

DE 4 STORA

Här börjar en ny serie i Teknikens Värld — DE FYRA STORA. Den behandlar Sveriges 4 mest sålda modeller just nu. Volvo Amazon inleder, då modellen första halvåret 1963 låg på 1:sta plats i försäljningsstatistiken. Ställningen bland de fyra stora var då:

AMAZON	16 102
75 hk	13 396
90 hk	1 180
Stationsvagn	1 526

VOLKSWAGEN 1200	14 447
------------------------	--------

OPEL REKORD	14 135
Rekord 1700	11 563
Rekord kupe	769
Caravan	1 803

SAAB	13 813
96	11 886
Sport	344
Stationsvagn 95	1 583



En fartfylld bild av en snabb bil — Volvo Amazon — som blivit en bestseller. Vagnen presentera

INGA ROSTPROBLEM.

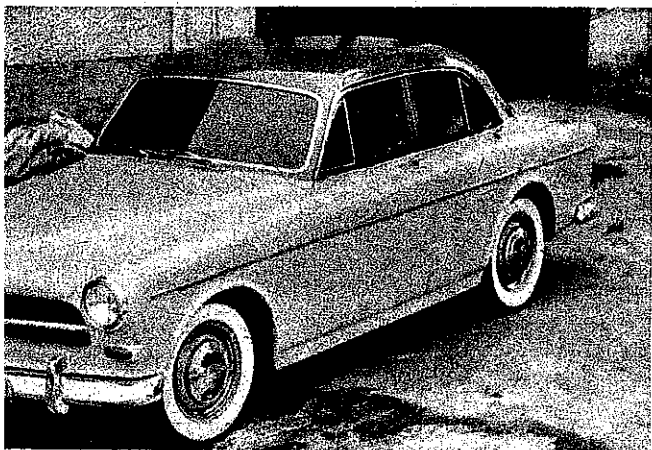


Kan ni se att Amazonen t. h. inte är äkta? Det är den första prototypen som tillverkas, och karossen har byggts av lera! Så småningom skulle detta bli Sveriges mest populära bilmodell. Året var 1956. Några år tidigare hade den då 24-åriga formgivaren Jan Wilskaard (t. v.) kläckt idén till Amazonens utformning. Jan Wilskaard har länge varit okänd för den stora allmänheten men uppmärksammades i större kretsar i höstas då han tilldelades 20.000 kr ur Assar Gabrielssons och Gustaf Larssons stipendiefond. Wilskaard skall studera industriell formgivning i USA.



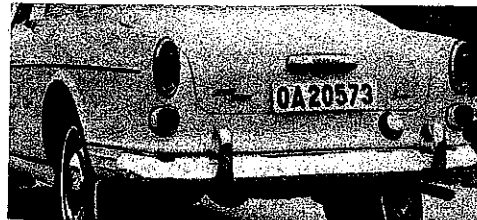
redan 1956 och några större yttre förändringar har den inte genomgått.

KAROSSEN I LERA



TEKNIKENS VÄRLD 22/63

AMAZON GICK I TOPP 6 ÅR FÖR SENT!



Volvo Amazon är en märklig bil. Den är dyr men toppar ändå försäljningsstatistiken. Bilen är bra — fast långt ifrån felfri — men man gör 150 ändringar i månaden på de olika Amazon-versionerna! Och det märkligaste — det tog sex år innan den gick i topp. Vid det laget hade de flesta av Amazons konkurrenter bytt modeller flera gånger!

Amazon skulle naturligtvis inte leda bilarnas poplista. Eller rättare: modellen borde inte ha gått upp på guldplats i år. ● I sex år har den fartsugna Amazonen varit på väg mot tätplassen, men i den här tävlingen inte visat prov på sedvanlig snabbhet. En ny modell brukar nå sin topp i försäljningskurvan redan introduktionsåret. För Amazon tog det sex år!

● Varför denna märkliga utveckling? Ingen kan beskylla Volvos duktige formgivare Jan Wilsgaard för att ha skapat en futuramodell som släpptes ut för tidigt...

Någon sensationell prissänkning på den (alltför) dyrbara Volvocadillacen har inte ägt rum.

● Orsakerna får sökas inom andra områden. En amerikansk biltestare kanske kom sanningen närmast när han skrev ungefär så här om 122 S: »Det var med en viss motvilja jag närmade mig den klumpige, präktige svensken. Men när jag provkört vikingabilen fick jag nästan en glädjechock av dess härliga temperament.» Även i fortsättningen gick artikeln i dur:

Präktighet och temperament, en ovanlig kombination — men den finns hos Amazon och det är väl i första hand detta som lockat köpare. Utseendet spelar ingen avgörande roll när en svensk väljer bil. Därmed nu inte sagt att Amazon är en ful bil. Möjligen kan man säga att den inte är någon skönhet och att karossen inte fyller de rent praktiska krav — utrymmen för passagerare och bagage m m — man ställer i dag. Men, som sagt, modellen är inte nyskapad...

● Och en viktig sak: Betydligt fler Amazoner skulle ha rullat i landet om fabriken haft resurser att täcka efterfrågan redan från början.

Men även den mest praktiska bil har sina skräpigheter. Annars vore det slut med konkurrensen ute på marknaden.

AMAZON ÖMTÄLIG BAK

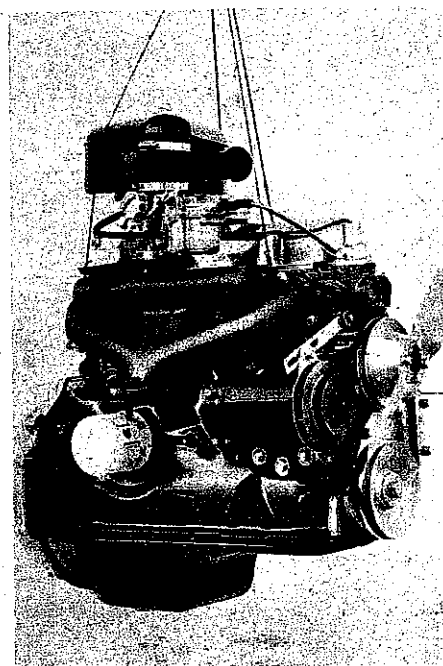
Karossen är numera välgjord — det sjunger kvalitet när man slår igen dörrarna. Vagnens täthet klagar få på — men det var annorlunda en gång i tiden. Det gällde de cirka 600 första vagnarna, som snarare behövde tas om hand av rörelsefirmor än bilverkstäder. Fortfarande händer det att folk ringer till Teknikens Värld och klagar över att deras Amazoner blivit badkar. Felen har då varit ganska enkla att avhjälpa — ibland genom inköp av tätningsskivor.

Andra bekymmer har gällt rosttrollen, som i några fall käkat oroväckande mycket plåt under kort tid — t o m av nya bilar. Den hungern är svår att mätta utan alltför stora ingrepp om aptiten växt sig för stor. Sådana »olycksbarn» i produktionen slipper tydligen ingen bilfabrik ifrån. Men folk låter mera upprörda när det gäller rost på en Volvo än på en utländsk bil. En svensk bil får ju inte rosta. Och detta kan Volvo — och Saab — ta som beröm. Och med rätta, även om bilplåten inte är svensk än så länge.

Karossens svaga del ligger i bakpartiet, vilket många Amazon-ägare kan intyga. Stötfångarna är imponerande mäktiga men hjälper mest till för att bygga upp ett falskt förtroende för vagnen. Camouflaget avslöjas obarmhärtigt om stötfångarna utsätts för en törn, som inte alls behöver vara kraftig. Det räcker med att backa på grindstolpen hemma. I tät stadstrafik har det ofta hänt att Amazoner blivit påkörda lätt bakifrån, så lätt att ägarna inte ens brytt sig om att bråka om den lilla buckla som uppstått på stötfångarna. När de kommit hem har de upptäckt att bakdörrar och bagagelucka blivit så smeda att de inte gått att stänga helt!

Men då är det för sent att söka syndaren, som man inte tog namn och adress på. Reparationerna kan bli kostsamma.

