

COLECCIONABLES

MUNDO /
Camión

4



MAN 460

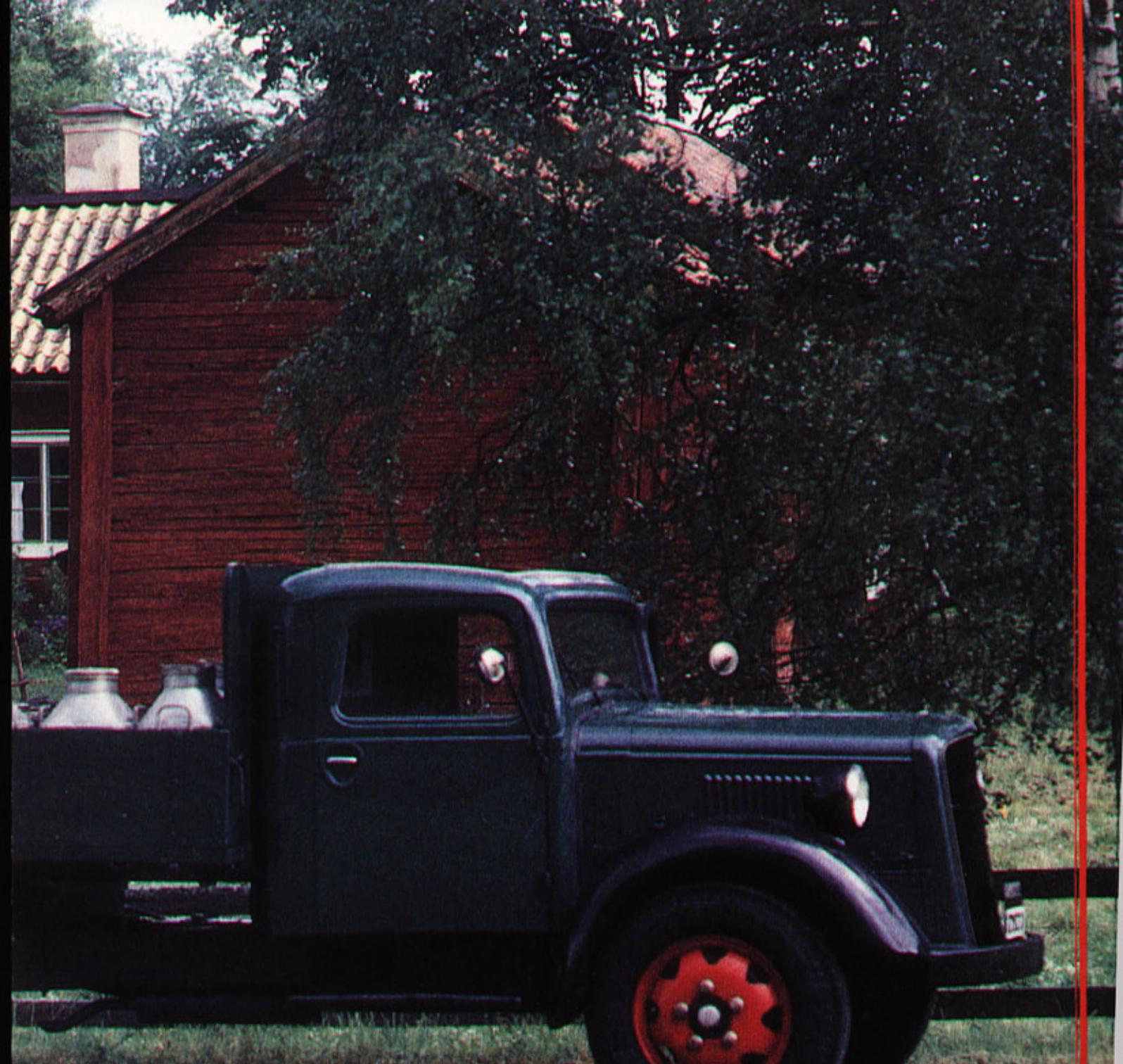
CAMIONES VOLVO: SESENTA AÑOS DE HISTORIA

(1.ª Parte)



MAN 460

***Camiones Volvo:
Sesenta años de historia***



MAN 460

En 1924, Gabrielsson y Larson sabían ya que para imponer sus vehículos en el mercado americano era imprescindible jugar la carta de la calidad. Así nació la leyenda Volvo.



Aunque fuera en estado embrionario, Volvo comenzó su andadura en 1890. Sólo que entonces la marca era conocida por sus rodamientos a bolas.

No podían tener un nombre más apropiado, porque Volvo es un verbo latino que significa «rodar». No puede extrañarnos, por lo tanto, que la marca haya hecho una carrera tan provechosa en el campo tanto del automóvil como del vehículo industrial. El destino lo exigía.

Los resultados financieros y la posición que ocupa hoy en día Volvo en el mercado sólo hacen que confirmar la teoría de sus creadores. Assar Gabriellsson y Gustaf Larson, basada en lo que debe ser el «leiv motiv» esencial de cualquier industria de automoción: una excelente relación calidad/precio. Y precisamente en el campo de la fiabilidad

es donde Volvo ha conseguido su más sólida reputación, hasta que su nombre es sinónimo de robustez legendaria, referencia en la materia. El legendario 122 con el que todavía hace apenas dos años recorría yo 150 kms diarios, más de la mitad de ellos por los embotellamientos parisinos, es la prueba de cómo esta robustez, aliada —debemos decirlo— a unos interiores espartanos, pero eficaces, no era baldía.

Treinta años después de su salida al mercado, estos coches son todavía perfectamente utilizables e incluso superan a muchos actuales en materia de seguridad.

