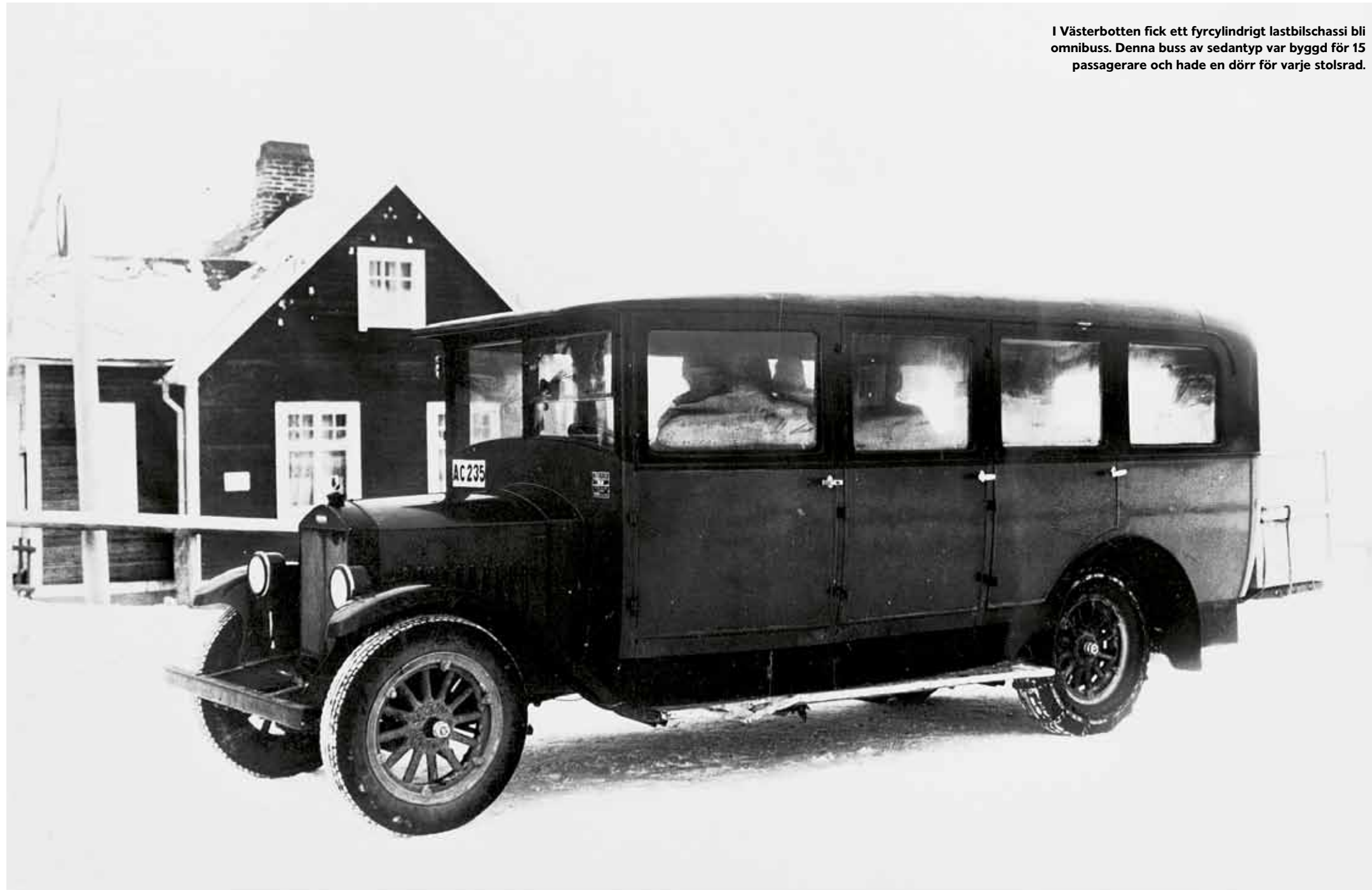




LV60-seriens boggchassi hette LV64LF. De flesta fick busskarosser. Detta exemplar från 1931 fick en kaross från Arvika Vagnfabrik. Ägare var Carlskrona-Wexjö Jernväg.



