

IVA MAASING

Mein Buckel-Volvo

Aus dem Schwedischen übersetzt von Walter Wolf

© 2000 by Walter Wolf-Verlag

ISBN 3-934820-02-6

Riedstadt 2000

Inhalt

Titel der schwedischen Originalausgabe: Iva Maasing: *Hur får jag ut mest av MIN PV444*. Zuerst erschienen 1955 im Bokförlaget Forum AB, Stockholm.

Erstauflage der deutschen Übersetzung durch Walter Wolf, 1985. Komplet überarbeitete und mit einem Vorwort von Iva Maasing versehene Neuauflage 2000.

Dank: Die deutsche Übersetzung entstand mit freundlicher Unterstützung von Iva Maasing/Viken, Schweden und Volvo Deutschland. Der Dank von Autor, Übersetzer und Verlag geht an Siegfried Tausch (bis 1985 Leiter der Abteilung Presse und Öffentlichkeitsarbeit bei Volvo Deutschland, Dietzenbach) und Inge Westerlund (AB Volvo, Göteborg), die beide 1985 die deutsche Erstauflage ermöglichten und an Thomas Hanel (Leiter Presse und Öffentlichkeitsarbeit von Volvo Deutschland, Köln), der die Neuauflage 2000 initiierte und nach Kräften unterstützte.

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung von Volvo Deutschland

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe, in allen Formen wie Mikروفilm, Xerografie, Mikrofiche, Mikrocard, Offset usw. sowie der Speicherung und Reproduktion in allen elektronischen Medien

Walter Wolf-Verlag
Hospitalstr. 41
D-64560 Riedstadt
fon +49(0)6158 915365
fax +49(0)6158 915367

Riedstadt 2000

Druck: Offsetdruck Schaffner GmbH, Riedstadt

Vorwort von Iva Maasing	5
Hier wird der Volvo PV 444 gebaut.....	7
So entsteht ein PV 444	12
Die Entwicklung des PV 444 – vom A- zum H-Modell	16
Kontinuierliche Weiterentwicklung 16 • Die Modellbezeichnungen 17 • Fortschritt im Detail 18 • PV 444 A 19 • PV 444 B 19 • So entsteht ein Volvo PV 444 20 • PV 444 C 23 • PV 444 D 24 • PV 444 E 24 • PV 444 H 25	
Volvo PV 444 im Detail: Das E-Modell unter der Lupe	27
Allgemeine Daten 27 • Der Motor 30 • Das Schmiersystem 35 • Die Zündanlage 37 • Die Kraftstoffanlage 41 • Der Vergaser 42 • Das Kühlsystem 45 • Die Motoraufhängung 47 • Die elektrische Ausrüstung 47 • Die Kraftübertragung 49 • Vorderachse und Lenkung 52 • Die Bremsanlage 54 • Federn und Stoßdämpfer 55 • Felgen und Reifen 56 • Die Karosserie 58 • Die Heizung 60	
Fahrtipps und gute Ratschläge	62
Einfahren 62 • Fahrhaltung und Sitzposition 62 • Schalten 63 • Geschwindigkeitsbereiche 63 • Kurvenfahren 64 • Allgemeine Ratschläge 65 • Nachtfahrten 66 • Fahren im Winter 67 • Heizungs- und Lüftungsanlage 71 • Parken 72 • Energiesparende Fahrweise 73 • Langstrecken 73 • Gepäck 74 • Bettenausrüstung 74 • Verhalten bei einem Unfall 75 • Abschleppen 77 • Inspektion 77 • Wahl des richtigen Treibstoffs 80 • Motoröl 81 • Kühlflüssigkeit 83 • Batterieflüssigkeit 83 • Leistungssteigerung 84	
Fehlersuche	85
Der Anlasser läuft nicht oder nur ein paar Umdrehungen 85 • So schiebt man richtig an 85 • Motor springt nicht an, springt sehr schlecht an 86 • Der Motor geht aus 87 • Der Motor bleibt im Leerlauf stehen 88 • Zu hoher Verbrauch 88 • Motorleistung unbefriedigend oder ungleichmäßiger Lauf 88 • Der Motor kocht 89 • Fehler im Ölkreislauf 90 • Fehler in der elektrischen Anlage 91 • Fehler an der Kupplung 91 • Fehler im Getriebe 91 • Fehler in der Bremsanlage 91 • Fehler am Scheibenwischer 92 • Sonstige Störungen 92	