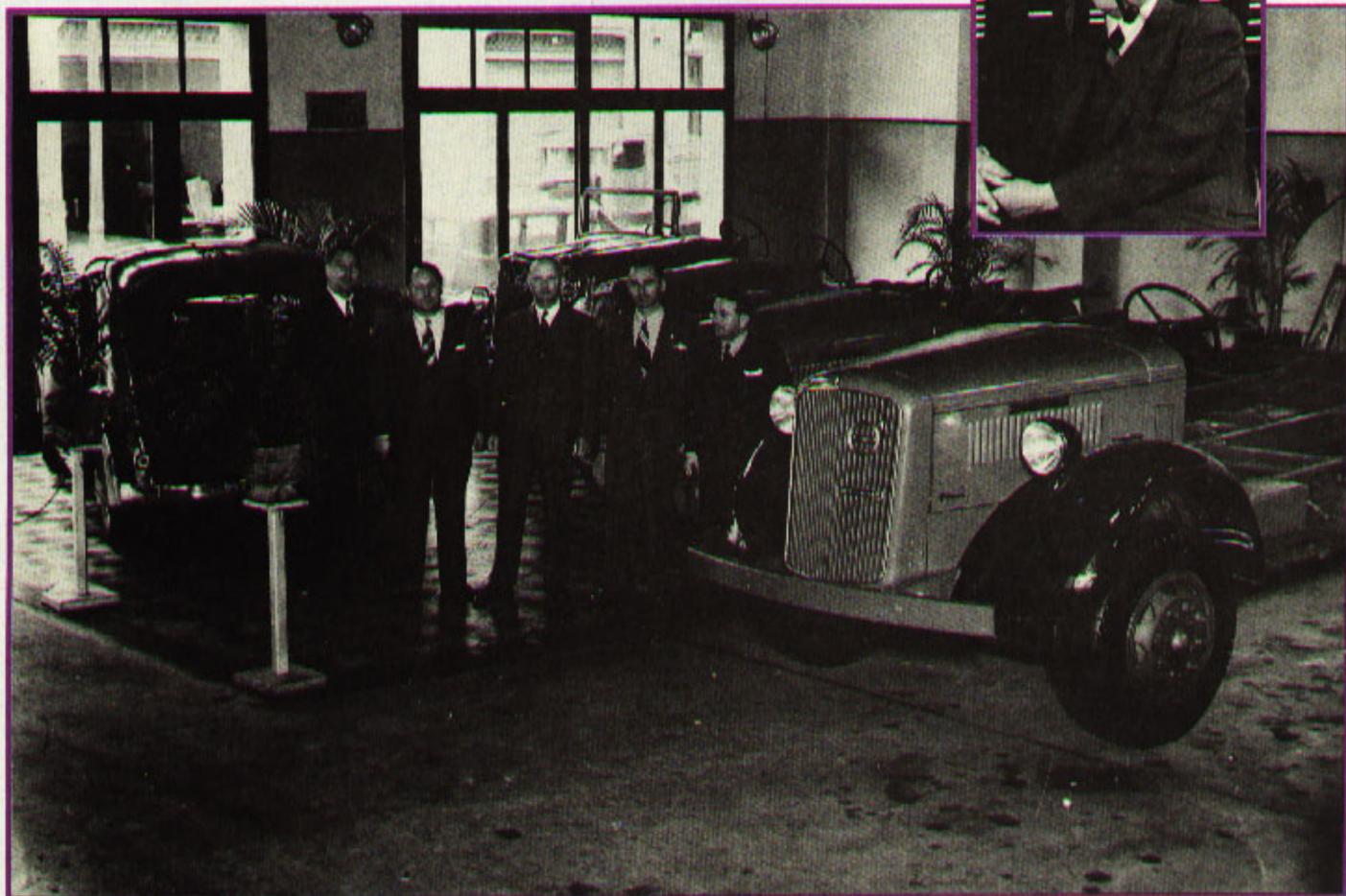
Fue este espíritu inicial de dotarlos de la máxima robustez y de gran seguridad pasiva lo que catapultó a la marca a lo más alto del pedestal y a ser envidiados por muchos constructores. En 1924, cuando As-

sar Gabriellsson y Gustaf Larson decidieron lanzarse en el campo de la automoción, entonces toda una aventura, no había otra solución que jugar la carta de esta excelente relación calidad/precio. El mercado sueco estaba invadido por los automóviles americanos y esta relación era la clave de la supervivencia. Los Volvo iban a ser, ciertamente, más caros, pero su solidez y fiabilidad iban a contrarrestar sobradamente el factor precio. Frente a los Ford T de 2.200 coronas o al Chevrolet de 3.150 coronas, un Jakob (tal era el nombre del primer Volvo) costaba 4.500 coronas. Pero cuando el 14 de abril de 1927 el primer Volvo salió de la fábrica de Lundby, el éxito fue casi inmediato. El entusiasmo y el patriotismo jugaron a su favor. Pero también los severos test efectuados en Escandinavia, incluso en

MAN 460

DOS AMIGOS Y UNA ILUSION

La amistad entre Gustaf Larson (en el centro del grupo) y Assar Gabriellsson (recuadro) fue el nexo de unión que puso en marcha un bello proyecto que llega hasta nuestros días firmemente consolidado.



MAN 460



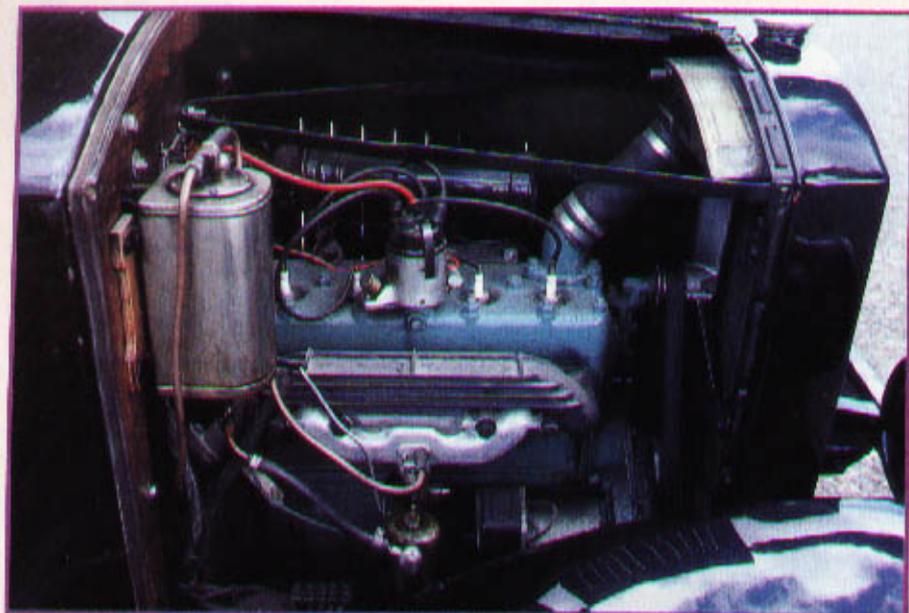
LA OFERTA AL USUARIO SUECO

En sus inicios Volvo enfocó su actividad industrial de cara a la fabricación de automóviles. El objetivo de sus fundadores era frenar la fuerte presencia de autos americanos en el mercado sueco.



