

Volvo 1927-1979



1927.

Charles Lindbergh vliegt de afstand New York – Parijs in 33 uur met het vliegtuig Spirit of St. Louis. Première van de geluidsfilm: Al Jolson in de hoofdrol in "The Jazz Singer". De kwartsklok en het zelf-opwindende polshorloge worden uitgevonden. De Denen Schröder en van Deurs construeren de eerste schuimblusser.

1928.

De luchtschipexpeditie naar de Noordpool van de Italiaan Nobiles eindigt in een catastrofe. Met zijn Bluebird zet de Engelsman Malcolm Campbell het snelheidsrecord op 333 km/u. Alexander Fleming ontdekt de antibiotische werking van penicilline.

1929.

De wereld rond in 20 dagen met het Duitse luchtschip de Graf Zeppelin. De eerste bruikbare bandrecorder. Vitamine C wordt synthetisch vervaardigd. TV-proefuitzendingen van de BBC in Londen. In Duitsland worden 148 verschillende automerken gemaakt, in Frankrijk 109 en in de Verenigde Staten een goede 70.

1930.

De straalmotor wordt gepatenteerd door de Engelsman Frank Whittle. In New Mexico vuurt Robert H. Goddard een raket af, die een hoogte bereikt van 600 m en een snelheid van 800 km/u. De Engelsman Eyston brengt het wereldrecord voor automobielen op 560 km/u. De planeet Pluto wordt ontdekt.

1931.

De Zwitser Auguste Piccard bereikt met een ballon een hoogte van 15.780 meter om de kosmische stralingen te onderzoeken. Het scheermes krijgt concurrentie van het elektrische scheerapparaat Schick. Octaan wordt de aanduiding voor de klopvastheid van een brandstof.

1932.

Men begint natrium- en kwikzilverhogedruklampen te gebruiken voor straatverlichting. In India worden raketten gebruikt om geneesmiddelen en voedsel over de Ganges te krijgen bij een overstroming. Introductie van rubberbanden voor landbouwmachines.

1933.

Engelse vissers beginnen gebruik te maken van het echolood om scholen vis op te sporen. Een volledig ontwikkeld systeem voor FM-radio wordt getoond, waardoor verwachtingen voor een storingsvrije radio-ontvangst hoopvol zijn. De telex wordt gepresenteerd.

1934.

Na twee mislukte pogingen gelukt het om een enorm grote lens te gieten voor de sterrekijker van het Mount Palomar observatorium. Een nieuw tijdperk voor de spoorwegen in de Verenigde Staten wordt ingeleid met de gestroomlijnde diesel-elektrische trein "The Pioneer Zephyr".

1935.

De eerste radar wordt geconstrueerd door Robert Watson-Watt. De reikwijdte is 27 km. De eerste speelfilm in kleur wordt gepresenteerd in de bioscopen en Kodak brengt een 16 mm kleurenfilm op de markt. Introductie voor synthetische wasmiddelen – die even schoon wassen in zowel hard als zacht water. PVC-plastic wordt gepatenteerd. Parkeerautomaten worden geïntroduceerd. Oklahoma City is hiermee het eerst.

1936.

De BBC in Engeland is de eerste met regelmatige TV-uitzendingen. In Berlijn kiest de eerste, volledig bruikbare helicopter het luchtruim: de Focke-Wulf FW 61. De eerste vaartuigen worden uitgerust met vin-stabilisatoren. De coaxiaalkabel, een bijzondere leiding voor telefoon en televisie, wordt geïntroduceerd. De Franse fabriek Michelin presenteert banden met metaaldraad, de voorgangers van de huidige radiaalbanden.

1937.

Het einde van een vliegtijdperk: Het luchtschip Hindenburg stort neer bij de landing, even buiten New York. Een vliegtijdperk begint: In Engeland en Duitsland worden de eerste straalmotoren gebouwd. In San Francisco wordt de Golden Gate-brug gebouwd.

1938.

De ontdekking van nylon wordt het startschot voor de ontwikkeling van synthetische vezels. In New York staan 20.000 TV-apparaten. Cobb en Eyston strijden om het snelheidsrecord voor automobielen. Cobb wint met 595 km/u.

1939.

De eerste autobanden met nylon koord. Nieuw wapen in de strijd tegen schadelijke insecten: DDT. Dit levert later de Nobelprijs voor chemie op aan de Zwitser Paul Müller.

1940.

De eerste koopvaardij schepen met geheel gelaste schroef worden op een Amerikaanse werf te water gelaten. In de Verenigde Staten wordt ook de eerste vierdubbel aangedreven diesel-elektrische locomotief in productie genomen. Microfotografie wordt steeds meer gebruikt.

1941.

De eerste patient wordt met penicilline behandeld. Nylon en perlon komen op de markt. Bandrecorders worden verbeterd door het voor-magnetiseren bij het opnemen.

1942.

De eerste atoomreactor begint te werken in Chicago in de Verenigde Staten. De reactor vervaardigt grondstoffen voor de komende atoombomben. In het Amerikaanse leger worden lichte, draagbare veldradio's geïntroduceerd – de zogenaamde "handy talkie".

1943.

De Hongaar Ladislaus Biro vindt de ballpoint uit. In de Verenigde Staten begint men siliconen te vervaardigen. O.a. door de eigenschap om elektriciteit te isoleren effent dit de weg voor compacte elektrische apparaten. Men begint met de industriële vervaardiging van teflonplastic.

1944.

De eerste primitieve computer wordt geconstrueerd aan de Harvard-universiteit in de Verenigde Staten onder leiding van Howard Aiken. Na de landing van de Geallieerden in Normandië wordt een 120 km lange pijpleiding onder het Engelse Kanaal aangelegd om de Geallieerde troepen te voorzien van brandstof.

1945.

De eerste atoombom komt in juli in de woestijn van New Mexico tot ontploffing. In augustus worden Hiroshima en Nagasaki door atoombomben vernietigd. Duitsland is de eerste met een schietstoel om piloten uit neerstortende vliegtuigen te redden. 300.000 organische stoffen en 30.000 anorganische stoffen zijn tegen het einde van de oorlog bekend.

1946.

In de eerste goed functionerende computer ENIAC zijn 18.000 elektronische buizen verwerkt. De radar is nu zo effectief, dat men de maan op het radarscherm kan zien. 9 miljoen kilo nylon wordt vervaardigd. Het jaar daarna ligt de productie op 20 miljoen kilo.

1947.

Kankercellen worden waargenomen en gefotografeerd met een elektronische microscoop. 633 km/u is het nieuwe snelheidsrecord voor automobielen. Dit zet Cobb op zijn naam.

1948.

De eerste transistor wordt in de Verenigde Staten gemaakt. Deze zullen meer en meer de elektronische buizen vervangen, doordat ze het voordeel hebben kleiner, lichter, goedkoper en ongevoeliger te zijn. 33-toeren LP-platen en 45-toeren EP-platen worden door Amerikaanse grammofoonmaatschappijen gelanceerd. Het Mount Palomar observatorium is gereed.

1949.

Met grote nauwkeurigheid kunnen ouderdomsbepalingen worden uitgevoerd met behulp van de C-14-methode, d.w.z. door resterende hoeveelheden radio-actieve koolstof te meten. Computers in Engeland rekenen zes keer sneller dan de ENIAC – niettegenstaande dat deze slechts 3000 buizen heeft.

1950.

De Italiaan Giuseppe Farina wordt de eerste wereldkampioen in Formule 1 renwagens. De Argentijn Juan Manuel Fangio wint in de vijftiger jaren vijf keer het wereldkampioenschap. In de Verenigde Staten worden proeven genomen met de fluor-behandeling van drinkwater – voor een sterker gebit. In Engeland is de eerste turbine-aangedreven auto gereed.

1951.

De Verenigde Staten zijn de eerste met kleurentelevisie. In Parijs worden proeven genomen met treinen met rubber wielen op betonnen balken. De wagens worden in zijdelingse richting rechtop gehouden door horizontale wielen.

1952.

In de Verenigde Staten wordt voor het eerst door een atoomkrachtcentrale elektriciteit geleverd. Na met een gemiddelde snelheid van 35,59 knopen over de Atlantische Oceaan te zijn gevaren verovert het passagierschip de "United States" de blauwe band.

Ervaring voor de toekomst.

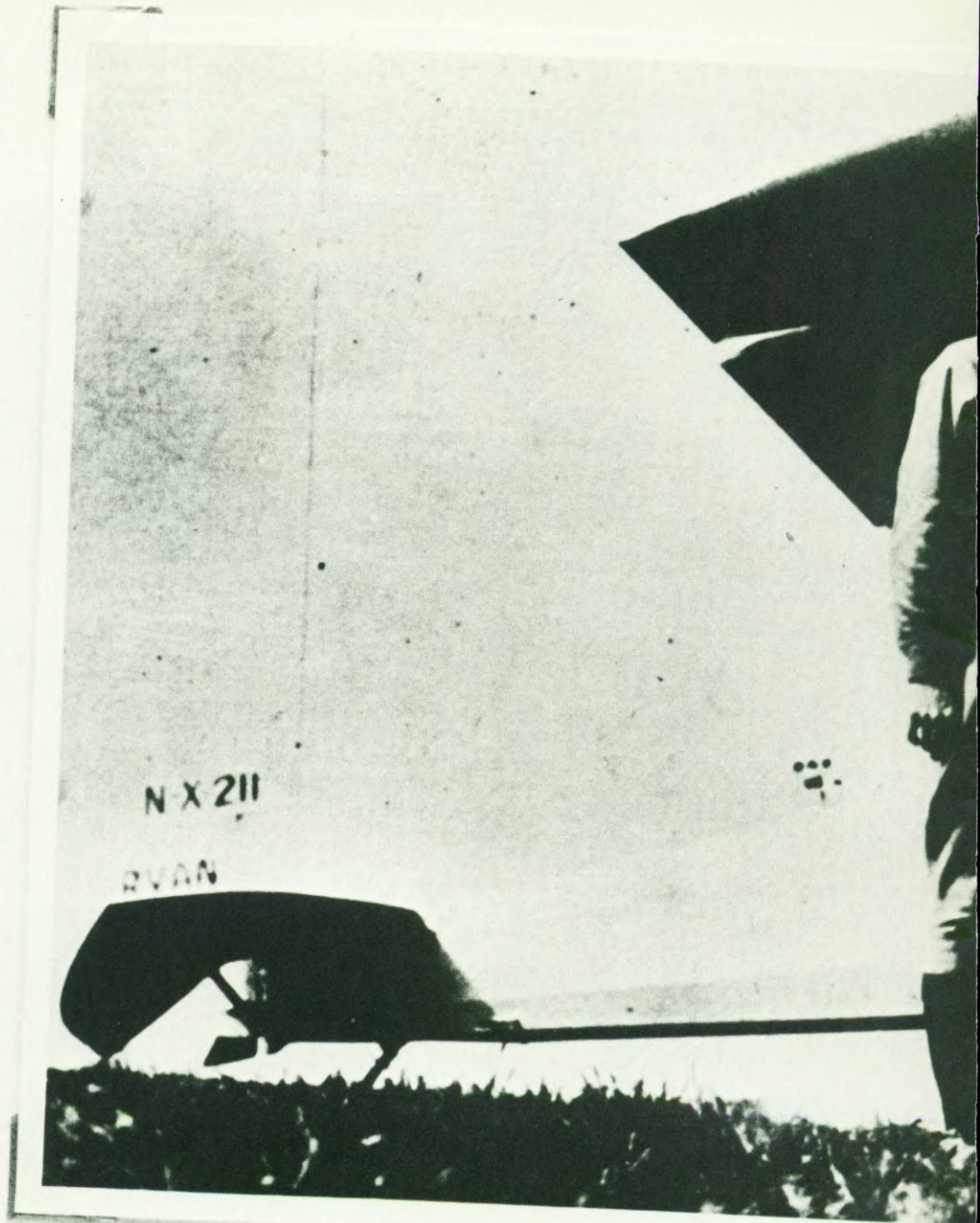
Doorbraak van passagiersvliegtuigen. De snelle ontwikkeling van computertechniek. De atoom-bom, maar ook het vreedzame gebruik van kern-energie. Die nieuwe geneesmiddelen en de medische vooruitgang. Ruimtevaarders. Plastics en alle andere nieuwe materialen. Radio en TV-tijdperk. De fantastische expansie van het automobilisme.

Sinds de start van Volvo in 1927 heeft de technische ontwikkeling de wereld veranderd – ten goede en ten kwade.

De samenleving is ook op andere manieren veranderd. Politiek, economisch en sociaal gezien.

