lage compressie en leverde een vermogen van 28 pk bij 2000 t/min, wat ruim voldoende was voor een kruissnelheid van 60 km/h en een topsnelheid van ongeveer 90 km/h.

### Houten frame

De ÖV4 had een zogeheten torpedo-carrosserie van plaatstaal op een beukenhouten raamwerk. De auto had een linnen dakje tegen de regen, vier portieren en twee luxe, met leer beklede banken. Kopers hadden geen keuze in de kleur: alle eerste serie-exemplaren waren donkerblauw met zwarte spatborden.

### Een gesloten variant voor de thuismarkt

De ÖV4 – Öppen Vagn 4 cylindrar – was als open auto vooral bedoeld voor de export. Voor de thuismarkt verscheen al snel een gesloten variant: de PV4 (Personvagn 4 cylindrar). Oorspronkelijk was een jaarproductie voorzien van 500 cabriolets en 500 gesloten auto's. Maar de open Volvo bleek in het buitenland moeilijk verkoopbaar en de Zweden zelf gaven om begrijpelijke redenen de voorkeur aan een auto die wat meer beschutting bood, waardoor de totale productie uiteindelijk voor 80% uit PV4's bestond.



Het moment waarop verkoopdirecteur Hilmer Johansson op 14 april 1927 de eerste ÖV4 uit de fabriek rijdt, wordt door Volvo beschouwd als de officiële geboorte van het merk.



Vijfentachtig jaar later, in 2012, wordt de gebeurtenis feestelijk herhaald, ditmaal met de Volvo-directeuren Stefan Jacoby en Olof Persson voorin. "Het is een geweldige auto, maar je merkt ook direct hoeveel er in vijftientig jaar is veranderd", aldus Jacoby.

### CERTIFICAAT VAN ECHTHEID

## Volvo ÖV4 Jakob

Dit certificaat van echtheid garandeert dat de door Editions Atlas gefabriceerde Volvo ÖV4 Jakob een exacte kopie in de schaal 1:43 is van het oorspronkelijke model uit 1927.

## Zweedse pioniers



De gesloten PV4 naast de open ÖV4 Jakob.

In augustus 1924 vatten verkoop-directeur Assar Gabriëlsson van de Zweedse kogellagerfabriek SKF en diens vriend en voormalig collega ingenieur Gustaf Larson het plan op een Zweedse autofabriek op te richten. In december 1925 tekenden ze een samenwerkingsovereenkomst, waarna ze begonnen aan de ontwikkeling van een eerste auto waarvan ze hadden berekend dat er minstens vierduizend van zouden moeten worden verkocht. Uit

### JAKOB

Over de herkomst van de bijnaam 'Jakob' voor de ÖV4 doen verschillende verhalen de ronde. Bijvoorbeeld dat een Volvo-medewerker eind jaren 1930 zijn oude ÖV4 zo zou hebben genoemd. In werkelijkheid dankt de Jakob zijn naam aan het feit dat de tien oorspronkelijke prototypes elk een eigen naam en kleur kregen. De zwarte auto uit 1926 die in de eerste brochure werd getoond, werd Jakob gedoopt omdat deze auto gereed kwam op 25 juli, de naamdag van de heilige Jacobus.