Demonstrationsbuss framför Volvofabriken på Hisingen. En standardbuss med kaross från Svenska Karosseriverkstäderna och plats för 24 personer på det omnibussanpassade chassit LV70B.



I Västerbotten fick ett fyrcylindrigt lastbilsschassi bli omnibuss. Denna buss av sedantyp var byggd för 15 passagerare och hade en dörr för varje stolsrad.

Västkustens busstillverkare

Volvo är idag en av världens ledande busstillverkare men i begynnelsen var det var inte alls tänkt att man skulle tillverka kommersiella fordon. Från de första omnibussarna, som byggdes på små lastbilsschassin, gick utvecklingen mot större och effektivare fordon för personbefordran. Och det var bussarna som bland annat banade väg för innovationer som tryckluftsbromsar, luftfjädring, servostyrning och automatlåda.

Av Bo Norvinge (text), Volvo (foto)

En Volvo Lastvagn ur serie 1 försågs under hösten 1928 med en busskaross och blev därmed den första Volvobussen. Volvochassierna sågs av bussägarna som ett bättre alternativ mellan de mindre och billiga amerikanska chassierna och de större och dyrare från Scania-Vabis och Tidaholm som fanns på marknaden. De fyrcylindriga motorerna följdes snart av sexcylindriga med dubbla effekten. Speciellt för landsortslinjerna efterfrågades lastbilsschassierna för bussar då

de var robusta och hade hög markfrigång och därmed bättre framkomlighet på det dåliga svenska vägnätet. Just de undermåliga vägarna med begränsade axeltryck såg till att lastvagnschassit LV64LF utvecklades, vilket nästan bara användes till omnibussar.

Anpassat chassi

Under 1930-talet noterade Volvoledningen att antalet lastbilsschassin som användes



Den frambyggda Volvo B1 tillverkades från 1934 fram till 1937. Denna B1 från 1934 gick i trafik mellan Kungälv och Ytterby.

► till bussar blev fler. Kraven ökade också från omnibussägarna så därför tog man fram ett bussanpassat chassi. 1932 kom LV70B där B stod för buss men det baserades fortfarande på lastbilschassit.

Volvo kunde dessutom erbjuda en buss i färdigt utförande med kaross från någon av Volvos tre samarbetsparter: Arvika Vagnfabrik, Hägglunds i Örnsköldsvik eller Svenska Karosseriverkstäderna i Katrineholm. LV75 lanserades 1933 avsedd som en mindre buss. Den var av "falsk Bulldogstyp" med en liten 65-hästars motor.

En riktig buss

Volvo hade nått stora framgångar inom både lastbilar och personbilar och man gjorde en satsning på större bussar. 1934 var det dags för de renodlade busschassierna B1 till B4 som inte byggde på något lastbilschassi.

Två motorplaceringar fanns för att tillgodose dem som föredrog den traditionella busstypen, eller de som önskade den modernare med bättre innerutrymmen. B1 och B4 hade framflyttad förarplats med motorn inne i kupén medan B2 tillsammans med B3 var normalbyggda, med motorhuv. Låg golvhöjd och bättre komfort var något som följde de nya chassierna.

Som motorer fanns en toppventils bensinmotor eller Hesselman på 75 hk (senare 90 hk) tillsammans med en fyrväxlad växellåda.

Större rörlighet

Bussresandet ökade under mitten av 1930-talet och Volvo tog fram ett antal nya busser från 1936 och några år framöver. Först ut var B10 med framflyttad förarplats och B11 med motorhuv, samma som satt på LV90-lastbilarna. B11 hade dessutom ett nedböckat mittenparti av chassit för lägre golvhöjd.