DIY Do it yourself – Selber machen 94

Motorwäsche 95 • Motoreinstellung 95 • Reinigung des Kühlers 100 • Austausch der Kühlerschläuche 100 • Leck im Kühler 100 • Reinigung des Motorinneren ohne Demontage 101 • Entrüben ohne Demontage 101 • Scheinwerfereinstellung 101 • Reifenwechsel 102 • Austausch des Scheibenwischerblattes 102 • Wagenwäsche 102 • Wachsen 104 • Polieren 104 • Ausbessern von Kratzern im Lack 104 • Ausbeulen kleinerer Dellen 105 • Montage von Zubehör 105 • Inspektion 108 • Kontrolle des Wagens 108

Nützliches und den Fahrkomfort erhöhendes Zubehör 110

Standardzubehör 110 • Nützliches Zubehör 114 • Wagenpflege 116 • Der Kofferraum reicht nicht aus 118 • Für Fahrten im Winter 120 • Luxuszubehör 122 • Sonderausrüstung für Körperbehinderte 124

Andere Fahrzeuge auf der Grundlage des PV 444 125

PV 445 Duett 126 • Volvo Sport 128

Wie teuer ist der Unterhalt eines PV 444 130

Wir testen Volvo PV 444 134

Teknikens Värld 134 • *The Motor* 136 • *The Autocar* 137 • *Ratten* 143

Volvo Kundendienst auf der ganzen Welt 144

Technische Daten aller Volvo PV 444-Modelle 146

Vorwort

zur deutschen Auflage von Iva Maasing

Wir schreiben das Jahr 1952. Rund 30 000 Volvo PV 444 fahren auf den mit Granitsteinen aus dem Bohuslän belegten Straßen Schwedens oder düsen über die staubigen und zum allergrößten Teil unbefestigten Landstraßen. Und natürlich auf der linken Straßenseite, denn Schweden ging erst 1967 zum Rechtsverkehr über.

Stellen Sie sich einen jungen Ingenieur vor, der unheimlich an Autos interessiert ist und der an der Königlichen Technischen Hochschule gerade seine Doktorarbeit über Fahrdynamik schreibt, ein Ingenieur, der sich jedoch keinen neuen PV 444



Der Volvo PV444 A, der von 1944 bis 1950 hergestellt wurde, war eines der ersten Autos, die ich testete. Als Ergebnis fanden sich einige Zeilen in einer schwedischen Autozeitung sowie einige Zeichnungen von Längsschnitten, wovon einer zur Illustration der Rückseite der Originalausgabe verwandt wurde.



leisten konnte, weil der PV 444 über 6000 Kronen kostete. Was also unternahm der junge Mann: Er fuhr nach Göteborg und bewarb sich direkt beim Volvo-Gründer um einen Job: Assar Gabrielssons Antwort fiel wie immer kurz und bündig aus: Volvo bot Jobs für Fertigungsplaner und Verkäufer, nicht jedoch für werdende naturwissenschaftliche Doktoren! Keine Chance also, einen neuen PV 444 zu fahren! Aber warum sollte man nicht die Idee mit dem Verkauf von Automobilen näher unter die Lupe nehmen? Gesagt, getan! Unser Ingenieur fand schnell eine Stelle als Automobilverkäufer in Stockholm. Und er musste sich regelrecht zerteilen: tagsüber Autos verkaufen und nachts und am Wochenende die Doktorarbeit schreiben! Sie errahnen es sicherlich: Der junge Ingenieur hieß Iva Maasing.

Die meisten aber, die ein Auto von mir kauften – denn schließlich bin ich der Ingenieur in dieser Geschichte – kamen zurück und überhäufte mich mit Fragen: Wie wäscht man sein Auto richtig, wie wechselt man das Motoröl und wie oft, was macht man, wenn man ins Schleudern kommt usw. Für mich waren die Antworten selbstverständlich, für die meisten Käufer jedoch essenziell, weil es das erste Auto war, das sie in ihrem Leben gekauft hatten.

Bereits während meines Studiums hatte ich für mehrere Automobilzeitschriften technische Artikel geschrieben. Als logische Konsequenz aus beidem drängte sich eine Ergänzung zur offiziellen Bedienungsanleitung des Werks zu verfassen auf, die alle Fragen meiner Kunden beantwortete. Ich hatte damit gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Meine alten Kunden waren mehr als zufrieden und ich würde viele neue Kunden gewinnen!

Als ich einem Bekannten, dem Verleger Adam Helms von Forum, von meinen Buchplänen erzählte, war er sofort Feuer und Flamme von diesem Projekt: Irgendwann zwischen 1953 und 1954 schlossen wir den Vertrag über das Buch *Min PV 444* (Mein PV 444) ab. Es dauerte dann noch etwa ein Jahr, bis alle Zeichnungen, Fotografien und der Text fertig waren.

1955 schließlich erschien dieses Buch!