EL PRIMER CAMION

En 1928 surgió el primer camión de la cadena de montaje. Su nombre: Camión modelo 1. Fue un vehículo muy sólido construido para un Peso Total en Carga de 3 Tm, pero que aceptaba 4,5 Tm alegremente.



LA FIABILIDAD ANTE TODO

El motor del modelo 1, era un 4 cilindros denominado DA/28 con válvulas laterales que desarrollaba 28 CV. Su fiabilidad marcó una norma que es tradición en la marca.

Gustaf Larsson era cuatro años mayor. Había nacido en 1887 en Vintorso, cerca de Orebro, y su carrera fue tan espectacular como la de su compañero. Diplomado por el Instituto Técnico de Orebro en 1911, sus primeros trabajos fueron para una industria auxiliar británica, White & Poppe, en Coventry, el bastión de la automoción inglesa en los años locos de la mecánica, ciudad de peregrinación de los incondicionales de las mon-bi-tricilíndricas, cuyo sonido cavernoso aún atrae la admiración de los amantes de las joyas mecánicas. Pero su carrera no se detuvo allí: en 1917 obtuvo el diploma del Real Instituto de Tecnología de Estocolmo y después trabajó en SKF, antes de entrar en Nya AB Galco en Estocolmo, en 1920.

el Círculo Polar, coronados con todo éxito, lo que Gustaf Larsson se encargó de divulgar.

No hace falta añadir que Assar Gabriellsson y Gustaf Larsson no eran personajes corrientes. Estamos ante dos hombres excepcionales.

El primero, Assar Gabriellsson, nació en 1891 en Korsberga, provincia de Skaraborg. Tras pasar por la Escuela de Economía de Estocolmo,

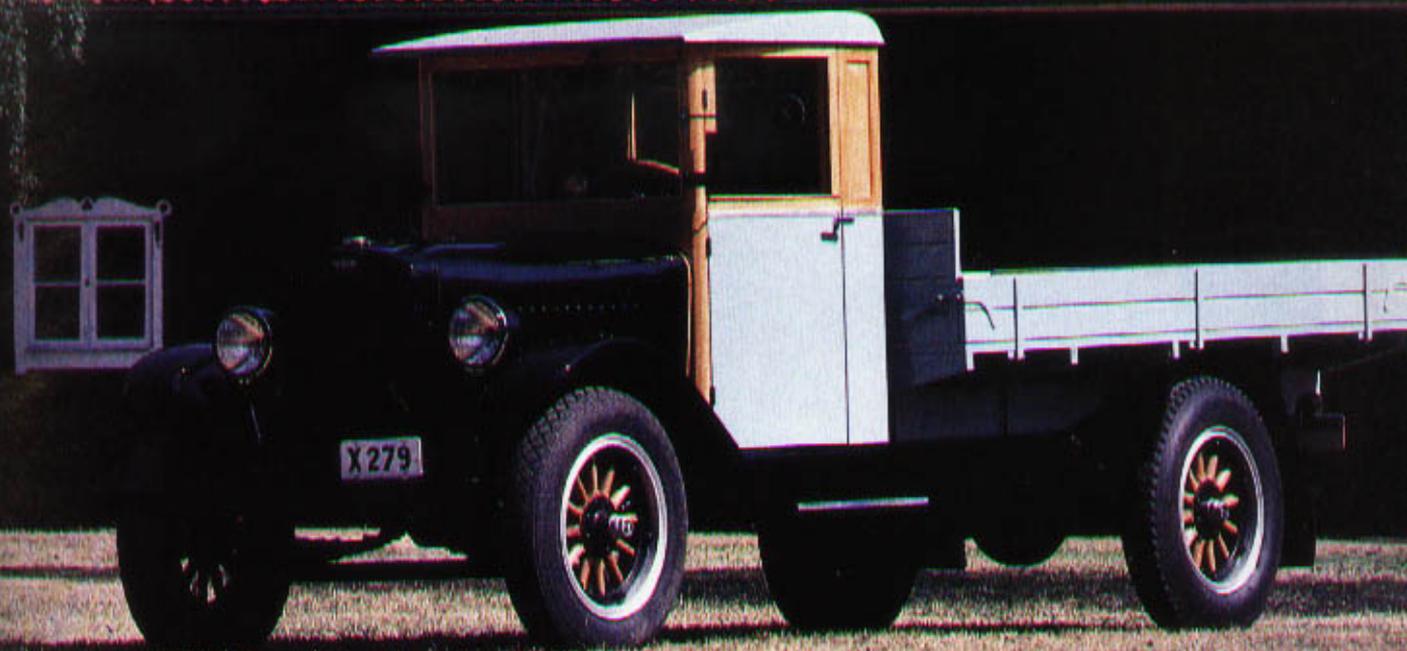
entró a trabajar en Svenska Kuyllagerfabriken (S.K.F.) y llegó a ser el representante de la marca en la U.R.S.S. en 1923, período que aprovechó para conocer el idioma. Después fue director de ventas de la empresa y se ocupó de la filial francesa, hasta pasar a ocupar, de forma natural, un puesto de dirección en la casa central de Gotteborg.

SIGUIENDO LOS PASOS

Tras el éxito del modelo 1, el modelo 2 vino a sucederle con una mayor longitud entre ejes y la robustez de su hermano mayor. Como él equipaba el motor DA/28. Se fabricaron 498 unidades.



MAN 460



MAN 460

➤ **NUEVA DENOMINACION**

Con este vehículo, con llantas de radios de madera, el modelaje Volvo adoptó las siglas LV. El LV 60 que podemos admirar, en un perfecto estado de conservación, montaba un motor de 6 cilindros de la marca Pentaverken, empresa asociada al grupo desde 1929.