Motorerna var som i föregångarna i regel 90-hästars bensin- eller Hesselmanmotor. De förlängda chassierna fick beteckningarna B12 respektive B14. 1937 erbjöds några kraftigare varianter, B20-B22 och de längre B23-B24, alla med kraftigare axlar.

Städerna expanderar

Under hösten 1937 presenterades den buss som på allvar skulle konkurrera med Scania-Vabis. Det var B40 och B41 som tog steget in bland de fullstora bussarna, med kapacitet kring 45 respektive 53 passagerare, vilka skulle klara städernas kraftiga befolkningsökning. Motorn var på 120 hk med en cylindervolym på närmare sju liter. Hjulbasen mätte på B40 5,3 meter och på B41 6 meter.

1938 och 1940 tillverkades B50 och B52 som baserades på B40/41 men som hade en Lysholm-Smith automatlåda från Atlas Diesel vilket gjorde modellerna till Volvos

första med automatisk växellåda. Cylindervolymen ökades till drygt 7,5 l och effekten till 135 hk, en motor som snart även hamnade i B40/41.

Diesel kom

Under hösten 1944, inte långt från krigsslutet, visade Volvo upp sin nya efterkrigsbuss B510. Egentligen handlade det om en reviderad upplaga av den gamla B20-bussen men med ny teknik under karosseriet. B514 och efterföljaren B614 var frambyggda med motor och ingång framför framaxeln. 1945 kom den stora nyheten då det för första gången gick det att få den riktiga Volvodieselmotorn, VDA i ett busschassi. Senare ersattes förkammardieseln av den direktinsprutade VDC-motorn på 100 hk. Modellen blev populär och ett stort antal såldes till SJ.

Efterföljaren till B510-serien blev året 1951 B615-serien för 33 till 38 sittande passagerare. Senare tillkom D67:orna, först på 115 hk som senare ökades till 125. Modellen moderniserades och fick servostyrning och tryckluftsbromsar under de 14 tillverkningsåren innan den efter över 6.000 tillverkade exemplar skulle ersättas av B715.

Först med turbo

1947 kom B530-serien, en helt nykonstruerad Volvoprodukt jämfört med B510-serien som egentligen var av förkrigskonstruktion. Den var konstruerad som en stor stadsbuss med den stora VDB-motorn på 8,7 l och 130 hk. Den nya synkroniserade växellådan satt placerad mitt i chassiet.

B635-serien tog vid efter B530-serien 1952. Denna hade växellådan placerad på traditionell plats direkt bakom motorn. 1955 kunde den även fås med turbomotorn TD96AS på 185 hk och blev därmed världens första buss med turbo, om än i litet antal. En lättare variant på B530 dök upp under 1949. Det var B625 med B510:ans lite lättare chassi tillsammans med den stora VDB-motorn vilket gav en snabb "expressbuss". Denna ersattes 1952 av B725 som tillverkades fram till 1962, en modell som bland annat Posten valde.

Ny motorplacering

Efter att under slutet av 1940-talet ha sneglat åt den engelska busstillverkaren Leyland hittade man en ny lösning för motorplaceringen på ersättarna till B510- och 530-serierna. För att få ner golvnivån och ge bra plats för insteget framför framaxeln blev det mittmotor på den 1951 lanserade B655-serien. En D96AL med 150 hk satt monterad horisontellt under ramen och gav en bra balans på hela chassiet. Det som fick fart på projektet var egentligen ett önskemål från Odense Sporvej i Danmark som behövde ett antal mittmotorbussar med kort varsel. ►



Volvo B50 från 1939 med SKV-kaross, ägd av Stockholms Spårvägar. Den kördes under andra världskriget på metangas, en biprodukt från avloppsreningsverket i Henriksdal.



Volvo B510 var en populär bussmodell hos SJ. Denna B513 årsmodell 1950 från SJ Uddevalla (inv.nr 1352) råkade illa ut i Ljungskile då den kolliderade med en lastbil på Rikstväan. Foto: Folke Nilsson.