Dit vormt de achtergrond van deze brochure over Volvo's personenwagens. In ruim 50 jaar is Volvo uitgegroeid tot de grootste industrie van Scandinavië met produktie en verkoop over de gehele wereld. In ieder automodel vindt men een weerspiegeling van de tijd, maar dit is tegelijkertijd een drijfveer voor het voortgaan met de ontwikkeling.

Door kwaliteit, constructie en produktie heeft Volvo een zeer grote ervaring verkregen, die vereist is om auto's van vandaag te bouwen.



Spirit of St. Lo

Het jaar 1927.

De hele wereld spreekt over Charles Lindbergh en zijn fantastische solovlucht van New York naar Parijs in de Spirit of St. Louis. Dit is een heldendaad.

In hetzelfde jaar zingt Al Jolson Sonny Boy, zodat de bioscoopbezoekers de tranen in de ogen krijgen. De geluidsfilm doet zijn intrede – en met succes!

In 1927 besluit Henry Ford om de produktie van de T-Ford te stoppen, na hiervan 15 miljoen exemplaren te hebben gebouwd.

Tegelijkertijd wordt er aan de andere kant van de Atlantische Oceaan een nieuw automerk en een nieuwe onderneming geboren. In Gotenburg aan de westkust van Zweden komt in de nacht van 14 april 1927 de eerste in serie-geproduceerde Volvo van de band.

ÖV 4 luidde de officiële benaming. Jakob werd de troetelnaam.

Achter dit gedurfde idee stonden twee jonge mannen, Assar Gabrielsson en Gustaf Larson. Gabrielsson was econoom en verkoper, Larson technicus en constructeur.

Men was al enkele jaren eerder met het avontuur begonnen, toen Gabrielsson



uis en de Jakob.

en Larson tijdens een kreeftmaaltijd besloten een nieuwe auto te construeren. De vooruitzichten waren goed.

De internationaal gezien lage arbeidslonen in Zweden.

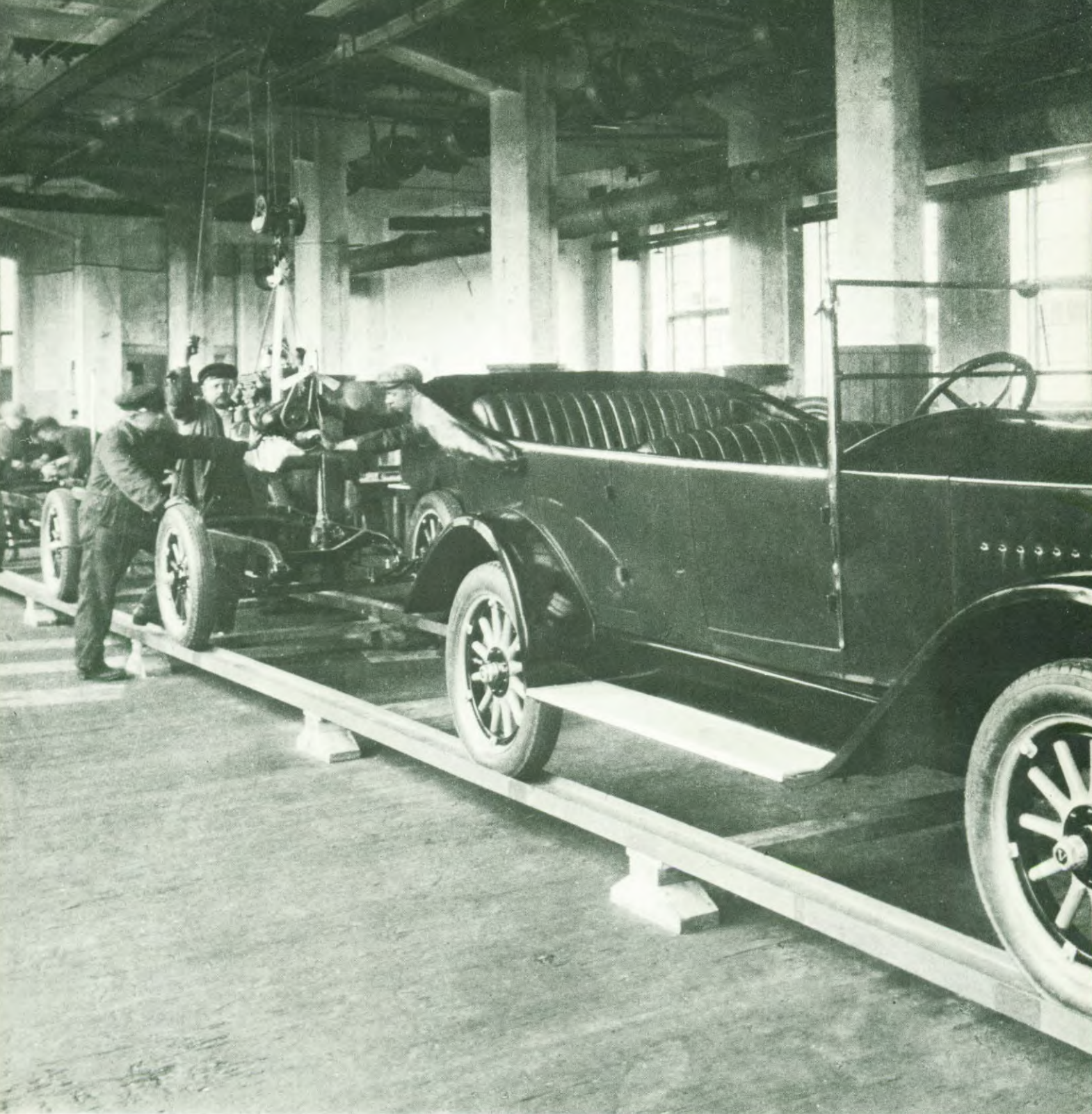
De technische know-how van de industrie. Reeds in de twintiger jaren concurreerden Zweedse ondernemingen zoals AGA, Bofors, de lucifersmaatschappij, SKF en niet te vergeten de staal- en houtondernemingen op de wereldmarkt met kwaliteit als voornaamste wapen.

Een ander punt was het Scandinavische klimaat en de slechte wegen, die een stabiele en sterke constructie vereisten.

En niet te vergeten: Steeds meer Zweden begonnen over de middelen te beschikken om zich een auto aan te schaffen. In 1924 waren er 46.000 auto's in Zweden, in 1927 was dit aantal 81.000 en in 1930 meer dan 103.000 wagens.

Zeker Volvo was een uitdaging, maar geen speculatie. Gabriëlsson en Larson waren er volledig van overtuigd, dat een Zweedse kwaliteitsauto toekomst had.

Reeds na enkele jaren draaide Volvo met winst. En toen begon de uitbreiding van wat de grootste industrie van Zweden zou worden.



Volvo startte achteruit.

Door alle spanning en opschudding rond de eerste auto werd het kroonwiel aan de verkeerde kant van het pignon gemonteerd. Toen de chauffeur de eerste versnelling had ingeschakeld om weg te rijden reed de wagen achteruit. Teleurgestelde ingenieurs verhielpen de fout snel en Jakob kon door de fabriekspoort naar buiten rijden.

Jakob was een elegante auto, die een plaatstalen carrosserie had op een chassis van beukehout. De vier-cilinder motor ontwikkelde 24 pk en gaf de wagen een topsnelheid van rond de 60 km/u.

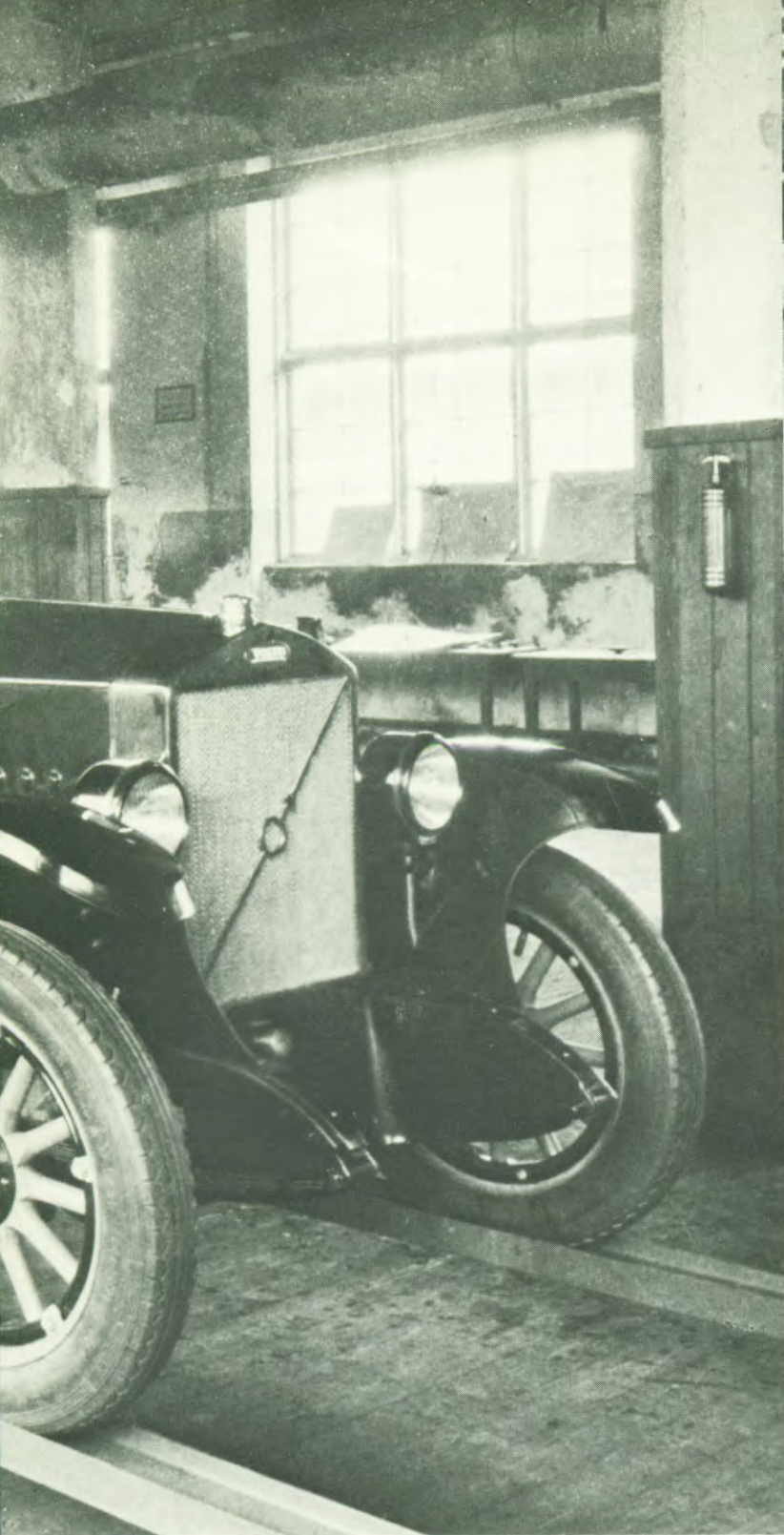
Maar het was niet alleen voor de eerste wagen, dat de start moeilijk was. De verkoop liep traag. De Jakob was wel berekend op de oer-slechte wegen. Daarentegen was de open carrosserie nauwelijks geschikt voor het Scandinavische klimaat. Een gesloten uitvoering, de PV 4, werd reeds enkele maanden later gepresenteerd. En de verkoop ging lopen.

Dat de Jakob geïnspireerd werd door de Verenigde Staten wat betreft het ontwerp was duidelijk. De hoekige stijl bleef in de dertiger jaren. Grote en ruime auto's met flinke zes-cilinder motoren zorgden voor behoorlijke topsnelheden.

Ook al werden de Volvo-auto's speciaal geconstrueerd om bestand te zijn tegen de Zweedse en Scandinavische omstandigheden, Assar Gabrielsson en Gustaf Larson hadden van het begin af aan al gedacht aan de exportmarkt.

De export naar de buurlanden Finland, Noorwegen en Denemarken werd een beperkt succes, maar hielp de nieuw-begonnen auto-onderneming om de eerste moeilijke jaren te overwinnen.

Het waren in feite de vrachtwagens, die in eerste instantie Volvo bekend maakten op de hele wereld. In het begin werden de vrachtwagens gebouwd op hetzelfde chassis als van de personenwagens, maar reeds na een paar jaar werden speciaal geconstrueerde vrachtwagenchassis gebruikt.