◆ **INTERIOR SOBRIO**

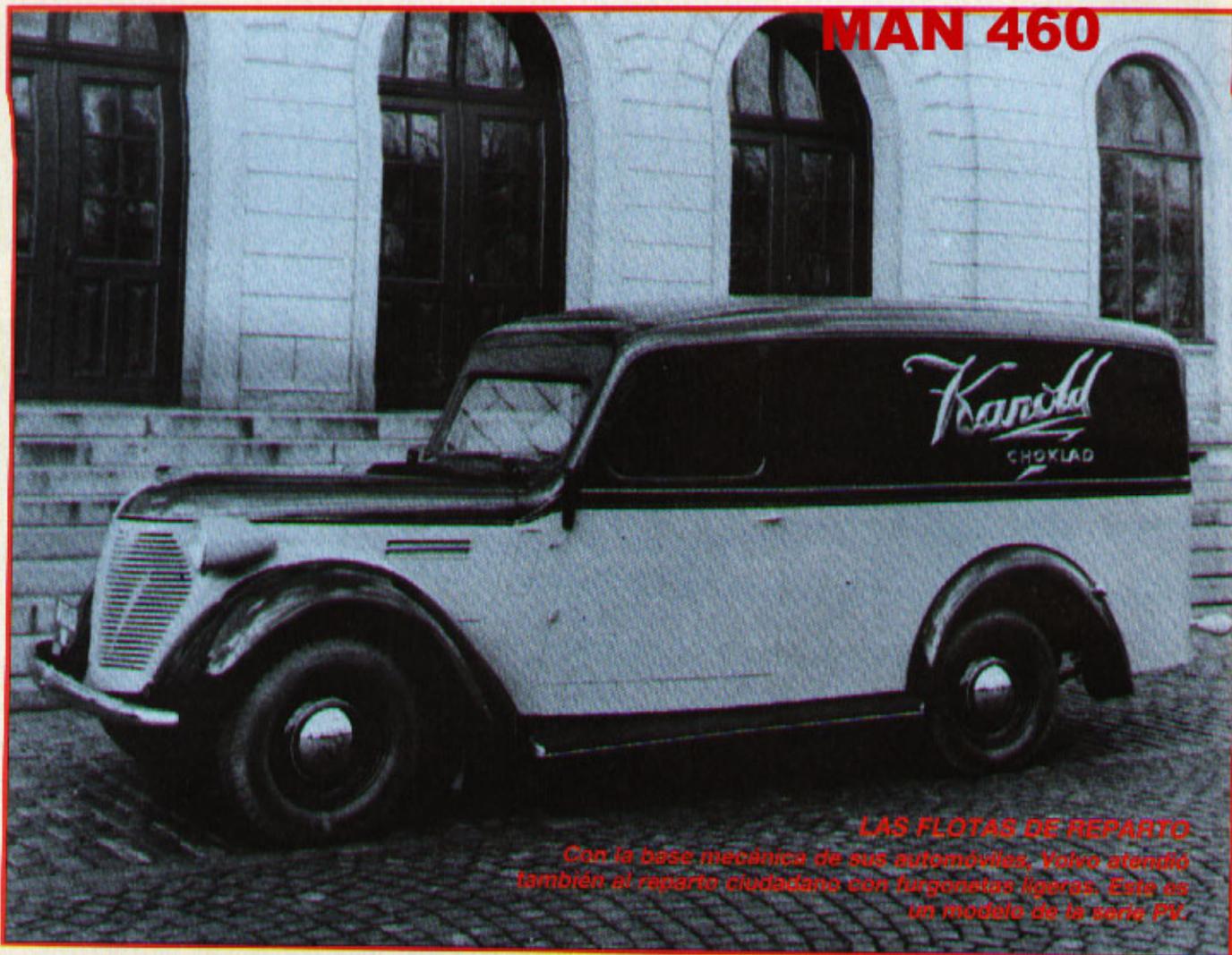
El LV 60 gozaba de un confort interior espartano, con asiento corrido que era lo más usual en aquellos tiempos. Mas su eficacia inició una tradición de calidad.

La leyenda de Volvo, como todas las bellas historias que tienen un feliz final, tuvo un inicio romántico. Dicen que se inició alrededor de un plato de marisco, una noche de agosto de 1924, en uno de los mejores restaurantes de Estocolmo, el Sturehof. Mientras cenaban, ambos dejaron que su imaginación volase y sus más secretos proyectos salieron a la luz: la creación de una fábrica de automóviles sueca. La cena fue mucho más allá. Casi sin darse cuenta, llegaron a un pacto. En cierta forma aquella noche fundaron Volvo... no sin cierto miedo, puesto que la mayor parte de los constructores locales vivían momentos difíciles y la misma Scania-Vabis había cesado la producción de automóviles.

Si el mundo les tomaba por dos iluminados, Assar y Gustaf pensaban todo lo contrario, que aún había esperanza y lugar para la industria local. Y desarrollaron un concepto que, a mi entender, fue una gran innovación en la época. El de desarrollar una imagen alrededor del producto que llegara a prestigiar a su poseedor. En Volvo, mucho an-



MAN 460



LAS FLOTAS DE REPARTO

Con la base mecánica de sus automóviles, Volvo atendió también al reparto ciudadano con furgonetas ligeras. Este es un modelo de la serie PV.

tes de ganar el prestigio por la calidad, la imaginación ya era el motor. Nuestros dos hombres desearon una independencia total... lo que pudo haberles llevado a la catástrofe si, como querían, hubieran perseverado en su idea de producir ellos mismos todos los componentes de sus automóviles. Seguramente Volvo no hubiera llegado hasta nuestros días. Pero, tras un serio razonamiento, decidieron de confiar la fabricación de su motor a un tercero, ligado por contrato.

En los inicios, Assar y Gustaf no se interesaron por los camiones, sino que se centraron en los turismos. Fue en el apartamento de Gustaf Larsson, en Estocolmo, donde nació el primer Volvo, que aún no tenía este nombre. Algunos años antes, SKF había absorbido a Volvo, que entonces no era más que un fabricante de bolas de acero y roda-

mientos, y había guardado la marca en un cajón durante 30 años. La marca fue rescatada por Gabrielson en el mismo momento que se despidió de SKF y así, en 1925, los Volvo iniciaron su andadura.

Larson y un equipo de jóvenes ingenieros elaboraban el proyecto, mientras Gustafsson, más versado en materias de dinero, se ocupaba de encontrar la financiación. Todo estuvo a punto en verano del 25 y los dos hombres decidieron pasar a la acción. Se despidieron de sus respectivas empresas y comenzaron a solicitar las piezas para construir los diez primeros prototipos.