B 18 A — standardmotor, 75 hk vid 4.500/v. Till skillnad från D-motorn Zenith förfärgasare.



Ni som funderar på att köpa en begagnad Amazon bör nog spana efter eventuella »bakstötter», annars går ni på en själv...

Bakpartiet stöds inte av några balkar utan hålls av två plåtvinklar, som bockas vid en smäll. Redan vid ritbordet skedde tyvärr en olycka.

Naturligtvis kan Volvo ändra hela bakpartiet, men ingreppet är så pass omfattande att det måste anstå till nästa modellbyte. Och det lär dröja! PV:n står först i tur...

MUSEMÄSSIG B 18-MOTOR

Volvomotorerna har ett gott rykte: välgjorda, ekonomiska, slitstarka. Några verkligt nämnbara svagheter kan man inte direkt peka på om man samtidigt sneglar på konkurrenternas motorer.

B 18-motorn med femlagrad vevaxel — 75 hk i standard-A-Amazon och stationsvagnen, 90 hk i sportversionen och 108 hk i modell P 1800 — förstärkte det goda ryktet. I några av de första B 18-motorerna uppstod dock skärskador efter 800 — 1.500 mil. Orsaken var troligen toleranserna, kolvarna var för stora för cylindrarerna. Inget tydde på att ägarna miss-handlat motorerna. Tyvärr gällde inte garantin i detta fall, men en del ägare — de som hårdade ut längst vid klagomuren — fick nya delar gratis. Perioden med skärskador blev kort. På senare tid har verkstäderna i stället noterat fall med vevaxelbrott på den nya motorn.

Den röda B 18-motorn har följande ansett mogen för museum. Skövdeverkens miljonjonte motor, som blev en 90-hästare, överlämnades till Tekniska museet i Stockholm som bakvänd jubileumsgåva. På Tekniska museet finns tidigare den första motorn från Skövdeverken: en encylindrig trehästare från 1907.

BROMSARNA PROBLEM

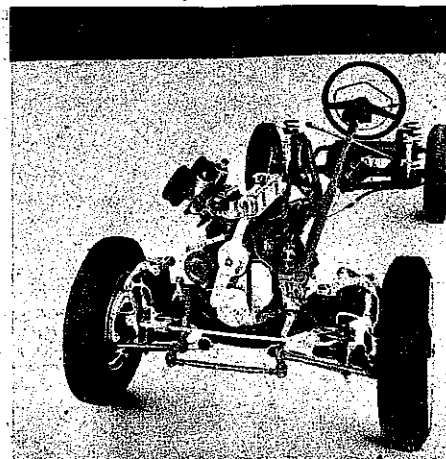
Volvos bromsar förekommer ofta i diskussioner. Många anser dem bra, andra att de är opålitliga. För de flesta människor som inte kör ständigt med full gas och inte frestar bromsarna med hårda, täta inbromsningar utgör Volvos bromsar säkerligen ingen större fara.

Teknikens Världs testlag, som provat många Volvo-modeller under årens lopp, har inget större förtroende för deras bromsar.

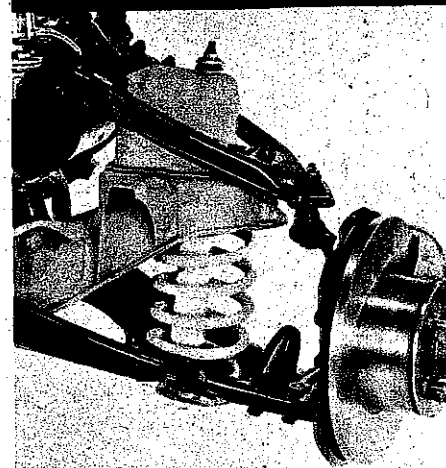
1961 förlorade Volvo totalsegern i Skarpnäcksloppet till lilla BMW 700 på grund av ideliga bromsbandsbyten. Man tog dock suverän revansch i följd med tre Amazoner i topp.

Bendix-systemet var inte bra och vagnen drog antingen åt höger eller vänster. När sportmodellen kom, med Girtings skivbromsar fram och trumbromsar bak fick många uppleva bakhjulslåsning, som vid upprepade bromsningar gjorde att bakdäcken nöttes upp! Skivbromsarna tog helt normalt, men trumbromsarna utsattes för en tydlig fadeverkan. Felet behövde ingen leta efter. Problemet var enkelt. Skivbromsarna kylades snabbare än de konventionella bromsarna och mattades därför inte så fort.

Nu slarvas det ofta med översyn av bromsarna — och det får bilägarna ta åt sig. Volvos instruktionsböcker föreskriver bromskontroll så ofta som var 500:e mil. En regelrätt uppmätning av bromsbandens förslitning skall göras var 2000:e mil.



En Volvochassi med en 90 hk sportmotor. Observera de två SU-förgasarna, som utvändig ströjer 90 hk från 75 hk-motorn.

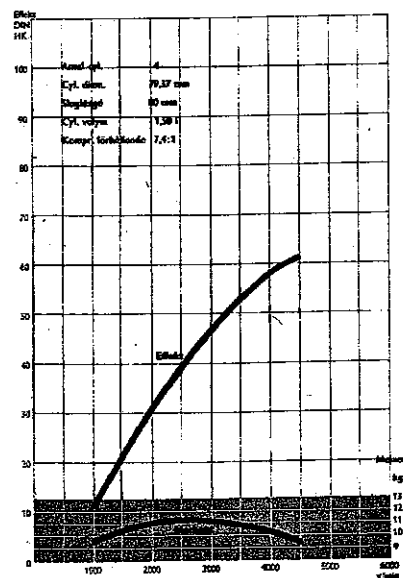


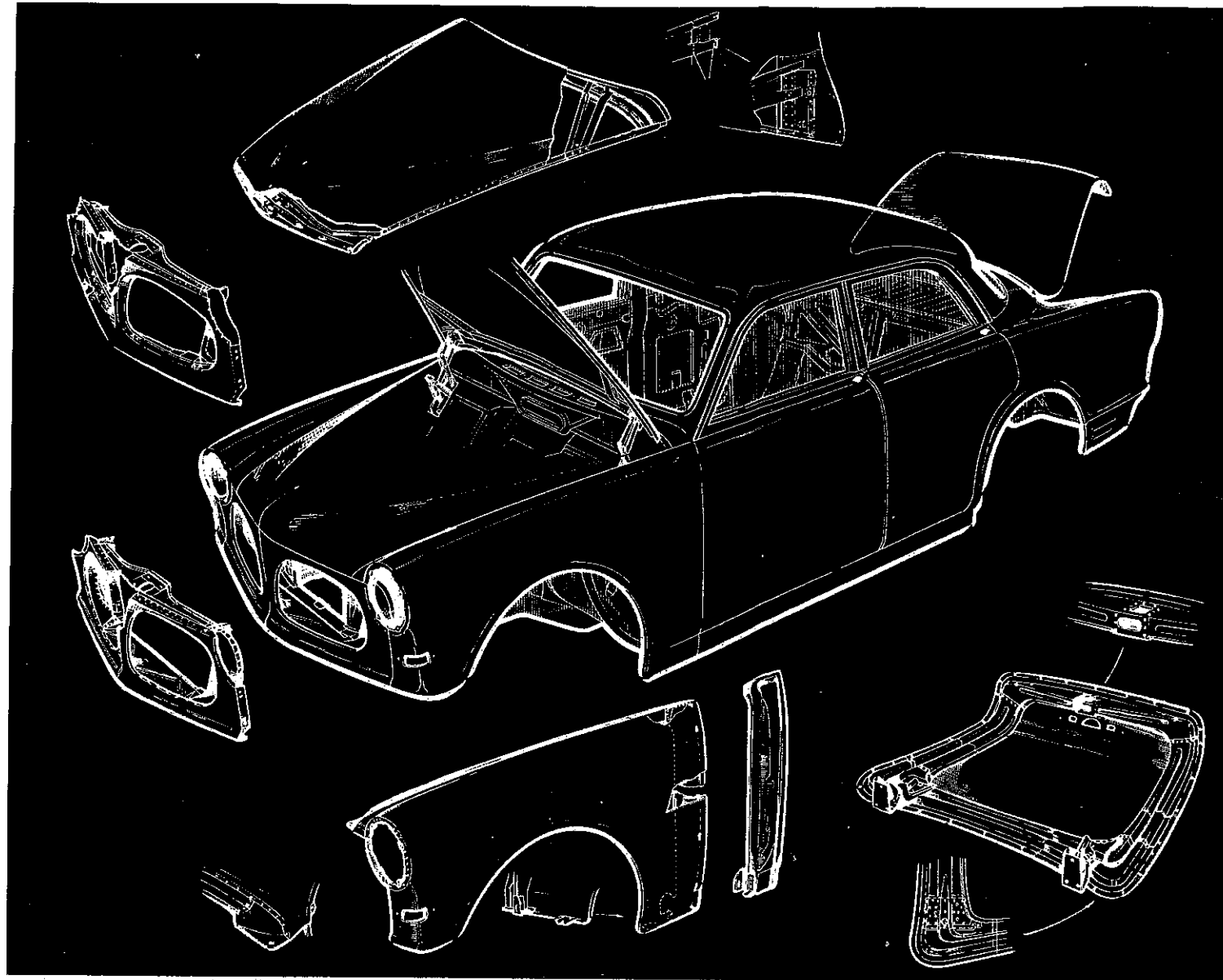
Närbild av den nya skivbromsen från Girling. Till höger en teckning av tvådörrarskarossen.