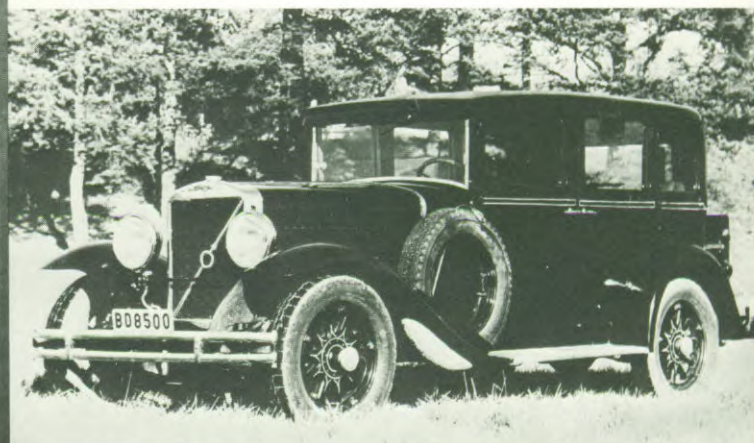
In de spartaanse fabriek in Göttingen werden ruim 200 exemplaren van de Jakob vervaardigd. De vier-cilinder zijklepmotor gaf de wagen een topsnelheid van 60 km/u. (ÖV 4, 1927 – 1929).

De export van personenwagens kwam eigenlijk pas goed op gang in het begin van de vijftiger jaren.

Volvo richtte zich van het begin af aan op kwaliteit en betrouwbaarheid. En men was niet kinderachtig met het tonen, dat de wagens tegen een stootje konden. In 1928 reed een PV 4 mee in de gecombineerde snelheids-economie-kwaliteitsrit Moskou – Leningrad – Moskou en tot verbazing van de meesten werd de PV 4 eerste in zijn klasse.



Met het chassis van de Jakob als basis werd een gesloten uitvoering gemaakt. De carrosserie was bekleed met pegamoid, een soort kunstleer. Als extra kon op deze auto bumpers worden geleverd. (PV 4, 1927 – 1929).



Volvo's eerste zes-cilinderauto. Topsnelheid 110 km/u en uitgerust met hydraulische remmen en een gesynchroniseerde versnellingsbak. Bestond ook als 7-persoons taxi. (PV 651-652 en TR 671-674, 1929 – 1934).



Een werkelijk luxueuze wagen. Drie versnellingen met een zes-cilinder motor van 3,27 liter. Automatisch werkende achteruitrijlichten was iets bijzonders. (PV 653-654, TR 676-679, 1933 – 1935).



Met de PV 659 kwam een einde aan de periode van hoekige stijl. Dit was een ontwikkeling van oudere modellen, waar het grootste nieuws de motor was. Een grotere cilinderinhoud leverde 80 pk op. (PV 658-659, 1935 – 1938).

Voor koning en vaderland.

Paraat zijn voor oorlog, paraat zijn voor vrede.

De tweede wereldoorlog dwong niet alleen de Zweedse mannen en vrouwen tot verdediging van het land. Ook Volvo trok het militaire uniform aan. Het leger had nodig gevechtswagens en andere pantservoertuigen, vrachtwagens, bussen en personenwagens. En niet te vergeten vliegtuigen om effectief langs de lange, Zweedse kusten te kunnen patrouilleren.

Voor Volvo was het zaak om de produktie snel om te schakelen.

Generatorgas was het antwoord op de strenge benzinerantsoenering. Reeds een paar weken na het uitbreken van de oorlog kon Volvo als eerste de eerste generatorgasaggregaten leveren. Aggregaten, die werden aangestoken met brandhout en houtspaanders, produceerden een gas, dat de benzine verving. De generatorgasaggregaten zorgden ervoor, dat er 85.000 auto's in Zweden bleven rijden.

Niettegenstaande het verbod op privégebruik van automobielen werd toch in beperkte mate doorgegaan met de produktie van personenwagens voor kopers in uniform – militairen, politie en taxibedrijven.

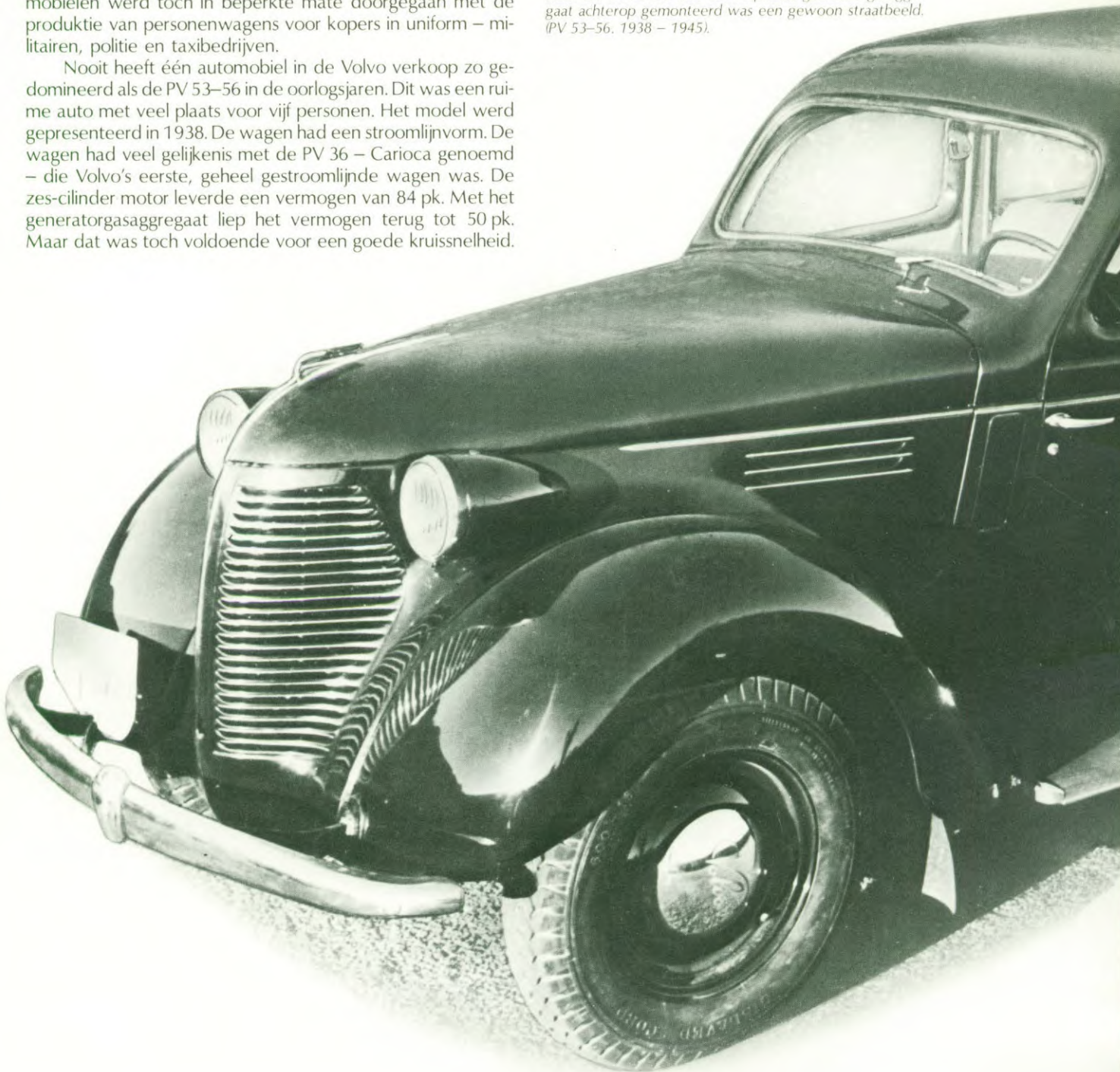
Nooit heeft één automobiel in de Volvo verkoop zo gedomineerd als de PV 53–56 in de oorlogsjaren. Dit was een ruime auto met veel plaats voor vijf personen. Het model werd gepresenteerd in 1938. De wagen had een stroomlijnvorm. De wagen had veel gelijkenis met de PV 36 – Carioca genoemd – die Volvo's eerste, geheel gestroomlijnde wagen was. De zes-cilinder motor leverde een vermogen van 84 pk. Met het generatorgasaggregaat liep het vermogen terug tot 50 pk. Maar dat was toch voldoende voor een goede kruissnelheid.

Het paraat zijn betekende voor Volvo vervaardiging van speciale voertuigen voor het Zweedse leger. Personenwagens en vrachtwagens, die ook in het terrein konden rijden, pantservoertuigen en andere voertuigen werden in snel tempo geconstrueerd en gemaakt om snel de paraatheid te kunnen verhogen.

Paraatheid betekende ook dat de zelfverzorging van levensmiddelen moest worden vergroot. Volvo droeg ertoe bij met een door generatorgas aangedreven tractor, voorzien van ijzeren wielen om rubber te sparen.

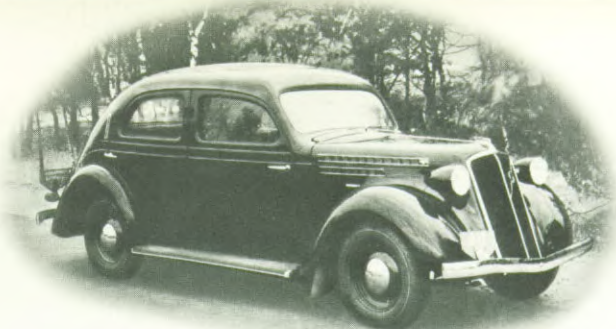
Ook aan de oorlog kwam een einde en de grenzen gingen weer open. Voor dat uur was het paraat zijn voor vrede een vereiste. Op de tekenafdeling van Volvo werd reeds in 1942 een begin gemaakt met het werken aan een geheel nieuw idee. Een nieuwe Volvo, een kleine Volvo.

De wagen, die Zweden in de oorlogsjaren rijdend hield. De PV 53–56 met het verplichte generatorgasaggregaat achterop gemonteerd was een gewoon straatbeeld. (PV 53–56, 1938 – 1945).

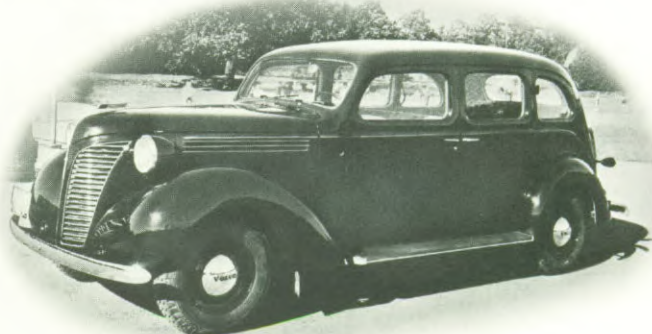




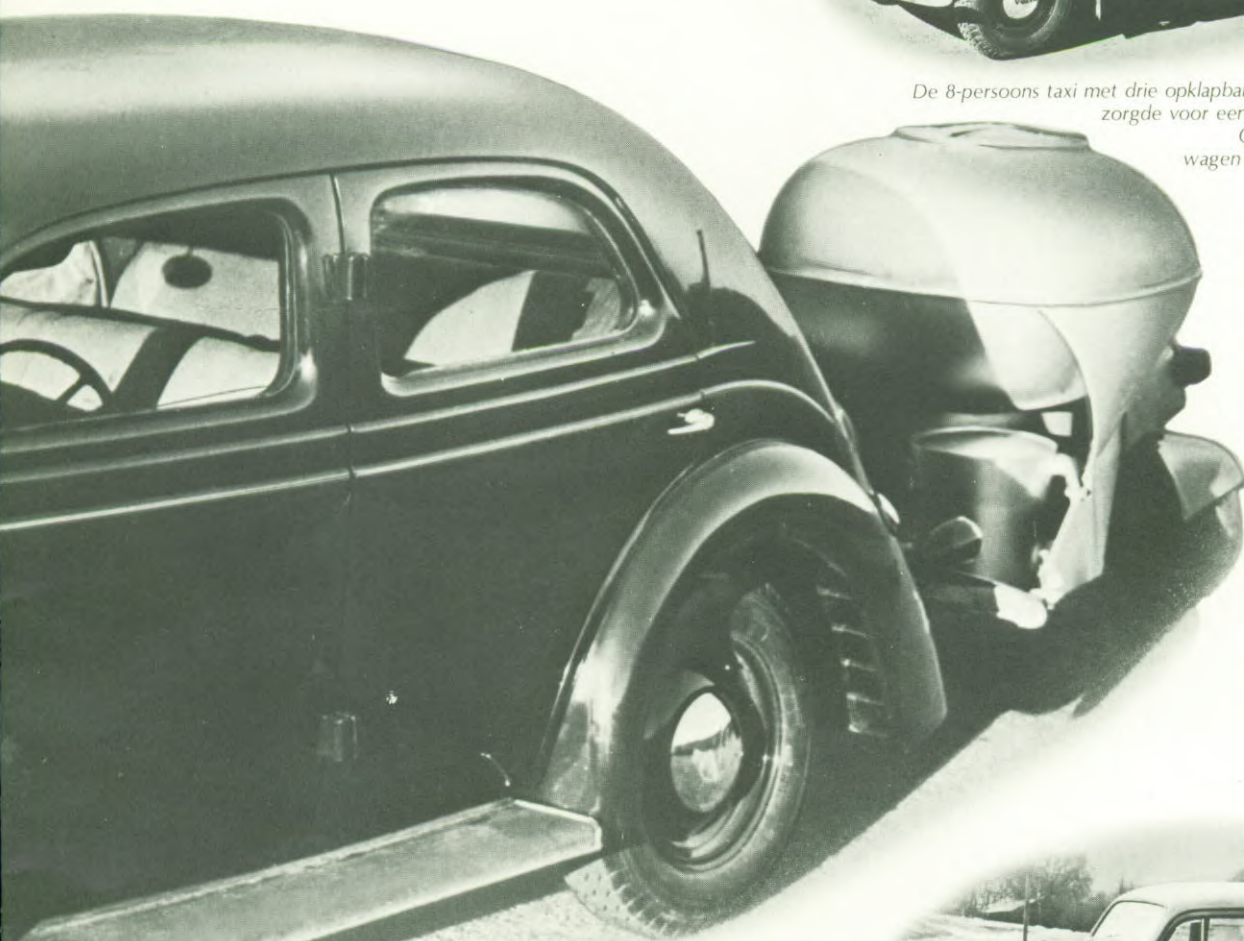
"Carioca", Volvo's eerste gestroomlijnde auto, was een progressieve automobiel en niet alleen qua uiterlijk. Het comfort en de rij-eigenschappen waren buitengewoon goed. O.a. dank zij de onafhankelijke voorwielophanging. Maar door de hoge prijs werden er maar weinig wagens geproduceerd. (PV 36. 1935 - 1938).