En primavera de 1926, el primer vehículo, denominado GL o Larson inició su andadura. No muy brillante, por cierto, ya que resultaba poco competitivo con respecto a los modelos americanos. Le faltaba potencia, resultaba ruidoso y sus vi-

braciones... Bueno, lo cierto es que este modelo, con un motor de 4 cilindros de válvulas laterales, apenas 2 litros de cilindrada y 28 CV no gustó a sus progenitores, que rápidamente decidieron introducir profundos cambios.

Así, el siguiente modelo fue equipado de un motor de 6 cilindros que desarrollaba el doble de potencia. A pesar de ello el ruido era excesivo y fue necesario cambiar los rudimentarios engranajes helicoidales del diferencial por otros a espiral. Pero surgió un segundo problema: la debilidad del chasis; éste era suficiente para la versión descubierta, pero en la versión de conducción interior, con carrocería de acero, el problema era grave.

Para remediar el problema del peso, Gabrielson y Larson construyeron una carrocería «semidura» o ligera: una estructura de madera re-

UN VERDADERO CAMION

El LV 73 fue el primer vehículo de carga con una concepción moderna del fabricante nórdico. Su motor de 3,2 litros de cilindrada y 65 CV de potencia le hacían muy versátil en su época (1932).



PEQUEÑO TONELAJE

Hasta 1933 el fabricante sueco no se ocupó de los fuertes tonelajes.

Sin embargo, sus camiones ligeros y camionetas comenzaron a crear su propio espacio en el mercado.

MAN 460



◆ VOLVO EN BRASIL

En 1934 rodaba por las rutas brasileñas, cargado de plátanos, este LV 75 con motor diseñado por el ingeniero Hesselman y construido en la propia fábrica.

cubierta de imitación cuero o de cuero, opcionalmente.

Empecinados en conseguir su objetivo, es decir un vehículo que quizás fuese un poco más caro, pero absolutamente fiable, los dos socios

decidieron construir 10 prototipos, una cosa que en la época era casi impensable.

Entre 1926 y 1927, los prototipos rodaron sin cesar mientras en Hisigen —donde aún está el estado mayor de Volvo y el centro de desarrollo de vehículos industriales— trabajaba un pequeño equipo para adaptar la ex-fábrica de bolas a sus nuevas funciones. A modo de cadena de montaje, se habían instalado raíles fijados al suelo y los dos pisos superiores estaban destinados a las carrocerías; el tercero a la tapicería



◆ UNA CABINA AVANZADA

Un cliente holandés muestra orgulloso su LV 75 de cabina avanzada, modelo construido entre 1933 y 1935. Volvo fue de las primeras marcas en adoptar este sistema para un mejor aprovechamiento del espacio de carga.



y la cantina ocupaba el último piso del inmueble.

El primer Volvo salió de la cadena el 14 de abril de 1927 y tenía una particularidad que ahora forma parte de la leyenda y nos hace sonreír. ¡Sólo funcionaba marcha atrás! Un engranaje montado al revés fue el culpable.

La producción de los OV4 (Öppen Vagn 4) y PV4 (Person Vagn 4) comenzó regularmente y Suecia pudo vanagloriarse de tener nuevamente una marca local y, de paso, reducir las importaciones. Pero los dos modelos estaban contruidos un tanto empíricamente y mostraban una cierta falta de personalidad. Esto se reflejó en unas ventas inferiores a las previsiones. Pero, lejos de desmoralizarse, Larson y Gabrielsson sacaron rápidamente una versión de conducción interior (PV) bastante más seductora y que tuvo un cierto éxito que permitió

esperar la salida del modelo seis cilindros en 1929. No hace falta decir que estos primeros años no fueron muy brillantes en materia financiera y que la marca registró déficits hasta la II Guerra Mundial.

Un déficit que fue rápidamente compensado por el éxito de los camiones Volvo. Como en tantos otros casos, los vehículos industriales vinieron a través del automóvil, pasando por adaptaciones de carrocería adecuadas.

Así, los diez prototipos fueron transformados en camionetas de reparto. Se cortó la parte trasera de la carrocería y se la reemplazó por una pequeña plataforma. Estos prototipos, transformados en camiones, fueron vendidos y utilizados como vehículos industriales. Pero fue un pedido del Servicio de Telégrafos el que abrió el camino de los VI (Volvo Industriales). Este organismo oficial deseaba primar a un fabricante nacional y solicitó un mo-

delo específico, adaptado a sus necesidades... que por el momento no existía en el catálogo Volvo.

Para satisfacer esta demanda, Volvo modificó ligeramente el OV4, que rebautizó con el nombre de Telegraph. El modelo fue vendido a otros clientes al precio de 4.800 coronas.

Dice la leyenda que las bajas ventas de los turismos fueron el origen del desarrollo del proyecto de los camiones. Pero esto es falso, porque el 4 de diciembre de 1926, antes de la salida del primer automóvil, Gabrielsson y Larson ya habían elaborado un documento que deja muy a las claras su voluntad de fabricar vehículos industriales.

El proyecto del primer camión fue realizado por Henry Westerberg y el primer modelo salió de la cadena el 20 de febrero de 1928. Se realizaron cuatro versiones de este vehículo: Tipo A corto y largo y Tipo B, corto y largo. Estaban equipados de un motor DA/28 y su PTC era de 3.000 kg. Entre 1928 y 1929 se construyeron un total de 497 ejemplares.

El primer camión Volvo fue comprado por Johan W. Sjöberg, que lo utilizaba para cargar madera. Aún se conserva una carta que envió a la fábrica, explicando sus primeras impresiones. «La potencia en 1 y 2 velocidades es excepcional, permite aceleraciones fáciles. En la marcha superior nos beneficiamos a la vez de la potencia y la velocidad. No hemos tenido ningún problema en cargar 130 pies cúbicos de madera, es decir, unas 4,5 Tn (1,5 Tn más de lo previsto) y el consumo siempre ha sido muy contenido». La carta hacía una exposición de lo que iban a ser las cualidades fundamentales de los Volvo: potencia-capacidad-economía. En este aspecto, Volvo ha sabido sacar partido de la experiencia. ■

Texto: Francis Reyes
Fotos: Christer Olson
y Archivo Volvo

Próximo número: Confirmación y expansión mundial de Volvo. Un líder de los pesados.