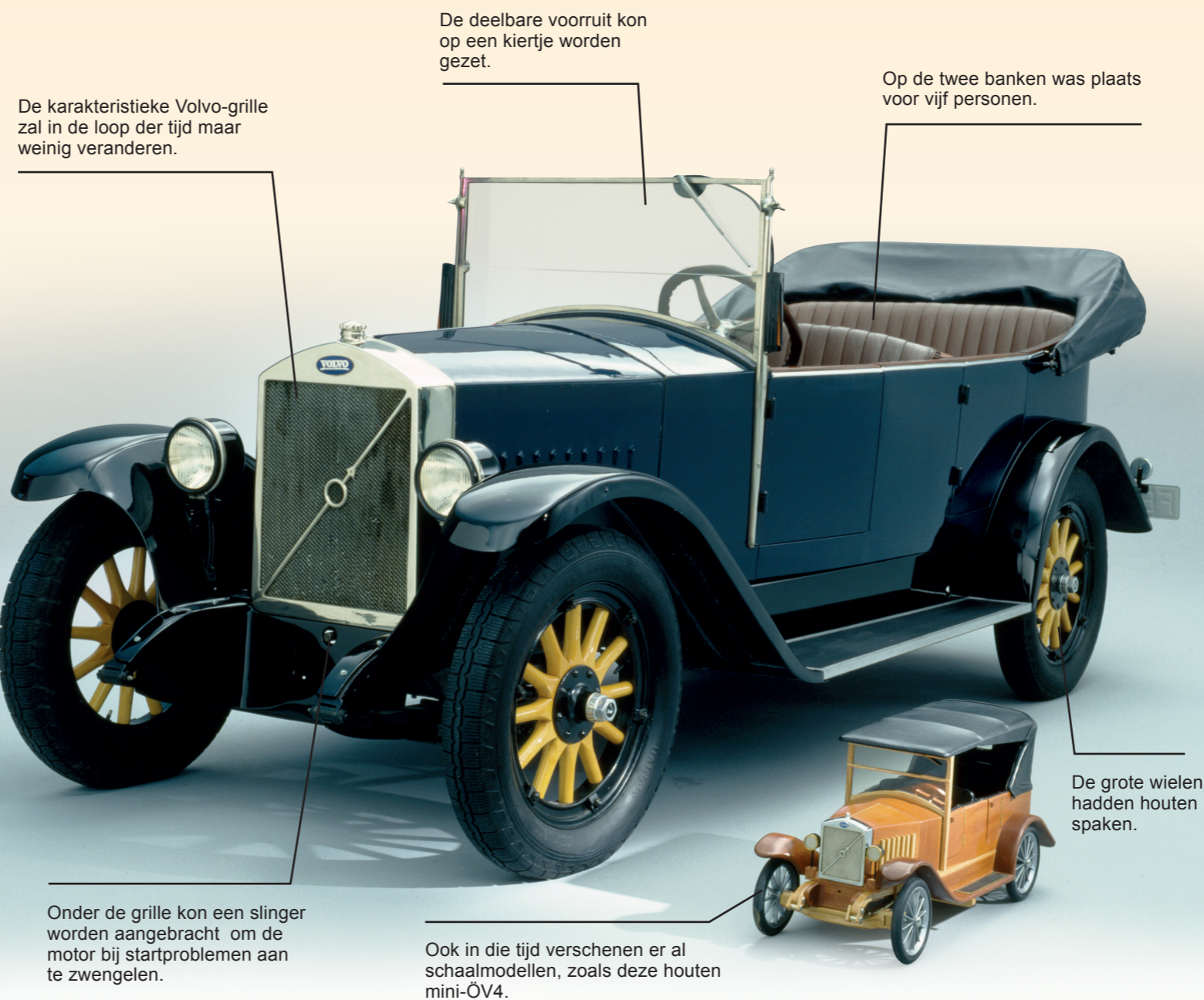
Het dashboard oogt naar huidige maatstaven karig, maar was voor die tijd zeer compleet.

kwaliteitsoverwegingen ontwierpen ze de auto zelf, waarna ze toeleveranciers vroegen de verschillende onderdelen te leveren, een novum in een tijd waarin het gebruikelijk was om bestaande modellen in licentie te bouwen.

### 'Ik rol'

Nadat ze al hun privékapitaal in het project hadden gestoken, vroegen Larson en Gabriëlsson SKF – nog steeds de werkgever van Gabriëlsson – financiële ondersteuning om de productie te kunnen opstarten. SKF was overtuigd van de kwaliteit van de eerste proefmodellen en stelde hun naast kapitaal ook een leegstaande fabriek ter beschikking op het eiland Hisingen, even buiten Göteborg. Omdat het nieuwe bedrijf nog geen naam had – voor de eerste prototypes was de afkorting GL (Gustaf Larson) of simpelweg de naam 'Larson' gebruikt – kregen ze van SKF ook de gebruiksrechten voor een bedrijfsnaam die het bedrijf enkele jaren eerder had laten registreren voor een nooit van de grond gekomen project om kogellagers voor de Amerikaanse markt te gaan produceren: Volvo, Latijn voor 'ik rol'.

## Volvo ÖV4 Jakob in detail



De karakteristieke Volvo-grille zal in de loop der tijd maar weinig veranderen.

De deelbare voorruit kon op een kiertje worden gezet.

Op de twee banken was plaats voor vijf personen.

Onder de grille kon een slinger worden aangebracht om de motor bij startproblemen aan te zwengelen.

Ook in die tijd verschenen er al schaalmodellen, zoals deze houten mini-ÖV4.

De grote wielen hadden houten spaken.

## TECHNISCHE GEGEVENS

### VOLVO ÖV4 JAKOB

#### Motor

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

#### Transmissie

Aandrijving	Op achterwielen
Versnellingsbak	Handgeschakeld, drie versnellingen

#### Carrosserievarianten

Cabriolet	ÖV4
Sedan	PV4
Open bestelwagen	
Rijdend chassis	

#### Chassis

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

#### Afmetingen

Lengte	4310 mm
Breedte	1710 mm
Hoogte	1410 mm
Wielbasis	2850 mm
Spoorbreedte voor	1300 mm
Spoorbreedte achter	1300 mm
Gewicht	1170 kg
Inhoud brandstoftank	50 liter

#### Prestaties

Topsnelheid	90 km/h
Specifiek vermogen	14,4 pk/liter
0-100 km/h	g.g.

Productieaantal	205 (ÖV4) + 70 open bestelwagens + 27 rijdende chassis
-----------------	--