De PV 51, die voortborduurde op de Carioca, werd daarentegen een goed verkoopssucces. Economie, veel ruimte en de uitstekende prestaties spraken vele autokopers aan. (PV 51-52. 1936 - 1938).



De 8-persoons taxi met drie opklapbare stoelen. De 86 pk motor zorgde voor een topsnelheid van 130 km/u. Ondanks de grootte van de wagen was hij toch gemakkelijk te besturen. (PV 801-802. 1938-1947).



Reeds in 1942 werden 5 exemplaren gebouwd, maar pas in 1946 werd de productie van de PV 60 serieus ter hand genomen. Een door Amerika geïnspireerde ruime auto met een goed uitzicht, en een drie versnellingsbak. Het nieuws was de overdrive, die als extra uitrusting werd aangeboden. (PV 60. 1946 - 1950).



De legendarische Volvotaxi. Werd als onverslijtbaar beschouwd en bood plaats aan 7-8 personen. De koplampen waren in de voorspatborden gemonteerd om beschadigingen bij kleine aanrijdingen te voorkomen. Het motorvermogen was 90 pk. (PV 821-822. 1947 - 1948 en de PV 831-832. 1950 - 1958).

Een zweedse schoonheid. Me



De Volvotentoonstelling in Stockholm 1944. Trekpleister nummer één was de Volvo PV 444.

De constructie-afdeling had zonder vooruitzichten gewerkt, men was o.a. bezig geweest met een auto met achterwielaandrijving met een 8-cilinder, 2-tact achterin gemonteerde steromotor, voordat men met de PV 444 begon.

De PV 444 was een onconventionele wagen met een zelfdragende, geheel stalen carrosserie, zuinig in benzineverbruik, een vier-cilinder korte slag motor van 40 pk. Onafhankelijk geveerde voorwielen en telescopschokdempers voor en achter zorgden voor een fijn weggedrag. Een veiligheidsnieuwtje was de gelaagde voorruit.

Vanzelfsprekend vielen de gedurfd lijnen van de carrosserie op. "Een Zweedse schoonheid" en "Als de schoonheid naar het dorp komt" waren twee populaire reclameleuzen. Op een autotentoonstelling in Heidelberg won de PV 444 de schoonheidsprijs. De eerste bouwjaar van dit type waren bovendien voorzien van een bloemenvaasje, dat gemonteerd was op het groene en ivoorwitte instrumentenpaneel.

De PV 444. Robuust, economisch, geliefd. De wagen was een lang leven beschoren en niet alleen op de wegen. De basisconstructie bleef 21 jaar lang bestaan, voortdurend vernieuwd en verbeterd. (PV 444, 1944 - 1958).

Door gebrek aan staalplaat duurde het tot 1947 voordat de productie op gang kwam. Tot dit tijdstip werd de auto verkocht op toewijzingsbasis voor een bedrag, iets onder de 5000 kronen – dezelfde prijs als Volvo's eerste auto, de Jakob! De vraag was zo groot, dat voor toewijzingen met snelle levering vaak twee keer de prijs en zelfs meer werd betaald!

De PV 444 werd Volvo's eerste, werkelijk in grote aantallen geproduceerde auto. Toen de productie in 1965 ophield hadden 440.000 de fabriek verlaten. In de loop van de 21 jaar werd de PV geleidelijk aan veranderd en de onderdelen gebruikt voor het model 1944 hadden niet veel meer gemeen met die, gebruikt voor model 1965.

Met de PV 444 kwam Volvo ook uit op de wereldmarkt, eerst in Scandinavië en Europa, later in de Verenigde Staten.

t een bloemenvaasje als standaard.

Tot 1958 werden in totaal 6000 kleine en grotere veranderingen aangebracht aan de PV 444. Daarna ging men tot 1965 door met het aanbrengen van veranderingen aan de PV 544. Hier enkele van de wijzigingen, die het meeste opvielen:

- 1950: Sterkere B 4-motor van 44 pk. Richtingaanwijzers op het dak, de zogenaamde "göken", koekoek. Oliefilter en rolhoes. Startmotorschakelaar in contactslot. Nieuw instrumentenpaneel.
- 1953: "Göken" verdwijnt. Nieuwe bumperrozetten.
- 1954: Achterruit uit één stuk en grotere voorruit. Grotere bagageruimte.
- 1955: B 4 B-motor van 51 pk. Nieuwe grille.
- 1957: B 16-motor met 60 pk. Goudglanzend V-merkten in de grille. Nieuwe achterasophanging.
- 1958: De PV 444 wordt PV 544. Voorruit uit één stuk. Grotere achterruit. Geheel nieuw interieur. Nieuw instrumentenbord. Plaats voor drie personen op de achterbank. PV 544 Sport met 85 pk.
- 1959: Drie-punts autogordels.
- 1961: B 18-motor met 75 pk. Levert 90 pk met twee carburateurs. 12 volts elektrische uitrusting. Asymmetrisch licht.
- 1964: Nieuwe velgen voor betere koeling van de remmen. Rolhoes vervalt.
- 1965: De PV 544 Sport krijgt een motor met 95 pk.



"De Duett", de besteluitvoering van de PV 444 werd erg populair. Een ruime stationcar en bestelwagen, die in eerste instantie alleen als chassis werd verkocht, maar later ook een zelfdragende carrosserie kreeg. (PV 445/210. 1949 - 1969).

Toen velen van mening waren, dat het tijd was om de PV uit de productie te nemen presenteerde Volvo in plaats hiervan een grondig gewijzigde versie, de PV 544. En het succes ging nog 7 jaar door. (PV 544, 1958 - 1965).

De auto, die Volvo op



de wereldkaart plaatste.

Toen de automobiefabrieken over de gehele wereld overgingen op het doortrekken van het plaatwerk tot uitstekende vinnen en de voorkant van de wagen met chroomwerk tot een blinkende grijs omtoverden, presenteerde Volvo een model, dat er aan de buitenkant nogal pretentieloos uitzag. De Volvo P 121 of de Volvo Amazon, zoals hij in Scandinavië werd genoemd.

Dat was in 1956, hetzelfde jaar, dat Volvo's algemene directeur van het begin af aan – Assar Gabrielsson – zich terugtrok en Gunnar Engellau voor hem in de plaats kwam.

Beide gebeurtenissen gaven een nieuw tijdperk van Volvo's historie aan. De Volvo P 121 vertegenwoordigde een nieuwe systematische en progressieve veiligheidsgedachte. In de tijd, dat Gunnar Engellau directeur was (1956 – 1971) etablieerde Volvo zich op de wereldmarkt en de omzet werd vertienvoudigd – van 600 miljoen kronen tot ca 6 miljard in 1971.

De Volvo P 121 was iets groter dan de PV 544. De wagen bood aan vijf personen ruim plaats en de vier deuren gaven een beter comfort bij het uit- en instappen. Schokopnemend stuurwiel en gecapitonneerd instrumenten paneel behoorden tot de nieuwigheden in 1956. Drie jaar later werden de P 121

en de PV 544 de eerste automobielen ter wereld, die in standaarduitvoering werden uitgerust met drie-punts autogordels. Ook de carrosserie werd geconstrueerd met het oog op veiligheid.

De P 121 werd niet uitgerust met een bloemenvaasje. Daarentegen hadden de banden witte zijvlakken. Dit was in het eind van de vijftiger jaren de grote mode.

De eerste P 121 waren uitgerust met de B 16-motor, die 60 pk leverde. In de loop van de zestiger jaren werd de B 16-motor vervangen door de B 18-motor en later door de B 20-motor. De Motoren van het GT-model hadden een hoger vermogen, namelijk 118 pk. De meest aansprekende verbetering kwam in 1964 met de introductie van de Volvostoel, die in de loop der jaren de maatstaf is geworden voor autocomfort. Deze stoel was ontworpen en gemaakt in samenwerking met medische experts en was ergonomisch juist uitgevoerd. Het was de eerste stoel, waarbij men de lendensteun kon verstellen.

Tot 1970 werden meer dan een half miljoen auto's van de P 120–130-serie gemaakt.



Volvo P 120–130-serie was vele jaren lang de meest verkochte auto in Zweden. De vier-deurs modellen kwamen het eerst op de markt en in 1961 kwam er ook een twee-deurs uitvoering. (P 121/122/130. 1956 – 1970).

Gunnar Andersson, Sylvia Österberg, Evy Rosqvist, Tom Trana.

Men hoeft niet speciaal in auto's geïnteresseerd te zijn om deze namen te herkennen. Allen waren in hun tijd Europees rallykampioen. En dat was in de tijd tussen 1958 en 1964. In die jaren besteedde Volvo veel aandacht aan rally's – en won alles wat er te winnen was.

Maar het was niet alleen in de Europese wedstrijden, dat Volvo met de PV 544 en de Volvo P 120-serie aan de top lag. Volvo behaalde grote successen in de Verenigde Staten en vooral in Californië. De uitdagers uit Zweden plaatsten zich aan de kop en de publiciteit was enorm. Gunnar Engellau, die de wedstrijd-activiteiten heeft bevorderd, kon niet alleen sportieve triomfen vieren, maar ook verkoopsuccessen.



De eerste combinatieauto van Volvo. Dit was een gezinswagen waarbij het comfort van de personenauto en de laadruimte van de bestelauto waren gecombineerd. (Volvo P 220. 1962 – 1969.)

P 1800: Een wagen voor the saint.



De Volvo P 1800 reed recht de huiskamers binnen over de gehele wereld. Aan het stuur zat Roger Moore als The Saint, alias Simon Templar. Op het TV-scherf was hij te zien in zijn witte Volvo bij het met razende snelheid achtervolgen van gangsters.

In 1961 werd met de produktie van de P 1800 begonnen. De eerste 6000 werden in Engeland gebouwd bij de beroemde sportwagenfirma Jensen Motor Ltd. In 1963 werd de produktie helemaal overgebracht naar Zweden. Op de wagens werd dit aangeduid met een S na de aanduiding 1800.

De 1800-modellen waren uitgerust met de sportuitvoering van Volvo's standaardmotor. De eerste modellen hadden een B 18-motor van 100 pk. Het vermogen werd trapsgewijs in de loop der jaren opgevoerd en in 1968 leverde de motor een vermogen van 115 pk. Toen werd de B 18 vervangen door een B 20-motor. Het jaar daarna werd de wagen uitgerust met elektronische benzine-inspuiting en de wagen kreeg de aanduiding 1800 E. In de laatste uitvoering in 1972 leverde de motor een vermogen van 135 pk.

In tegenstelling tot de meeste sportwagens was dit een auto met een uitstekende ruimte voor twee personen en een zeer hoog comfort voor de inzittenden. Bovendien was er ruim plaats voor bagage en de mogelijkheid om als het zo uitkwam twee passagiers extra mee te kunnen nemen. Met de Volvo P 1800 werden geen extreem hoge snelheden behaald en ook had de wagen geen bliksemsnelle acceleratie, maar de fijne prestaties van de P 1800 maakten de wagen tot een snelle, veilige reiswagen.

