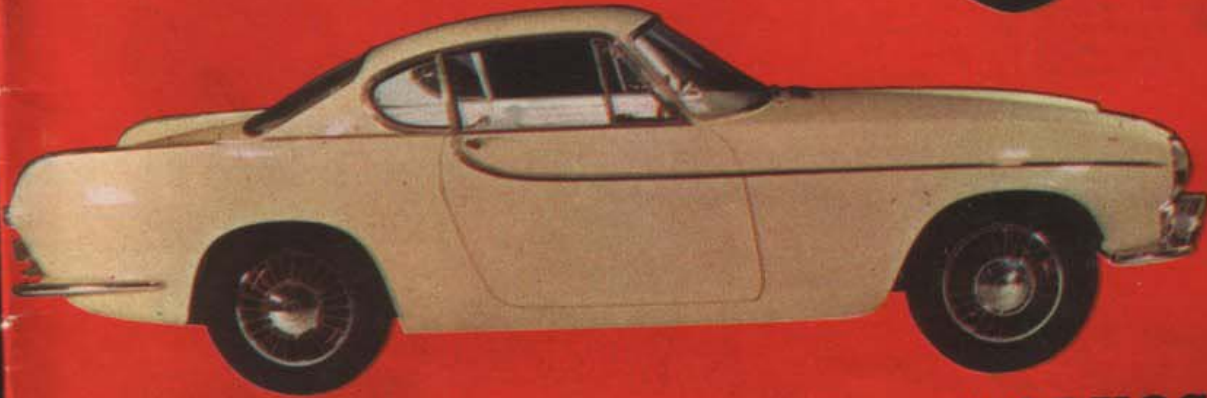


Teknikens TVärld



VOLVOSPORT

I ENGELSK DRESS!

Se sidan 10



*Apropå
omslaget:*

VÅRAN VOLVO



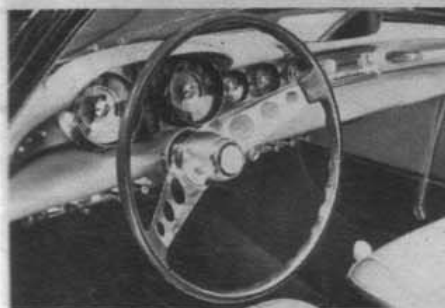
Hos Pressed Steel Co. Ltd. i Cowley utanför Oxford kommer den nya, eleganta Volvo Sport att pressas och plockas ihop. Teknikens Värld har varit där och kunnat konstatera, att skönheten från Göteborg hamnat i gott sällskap med den engelska bilaristokratin med ädlingarna Rolls Royce och Jaguar i spetsen.

Av Teknikens Världs utsände STIG NAHLBOM

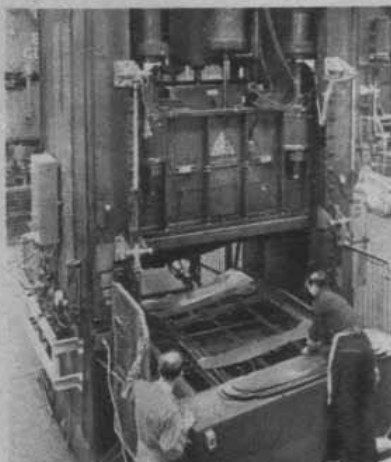
I ÄDELTT SÄLLSKAP



Den prototyp som varit synlig i Sverige visade upp en synnerligen tilltalande och smält luxuös inredning som säkert kommer att slå i USA.



Instrumentbrädan är kanske litet för »tung» för européerna, men den och inredningen i övrigt bör vara helt i amerikansk smak. Hastighetsmätaren är på prototypen graderad till 200 km/t.



Pressarna dominerar naturligtvis Pressed Steel Company's vidsträckta lokaler i Cowley. Det är fråga om precision och laganda när det gäller att pressa karosseridetaler i snabbt tempo.



Pressed Steel's press- och monteringshallar är rejält tilltagna. Automationen är långt driven och yrkesskickligheten stor. Här är en ny serie Morris Oxford på väg till lackeringsavdelningen.

Oxford i september

Här finns den engelska bilvärldens hemligheter förborgade. Kameran lämnas vid entrén, please. Detta är Pressed Steel Co i England — Europas största tillverkare av bilkarosser. Vill man ha nyheter om de kommande engelska bilmodellerna bör man försöka ta sig in här — om man kan. Men hos Pressed Steel släpper man inte gärna in någon. Man känner sitt ansvar mot fabrikanterna. — Vi tørs inte riskera att någonting sipprar ut. Någonting som fabrikanterna inte vill skall bli officiellt, men som vi redan börjat tillverka.