HÄR KAN N

Motor

B 16 A





JÄMFÖRA ALLA AMAZONMOTORER

Motor

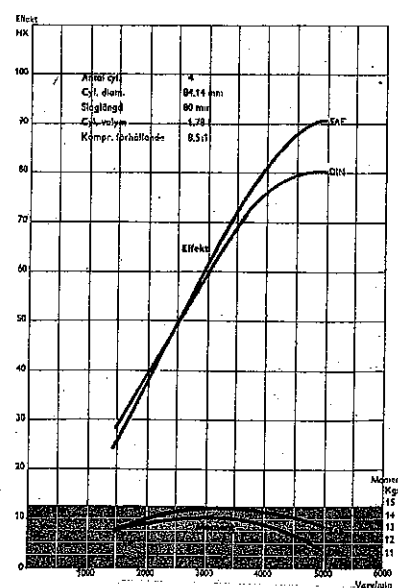
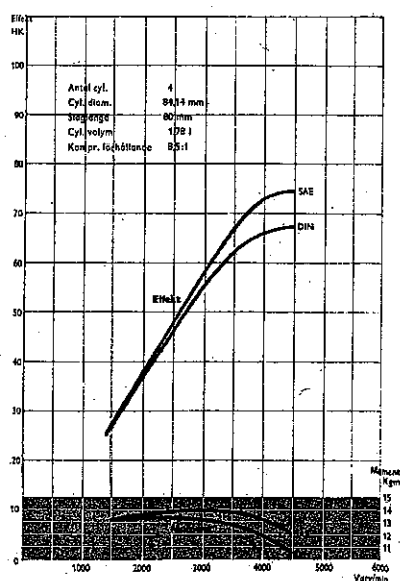
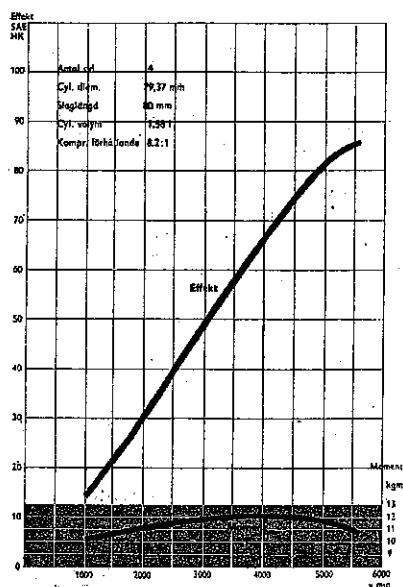
B 16 B

Motor

B 18 A

Motor

B 18 D



VÄNDI 17

DE FYRA STORA: VOLVO... (forts.)

oftare om bromsarna får onaturlig arbetsbörda.

När senaste typen skivbromsar (införd på fyrdörrars Sporten fr. o. m. chassinummer 118305) utkom hade bakhjulsbromsarna samtidigt försetts med limmade belägg och förbättrad tätning mot yttre föroreningar. Vad gällde skivbromsarna hade de utrustats med bättre skyddsplåtar. För dem som ofta ligger ute på snövägar finns snöskydd att få. Det jobbas dock med bromsarna på Volvo som synes! Det bör tilläggas att skivbromsar kan monteras även på äldre modeller.

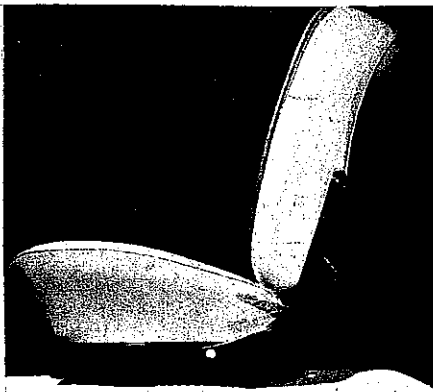
ÄNTLIGEN VÄLSKODD

Däcken är ett gammalt om inte kärt bekymmer för Volvoägare. Vanliga däck håller inte för de höga farter Volvobilarna inbjuder till. Många har själva tagit initiativet till byte till högfartsdäck. Märkligt nog har det kostat mera att »sko om» bilen hos Volvo än hos gummihandlarna, trots att Volvo köpt ett stort lager däck billigt.

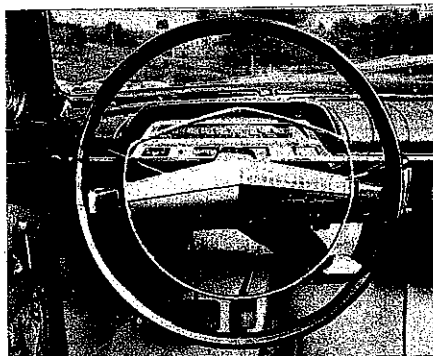
I höst bytte Volvo äntligen självt och alla modeller begåvades med däck av lågprofiltyp med rund skuldra. Dimensionen ökade samtidigt från 5,90×15 till 6,00×15.

Ytterligare några brister att nämna:

- Hjulfälgarna har ibland en tendens att bli »ovala».
- Det dunkande ljud vi ibland kan höra i en Amazon härstammar troligen från det för stora axialspelet i bakaxeln.



Stolarna i vävburen plast och hemsjöldstyg är förmåliga. Stolarna är dessutom fällbara och ger gott stöd åt ryggen. Instrument och reglage är inom bekvämt räckhåll. Rattenstäng är tvådelad och instrumentbrädan givetvis stoppad.



- Ojämn kvalitet och missljud i transmission hänger med även i senaste versionerna.
- Vibrationerna i växelspaken har man ännu inte fått bukt med.
- De som äger 61:or har förmodligen märkt att socklarna på lamporna inte passar lamphållarna. Skramlet gör att lamporna i sämsta fall stocknar. Fukt tränger också in och orsakar rost. Numera har man bättre kvalitet.

(Den som vill veta mer om Volvobilar- nas brister kan köpa den av Teknikens Värld utgivna »De vanligaste felen på de vanligaste bilarna» — finns i bl. a. Pressbyråskioskerna.)

Detta verkade kanske dystert, men det finns faktiskt mera gott än ont att säga om Amazon. Det är en praktigt vagn. Rallybilisten gläder sig främst åt bilens prestanda och vägegenskaper. Vardagsbilisten ser med glädje på sådana saker som den sobra färgsättningen och den utomordentliga klädseln i vävplast och »hemsjöldstyg». Kanske bästa klädseln i klassen! Det syns att det är en skicklig kvinna — fru Kerstin Ericsson — som basar för dessa detaljer.