Van de P 1800 werden 39.414 exemplaren gemaakt.



De voorganger van de P 1800. De carrosserie was gemaakt van met glasvezel gewapend plastic en de motor leverde een vermogen van 70 pk. De topsnelheid was 175 km/u. Er werden slechts 67 exemplaren van gemaakt. (P 1900 1956 - 1957).

De Volvo P 1800 werd de eerste jaren in Engeland gemaakt. In 1963 werd de produktie overgebracht naar Zweden. (P 1800, P 1800 S, 1800 E, 1961 - 1972).



In het begin van de zeventiger jaren werd de P 1800 gewijzigd en kreeg een geheel nieuwe achterkant. Het naar achteren doorgetrokken "fastback" profiel onderstreepte nog eens extra de sportieve eigenschappen van de wagen en bood bovendien een grotere bagageruimte. (1800 ES, 1971 - 1973).

"Een typische Volvo – maar toch niet dezelfde als welke andere oudere Volvo dan ook."



De wagens van de 140-serie waren zowel in twee- als vier-deurs modellen te leveren en in verschillende uitvoeringen. In totaal werden 1,35 miljoen wagens van de 140/160-serie gemaakt. (Volvo 142/144. 1966–74).

"Hier komt de 144! Een typische Volvo – maar toch lijkt hij niet op welke oudere Volvo dan ook! Zo moet het door geruchten omringde nieuws uit Göteborg worden beschreven. De ontwerpers van de fabriek hebben goed werk geleverd, maar het is de vraag of de technici er niet in zijn geslaagd om misschien de veiligste auto, die op de markt is, te bouwen."

Met zo'n enthousiasme presenteerde een autoblad het nieuwe Volvomodel bij de presentatie in 1966.

Met de 144 voerde Volvo ook zijn opmerkelijke, triangel-gedeelde remsysteem in, dat 80 % van de remwerking behoudt ook als één circuit zou ophouden te werken. Andere veiligheidsconstructies: carrosserie met energie-absorberende voor- en achterkant, een gedeelde stuurkolom, veiligheidssloten, die de deuren ook bij een botsing gesloten houden.

Een detail, dat wees op goede kwaliteit en een extra lange levensduur viel ook op. De Volvo 144 werd uitgerust met een kilometerteller, die tot 999.999 km ging.

De nieuwe Volvo was niet alleen een gelukkige greep wat betreft techniek en ontwerp. Met de 144 betrad Volvo een nieuwe klasse in een tijd, dat veel autokopers een wat grotere auto wilden hebben. Voor de Amazonbezitters was het natuurlijk om nu de grotere 144 te nemen. Tegelijkertijd werd de nieuwe Volvo aantrekkelijk voor een nieuwe kopersgroep. De Volvo 144 werd direct vanaf het begin een verkoopsucces.



De Volvo 164 werd in 1968 gepresenteerd. Een fraaie, representatieve wagen met o.a. leren bekleding. De zes-cilinder motor leverde een vermogen van 145 pk. (Volvo 164. 1968–75).



De stationwagen van de 140-serie. Hiernaar ontstond een grote vraag en de stationwagen plaatste zich bij de 10 meest verkochte auto's in Zweden, wat een stationcar nog nooit had gepresteerd. (Volvo 145. 1967–74).



De Volvo 240-serie met vele varianten en verschillende motoralternatieven is de volumewagen van Volvo's productie. (Volvo 242/244, 1975-).

Maatstaf voor veiligheid.

Voor Volvo zijn veiligheid en kwaliteit belangrijkere argumenten dan topsnelheid en prestaties.

Zowel de PV 444 als de Volvo 121 hadden veel actieve en passieve veiligheid, wat in die tijd nog uniek was.

Op het moment, dat de veiligheidsdebatten hun hoogtepunt hadden bereikt met Ralf Nader voorop kon Volvo de 140-serie presenteren. Aan de wagens van deze 140-serie waren heel wat interessante oplossingen te zien.

Tegen het einde van de zestiger jaren begon Volvo te werken aan een experimentele wagen. De veiligheidsauto VESC – Volvo Experimental Safety Car was bedoeld om



nieuwe constructies te testen en te proberen, die later konden worden gebruikt voor de wagens in de serie-productie.

Volvo's 240-260-serie liet duidelijk de familieband zien met de VESC, terwijl Volvo tegelijkertijd gebruik maakte van de ervaringen, verkregen met de wagens van de 140-serie. De voorkant van de wagen is afkomstig van de VESC en is o.a. zo geconstrueerd, dat voetgangers als ze worden aangereiden minder letsel oplopen. Het verlengde front en de overige prin-

cipes betreffende de opbouw van de carrosserie geven de wagens van de 240/260-serie een beduidend groter energie-opnemend vermogen dan de oudere modellen.

De motor van de 240/260-serie dringt bij een frontale botsing niet in de zitruimte, maar wordt in plaats hiervan schuin naar onderen onder de vloer van de wagen gedrukt.

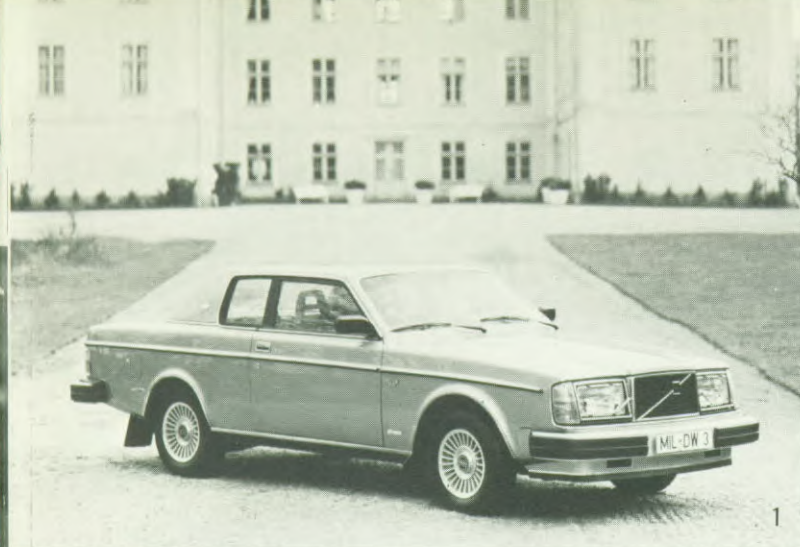
Aan de achterkant is de benzinetank verder naar voren geplaatst, zodat deze nog beter beschermd is. De Volvo 240/260 is zo geconstrueerd, dat hij bestand is tegen aanrijdingen van achteren met snelheden van 50 km/u.

En niet te vergeten – de fijne rij-eigenschappen, ook bij het met hoge snelheden nemen van bochten, het snelle afremmen en haakse uitwijkmanoeuvres. Volvo biedt rijveiligheid van topklasse!

De verklaring hiervoor is de voorwielophanging met de sterk uitgevoerde veerpoten en de goed uitgebalanceerde achteras. De starre achterasophanging is gebaseerd op het principe, dat iedere functie – vering, damping, geleiding van de bewegingen van de achteras – wordt verzorgd door verschillende componenten. De tandheugelbesturing zorgt voor een lichte en exacte besturing.

De voortrein, de stabilisator voor en achter zorgen er ook voor, dat de wagen zich beter in de bochten gedraagt. Hij helt minder over. De brede banden met stalen koordlagen zorgen ook voor een betere wegligging.

De motorkeuze is voor een groot gedeelte een kwestie van behoefte en rijgewoonten. Daarom biedt Volvo een serie betrouwbare motoren aan in verschillende uitvoeringen – van de B19- tot de B21-motor en de zes-cilinder B27-motor. In 1979 presenteert Volvo als eerste automobielfabriek een zes-cilinder dieselmotor van 2,4 liter.



1



2



3



4

1 Een exclusieve coupé van de 260-serie, die wordt gebouwd door de Italiaanse carrossier Bertone. Het interieur is helemaal van echt leer en luxueus uitgerust met o.a. air-conditioning, elektrisch bediende ramen, achteruitkijkspiegels en radioantenne. (Volvo 262 C. 1977 -).

2 Ook de 260-serie heeft zijn stationwagen, die het laadvermogen van de 245 combineert met het comfort en de grotere motorsterkte van de 260-serie. (Volvo 265. 1976 -).

3 Het vlaggeschip in Volvo's uitgebreide modelprogramma. De Volvo 264 met een V6 motor van 2,7 liter is ontworpen en uitgerust voor automobilisten, die hoge eisen stellen. (Volvo 262/264. 1975 -).

4 De Volvo 245 is de stationwagen van de 240-serie met een groot laadvermogen en uitstekend comfort. (Volvo 245. 1975 -).



Met buitengewoon goede rij-eigenschappen, dank zij de gelijkmatige gewichtsverdeling en de moderne wielophanging neemt de Volvo 343 de strijd op met de groeiende markt voor wagens in de middenklasse. (Volvo 343, 1976-.)

Volvo 343. Compact, veilig op de weg, handig.

De wegeigenschappen van de Volvo 343 zijn alom geprezen. De gelijkmatige gewichtsverdeling met de motor voorin en de transmissie achter zorgt in combinatie met de moderne wielophanging (De Dion-achteras) voor superieure rij-eigenschappen. Dit zijn twee redenen voor de snel toenemende populariteit van de Volvo 343 sinds de introductie.

Toen de Volvo 343 in het voorjaar van 1976 werd gepresenteerd was dit de eerste geheel nieuwe wagen, die tot stand kwam in samenwerking tussen de technici van Volvo Car BV in Eindhoven en Volvo in Göteborg.

De samenwerking met de Nederlandse autofabriek en Volvo nam een aanvang in het begin van de zeventiger jaren, toen Volvo een gedeelte van de aandelen kocht. Thans maakt Volvo Car BV als dochteronderneming deel uit van het Volvo-concern.

De Volvo 343 heeft vele goede kanten. Niettegenstaande de compacte buitenmaten biedt het interieur van de wagen veel ruimte. De grote achterklep en de neerklapbare achterbank zorgen ervoor, dat de ruimte effectief kan worden benut, zowel voor passagiers als lading.

Vanaf het 1979-modeljaar is de Volvo 343 leverbaar met twee versnellingsbak-alternatieven. Met de unieke traploze automatische transmissie, waarmee de Volvo 343 en de Volvo 66 op eenzame hoogte staan en met de handgeschakelde vier-versnellingsbak. Bij de handgeschakelde versie is de versnellingsbak ook direct gemonteerd op de achteras. De ideale gewichtsverdeling blijft dus behouden!



De Volvo 66 is niet alleen een leuke en pittige wagen voor de stad. Evenals zijn grotere broer, de 343, heeft de 66 ook op de grote weg goede wegeigenschappen, wat bewezen is in een aantal rally's. (Volvo 66. 1970 -).

Volvo speciaal.

Ambulances in Lagos en Belgrado. Politie-auto's in Lima en Oslo. Taxi's in Stockholm en Wenen. Volvo is een groot producent van speciale wagens. Wagens, die reeds aan de fabriek zijn aangepast aan en uitgerust voor het doel, waarvoor ze zijn bestemd.

Zelfs de oudste Volvo-modellen werden reeds in speciale uitvoeringen gemaakt. De P 4, de eerste gesloten

Volvo, werd veelvuldig gebruikt als taxi in meer of minder gewijzigde uitvoering.

Tegenwoordig heeft Volvo een uitgebreid programma van wagens in speciale uitvoering. O.a. zijn er Volvo politie-auto's, taxi's, ambulances, wagens voor gehandicapten en wagens voor representatieve doeleinden, de 264 TE.



Vader en zoon bij de Volvo taxi. Volvo automobielen maakten zich snel populair bij de taxibezitters. Vanaf 1930 werden personenwagenmodellen in 7-persoons taxi-uitvoering gemaakt. In 1938 werd de PV 801 gepresenteerd, een wagen, die uitsluitend gebouwd werd voor het gebruik als taxi en die een werkelijk lang leven had. Met ongewijzigde basisuitvoering werd deze wagen 20 jaar lang gemaakt. Deze wagen werd beschouwd als de bijna perfecte taxi. Toen de productie in 1958 werd gestopt betekende dit een 10-jarige onderbreking voor Volvo's taxi.



Er wordt met recht hoge eisen gesteld aan ambulances. Ze moeten ruim, snel en betrouwbaar zijn. Daarom was het een natuurlijke zaak, dat Volvo's grote, sterke zes-cilinder modellen van de dertiger jaren populair werden als basis voor ambulances. De Volvo-ambulance op de afbeelding is gebouwd op een chassis voor de PV 653.