MAN 460



COLECCIONABLES

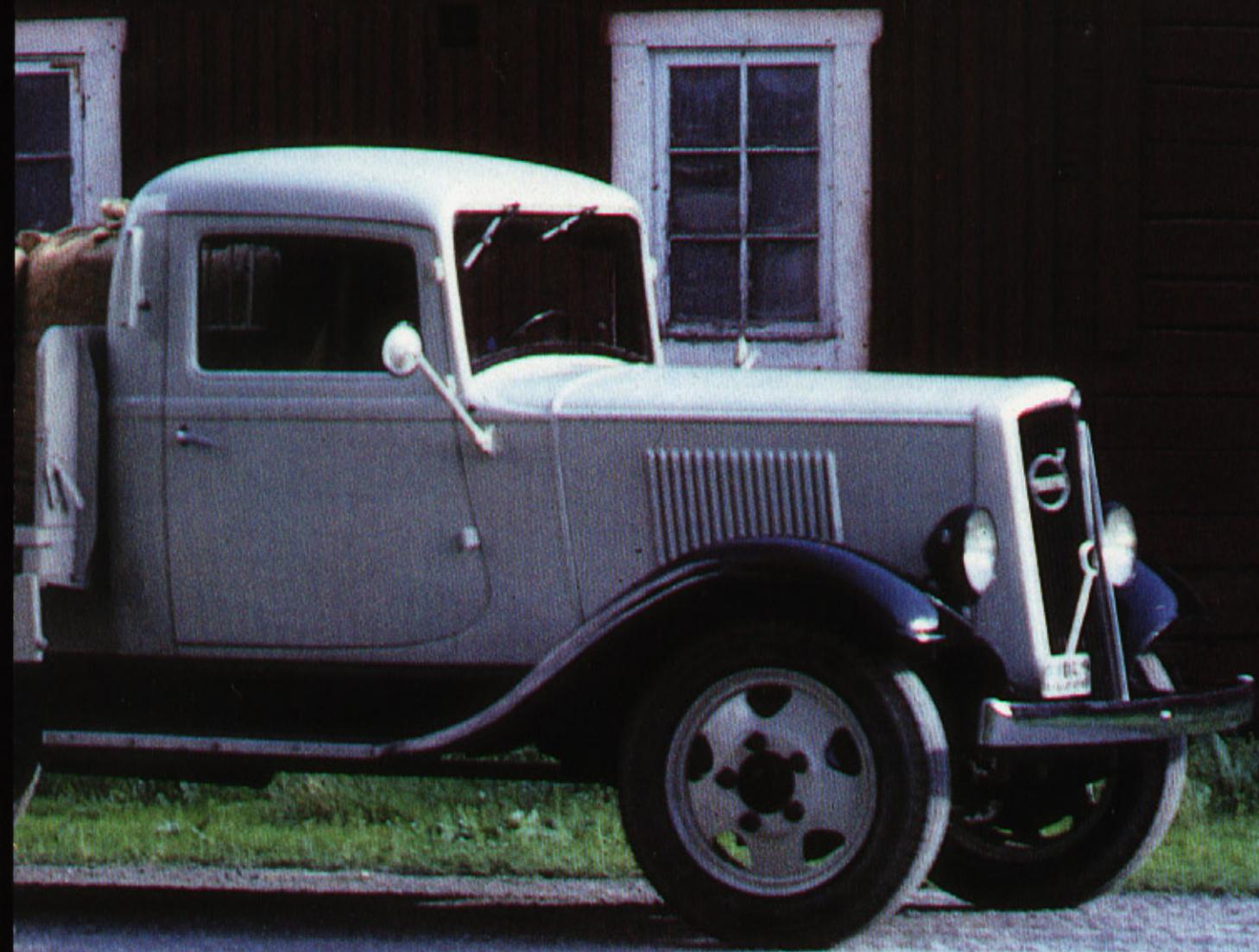
MUNDO / **Camión**

5



CAMIONES VOLVO: SESENTA AÑOS DE HISTORIA

(2.ª Parte)



En 1933, después de que la sociedad Tidaholm dejara de producir sus camiones, Volvo ataca en el sector del gran tonelaje y a un mercado ocupado entonces por Scania-Vabis. En enero del 37, Volvo entra en la corte de los grandes.



En el número anterior nos quedamos en los primeros modelos de vehículos industriales construidos por Volvo, es decir, el camión modelo 1 en sus diferentes versiones, tipos A y B, largos y cortos.

A este vehículo, le sucedería el Modelo 2, el cual no se diferenciaba del primero más que por la distinta relación de puente, llevada a 7,45:1 y por la separación de las ruedas alargada a 16 cm (1,46 m).

Las primeras entregas se hicieron en 1928, hasta que, con el verano del 29 llegó el «Modelo 3», que introduciría una notable mejora en cuanto a potencia, ya que estaba equipado con un motor de 6 cilindros.

En total, entre 1928 y 1932 se produjeron 995 camiones de los modelos 1 y 2.

PRIMEROS TANTEOS

Con el lanzamiento del modelo con motor de seis ci-

lindros, se hizo necesario un cambio de nomenclatura más racional para los vehículos.

En sueco, camión es «lastvagn» y se decidió bautizar a los nuevos modelos 1 y 2, y sus diferentes formas, con LV, abreviatura del término sueco, así nacieron los LV 40, LV 41, LV 42, LV 43, LV 44 y LV 45.

Aquel primer motor 6 cilindros era un producto de la compañía Pentaverken, instalada en Skövde, que más tarde se integraría al grupo Volvo. Solo harán falta dos años para poner a punto este motor y comercializarlo; un record que en nuestros días podría parecer inconcebible, pero que por la experiencia sobrada del motor DA permitió reducir considerablemente los retrasos en su concepción; además los resultados a todas luces débiles del 4 cilindros, habían puesto a Volvo en una situación crítica marcada por el poco interés del público hacia la marca, en favor de los vehículos



CHRISTER OLSSON

Aquí tenemos al autor del libro «Volvo 80 años de historia» junto a una pieza de museo.



americanos, que dominaban completamente el mercado sueco. Por consiguiente era preciso moverse deprisa.

El apasionamiento por el motor CB (6 cil.), no fue tan intenso como se esperó en un principio; el motor DA tenía reputación de calidad, de lo que paradójicamente no se beneficiaba el CB en su lanzamiento. Una de las razones podría ser que Pentaverken, que tenía una reputación suficiente en materia de fabricación de motores, no la tenía en lo que a motores «grandes» se refería. Sin embargo después de un tiempo, los clientes se mostraron perfectamente receptivos al nuevo camión, bautizado LV 60, hasta tal punto que lo conducían sin acabar de conocer todas sus especificaciones técnicas al detalle.