»Säkerhetschefen» Nils Bohlin har säkert glatt sig åt alla lovord som kommit Volvo till del när det gäller säkerheten. Volvo har varit ett av de ledande bilföretagen i världen i trafiksäkerhet och infört bl. a. trepunktsseklar, tvådelad rattstäng och hållbar stoppning på instrumentbrädan på tidigt stadium. En sak var man dock sent ute med — asymmetriskt ljus om det nu berodde på att Volvoexperterna inte bländades av nymodigheten eller om produktionstekniska detaljer lade hinder i vägen. Man konstruerade häromåre även en säkerhetsstol, men den blev för dyr för att komma i produktion.

På plussidan bör man inte heller glömma bort viktiga och bra detaljer som en värmeanläggning med hög kapacitet, en förmålig egentillverkad vindrutetorkarmotor samt en bra service med flera verkstäder där man lätt kan byta hela framvagnen och som förfogar över speciell jigger för svåra karossreparationer.

Och att Amazon är en bra bil kan vi tacka PV 444 för, den vagn som fått släpa till grundstommen.

INGEN NY MODELL

Någon ny Volvomodell kan vi inte räkna med när den nya fabriken på Torslanda invigs till våren. Man anser att själv invigningen är en tillräckligt stor PR-sa i sig själv. Så den överraskning det viskas om kommer inte! Och varför skall man byta modell? Amazon lever i många årtionden. Däremot kan man räkna med att de tekniskt sett blir än bättre. Vi väntar på skivbromsar på alla hjulen, emalj- eller lättmetallsljuddämpare o s v. PV:n klarar sig också en tid till — man hinner fortfarande inte med leveranserna! PV:n är även den unik — den behövde »på sin tid» ännu fler år för att ta »popplistas tåt!»

Amazonserien har f. ö. blivit kompletterad i år: 75 hk fyr- eller tvådörrarsversion samt stationsvagn, 90 hk fyr- eller tvådörrarsversion kan man erbjuda. Belgien arbetar en firma med att förvandla Amazoner till prydliga kabrioletter. Men den modellen kan vi inte få köpa från Volvo än. Självt har Volvo tagit fas på utlänningarnas beundran för Amazons fartresurser och visade i Paris en uppsnyggad vagn med bl. a. ekerhjul! Om det är väl sådana ändringar i smått som får glädja oss åt en längre tid framöver.

1800 NYHETER OM ÅRET

■ ■ Sommaren 1953 var stora saker i görningen på Volvo. Man diskuterade en ny bilmodell, tänkt som ett komplement till veteranen 444. I januari året därpå hade man hunnit så långt i förberedelserna att vagnen kunde godkännas i stort. Så började konstruktionsarbetet med Amazon, ett arbete som krävde två år.

Men helt färdig blir väl aldrig en bil så länge den finns i produktion. Man gör i genomsnitt 150 ändringar i månaden på modellen (låt vara att det oftast gäller småsaker som utbyten av muttrar, skruvar och brickor), och dagens Amazon har ett innehåll som inte förete många likheter med 1957 års!

Men i stort har följande hänt:

1956 I januari stod hon färdig. Det var en anspråklös men tidlös dräkt unge Jan Wilsgaard skapat åt henne. Kraftfull såg hon onekligen ut, Volvo-Amazonen, men helt handgjord satt väl dressen inte som gjuten om man synade den närmare i sömmarna. Men prototypen var dock början till en bilmodell som skulle bli den mest framgångsrika som byggts i Sverige. I augusti gjordes de första Amazonerna med maskinpressade karosser och samma månad presenterades 60-hästarens vagnen för återförsäljarna. Redan i september kunde direktör Engellau glädja sig åt 400 förhandskontrakt

strax efter det de första demonstrationsvagnarna rullat ut över landet.

1957 I mitten av januari började monteringen på Amazonbandet. Cirka 3.000 vagnar hann man tillverka, alla såldes.

1958 Kunderna köade och 10.000 Amazoner räckte inte för att täcka efterfrågan. I september fick Volvo en trumf på hand. HD ogillade åtalet mot förre verkställande direktören Assar Gabrielsson om PV-garantin, som genast kom att inkluderas även i Amazon-köp.

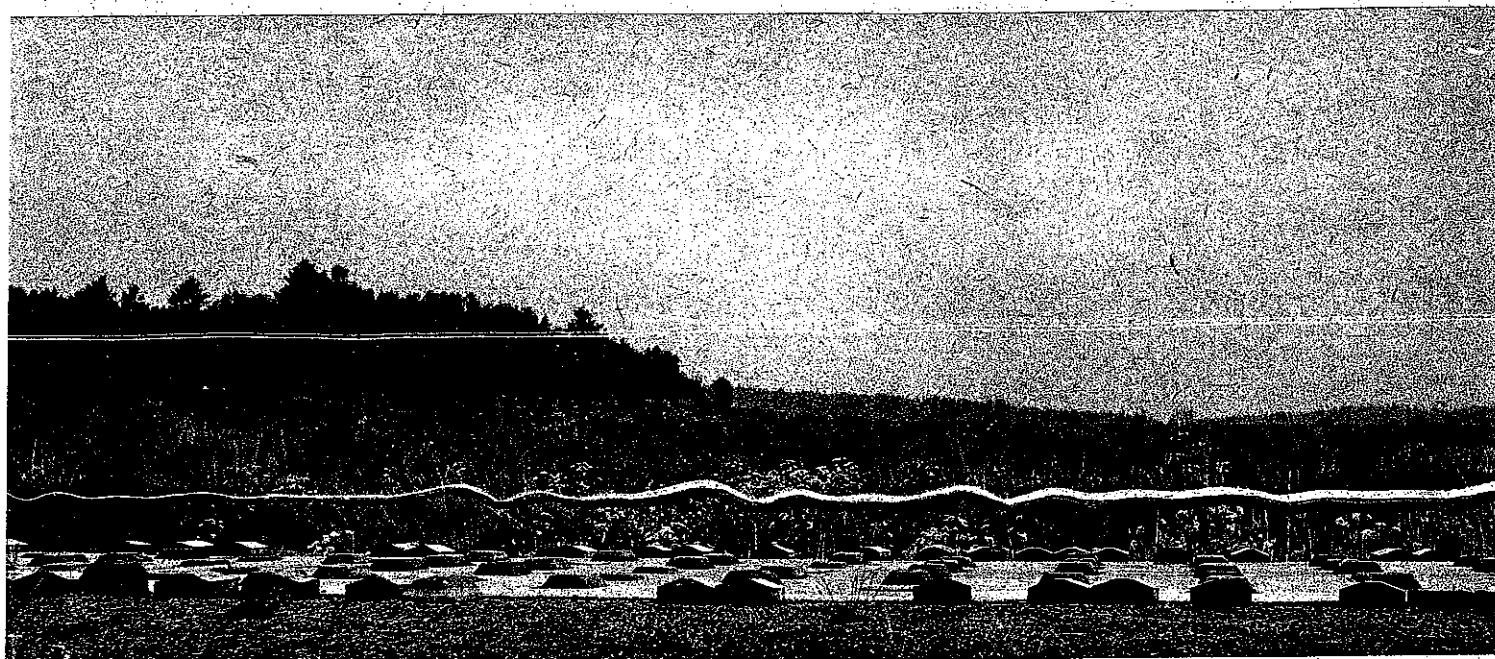
1959 Volvo kunde glädjas åt extra Amazon-reklam. Statspolisen införlivade modellen och Gunnar Bengtsson/Charlie Lohmander blev klassegrare och totalfemma i Monte Carlo-rallyt. Hittills bästa insatsen i tävlingen. Det skulle som bekant bli ännu större svenska framgångar i det sammanhanget... På våren introducerades modellen även i USA under beteckningen 122 S. Var tredje person- och skåpbil Volvo producerade var nu en Amazon.

1960 I augusti bättre värmeanläggning i Amazon, nya, bekvämare stolar, bländfria backspeglar. Fyra växellådor fanns då att välja på: 60 hk hetsyknr. 3- eller 4-växlad låda eller en 3-växlad med elektrisk överväxel på 2:an

(Forts. på sid. 20)



TEKNIKENS VÄRLD TESTAR FEM AMAZONER...