De Duett, het werkpaard en de duizendkunstenaar, werd ook veel gebruikt als ziekentransportwagen. Zonder extra opbouw beschikte deze wagen over een goede dakhoogte in de ruimte, waar de patiënt moest liggen. Het exemplaar op de afbeelding werd in 1962 geleverd.



De Volvo taxi kwam terug in 1969. Deze, evenals de huidige 244- en 245-taxi, onderscheidt zich niet alleen aan de buitenkant van de standaardauto's. Het verschil zit hem in de eerste plaats aan de binnenkant. Sterkere bekleding, sterkere remmen en veren. Versterkte cardanas. Alles om bestand te zijn tegen de grotere slijtage en zwaardere belastingen, waaraan taxi's worden blootgesteld. De Volvo taxi is ook voorbereid voor de normale extra uitrusting voor taxi's, o.a. taximeter en mobilfoon.

Volvo is één van de weinige autofabrikanten, die direct vanaf fabriek de wagens voor het specifieke taxigebied klaarmaken.



Vandaag de dag heeft Volvo een modern ambulance- en ziekentransportprogramma, dat vier varianten omvat: de 265-ambulance, verlengd en met verhoogd dak. De 245 bestaat in twee uitvoeringen, met of zonder verhoogd dak. Voor eenvoudigere ziekentransporten is er bovendien een 245 met plaats voor een brancard.



Volvo leverde al snel auto's aan de Zweedse politie. Dit waren discrete, zwarte auto's, die zo min mogelijk opvielen. Toen de Amazon (de Volvo P 121) op de markt kwam werd deze zeer populair voor politiegebruik. In het eerste jaar van dit model werd de kleurbarrière doorbroken. De spatborden werden wit gespoten. De zwart-witte Amazons werden de eerste jaren het gezicht naar buiten van de Zweedse politie.

Het snel uitrukken. Het patrouilleren in rustig tempo. Het op snelle manier jacht maken. De politie-auto is werkelijk een manussje van alles en tegelijkertijd een arbeidsplaats. Politie-auto's en andere wagens in speciale uitvoeringen bieden een hoog comfort, zodat de chauffeur lange werktijden goed doorkomt.



Volvo's politie-auto's ziet men over de gehele wereld.

Bijvoorbeeld in Engeland, in Indonesië, Kenia, Peru, Zwitserland en de Scandinavische landen.

Op dezelfde manier als taxi-auto's zijn de politie-auto's erop berekend, bestand te zijn tegen zwaardere belastingen dan waar een standaard auto ooit aan wordt blootgesteld.

Met het anti-sperddifferentieel komt men beter vooruit op een gladde ondergrond. Erg veel opbergruimte in de wagen zelf en de bagageruimte maakt het gemakkelijk oog te houden op de uitrusting, die de politie altijd bij zich moet hebben – van blaaspijpjes tot brandblusser.



Volvo's speciale wagen voor diplomaten en representatieve doeleinden heeft de aanduiding 264 TE. 70 cm langer dan de 264 in standaarduitvoering biedt hij plaats aan 6 passagiers, die geriefelijk kunnen reizen. Het interieur is uitgevoerd in grijs of blauw pluche. Tot de uitgebreide uitrusting behoren o.a. air-conditioning, een stereo radio en elektrisch bediende ramen.

"De geheime modellen."

Hier ziet U enkele van de auto's, die nooit in de produktie zijn genomen. Onder strenge geheimhouding werden deze modellen gemaakt door Volvo's ontwerpafdeling.

Enkele kwamen niet verder dan het boetseerklei-stadium, andere werden verder ontwikkeld tot rijklare prototypen. Bij Volvo staat het ontwikkelingswerk nooit stil als het erom gaat nieuwe ideeën uit te proberen.

We laten hier wat zien uit de verschillende tijdvakken, van de Venus Bilo uit de dertiger jaren tot de prototypen van de elektrische auto en de stadstaxi uit de zeventiger jaren.

De Venus Bilo werd in enkele exemplaren met de hand gemaakt in 1933. Speciaal genaaide leren koffers, die precies waren aangepast aan de bagageruimte in de voorspatborden, werden meegeleverd!



De 179 – een kind van de vijftiger jaren. U kunt gerust de grille vergelijken met die van de P 1900, Volvo's sportwagen met plastic carrosserie. De carrosserie was van het "fastback"-type, dat weer modern werd in het begin van 1970.



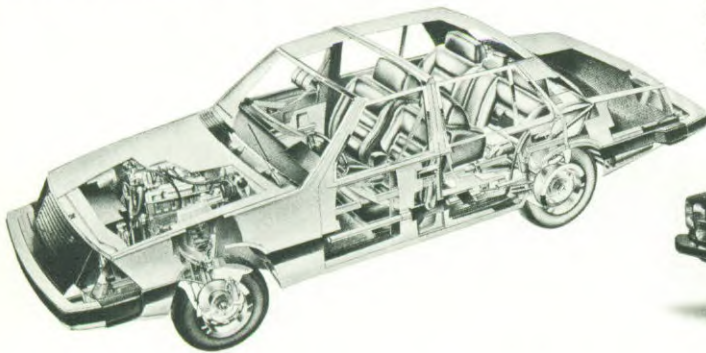
Hier hebt U Philip van het begin van de vijftiger jaren. Dit was een auto met alle denkbare extra's, zoals automatische versnellingsbak, servo-besturing en servo-remmen. De Philip werd geconstrueerd als een ontwikkelingsproject en onder de motorkap zou een V8 van 120 pk hebben gezeten.



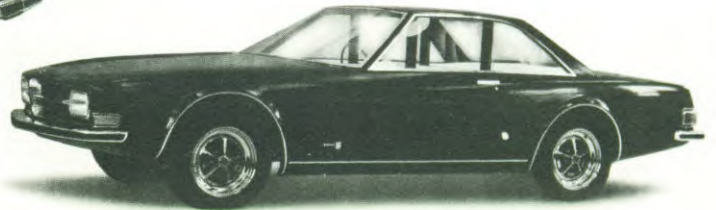
Dit prototype uit 1976 is alleen maar gemaakt om Volvo kennis en ervaring te geven op het gebied van de elektrische auto. Van bijzonder belang is het aandrijfsysteem, waarbij het Volvo is gelukt een systeem te maken, dat de kleine auto – korter dan 3 meter – gelijkmatige en schokvrije acceleratie geeft.



Volvo City Taxi. Een experimentele taxi, speciaal geconstrueerd voor het grote-stadsmilieus met vele interessante, technische oplossingen. Veiligheidschassis, schuifdeur aan de rechterkant, een veiligheidsbeugel in plaats van autogordel, een zes-cilinder dieselmotor van 70 pk, voorwielaandrijving, een afgescheiden bestuursruimte met koelkast, kassa en leeslamp. Dit prototype baarde veel opzien bij de presentatie in 1976, maar er bestaan op het ogenblik geen plannen om deze experimentele taxi in productie te nemen.



Volvo's veiligheidsauto, de VESC. Hiervan werden slechts enkele exemplaren in 1972 gemaakt om de mogelijkheid te bieden verschillende oplossingen van veiligheidsproblemen uit te proberen en te bestuderen. Daar bestonden de oplossingen zoals luchtzakken, hoofdsteunen, die uit de rugleuning van de stoel sprongen bij een botsing, passieve autogordels, het zogenaamde verdwijnende stuurwiel, dat in het instrumentenbord zou verdwijnen bij een botsing. En niet in het minst de constructie van de carrosserie en de ophanging van de motor gaven een buitengewoon goede bescherming. De ervaringen, verkregen uit het VESC-project, werden ingevoerd in de wagens van de 240/260-serie.



0-100 km in 8 seconden! Topsnelheid 200 km/u!
In het midden van de zestiger jaren had Volvo vergaande plannen om een temperamentvolle sportwagen te gaan produceren als vervanger van de P 1800. De projectnaam was P 172. De bedoeling was een exclusieve 2+2 sportwagen te bouwen, in de eerste plaats voor de Amerikaanse markt.

Het was de bedoeling de wagen uit te rusten met een 6-cilinder 3 liter lijnmotor van 160 pk. De ontwerper gaf de wagen een fraai profiel, een tijdloze lijn, die tot heden nog modern zou zijn geweest.



Een exclusieve wagen met uitstekend comfort, veel ruimte en flinke prestaties. Als de wagen in productie was genomen zou hij zijn uitgerust met een V8 of een zes-cilinder lijnmotor. De P 358, zoals hij werd genoemd, had Volvo's vlaggeschip kunnen worden. Maar laat U niet bedriegen door het glimmende oppervlak. Dit is slechts een kleimodel uit 1958.

Feiten over alle modellen.