Iva Maasing
Viken, im Mai 2000



Hier wird der Volvo PV 444 gebaut

Auf der Insel Hisingen, auf der Nordseite des Göta Älv, circa vier Kilometer vom Zentrum Göteborgs entfernt, befinden sich die großen Produktionsanlagen von Volvo. Hier wird der PV 444 gebaut. Zumindest soweit, als er hier konstruiert wurde und die Endmontage erfolgt, sodass er die Fabrik als Neuwagen verlässt. Dazwischen hat er eine lange Reise hinter sich. Wenn nämlich Volvos Ingenieure eine Neukonstruktion vollständig erprobt haben und zur Serienfertigung freigegeben, dann werden Aufträge für die verschiedensten zur Produktion notwendigen Einzelteile an eine große Zahl von Zulieferbetrieben vergeben. Es handelt sich dabei um mehrere hundert Hersteller, die diese Teile fertigen. Einige davon gehören dem Volvo-Konzern an, andere wiederum sind vollkommen unabhängig. Die Teile, an verschiedenen Orten in Schweden und zum Teil auch im Ausland hergestellt, werden nach Göteborg transportiert, wo sie zunächst einer sehr strengen Qualitätskontrolle unterzogen werden, bevor sie ihren Weg in die Montagehallen antreten. Demnach arbeitet das Volvo-Werk in Göteborg als reine Endmontagefabrik. Diese Art der dezentralen Herstellung führte zu der Bezeichnung *Automobile auf Volvo-Art fertigen*.

Im Jahr 1924 war Assar Gabrielsson Verkaufsleiter eines weltweiten schwedischen Konzerns (SKF) und Gustaf Larson technischer Leiter einer anderen schwe-



dischen Firma. Unabhängig voneinander hatten beide die Idee, eine schwedische Automobilindustrie in größerem Umfang aufzubauen.

Bei einem Zusammentreffen erwähnte Gabrielsson seine Pläne gegenüber Larson, der bereits die technischen Möglichkeiten dazu geprüft hatte. Die beiden schlossen sich zusammen, um gemeinsam ihre Pläne zu verwirklichen. Von Anfang an dachten sie daran, mit verschiedenen schwedischen Unternehmen, die Autoteile herstellen konnten, zusammenzuarbeiten. Auf diese Art und Weise ließen sich die Ressourcen und Erfahrungen der metallverarbeitenden Industrie Schwedens am besten nutzen sowie dem ganzen Vorhaben ein wirtschaftlich tragfähiges Fundament verleihen. Sie taufte ihr Werk und ihre Produkte auf den pfiffigen Namen *Volvo*, was im Lateinischen so viel bedeutet wie *rolle*.

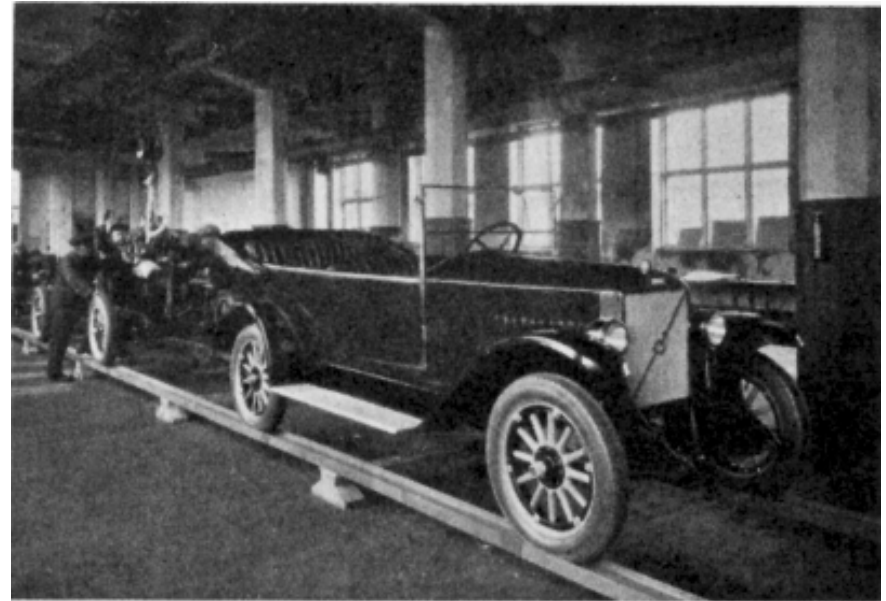
1926 wurden zehn Testfahrzeuge hergestellt, die bei den damaligen Testern einen äußerst positiven Eindruck hinterließen, weshalb im folgenden Jahr eine größere Serie aufgelegt wurde. In der Nacht zum 14. April 1927 wurde der erste Pkw aus einer Serie von 1 000 Fahrzeugen fertiggestellt. Es handelte sich dabei um einen offenen viersitzigen Wagen mit einem Vierzylindermotor. Noch 1927 produzierte Volvo 300 Fahrzeuge. Kurz danach fingen die Produktionszahlen an zu steigen und im letzten Jahr vor dem Zweiten Weltkrieg (1939) hatte sich Volvo auf dem schwedischen Markt zum dominierenden Hersteller entwickelt. Während der Kriegsjahre arbeiteten die Konstrukteure von Volvo an den Plänen zu neuen Automobilmodellen und als Resultat davon konnte Volvo bei seiner großen Ausstellung in der Königlichen Tennishalle in Stockholm 1944 einen vollkommen neuen viersitzigen Pkw der Öffentlichkeit vorstellen – den PV 444 – der nach Kriegsende