Amazon har bra fjädring. Här en vit-lampa i höjd med förarplatsen, en röd på navkapseln. Hjulen hoppar på provbanan medan karossen är stilla.

modell	TV nr 23 1957 Volvo Amazon 60 hk DIN, treväxlad låda	TV nr 13 1958 Volvo Amazon 60 hk DIN, fyrväxlad låda	TV nr 6 1960 Volvo Amazon Sport 85 hk SAE	TV nr 22 1961 Volvo 122 S/B 18 90 hk SAE	TV nr 6 1962 Volvo 121/B 18 75 hk SAE
+	Förstklassiga vägegenskaper • Goda färtresurser • Utmärkt styrprecision med behaglig styrkaraktär • Utmärkt motor • Alla delar under huven praktiskt lättåtkomliga • Vagnen har många fördelar ur kvalitets- och säkerhetssynpunkt • Vällanserad kaross med sober elegans och fart i linjerna • Bra värmesystem.	Förstklassiga vägegenskaper • Hög åkkomfort • Perfekt fyrväxlad helsynkroniserad växellåda • Bränslesnål kraftig motor som ger snabb acceleration • Bakpartiet har ändrats så att det estetiskt mindre tilltalande glappet mellan skärmarna och bakhjulen minskats • Strålkastarna med ROBO-insats utmärkta.	Fart och accelerationsresurser imponerar, som hos utpräglade sportvagnar och bilar med betydligt större motorer • Motorn har berämdvärd segdragningsförmåga • Växlarnas synkronisering i toppklass • Fjädringen behaglig krängning en måttlig även vid från kurvtagning • Karossens täthet imponerande.	Tekniskt mycket avancerad • Gedigen inredning • Utmärkt körställning • Man har fått bromsar som räcker till — tack vare Girllings skivbromsar på framhjulen.	Motorn arbetar tyst och behagligt, femlagrade vevaxeln ger vibrationsfri gång • Bra acceleration • Trygg och ombonad • Detaljarbetet genomgående av högsta kvalitet • Växellådan utmärkt.
—	Sikten kunde vara bättre, bakflyglarna och höger framflygel syns inte • Instigningen i baksätet ej komfortabel • Bagageutrymmet kunde vara större • Bakvagnen ligger för högt i förhållande till hjulen • Priset för högt.	Vagnens alla hörn syns inte från förarplatsen • Vid 90–100 km/tim vibrerar gaspedal och växelspåk kraftigt • Vid hård fart uppstår vindbrus och drag vid främderarna • Bromsarna fungerar väl men viss tendens till fade.	Känslig för sidvind • Bromsarna erfordrar rätt högt pedaltryck, bromskraftfördelningen förorsakar långa bromssträckor beroende på för kraftig bromsverkan på bakhjulen. Vid vanlig körning tog bromsarna ibland ojämnt.	Kaross- och utrymmesmässigt flera år efter dagens moderna bilar • Fjädringen stötig vid låg fart • Bagageutrymmet litet • Motorljudet i högsta laget • Däcken visade obehaglig instabilitet i sidled.	Bagageutrymmet • Karossutformningen • Bromsarna visade tendens till mattnings och gav vid ett par tillfällen anledning till fulla kast vid provbromsningarna.
	Acceleration 0–80 km 13,2 sek. Toppfart: 132 km/tim. Drivhjulseffekt 46 hk. Bromssträckor, bromsningarna sker från en verklig fart av 100 km/tim: Första inbromsningen 58 m, femte 59, tionde 61, femtonde 61, tjugonde 62 m.	Acceleration 0–80 km 13,4 sek. Toppfart 130 km/tim. Drivhjulseffekt 45 hk. Bromssträckor (från 100 km/tim): Första 55 m, femte 57, tionde 62, femtonde 64, tjugonde 65 m.	Acceleration 0–80 km 9,5 sek. Toppfart 151 km/tim. Drivhjulseffekt 61 hk SAE. Bromssträckor (från 100 km/tim): Första 56 m, femte 57, tionde 59, femtonde 60, tjugonde 65 m.	Acceleration 0–80 km 10,2 sek. Toppfart 153 km/tim. Drivhjulseffekt 63 hk SAE. Bromssträckor (från 100 km/tim): Första 50 m, femte 52, tionde 52, femtonde 57, tjugonde 58 m.	Acceleration 0–80 km 11,2 sek. Toppfart 145 km/tim. Drivhjulseffekt 50,5 hk SAE. Bromssträckor (från 100 km/tim): Första 48 m, femte 50, tionde 52, femtonde 59, tjugonde 65 m.

VOLVO: 1800 NYHETER ... (forts.)

och 3:an, vilket innebar fem olika växellågen. 85 hk-modellen hade en 4-växlad helsynkroniserad låda, även den så småningom med överväxel.

1961 Två år och 25 miljoner kr hade Volvo satsat på den nya B 18-motorn med femlagrad vevaxel. B 18A på 75 hk och B 18D på 90 hk, cylindervoly-men ökad till 1,78. Skivbromsar fram standard på sportmodellen, som nu även kunde fås med överväxel. Trumbromsarna förbättrade. 6-voltsbatteriet övergavs för 12-volts. Startmotorns kapacitet ökade till 1 hk. Asymmetriskt

ljus kom äntligen. Alla dessa nyheter kom i augusti. Redan i oktober följde en efterlängtat version: tvådörrars 75-hästarsvagnen. Den första färdigbyggda fabriksmodellen vid Torslanda blev klar. Den 28 augusti lämnade första Amazon-karosseriet bandet och därmed inleddes en ny fas i Volvotillverkningen.

1962 Den 12 februari rullade den 100.000:e Amazonen från bandet. Den var högerstyrd, vilket väl underströk exportökningen... Modellen pockade på mer plats. Tillverkningen av vag-

nen måste därför förläggas till den monteringsbana som hade den största produktionskapaciteten. Kombimodellen visades på Stockholmsutställningen. Speciell exportmodell: tvådörrars kaross och Sportmotor.

1963 Augustinyheter: tvådörrars sportmodell även i Norden. Fyrdörrarsversionen med 75 hk kunde fås med Borg-Wagner automatlåda. Volvo gick in för däck av lågprofiltyp — en absolut nödvändighet för de snabba vagnarna.

AMAZONENS ALLA VARIATIONER...

Typbeteckning	Modell	Fr. o. m.	Chassinummer	Motor	Växel-låda	Bakaxel	Anm.
P 1200	A	okt 1956	1-ca 5000	B16A	M6	4,56:1	4-DÖRRARS
P 1200	B	febr 1958	ca 5000—12082	B16A	M4	4,56:1	April 57 högerstyrd
P 12204	B			B16B	M4	4,56:1	
P 12206	B	sept 1958	12083—54399	B16B	M4	4,56:1	
P 12104	B			B16A	M4	4,56:1	Nov 58 fr. o. m. 15001
P 12106	B			B16A	M4	4,56:1	Underredsbekhandling
P 12132	D			B16A	M30	4,56:1	
P 12133	D			B16A	M31	4,56:1	
P 12134	D	aug 1960	54400—84299	B16A	M40	4,56:1	Överväxel
P 12234	D			B16B	M40	4,56:1	
P 12235	D			B16B	M41	4,56:1	
P 120-12132	E			B18A	M30	4,10:1	
P 120-12134	E	aug 1961	84300—112799	B18A	M40	4,10:1	
P 120-12234	E			B18D	M40	4,10:1	
P 120-12235	E			B18D	M41	4,10:1	
P 120-12134	F			B18A	M40	4,56:1	
P 120-12234	F	aug 1962	112800—139999	B18D	M41	4,56:1	
P 120-12134	UG	aug 1963	140000—	B18A	M40	4,10:1	
P 120-12136	UG			B18A	AV	4,10:1	AV = Automatlåda
P 120-13134	A	okt 1961	1—10499	B18A	M40	4,10:1	2-DÖRRARS
P 120-13132	B			B18A	M30	4,10:1	
P 120-13134	B	sept 1962	10500—39999	B18A	M40	4,10:1	
P 120-13134	UD			B18A	M40	4,10:1	
P 120-13235	UD	aug 1963	40000—	B18D	M 41	4,56:1	Skivbroms

Nyckel till femsiffergrupperna i typbeteckningen (gäller endast 120-serien).