Type	Bouwjaar	Productie aantal	Uitvoering	Zit- plaatsen	Aantal Cil.	Motor- Inhoud	Vermogen	Wielbasis	Type	Bouwjaar	Productie aantal	Uitvoering	Zit- plaatsen	Aantal Cil.	Motor- Inhoud	Vermogen	Wielbasis
ÖV 4	1926-29	205	Open	5	4	1,944	28	2,95	PV 444 A	1944-50	12504	2-d Sedan	4	4	1,414	40-44	2,60
PV 4	1927-29	764	Sedan	5	4	1,944	28	2,95	PV 444 B	1950-51	7500	2-d Sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 4	1927-29	27	Vrijdr. car.	-	4	1,944	28	2,95	PV 444 C	1951-52	8000	2-d Sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 650	1929-34	206	Vrijdr. car.	-	6	3,010	55	2,95	PV 444 D	1952-53	9000	2-d Sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 651	1929-32	2176	Sedan	5	6	3,010	55	2,95	PV 444 E	1953-54	31950	2-d Sedan	4	4	1,414	44	2,60
PV 652	1929-33		Sedan	5	6	3,010	55	2,95	PV 444 H	1954-55	29046	2-d Sedan	4	4	1,414	44	2,60
				5	6				PV 444 K	1955-57	33918	2-d Sedan	4	4	1,414	51	2,60
									PV 444 L	1957-58	64087	2-d Sedan	4	4	1,583	60	2,60
TR 670	1930-34	88	Vrijdr. car.	-	6	3,010	55	3,10	PV 445 A	1953-54	500	Vrijdr. car.	-	4	1,414	44	2,60
TR 671	1930-31	200	Taxi	7	6	3,010	55	3,10	PV 445 B	1954-56	1099	Vrijdr. car.	-	4	1,414	44	2,60
TR 672	1929-31		Taxi	7	6	3,010	55	3,10	PV 445 D	1956-58	1926	Vrijdr. car.	-	4	1,414	44	2,60
TR 672	1931-34	233	Taxi	7	6	3,010	55	3,25	PV 445 G	1958-60	57	Vrijdr. car.	-	4	1,414	44-51	2,60
TR 674	1932-34	138	Taxi	7	6	3,010	55	3,25	PV 445 L	1958-60	54	Vrijdr. car.	-	4	1,583	60	2,60
									PV 445 11	1958-60	169	Vrijdr. car.	-	4	1,583	60	2,60
PV 653	1933-34	230	Sedan	5	6	3,266	65	2,95	PV 445 11 M	1958-60	225	Vrijdr. car.	-	4	1,583	60	2,60
PV 654	1933-34	361	Sedan	5	6	3,266	65	2,95									
PV 655	1933-35	62	Vrijdr. car.	-	6	3,266	65	3,55	PV 445 DH	1953-56	6389	Pick-up	-	4	1,414	44	2,60
									PV 445 GL	1956-57	1766	Pick-up	-	4	1,414	44	2,60
TR 675	1934	2	Vrijdr. car.	-	6	3,266	65	3,10	PV 445 LL	1957	821	Pick-up	-	4	1,583	60	2,60
TR 676	1934-35	29	Taxi	7	6	3,266	65	3,10	PV 445 06	1957-58	3380	Pick-up	-	4	1,583	60	2,60
TR 677	1934	2	Vrijdr. car.	-	6	3,266	65	3,25	PV 445 06 M	1958-60	38	Pick-up	-	4	1,583	60	2,60
TR 678	1934-35	39	Taxi	7	6	3,266	65	3,25									
TR 679	1934	114	Taxi	7	6	3,266	65	3,25	PV 445 PH	1955-56	1183	Stat. car	2-5	4	1,414	44	2,60
									PV 445 GP	1956-57	1813	Stat. car	2-5	4	1,414	44	2,60
PV 656	1935-36	16			6	3,670	80-84	2,95	PV 445 LP	1957	946	Stat. car	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 657	1935-36	55	Vrijdr. car.	-	6	3,670	80-84	2,95									
PV 658	1935-37	301	Sedan	5	6	3,670	80-84	2,95	PV 445 07	1957-58	5130	Stat. car	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 659	1935-36	170	Sedan	5	6	3,670	80-84	3,10									
									PV 445 07 M	1958-60	54	Stat. car	2-5	4	1,414	60	2,60
TR 701	1935-37	214	Taxi	7	6	3,670	80-84	3,25									
TR 702	1935-37	11	Vrijdr. car.	-	6	3,670	80-84	3,25	PV 445 DS	1953-56	1333	Best. wagen	2-5	4	1,583	44	2,60
TR 703	1935-37	181	Taxi	7	6	3,670	80-84	3,25	PV 445 GS	1956-57	136	Best. wagen	2-5	4	1,414	44	2,60
TR 704	1935-37	530	Taxi	7	6	3,670	80-84	2,95	PV 445 LS	1957	527	Best. wagen	2-5	4	1,583	60	2,60
									PV 445 05	1957-58	1840	Best. wagen	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 36	1935-38	500	Sedan	6	6	3,670	80-84	2,95	PV 445 05 M	1958-60	23	Best. wagen	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 36 ch	1935	1	Vrijdr. car.	-	6	3,670	80-84	2,95									
									P 1900	1956-57	67	Open	2	4	1,414	70	2,40
PV 51	1936-38	1754	Sedan	5	6	3,670	80-84	2,88									
PV 51 ch	1936-38	205	Vrijdr. car.	-	6	3,670	80-84	2,88	PV 544 A	1958-60	99495	2-d Sedan	5	4	1,583	60-76	2,60
PV 52	1937-38	1046	Sedan	5	6	3,670	80-84	2,88									
									PV 544 B	1960-61	34600	2-d Sedan	5	4	1,583	60-76	2,60
PV 53	1938-45	1204	Sedan	5	6	3,670	84	2,88									
PV 54	1938-45	814	Sedan	5	6	3,670	84	2,88	PV 544 C	1961-62	37900	2-d Sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
PV 55	1938-45	286	Sedan	5	6	3,670	84	2,88	PV 544 D	1962-63	27100	2-d Sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
PV 56	1938-45	1321	Sedan	5	6	3,670	84	2,88	PV 544 E	1963-64	24200	2-d Sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
PV 57 ch	1938-45	275	Vrijdr. car.	-	6	3,670	84	2,88	PV 544 F	1964-65	17300	2-d Sedan	5	4	1,778	75-90	2,60
									PV 544 G	1965	3400	2-d Sedan	5	4	1,778	75-95	2,60
PV 800	1941-47	37	Vrijdr. car.	-	6	3,670	84-86	3,25									
PV 801	1938-47	550	Taxi	8	6	3,670	84-86	3,25	P 210 A	1960-61	11744	Best./Stat. car	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 802	1938-47	1081	Taxi	8	6	3,670	84-86	3,25	P 210 B	1961-62	8299	Best./Stat. car	2-5	4	1,583	60	2,60
PV 810	1938-47	180	Vrijdr. car.	-	6	3,670	84-86	3,25	P 210 C	1962-63	6174	Best./Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60
PV 60	1942,								P 210 D	1963-64	7674	Best./Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60
	1946-50	3006	Sedan	5	6	3,670	90	2,85	P 210 E	1964-65	7899	Best./Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60
PV 61	1946-50	500	Vrijdr. car.	-	6	3,670	90	2,85	P 210 F	1965-66	7149	Best./Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60
PV 821	1948	200	Taxi	7-8	6	3,670	90	3,25	P 210 M	1966-67	7600	Best./Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60
PV 822	1947-48	300	Taxi	7-8	6	3,670	90	3,25	P 210 P	1967-69	4420	Best./Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60
PV 823	1947-48	150	Vrijdr. car.	-	6	3,670	90	3,25									
PV 824	1947-48	150	Vrijdr. car.	-	6	3,670	90	3,25									
PV 831/			Taxi	7-8	6	3,670	90	3,25									
PV 832 }	1950-57	4135	Taxi	7-8	6	3,670	90	3,25									
PV 833/ }			Vrijdr. car.	-	6	3,670	90	3,25									
PV 834 }	1950-58	2081	Vrijdr. car.	-	6	3,670	90	3,25									

Type	Bouwjaar	Productie aantal	Uitvoering	Zit- plaatsen	Aantal Cil.	Motor- Inhoud	Vermogen	Wielbasis	Type	Bouwjaar	Productie aantal	Uitvoering	Zit- plaatsen	Aantal Cil.	Motor- Inhoud	Vermogen	Wielbasis
P 1200	1956-57	249	4-d Sedan	5	4	1,583	60	2,60	142 U	1970-71	71910	2-d Sedan	5	4	1,986	90/105/130	2,62
P 1200 V/H	1957-58	5022	4-d Sedan	5	4	1,583	60	2,60	142 W	1971-72	73470	2-d Sedan	5	4	1,986	90/110/135	2,62
P 1200 VB/HB	1958	7646	4-d Sedan	5	4	1,583	60	2,60	142 Y	1972-73	70550	2-d Sedan	5	4	1,986	90/118/135	2,62
P 1220C4	VB/ HB	1958	4-d Sedan	5	4	1,583	60/85	2,60	142 A	1973-74	64356	2-d Sedan	5	4	1,986	90/118/135	2,62
P 12206									145 P	1967-68	9200	Stat. car	2-5	4	1,778	85/115	2,60
P 12104									145 S	1968-69	21700	Stat. car	2-5	4	1,986	90/118	2,60
P 12104	UVB/ UHB	1958-59	4-d Sedan	5	4	1,583	60/85	2,60	145 T	1969-70	30700	Stat. car	2-5	4	1,986	90/118	2,60
P 12106									145 U	1970-71	41780	Stat. car	2-5	4	1,986	90/105	2,62
P 12204									145 W	1971-72	50340	Stat. car	2-5	4	1,986	90/110	2,62
P 12206									145 Y	1972-73	56320	Stat. car	2-5	4	1,986	90/118/135	2,62
P 120 VD/HD	1960-61	29900	4-d Sedan	5	4	1,583	60/85	2,60	145 A	1973-74	58277	Stat. car	2-5	4	1,986	90/118/135	2,62
P 120 VE/HE	1961-62	28500	4-d Sedan	5	4	1,778	75/90	2,60	164 S	1968-69	14100	4-d Sedan	5	6	2,978	145	2,70
P 120 VF/HF	1962-63	27200	4-d Sedan	5	4	1,778	75/90	2,60	164 T	1969-70	20200	4-d Sedan	5	6	2,978	145	2,70
P 120 VG/HG	1963-64	26400	4-d Sedan	5	4	1,778	75/90	2,60	164 U	1970-71	20390	4-d Sedan	5	6	2,978	145	2,72
P 120 VK/HK	1964-65	27400	4-d Sedan	5	4	1,778	75/90	2,60	164 VV	1971-72	21660	4-d Sedan	5	6	2,978	145/175	2,72
P 120 VL/HL	1965-66	31250	4-d Sedan	5	4	1,778	75/95	2,60	164 Y	1972-73	28500	4-d Sedan	5	6	2,978	145/175	2,72
P 120 VM/HM	1966-67	9160	4-d Sedan	5	4	1,778	75/95	2,60	164 A	1973-74	29617	4-d Sedan	5	6	2,978	145/175	2,72
P 130 VA/HA	1961-62	10500	2-d Sedan	5	4	1,778	75	2,60	164 B	1974-75	20601	4-d Sedan	5	6	2,978	175	2,72
P 130 VB/HB	1962-63	29500	2-d Sedan	5	4	1,778	75	2,60	1800 E S W	1971-72	3070	GT	2	4	1,986	135	2,45
P 130 VD/HD	1963-64	44600	2-d Sedan	5	4	1,778	75/90	2,60	1800 E S Y	1972-73	5008	GT	2	4	1,986	135	2,45
P 130 VE/HE	1964-65	59800	2-d Sedan	5	4	1,778	75/90	2,60	242 B	1974-75	53804	2-d Sedan	5	4	1,986/2,127	82/97	2,64
P 130 VF/HF	1965-66	72550	2-d Sedan	5	4	1,778	75/95	2,60	242 E	1975-76	45144	2-d Sedan	5	4	1,986/2,127	82/100	2,64
P 130 M	1966-67	62950	2-d Sedan	5	4	1,778	85/100/115	2,60	242 H	1976-77	23215	2-d Sedan	5	4	1,986/2,127	90/100	2,64
P 130 P	1967-68	32600	2-d Sedan	5	4	1,778	85/115	2,60	242 L	1977-78	19230	2-d Sedan	5	4	1,986/2,127	90/100/123	2,64
P 130 S	1968-69	27500	2-d Sedan	5	4	1,986	90/118	2,60	242 M	1978-		2-d Sedan	5	4	1,986/2,127	90-123	2,64
P 130 T	1969-70	19918	2-d Sedan	5	4	1,986	90/118	2,60	244 B	1974-75	82976	4-d Sedan	5	4	1,986/2,127	82/97/123	2,64
1800 VA/HA	1961-63	6000	GT	2	4	1,778	100	2,45	244 E	1975-76	90736	4-d Sedan	5	4	1,986/2,127	82/100/123	2,64
1800 S VB/HB	1963	2000	GT	2	4	1,778	100	2,45	244 H	1976-77	100055	4-d Sedan	5	4	1,986/2,127	90/100	2,64
1800 S VD/HD	1963-64	4500	GT	2	4	1,778	108	2,45	244 L	1977-78	89685	4-d Sedan	5	4	1,986/2,127	117/123	2,64
1800 S VE/HE	1964-65	4000	GT	2	4	1,778	108	2,45	244 M	1978-		4-d Sedan	5	4	1,986/2,127	90-123	2,64
1800 S VF/HF	1965-66	4500	GT	2	4	1,778	115	2,45	245 B	1974-75	54709	Stat. car	2-5	4	1,986/2,127	82/97/123	2,64
1800 S M	1966-67	4500	GT	2	4	1,778	115	2,45	245 E	1975-76	60640	Stat. car	2-5	4	1,986/2,127	80/100/123	2,64
1800 S P	1967-68	2800	GT	2	4	1,778	115	2,45	245 H	1976-77	48485	Stat. car	2-5	4	1,986/2,127	90/100/123	2,64
1800 S S	1968-69	1693	GT	2	4	1,986	118	2,45	245 L	1977-78	47490	Stat. car	2-5	4	1,986/2,127	90/100/123	2,64
1800 E T	1969-70	2799	GT	2	4	1,986	130	2,45	245 M	1978-		Stat. car	2-5	4	1,986/2,127	90-123	2,64
1800 E U	1970-71	4750	GT	2	4	1,986	135	2,45	262 E	1975-76	3099	2-d Sedan	5	6	2,664	125	2,64
1800 E W	1971-72	1865	GT	2	4	1,986	135	2,45	262 H	1976-77	230	2-d Sedan	5	6	2,664	125	2,64
P 220 VA/HA	1962	1400	Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60	262 C	1977-78	1670	2-d Coupe	5	6	2,664	140	2,64
P 220 VB/HB	1962-63	6875	Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60	262 CM	1978-		2-d Coupe	5	6	2,664	141/148	2,64
P 220 VD/HD	1963-64	9675	Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60	264 B	1974-75	9674	4-d Sedan	5	6	2,664	140	2,64
P 220 VE/HE	1964-65	11450	Stat. car	2-5	4	1,778	75	2,60	264 E	1975-76	25987	4-d Sedan	5	6	2,664	125/140	2,64
P 220 VF/HF	1965-66	15200	Stat. car	2-5	4	1,778	75/95	2,60	264 H	1976-77	12045	4-d Sedan	5	6	2,664	125/140	2,64
P 220 M	1966-67	17200	Stat. car	2-5	4	1,778	85/100	2,60	264 L	1977-78	15590	4-d Sedan	5	6	2,664	125/140	2,64
P 220 P	1967-68	8500	Stat. car	2-5	4	1,778	85/115	2,60	264 M	1978-		4-d Sedan	5	6	2,664	125/141/148	2,64
P 220 S	1968-69	2877	Stat. car	2-5	4	1,986	90	2,60	265 E	1975-76	8108	Stat. car	2-5	6	2,664	125	2,64
144 M	1966-67	37100	4-d Sedan	5	4	1,778	85/115	2,60	265 H	1976-77	2805	Stat. car	2-5	6	2,664	125	2,64
144 P	1967-68	57700	4-d Sedan	5	4	1,778	85/115	2,60	265 L	1977-78	4815	Stat. car	2-5	6	2,664	125/140	2,64
144 S	1968-69	48900	4-d Sedan	5	4	1,986	90/118	2,60	265 M	1978-		Stat. car	2-5	6	2,664	125/141/148	2,64
144 T	1969-70	55440	4-d Sedan	5	4	1,986	90/118	2,60	66 E	1975-76	19591	2-d Sedan	5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
144 U	1970-71	68010	4-d Sedan	5	4	1,986	90/105	2,62	66 H	1976-77	15735	2-d Sedan	5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
144 W	1971-72	77030	4-d Sedan	5	4	1,986	90/110	2,62	66 L	1977-78	13200	2-d Sedan	5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
144 Y	1972-73	87900	4-d Sedan	5	4	1,986	90/118/135	2,62	66 M	1978-		2-d Sedan	5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
144 A	1974	91768	4-d Sedan	5	4	1,986	90/118/135	2,62	66 E	1975-76	15151	Stat. car	2-5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
142 M	1967	1500	2-d Sedan	5	4	1,778	115	2,60	66 H	1976-77	8849	Stat. car	2-5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
142 P	1967-68	5140	2-d Sedan	5	4	1,778	85/115	2,60	66 L	1977-78	4500	Stat. car	5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
142 S	1968-69	59500	2-d Sedan	5	4	1,986	90/118	2,60	66 M	1978-		Stat. car	5	4	1,108/1,289	47/57	2,26
142 T	1969-70	66560	2-d Sedan	5	4	1,986	90/118	2,60	343 E	1976	5206	2-d Combi	2-5	4	1,397	70	2,40
									343 H	1976-77	29902	Coupe	2-5	4	1,397	70	2,40
									343 L	1977-78	37700	2-d Combi	2-5	4	1,397	70	2,40
									343 M	1978-		Coupe	2-5	4	1,397	70	2,40

Auto's zijn nodig. Ook morgen.