I GOTT SÄLLSKAP

Och fabrikanterna, det är de som tillverkar Austin, Hillman, Singer, Jaguar, Morris, Wolseley, Rolls Royce, Rover, Standard, Riley och många andra. Plus Volvo, som här skall få ett sportigt yttre till sin beprövade motor. Men göteborgskan bevakas noggrant och det enda man egentligen lyckas konstatera är att hon hamnat i ett utsökt sällskap av brittisk bilaristokrati. Och sedan kan man naturligtvis trava runt och studera karosseritillverkning tills fötterna gräter. Men någonstans inne i den jättestora anläggningen i Cowley ett par kilometer från Oxford finns prototypen till Volvo-vagnen, sådan som den skall se ut, och i maskinverkstäderna arbetar man med att färdigställa pressverktygen.

Pressed Steel Co intar även en betydande position bland tillverkarna av järnvägsvagnar och kylskåp (Prestcold). Huvudfabriken ligger i Cowley men Pressed Steel har även imponerande anläggningar på tre andra ställen i England. Karosserierna tillverkas dock huvudsakligen i Cowley och i Swindon, som konsumerar tusentals ton stål varje vecka. Ut från fabriken kommer lackerade och inredda bilskal, som sedan transporteras till biltillverkarna där de får sina delar inmonterade.

9.000 I VECKAN

I fabriken arbetar tusentals män med att mata pressarna med stål, sätta ihop delarna till färdiga karosser, antirostbehandla dem, lackera dem och ge dem rutor, säten, golvmattor och övrig inredning.

Just nu tillverkar man omkring 9.000 karosser i veckan och högsta hastighet vid framställningen är tre karosser i minuten. Den svenska Volvon blir således bara en mycken liten punkt på denna imponerande anläggnings tillverkningsprogram. Men den kan bli betydande, och vi hoppas att Volvo inte endast skall bli den 22:a i listan över de bilmärken Pressed Steel gjort karosserna till i sin trettiöåriga historia.

PRESSED STEEL CO . . .

- har fabriker i Cowley, Swindon, Theale och Swansea.
- har dominerat den engelska karosseriproduktionen sedan kriget. Två av fem tillverkade karosser har kommit från Pressed Steel.
- kan därför täcka sträckan London—New York—London med en rad av karosser, stötfångare vid stötfångare.
- har en sammanlagd fabriksyta som är större än hela Vatikanstaden i Rom.
- har över 11.000 anställda.
- gör över 300 järnvägsvagnar i veckan vid sina fabriker i Linwood. Sedan 1950 har nära 100.000 vagnar gjorts. De flesta godsagnar för British Railways, men vagnar har även levererats till Indien och Australien.
- har sin nyaste fabrik i Swindon. Denna tillverkar uteslutande bilkarosser och fick sina första sammansättnings- och presshallar så sent som 1957. 1958 fördubblades fabriken storlek.
- tillverkar själv sina verktyg — pressar, jigger och fixturer.

RÄCKER VOLVOS VÄRDE?

Volvosporten kommer i första hand att säljas på export, framförallt till USA. Men den går en ogästvänlig marknad till mötes.

Sport eller inte? Volvo 544 Sport är ingen sportvagn utan helt enkelt en standardvagn med goda fartresurser. Den är inte gjord för tävlingar utan för folk som behöver åka fort och som har de krav på en rymlig fartvagn, som Volvo 544 Sport utan tvekan uppfyller. Att vagnen sedan placerat sig bra i tävlingar är naturligtvis enbart glädjande för företaget på Hisingen och dess bilsportintresserade chef. Framgångarna på Silverstone där engelsmännen fick finna sig i att spegla sig i bakåndan på den mulliga göteborgskan var naturligtvis en triumf.

STREJKERNA FÖRSENNAR

Men de enda »riktiga» sportvagnar Volvo gjort är plastsportvagnen 1954 — och så den nya, eleganta vagn som skall

tillverkas hos Pressed Steel Co Ltd. i Oxford.

Volvo lämnar ännu inte ut några närmare uppgifter om vagnen. Vi får vänta med dem till årsskiftet. Meningen var dock att förlåten skulle falla redan nu i höst, men strejkerna i England tog kål på de möjligheterna.

FRUA RITADE BILEN

Uppdraget att rita vagnen gick till Frua i Italien. I medarbetarstaben där märktes göteborgaren Pelle Pettersson, vars far Hilmer var med 444 re'n. Tre provvagnar har handgjorts i Italien, men hur vagnen verkligen skall se ut vet ingen utanför Volvo-kretsen plus de engelsmän som vaktar underbarnet i Oxford. Det är möj-

ligt att flera detaljer kommer att ändras innan produktionen sätts igång. Vagnen görs för export i första hand med siktet inställt på USA. Om priset kommer att passa, är det dock möjligt att även hemmamarknaden skall hålla volvosporten tillgänglig. Skall vi tippa 18.000 som gräns uppåt?