Första siffran — här är alltid en etta — betyder personvagn.

Andra siffran: Tvåa = fyrdörrars, trea = tvådörrars.

Tredje siffran: Etta B16A—B18A-motorer, tvåa = sportmotor.

Fjärde siffran: Trea = Specialutf. för Sverige.

Femte siffran: Tvåa = 3-växlad helsynkr. låda, fyra = 4-växlad helsynkr. låda, femma = 4-växlad helsynkr. låda med överväxel, sexa = auto-låda.

24.000 ÄGARE — 18.500 ANSTÄLLDA

● I fjol omsatte AB Volvo 1,3 miljarder kr. I år väntas siffran öka med 150—200 miljoner kr. Räknar man hela Volvokoncernen när årets omsättning cirka 2 miljarder kr!

Nästa år blir ökningen ännu större, då inviger man bl. a. Torslandaverken. Där skall vid ett enda skift kunna produceras 150.000 vagnar om året. I dag när man inte tillnärmelsevis upp till den siffran trots att arbetet är fördelat på två skift! Under hela hösten har man haft ett behov av 50 nyanställningar i veckan, vilket säger en del om expansionen... Ökningen från 1956, då Amazonen kom med i bilden, har varit imponerande när det gäller person- och skåpbilar:

1956: 31.488 tillverkade bilar, därav 5 Amazoner av vilka 4 inregistrerades i Sverige.

1957 års siffror var: 42.192 — 2.916 — 2.529.

1958: 54.917 — 13.840 — 8.826.

1959: 72.837 — 21.409 — 13.520.

1960: 84.326 — 27.644 — 12.893.

1961: 78.527 — 32.199 — 15.482.

1962: 94.570 — 46.549 — 22.038.

Exporten — inte minst på dollarmarknaden — har länge varit betydande. Nu

avsätts nära nog hälften utomlands!

Ofta sägs att Volvobilarerna består av utländska delar och bara sätts ihop av Volvo. Av de 1.847 underleverantörerna är visserligen drygt hälften utländska, men 70 procent av inköpen görs faktiskt i Sverige. Då ingår även Volvos dotterbolag.

AB Volvo ägs av 24.000 aktieägare. Antalet anställda inom hela koncernen uppgår till 18.500, därav 9.800 vid moderföretaget.

I Sverige — den utländska verksamheten är också stor — ingår följande företag i koncernen:

AB Volvo, Göteborg. Här finns direktionen samt försäljnings-, reservdels-, och serviceorganisationen, konstruktionsavdelningar, experimentverkstäder, laboratorier och testbana för forsknings- och försöksverksamhet.

AB Volvo Göteborgsverken, Göteborg och Torslanda. Sammansättningsfabriker för person-, skåp- och stationsvagnar samt bensin- och diesellastvagnar och busschassier. Torslandafabriken tas i fullt bruk till våren.

AB Volvo Skövdeverken, Skövde, Floby och Flen. Företaget har motorverkstäder för tillverkning av bensin- och dieselmotorer.

I Floby görs bl. a. bromstrummar och i Flen utförs bl. a. motorrenoveringar.

Volvo-Köpingverken AB, Köping, tillverkar växellådor, bakaxelväxlar, traktordifferentialer samt utombordaraggregat för Volvo Penta Aquamatic.

AB Volvo Penta, Göteborg, tillverkar båt- och industrimotorer.

Köpings Mekaniska Verkstad AB, Köping, gör verktygsmaskiner samt detaljer till Volvobilarerna.

AB Bolinder-Munktel, Eskilstuna, Arvika, Hallsberg, Skurup och Valla. I Eskilstuna görs lantbruks- och industri-traktorer, lastmaskiner, väghyvlar, dieselmotorer samt framaxeldetaljer till bilar.

Arvikaverken tillverkar slättermaskiner, slaghackar och militära bandfordon, Hallsbergfabriken enbart skördetröskor.

På programmet i Skurup står såmaskiner och betupptagare samt i Valla gödselspridare och potatisupptagare.

Svenska Flygmotor AB, Trollhättan — välkänd som tillverkare av jetmotorer, bl. a. för Draken, kommande J 37 samt raketer. Även tillverkning av luftkylda kolvmotorer.

Grafiska Maskin AB, Trollhättan, gör bl. a. tryckpressar.



TRIMMAT eller STANDARD

Under motorhuvorna skiljer det inte nämnvärt. Vid SM-tävlingen på Skarpnäck hade Trana monterat bort luftfrenarna på sin snabba grupp II-version.

MEST STANDARD PÅ TRIMMAD AMAZON

Volvo blev slagen i årets SM-serie av Ford Consul Cortina. Men i sista tävlingen på Skarpnäck visade Tom Trana att gammal är äldst genom att slå Bosse Ljungfeldt, som blev mästare totalt. Volvo 122 S blir den andra bilen i rent standardutförande och trimmad enligt grupp II, som Teknikens Värld granskar.

Av GUNNAR FRIBERG Foto: PeO Eriksson

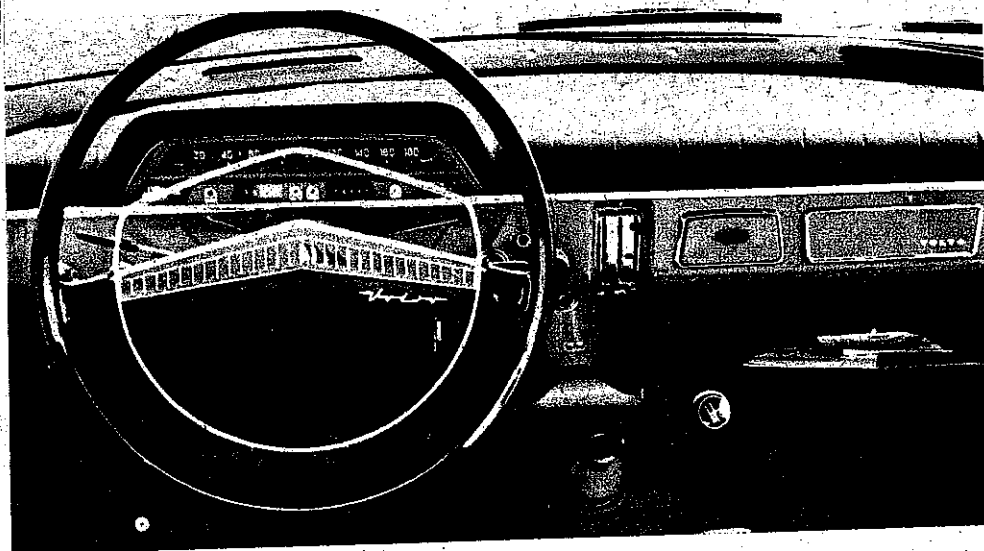
Volvo 122 S — mera känd som Amazon Sport — uppenbarade sig i tvådörrarsutförande först nu i höstas på den svenska marknaden. Fabriken blev till slut tyng-en att ge efter för bilköparnas krav, ty det var långt ifrån någon hemlighet att bilen fanns på den utländska marknaden. Emellertid hade fabriken kontrakterade förare. Tom Trana deltagit i den s.k. Europapokalen i hastighet med en grupp

II-trimmad 2-dörrars Amazon Sport, ty-värr med olyckligt resultat — vid final-tävlingen på Nürburgring råkade Tranas medförare Gunnar Andersson tappa ett hjul, vilket spolerade segerchanserna. Trana hann också med att visa upp bilen för den svenska publiken vid SM-finalen på Skarpnäck, där han vann grann seger. Den grupp II-trimmade Volvo 122 S som vi granskar här har iordningställt av