Volvo wil de auto niet tot iedere prijs beschermen. De auto is vandaag aan de dag een onmisbaar transportmiddel. Het is in Volvo's belang, dat de wagen zo wordt gebruikt, dat hij geen schade berokkent.

Volvo ziet nu in, dat zijn verantwoording niet beperkt blijft tot het vervaardigen van doelmatige produkten als transportmiddel, maar ook dat zij functioneren in een groter verband – in ons milieu.

Volvo kan niet alleen het milieuprobleem van de auto oplossen. De samenleving draagt de grootste verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van ons transportapparaat. Maar Volvo wil en zal actief bijdragen met het inbrengen van gezichtspunten en ideeën om oplossingen te vinden.

Het is Volvo's overtuiging, dat een levend en een vriendelijk voor de mensen zijnd stadsmilieu kan worden gecombineerd met effectieve transportbronnen. De samenleving heeft behoefte aan beide.

Volvo is van mening, dat utopische fantasieprodukten of een romantische terugkeer naar de natuur niet de problemen van de samenleving oplossen, maar gelooft aan eenvoudige en praktische oplossingen, die besproken kunnen worden en door iedereen begrepen worden.



Pehr G. Gyllenhammar
President directeur

1953.

Twee nieuwtjes op bandengebied: de introductie voor binnenbandloze banden en radiaalbanden, die met succes worden geïntroduceerd. Men is erin geslaagd beelden langs magnetische weg te bewaren, wat de weg vrijmaakt voor de videorecorder. In Duitsland begint de massaproductie van een door transistoren geregelde klok en in de Verenigde Staten wordt een batterij gemaakt, die elektrische polshorloges mogelijk maakt.

1954.

Felix Wankel vindt een motor uit met een roterende zuiger, de Wankelmotor. De eerste in serie-productie gemaakte automobielen met benzine-inspuiting. Een revolutie in de grafische industrie wordt ingeleid met fotografische zetmachines. Men begint computers te gebruiken voor boekhoudingen. De door atoomkracht aangedreven onderzeeboot Nautilus wordt te water gelaten.

1955.

De Engelsman Christopher Cockerell construeert een luchtkussenboot. Twee Franse elektrische locomotieven vestigen een nieuw snelheidsrecord van 330,9 km/u. De microgolftersterker maser wordt uitgevonden. De laatste auto met een acht-cilinder lijnmotor, de Russische ZIZ, wordt uit de productie genomen.

1956.

De telefoonkabel onder de Atlantische Oceaan is gereed. In de Verenigde Staten en in Zweden wordt begonnen met de vervaardiging van imitatie-diamanten.

1957.

De Sovjet Unie viert triomfen in de ruimte met de Spoetnik I. Deze bereikt een hoogte van 900 km en draait om de aarde in 95 minuten. Tyristor, een nieuwe, nuttige half-geleider, wordt uitgevonden. In Keulen wordt de Alweg geïntroduceerd, een trein met rubber wielen, die op een betonnen rail loopt.

1958.

De atoomonderzeeër Nautilus bereikt de Noordpool onder het ijs. Meer dan 2000 computers in gebruik over de gehele wereld. Gunnar Andersson wint de Europese Rallykampioenschappen met een PV 444.

1959.

Francis Bacon ontdekt de brandstofcellen. De eerste beelden van de achterkant van de maan. St. Lawrence Seaway klaar en de Grote Meren bereikbaar voor 80 % van de koopvaardij schepen van de wereld. Volvo is de eerste autofabrikant op de wereld met auto's, die in standaarduitvoering zijn uitgerust met autogordels.

1960.

Het grootste passagierschip ter wereld, de SS France, wordt te water gelaten. Het door atoomkracht aangedreven vaartuig N/S Savannah wordt opgenomen in de koopvaardijvloot van de USA. De atoomijsbreker Lenin wordt in de Noordelijke IJszee in gebruik genomen.

1961.

Gagarin, de eerste mens in de ruimte. Daarentegen wordt het voor de eerste Zweedse ruimte-onderzoekingsraket slechts een half succes. Het Pilot-ton-systeem wordt standaard voor de stereofonische radiozendingen van de Verenigde Staten.

1962.

De communicatiesatelliet Telstar I wordt de ruimte ingeschoten en maakt directe TV-zendingen over de Atlantische Oceaan mogelijk. Met behulp van bundels dunne glasdraden kan men inwendige organen fotograferen. John Glenn draait om de aarde in zijn Mercury-capsule.

1963.

De eerste auto met Wankelmotor in serieproductie. De 12 km lange Mont Blanc-tunnel tussen het Franse Chamonix en het Italiaanse Entreves wordt officieel geopend. De toen grootste autoveerpont, Arveprins Knut, wordt in Denemarken afgeleverd. Deze biedt plaats aan 400 auto's.

1964.

Een Tsjechische professor maakt vinding van een zachte contactlens, die harde plastic en glazen lenzen kan vervangen. De Engelsman Donald Campbell brengt het wereldrecord voor door wielen aangedreven voertuigen op 690 km/u. China brengt zijn eerste atoombom tot ontploffing.

1965.

Early Bird, de eerste synchrone communicatiesatelliet, gaat de ruimte in. Biedt mogelijkheid tot voortdurend contact over de Atlantische Oceaan. In Californië wordt verplichte controle ingevoerd op de uitlaatgassen van automobielen. Het containervervoer wordt algemeen over de gehele wereld. Japanse werven bouwen boten van 300.000 ton en ontwerpen boten van 500.000 ton.

1966.

Luchtkussenboten worden in gebruik genomen voor het verkeer over het Engelse Kanaal en de reistijd wordt met 80 % bekort. De sterkste auto met zuigermotor, een vier-wiel aangedreven trekker, wordt in Californië tentoongesteld. De vier vliegtuigmotoren leveren een vermogen van 12.116 pk. De eerste auto met vier-wiel aandrijving, bestemd voor wedstrijden en terreinritten wordt in Engeland in productie genomen.

1967.

Zweden gaat over op rechts verkeer. Regelmatig kleuren-TV-uitzendingen in Europa. Christian Barnard voert de eerste harttransplantatie uit. De Sovjet Unie doet pogingen om de warmte van de aarde te gebruiken voor de energievoorzorging. Donald Campbell brengt het snelheidsrecord te water op 444 km/u. Japan wordt de op één na grootste autoproducent ter wereld.

1968.

De holografie voor drie-dimensionale beelden wordt in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten ontwikkeld. De Westduitsers slaan het record in plasticverbruik: 30 kg per persoon per jaar. De Verenigde Staten zijn tweede met 25 kg. De eerste bussen met gasturbine-aandrijving worden gebouwd.

1969.

Twee Amerikaanse astronauten landen op de maan. In Frankrijk wordt een 18 km lange betonnen baan gebouwd voor door luchtkussens gedragen treinen. Nieuws uit Italië: kranten van plastic.

1970.

Autoverkeer ook op de maan. De eerste rit in het maanstof met de Russische Lunochod. In de Verenigde Staten wordt een aanvang genomen met het ESV-project om verkeersveilige auto's te bouwen. Verstrekter van 30.800 Watt helpt de speaker van een rencircuit in Californië het motorlawaai te overstemmen. Gary Gabelich in een door een raket aangedreven Blue Flame is de eerste automobilist, die sneller rijdt dan 1000 km/u.

1971.

Formule 1-wagens met zuigermotoren krijgen op Brands Hatch in Engeland concurrentie van een door een gasturbine aangedreven auto. Totaal zijn 1200 ruimtesatellieten in een baan om de aarde gebracht. De twee supermachten domineren helemaal, maar Frankrijk, Japan, Australië en China doen ook mee met de ruimteclub. In de Verenigde Staten wordt een effectieve lichtgeleider vervaardigd, die meer perspectieven biedt voor de communicatie met behulp van laser.

1972.

Volkswagen overtreft Fords record van 1927 met 15.007.033 auto's van hetzelfde model. Volvo presenteert de VESC – een progressieve veiligheidsauto. In de Verenigde Staten zijn totaal 7196 radiostations.

1973.

Sky Lab vestigt een nieuw ruimterecord. Drie ploegen brengen tezamen 171 etmalen door in het ruimtestation. Het Operahuis in Sydney wordt officieel geopend na een bouwtijd van 19 jaar. Er zijn 31,3 miljoen telefoonaansluitingen in de wereld. De meeste telefoonaansluitingen per inwoner zijn in Monaco. 100 miljoen personenwagens in de Verenigde Staten.

1974.

Oliecrisis. Benzinerantsoening dreigt in vele landen en er ontstaan lange rijen bij de benzinstations. In New Orleans is het grootste overdekte stadion gereedgekomen. Biedt plaats aan bijna 72.000 bezoekers bij voetbalwedstrijden.

1975.

Het Suezkanaal gaat weer voor de scheepvaart open na sinds 1967 gesloten te zijn geweest. De Verenigde Staten en de Sovjet Unie ontmoeten elkaar in de ruimte met de Apollo en de Sojuz. In de Verenigde Staten kan met behulp van wolframkristallen op roestvrij staal 96 % van de zonnwarmte, die de oppervlakte treft, worden opgenomen. Een buitengewoon snelgroeïende Hibiscus en populier worden onderzocht om energie te "kweken".

1976.

Het Frans-Britse vliegtuig, de Concorde, die sneller is dan het geluid vliegt Parijs – Rio de Janeiro en Londen – Bahrein met betalende passagiers. Zachte landing op Mars met Viking. 200.000 videorecorders in de Verenigde Staten.

1977.

De Finse veerboot Finn Jet slaat alle records wat betreft grootte en snelheid. Verzorgt de veerdienst tussen Helsinki en Travemünde met een snelheid van meer dan 30 knopen. Langs mathematische weg vindt men nog een planeet in ons zonnestelsel in een baan aan de buitenzijde van Pluto.

1978.

Nieuw ruimterecord! Twee Russische kosmonauten brengen 96 etmalen door in de ruimte. De grootste windkrachtcentrale ter wereld draait proef in Denemarken. Deze centrale weegt 1620 ton en wekt 2000 kilowatt op bij 14 m/sec. Het is 102 jaar geleden, dat de verbrandingsmotor – de fundatie voor de auto-industrie – werd gepatenteerd door de Duitse ingenieur Nikolaus Otto.

"Volvo's eerste auto, de Jakob, was een elegante wagen. Het was een open wagen met een carrosserie van essen- en beukenhout, bekleed met plaat. De vier-cilinder motor ontwikkelde 28 pk en gaf de wagen een topsnelheid van rond de 60 km/u."

In deze brochure wordt een samenvatting gegeven van alle Volvo-personenwagens sinds het begin in 1927. Van de Jakob tot de huidige, moderne modellen van de Volvo 240/260-serie's en de Volvo 343.

Uit Jakobs grille komt een Volvo 244 GLE.

VOLVO

AB Volvo Car Division, Public Relations. S-405 08 Göteborg, Sweden.

PR/PV 780207. Endast för spridning utomlands.