OGÄSTVÄNLIG MARKNAD

Klart torde emellertid vara att Volvos vagn, trots sina otvetydigt goda förutsättningar kommer att mötas av en rätt ogästvänlig marknad. Gamla, inkörda märken kommer att göra det trångt i portgången för nykomlingen från Sverige. Se här bara vad som förut finns på sportvagnsmarknaden:

Pris	Hk-antal	Toppfart km/t
14.400	100	166
13.250	72	157
16.035	60	160
ca 14.000	83	160
16.000	117	160

- Triumph TR 3 Hard Top
- MGA Coupé
- Porsche 1600 Limousine
- Sunbeam Alpine
- Austin Healey Six

Det behövs således en göteborgsk höger och ett par rejäla armbågar...



Volvos andra sportvagnsförsök, som vi troligen får se vid årsskiftet, har fått en mera lovande start. Dessutom är det en linjeskön och snabb vagn.

VÄRAN VOLVO (forts.)

Volvos första sportvagn — den med plastkarossen — rullar fortfarande omkring på vägarna, och de som äger den tycker att det är en mycket bra bil.

"VINST" BLEV FÖRLUST

Volvos första sportvagn blev nog inte riktigt vad man väntat sig. Här berättas historien om plast-sportvagnen, som »kom av sig».

Volvos första sportvagn — den med plastkarossen — har förutom sitt riktiga namn (Volvo Sport, helt enkelt) senare begåvats med öknamnet lotteribilen. Detta på två grunder. Den relativt kortlivade skapelsen gjorde kanske sina största framgångar som lotterivinst, men framför allt; för bilskaparna på Hisingen blev hela bilen i sig själv ett lotteri. Konstruktorerna ställdes nämligen inför uppgiften att under ett givet skal bygga en bil. Alltså den ganska vanliga historien: designern i rubriken medan konstruktörsteamet svettas i bakgrunden för att konstruera de övriga inte oväsentliga detaljer som gör ett läckert yttre till en bil.

INGEN DÄLIG BIL

Plastsportvagnen fick Volvo att så småningom tappa sugen. Därmed intet ont sagt om vagnen som bil betraktat. Den var

på det hela taget inte alls någon dålig bil. Sammanlagt tillverkades ett 70-tal, varav hälften gick på export, och de som stannade inom landet omhuldas fortfarande varmt av ägarna — varav Volvos nuvarande chef, direktör Gunnar Engellau är en.

Volvos inträde i sportbilsbranschen var en följd av ett besök som dåvarande chefen Assar Gabrielson gjorde i USA. Han kom där i kontakt med Glasspar Co i Californien — ett företag som företrädesvis sysslar med framställning av plastbåtar. Resultatet av kontakten blev att Volvo köpte 20 plastkarosser. Under vilka det sedan skulle byggas en bil. Alltså en början i fel ända. Volvos stilister gjorde sedan sina ingrepp i karossen och sedan ledningen sagt sitt stod man där med en svensk-amerikansk kaross.

PROBLEM MED PLASTEN

Men Glasspars skal var ändå inte riktigt vad man väntat sig. De saknade botten och dörrarna var helt enkelt utsägade stycken ur vagnssidan, som inte uppfyllde de krav på täthet som ställs på en bildörr. Därför måste Volvo själv börja göra karosser. Med Glasspar-karosser som förebild ritade man en ny vagn och byggde

gjutformar. Men problemet fanns fortfarande kvar. Det var för trångt under ytan — alla grejor fick inte plats. Den ena karossen blev heller inte den andra lik. Det är inte lätt att göra plastkarosser. Det var svårt med passningen.

Allt detta gjorde att varje bil blev praktiskt taget handgjord.

Priset på vagnen kom att ligga strax under 20.000-kronorsstrecket. Den var linjeskön och snabb — delvis MG-inspirerad. Men den hade mjukare fjädring än MG, dock utan eftergifter på vägegenskaperna. Man åkte bekvämt i den. Motorn byggde på Volvos standard-PV, men fick bl. a. dubbla SU-förgasare, ny kamaxelprofil, höjd kompression och större inloppsventiler. Effekten blev därigenom 70 hk vid 6.000 varv/min.

STOPP EFTER 70

Efter 70 exemplar blev det stopp på tillverkningen. Detta trots att många fortfarande ville köpa vagnen. Men de tekniska svårigheterna blev för stora, tillverkningen blev inte ekonomisk för Volvo, som dessutom hade behov av utrymme och personal för sin standardvagnstillverkning. Det var därför som lotterivolvo »kom av sig».