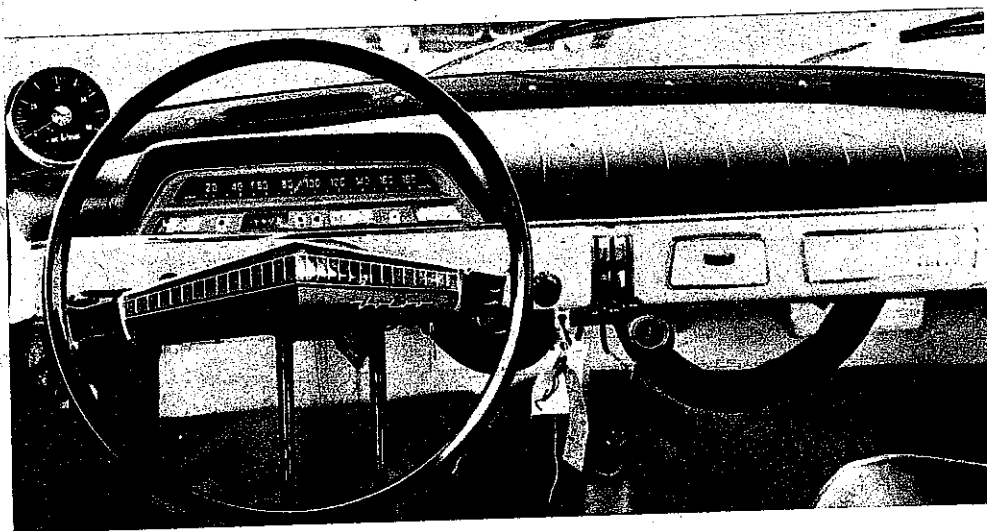
AB Volvo. Trots att Tom Trana är en mycket skicklig mekaniker och till stor del lyckades så bra med första delen av sin karriär på grund av detta faktum, har fabriken valt att låta honom fungera enbart som tävlingsförare.

Vid trimningen har man inte tagit till några som helst extraordinära åtgärder utan hållit sig till de beprövade knep. Motorn har i originalutförande borrning/

TRIMMAT... (forts.)



Så här ser den välstäddade panelen i en Amazon Sport ut. Och grupp II-panelen nedan skiljer sig inte nämnvärt från standardutförandet! Signalringen har plockats bort och varvräknaren tillkommit.



GT-stolen är den största förändringen i grupp II:s inredning, annars finns t. o. m. mattorna kvar!

slag 84,14/80,0 mm, och den grupp II-trimmade versionen har borrats upp till 85,17. Den ökade slagvolymen ger alltid någon hästkraft extra, och det är inte någon risk för den övre klassgränsen som är 3.000 cc!

Toppen är synnerligen väl bearbetad. Samtliga kanaler är noggrant polerade och toppens undersida nerfräst. Originalkompressionen är 9,5:1 och den har genom fräsningen ökat till 10,8:1. I standardutförande trivs motorn bäst med tändstift Bosch 225 TI, men trimningen kräver något hårdare stift, 240 TI.

Motorns bottenhalva är inte speciellt mycket behandlad. Kamaxeln kommer direkt från P 1800 och är egendomligt nog inte omslipad! Balanshjulet har givetvis svarvats ur — det är inte kontrollvägt efter operationen, men det eliminerade materialet torde väga 2 kilo. Någon balansering av vevaxel, kolvar och stakar har inte förekommit. Man uppger hos Volvo att bottenhalvan i stället är noga utvald direkt från monteringsbandet!

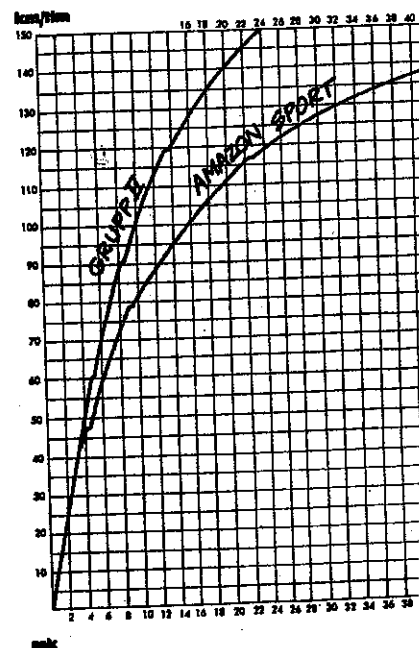
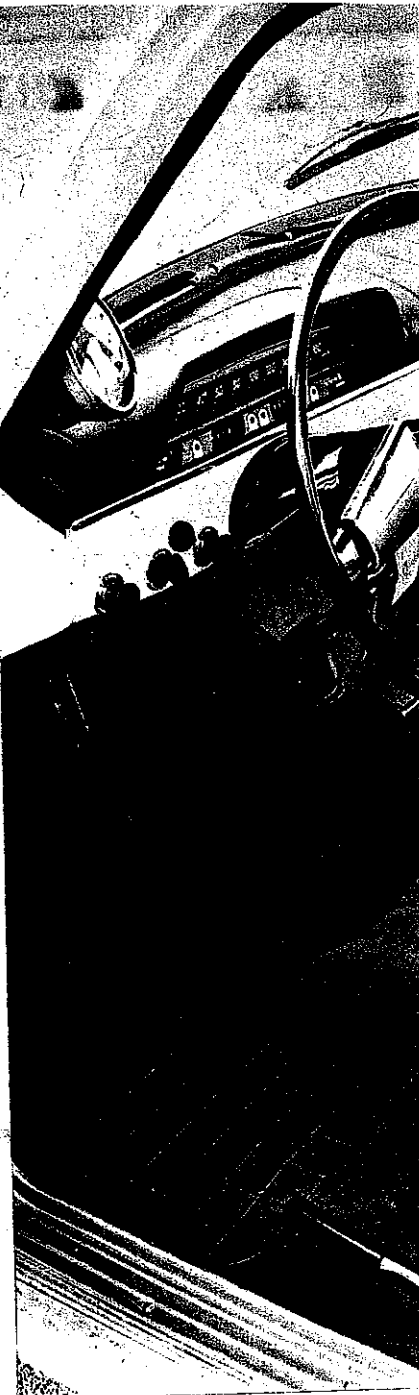
Förgasarna på den trimmade motorn är