Una matización, el vehículo que fue rechazado en un principio fue el PV 651, no el camión Modelo 3, LV 60 para el mercado.

LOS INICIOS DEL TURBO

En los primeros modelos que incorporaban el turbocompresor, encontramos una placa sobre la parrilla que lo indica.



Desde el principio, los modelos se subdividieron en dos series, los LV 60 y los LV 62.

Los LV 60 eran los descendientes directos del camión Modelo 2 con la misma carga útil de 1,5 Tm. Los LV 62 se parecían a los LV 60, pero eran un poco más pesados, con una capacidad ligeramente superior.

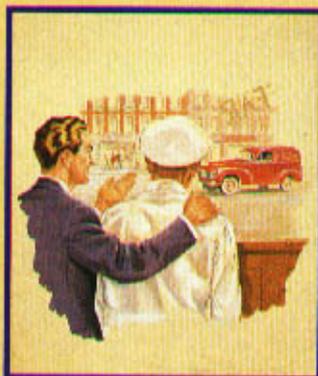
En octubre de 1930, la serie LV 62 fue reemplazada por la serie LV 64 con prácticamente los mismos elementos mecánicos, pero con un poco más de Peso Total en Carga, sin sobrepasar a la del LV 60.

Esta serie, llamada «de transición», venía a mantener la presión de la marca, esperando el lanzamiento de un material adecuado para competir con los otros dos fabricantes suecos, Scania-Vabis y Tidaholm. La serie, a pesar de que equipaba una caja

con cuatro velocidades en vez de tres, mostraba en los frenos una falta total de innovación, pues solo actuaban en las ruedas traseras.

Los LV 60 y LV 64 fueron producidos hasta 1932, y en los primeros años algunos modelos fueron equipados con el motor EB, que era una extrapolación del DB, extendido a 65 CV.

Mientras, en 1930, Volvo había intentado introducir un



vehículo equipado con tres ejes sobre la base de un chasis del camión de 6 cilindros. Se trataba de un LV 64 con un tren de ruedas suplementario.

La concepción de este vehículo no era simplemente un capricho o una curiosidad, pues es el mismo principio que se utiliza en los vehículos 6 x 2.

Este nuevo vehículo recibió el nombre de LF, designación que Volvo seguiría utilizando hasta los años 50 para referirse a la instalación de un eje suplementario detrás del eje motor.

El primer modelo salió de la cadena en marzo del 31; por desgracia el LV 64 LF no fue un éxito comercial y Volvo no vendió más que 9 chasis en el 1.º semestre y 10 en el segundo; a pesar de haber sido concebido para construir verdaderos camiones, el

chasis no conoció más que un éxito relativo en los autobuses; de hecho, solo fue utilizado para un único camión, el de la propia Volvo, que transportaba las piezas entre Skövde y Göteborg..., así pues, decir que el LV 64 LF conoció una breve existencia, no es más que un eufemismo.

EL PRINCIPIO DEL ASCENSO

En los años treinta fue cuando Volvo conoció el éxito, pues la marca accede al prestigioso rango de primer constructor nacional, aunque no fue fácil, pues tenían la competencia de los célebres Scania-Vabis, que además estaban más avanzados. Gabrielsson y Larson tenían también que enfrentarse a otro parámetro, y era el de no



EN LA PAZ Y EN LA GUERRA

Un TPV, construido en los años 44 al 46, equipado con un motor EC/86 y sus eventuales pasajeros. ➔



poder utilizar para el automóvil las piezas concebidas especialmente para el camión.

Así pues, el primer objetivo era poner a punto un motor que pudiese competir sin complejos en el sector de medio y gran tonelaje.

De esta manera nació el 6 cil, llamado DC; se trataba del primer motor Volvo con válvulas en cabeza de cilindro, una potencia de 75 CV a 2.500 r.p.m. para una cilindrada de 4,097 l. Esta cilindrada era menor que la de 4 cil. del Scania-Vabis, pero la concepción ultramoderna del DC, le permitía obtener la misma potencia que el de 6 cil. de Scania-Vabis. Se concibieron también una nueva caja de velocidades y un puente trasero de doble reducción.

Los modelos se dividieron en dos series: LV 66 (Modelos LV 66 y LV 67) y la serie LV 68 (Modelos LV 68, LV 69, LV 70). Se les distinguía fácilmente porque la serie LV 68 tenía ejes más pesados y ocho pernos por rueda; todos los chasis estaban hechos de plancha de hierro de 5 mm con guardabarros de 75 mm; según los modelos la altura del chasis era de 175 mm o 200 mm, con cuatro, cinco o seis travesaños.

Pero donde el cambio es más notorio, es en las ruedas, comparado con la serie LV 60; las viejas ruedas con radios de madera han sido sustituidas por llantas de acero con freno hidráulico en las cuatro ruedas. Todas

estas características hacían de los modelos LV 66 y LV 68 los primeros camiones modernos y comparables a los de la competencia.

La producción de vehículos continuó hasta el 36, sin grandes modificaciones exteriores ni técnicas; sólo la instalación en el 32 de un radiador más grande y en el 34, la adopción de un chasis también mayor. Esperamos que estos datos satisfarán a los «fans» de la técnica y la historia.