Assar Gabrielsson



Gustaf Larson



Der Stammvater des PV 444, der erste in Serie gebaute Volvo von 1927

auf den Markt kommen sollte. Aufgrund der Rohstoffknappheit lief Volvos Pkw-Produktion aber erst 1947 richtig an, anderthalb Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Aber dann ging der Neubeginn umso zügiger voran. Seitdem stieg – mit Ausnahme eines Jahres – die Herstellung und der Verkauf des PV 444 lawinenartig von Jahr zu Jahr an, und Volvos Produkte sind heute auf dem schwedischen Markt führend.

Schon während der dreißiger Jahre reichte die Kapazität einiger Zulieferfirmen nicht mehr vollkommen aus. Aus diesem Grund kaufte Volvo 1931 die Motorenfabrik in Skövde, die seitdem dem Konzern angehört. Der Getriebehersteller Köpings Mechanische Werkstätten wurde das nächste Tochterunternehmen. Heute beschäftigt Volvo mehr als 10 000 Personen, davon allein rund 2 000 im Stammwerk in Göteborg.

Die Grundfläche der Produktionsanlagen in Göteborg beträgt 85 000 m². Als der PV 444 im Jahre 1944 zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, handelte es sich um ein Fahrzeug mit äußerst fortschrittlichen Konstruktionsmerkmalen, das den übrigen Fahrzeugen in dieser Klasse um viele Jahre voraus war.

Wie entstand nun dieses geniale Automobil? Wie bereits erwähnt, waren während des Kriegs über zwanzig Konstrukteure von Volvo mit der Entwicklung eines kleinen Pkw beschäftigt, der die Anforderungen erfüllen sollte, vier Personen bequem, schnell und preiswert befördern zu können. Das Ergebnis dieser Teamarbeit



Der 50000. Volvo PV444 verließ am 10. Februar 1954 das Werk.

war der PV 444, ein Auto, bei dem man in einer geglückten Synthese Volvos eigene Ideen mit den Erfahrungen der Automobilbauer anderer Länder, insbesondere Amerikas, vereinigte.

Zunächst wurde, komplett in Handarbeit, ein Testfahrzeug gebaut. Die Kosten für diesen Wagen betragen fast eine Million Kronen. Erst jetzt begann ernsthaft die praktische Erprobung des Neuen. Da er den in ihn gesetzten Erwartungen völlig entsprach, sie sogar bei weitem übertraf, beschloss man bei Volvo, ihn als Ausgangsmodell eines neuen Serienfahrzeugs zu nehmen, das die Bezeichnung PV 444 erhielt, d. h. Personenwagen für 4 Personen des Modelljahres 1944. Die daraufhin gebauten Testfahrzeuge mussten zusammen über 500 000 km auf schwedischen Straßen des unterschiedlichsten Zustands bewältigen. Diese Probefahrten und alle anderen Tests des PV 444 wurden von Volvos eigener Entwicklungsabteilung durchgeführt. Diese Abteilung, die zur Zeit 70 Mitarbeiter beschäftigt, arbeitet ständig an der Weiterentwicklung und Verbesserung des PV 444. Im Frühjahr 1947 konnte Volvo dann endlich mit der Großserienfertigung des PV 444 beginnen. Die Produktion stieg von Tag zu Tag, von Jahr zu Jahr. Bis zum Frühjahr 1955 erreichte das Volvo-Werk eine Produktionskapazität von 110 Fahrzeugen pro Tag, was einer Jahresproduktion von 30 000 Fahrzeugen entspricht. Für schwedische Verhältnisse ist dies eine beachtliche Zahl.

Jahr	in Schweden hergestellt	in Schweden verkauft	exportiert
1944	1		
1945	1	1	
1946	9	3	
1947	1 920	1 831	92
1948	2 176	1 776	398
1949	3 615	3 334	280
1950	7 346	6 588	755
1951	9 426	8 110	1 316
1952	7 541	6 660	820
1953	15 241	14 008	1 183
1954	23 135		

Anm.: Die Anzahl der produzierten Wagen überschreitet etwas die Summe der verkauften Fahrzeuge, u. a. deshalb, weil einige Fahrzeuge von Volvo zu Testzwecken behalten wurden!