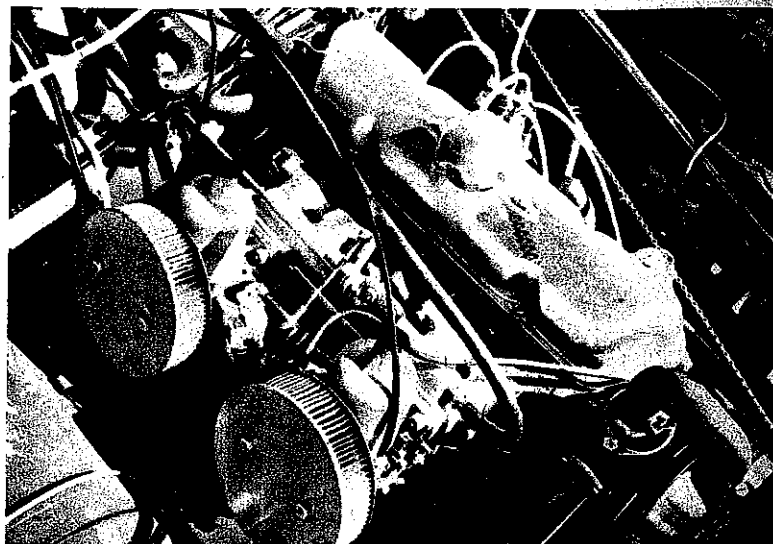
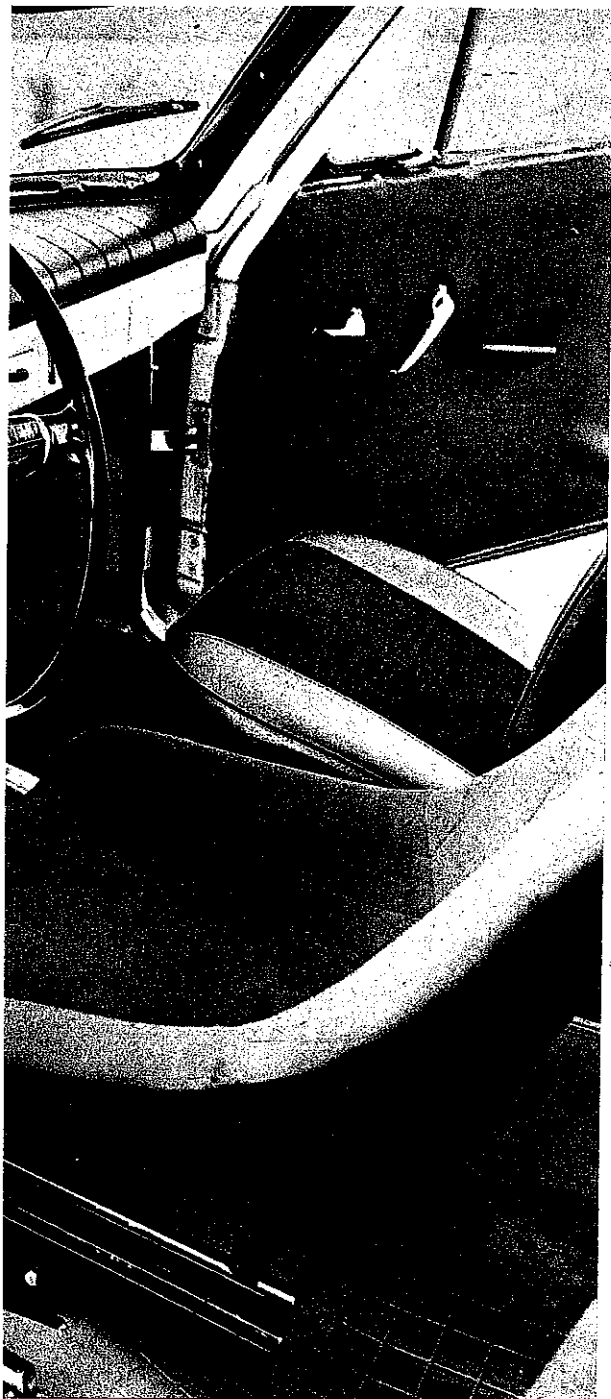
desamma som hos standardmotorn, nämligen två enkla SU HS 6. På tävlingsmotorn använder man nålar som ger rikligare blandning, det är inte så viktigt med en tävlingsmotors bränsleförbrukning. Annars används till och med luftrenarna under tävling — utom just på Skarpnäck, där vi tog våra bilder.

Tändsystemet är ren standard, spolen är tillverkad av Bosch.

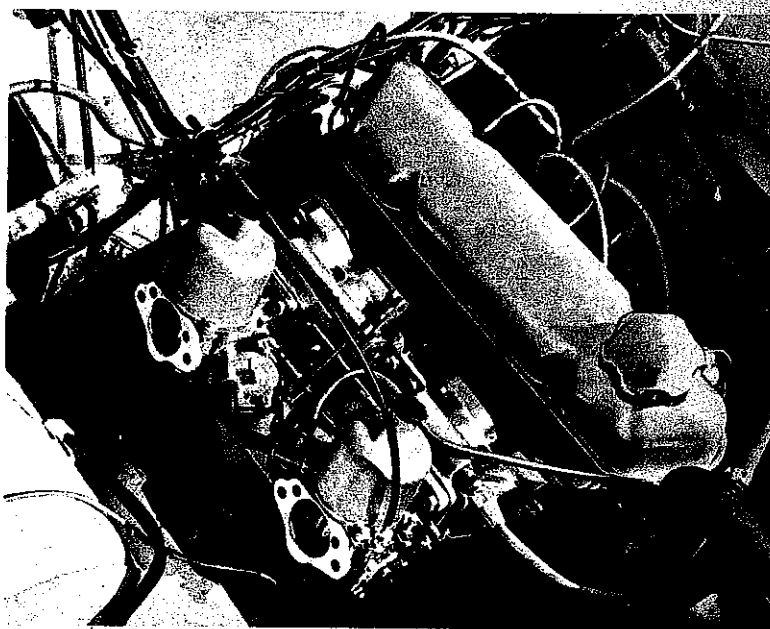
De ökade påfrestningarna har motiverat en oljekylare, som ligger strax bakom grillen.

Volvomotorn är urstark redan som standard, det är ett välkänt faktum som fått veteraner inom hastighetsåskarskrået att sucka av lycka (vem minns inte Mike Hawthorns test av Amazon Sport!). I sitt senaste utförande ger den 90 hk, SAE vid 5.000 v/min, och grupp II-trimmad torde den ge närmare 120 hk, SAE. Varvtalet är strängt hemligt, men växlingspunkten på tävling ligger strax över 7.000 v/min. Man använder fritt utblås både på svenska bantävlingar och under Europapokalen.





De två motorerna skall exteriörmässigt inte alls skilja sig åt. Inuti finns en del förändringar — grupp II-versionen har fått kamaxel från P 1800 plus litet annat.



Vad transmissionen beträffar finns det en hel del att välja på. I den bil som gått Europapokalen har man använt dels en vanlig fyrväxlad M 40-låda, och ibland en nållagrad M 41 med överväxel. Denna låda är standard på P 1800 och terrängvagnen »Valpen». Det finns tre olika bakaxelutväxlingar att välja på, 4,10:1, 4,56:1 och 4,88:1. Den sistnämnda och lägsta har varit flitigast i elden, och med M 41 växellåda, den lägsta bakaxeln och 7.000 varv på motorn torde Volvo 122 S göra 175 km/t i sitt grupp II-trimmade utförande.

Bromsarna är av skivtyp fram, och dessa har fått vara i fred, medan de bakre trumbromsarna fått nya belägg av Ferodos tillverkning. Hjulnaven är inte ändrade, fabriken uppger att dessa sliter in sig perfekt efter högst 700 mil, men fälgarna har bytts ut mot de något bredare P 1800-fälgarna som är 4,5 tum breda.

Karosseriet har sänkts ner över hjulen genom att fjädrarna sågats av — det be-

tyder 5 centimeter. Frihöjden har alltså minskat från 21 till 16 centimeter. Vid bantävlingar använder man helst Dunlop Racing, men också vanliga Dunlop SP-däck förekommer. Stötdämparna är Delcos originaldito. Man har också lyckats minska krängningstendenserna genom att montera avsevärt kraftigare krängningshämmare.

Vad inredningen beträffar så har man inte härjat så vilt som kanske vore väntat. Mattorna är kvar liksom den invändiga klädseln, i stället har man sparat vikt genom att utesluta underredshandlingen och montera plastrutor på sidorna och där bak. Tjänstevikten för en tvådörrars Amazon utan överväxel är 1.130 kg — genom lättningen har man kommit ner strax under 1.000 kg vilket betyder att ytterligare några kilo kan plockas bort. Till och med passagerarstolen fram är absolut original — förarstolen är givetvis utbytt mot en lättare och bekvämare GT-stol.

Instrumenteringen har inte ändrats,

bara kompletterats med en stor varvräknare, monterad till vänster under vindrutan. En intressant detalj är att signaleringen tagits bort från ratten — de trimmare som ämnar följa exemplet måste dock komma ihåg att signalering skall kunna skötas bekvämt med någon sorts strömbrytare.

AB Volvo har varit förutseende nog att låta bilen bli klassad med en extra stor bensintank. Vid våra svenska banlopp som ingår i SM räcker den vanliga tanken på 45 liter, men när det drar ihop sig till kontinentala storlopp på fyra eller sex timmar åker den stora 90-literstanken i.

En tvådörrars Amazon Sport kostar klar på gatan 16.433 kr, och den gör 155 km/t. Vill man få en grupp II-trimmad rallyvagn — iordningställd enligt ovan — men dessutom med Speed-pilot, hjälpljus och sådant, kostar det ytterligare 3.000 kr. Bara en grupp II-trimning behöver alltså inte bli så dyr, högst 1.500 kr, inklusive delar.