Debemos saber además, que en el 33 Volvo equipó

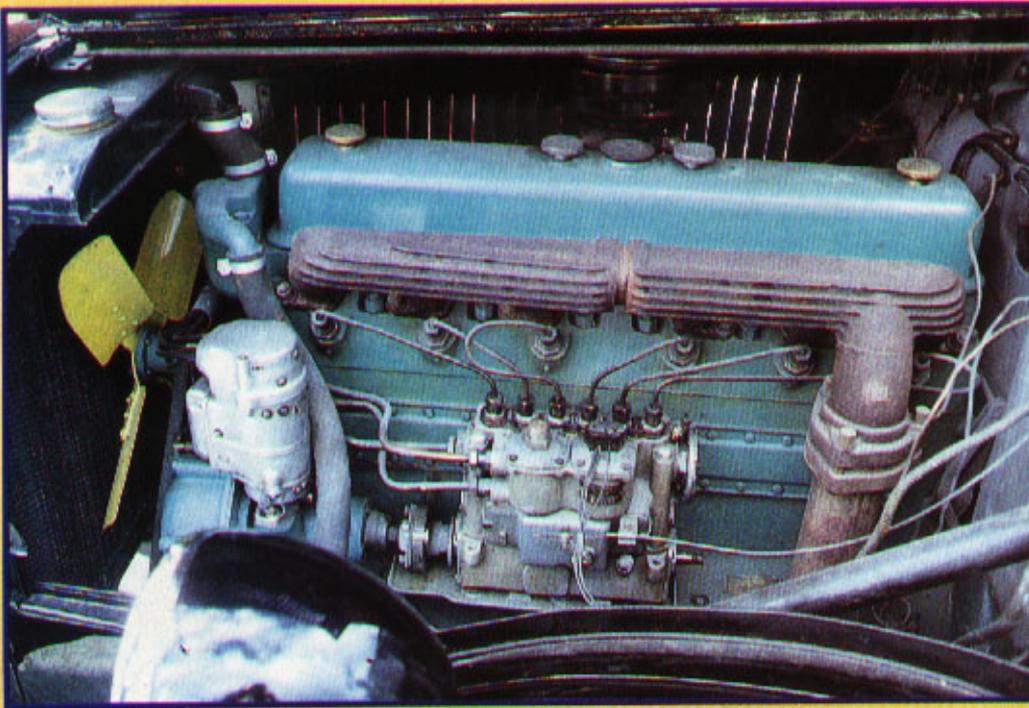
los LV 68 y LV 70 con motores Hesselman (HA) junto con los DC.

Durante este período de lanzamiento de camiones «grandes», Volvo modernizó su gama de modelos medios y pequeños; el primer chasis LV 71 se lanzó a principios del año 1932, seguido del LV 73 concebido para cargas más pesadas. Entre el 32 y 35 se comercializaron los LV 71, LV 72, LV 73 y LV 74, equipados todos de motores EB 65 de 65 CV. con una cilindrada de 3,266 l. Más tarde, en enero del 37, un nue-



FUERTE COMO UN VOLVO

El modelo L340 todavía en activo, fue construido entre el 50 y el 56, se construyeron 4900 ejemplares y estaba equipado con un motor ED/90.



HESSELMAN

Este es el famoso motor creado en 1930 por Jonas Hesselman y Volvo. En 1933 el HA, derivado del DC salió por primera vez de la cadena.

vo vehículo hizo su aparición en el Salón del Automóvil de Amsterdam.

Este nuevo camión presentaba las mismas características mecánicas, que el LV 74, con los mismos resultados, pero debemos destacar que era el primer camión Volvo sin capot.

El LV 75, que era su nombre, permitió a la marca el forjarse una experiencia en





la construcción de camiones de cabina avanzada; se construyeron 308 camiones entre el 33 y el 35.

Después de las cabinas avanzadas, Volvo inicia su andadura en el terreno del aerodinamismo aportando modificaciones en la carrocería, al igual que en el modelo LV 76, con una inclinación del radiador mucho más marcada; también en el modelo PV 36 «Carioca», se aprecia esta tendencia al aerodinamismo, de manera que la parte delantera estaba dividida en dos e inclinados ambos lados hacia atrás.

Desde el punto de vista mecánico, los modelos eran netamente modernos. Estaban equipados de un motor EB (3,266 l. de cilindrada, y 65 CV de potencia), que permitía excelentes resultados para PTC muy delicadas. En el 36 los resultados fueron mejorados con la aparición del motor EC (3,670 l. de cilindrada y 75 CV de potencia).

Todos los Volvo de esta

época disponían de caja de cuatro velocidades, el sistema de freno hidráulico era utilizado también para los camiones y los coches.

El LV 79 fue presentado en el 36 con el mismo delantero que la serie LV 76, y permitía completar la gama intercalándolo entre el LV 78 (1,5 Tm) y los LV 71/LV 81 (2,5 Tm). En el 39 llegaron los LV 81, LV 82, LV 83, LV 84, LV 85, LV 85 T y la serie LV 90, 93, 94 y 95; todos equipados de motores EC/75 para las series LV 8, y DC/75 o HA/75 más tarde FC/90 o FCH/90 para las series LV 9. La versión HA/75 era la Hesselman.

En 1933, Tidaholm deja de producir sus camiones, dejando mercado libre para Scania-Vabis y Volvo para la explotación de sus camiones. Es el momento en que los motores Volvo de fuerte cilindrada hicieron su aparición.

LLEGAN LOS «GRANDES»

Los modelos LV 280 y 290 estaban equipados de motores de 6 o 7 l. Este nuevo motor llamado FA y FAH en su versión Hesselman alcanzaba los 120 CV.

Los LV 290, 291, 292, 293, fueron construidos, hasta el año 1951, 2.380 ejemplares. Más tarde llegaron los «narices puntiagudas» los LV y PV que hicieron furor por su estética.

Del 40 al 50 Volvo produjo las series LV 120 al 123, LV 220 al 224, más tarde LV 125 al 138, LV 1300 al 1305, LV 140 al 148 y L 230 al 234, utilizando las siguientes motorizaciones: EC/86, ED/90, FC/90, FDH/90, FC/90, FE/105 y A6/105.

Después del período de guerra que hicieron nacer las versiones «gasógenas», los TLV 141, TVC y otros TVB y TLV 142, sin olvidar el «espléndido» TPV; nada relevante marca este período de transición, con la excepción de la



aparición de los motores Diesel, que de no haber sido por la guerra, hubieran hecho su aparición en el mercado en el 41 o 42.

Estos motores VDA y VDB, no son introducidos por Volvo hasta el 44, mediante un suplemento en el precio de 3600 coronas, en los autobuses B 512 y los camiones LV 140, aunque las entregas empezaron realmente después de la guerra, y en el transcurso del 46 fueron construidos un número muy pequeño de camiones con el motor VDA.

Antes de llegar a la serie «Titán», los LV 290 C 2, hubo magníficas PV 445, camionetas derivadas del break PV 445 después P 210, que en Volvo se bautizaron «Duet», un vehículo que hace las delicias del coleccionista que tiene la suerte de encontrarlo.

Mención aparte merece el LV 340, construido en 1956, algunos ejemplares del cual siguen en activo, y es que en Volvo, la pasión por la calidad es más que un slogan. ■

Texto: Francis Reyes
Fotos: Christer Olsson
Archivo Volvo