SKV i Katrineholm byggde denna stadsbuss för Malmö Stads Spårvägar på ett B533-chassie. Notera karossens tre dörrar varav de bakre dubbla vilket skulle underlätta av- och påstigning.



Volvo B635 med turbo från 1957 med kaross från SKV. Lyxturistbussen från Ejnar Johanson, Ramkvilla, verkar vara redo för att ta sina förväntansfulla passagerare mot Paris.



Nordmark-Klarälvens Järnväg hade Volvo B11:an från 1937 med Katrineholmskaross. Fronten påminner om lastbilarnas men det är ett rent busschassi med uppbockad ram över axlarna.



Volvo B10 från 1936 med strömlinjeformad ASJ-kaross tillhörde Göteborgs Hyrverk. Den populära modellen tillverkades fram till 1943.



B705 som tillverkades mellan 1958 och 1964 var en liten buss med en hjulbas under fem meter och 90 hästars motor. SKV var karossör till detta eleganta demonstrationsexemplar.

Varbergs Omnibustrafik AB köpte Volvo B655:an av årsmodell 1958 från Borås. Här ses den på Västra Vallgatan i Varberg 1977. Foto: Hans Liljewall.



Mittmotorbussen B655 kom 1951 och blev 1964 B755. 1966 följdes den i sin tur av B58. Här en B755 årsmodell 1964 utanför konserthuset vid Sankt Jörgens Plats i Helsingborg. Foto: Hans Liljewall.



En av Stockholms Lokaltrafiks Volvo B58 ledbussar på linje 607 rullar i området Edsberg, Sollentuna 1971. Hög kapacitet och låga driftskostnader var något som talade för ledbussarna. Foto: Hans Liljewall.

150 stycken B58:or med kaross från Hägglund & Söner gick till SJ, Statens Järnvägar. Här rullar tre av dessa på Solnavägen efter att SL 1969 tagit över bussar och linjer norr och söder om Stockholm. Foto: Hans Liljewall.



Holländska van Hool var en av flera utländska karossörer som fanns representerade i Sverige. Här är GDG:s Volvo B58 av årsmodell 1975 i Eksjö 1977. Foto: Jan Johansson.



Vid Malmö Centralstation förevigades Malmö Lokaltrafiks Volvo B10R-59 1980 med kaross från Aabenraa Karosserifabrik A/S i Danmark. Foto: Hans Liljewall.



Volvos flaggskepp på 1980-talet var Volvo C10M. Det var den första helbyggda bussen från Volvo, tillverkad i Schweiz. Detta exemplar från 1984 har en kaross byggd av Ramseier & Jenzer.



Göteborgs Spårvägars Volvo B755/VBK årsmodell 1964 och en B58/Hägglund ledbuss från 1973 på linje 58 vid Träkilsgränd i Björkekärr, Göteborg år 1977. Foto: Hans Liljewall.



Volvo B58 från 1978 med ett välbekant karosseri från Högglunds Vagnfabrik i Säffle. B58:an på Karlaplan tillhörde SL och gick på den idag nerlagda linje 54. Foto: Hans Liljewall.

Volvos största buss kunde från 1960 också levereras med luftfjädring, eller egentligen en slags kombinerad luftfjädring och bladfjädring. Under åren fanns en rad olika växellådsalternativ men en speciell, värd att nämnas är Volvos egen automatlåda Volvomatic DRH-1 som från 1961 kunde kopplas till "Pannkaksmotorn".

Inför dagen H

Generation sju hör ihop med 1960-talet med några undantag. Förutom tidigare nämnda B725 presenterades B705 1958. Det var en medelstor buss med 90 hästars D47-motor för omkring 30 passagerare.

"Ett helt nytt chassi såg dagens ljus 1970-1971. Det var Volvo B59, den första stadsbussen med riktigt lågt golv."

1962 lanserades B715-serien som var Volvos vänsterstyrda omställningbuss inför övergången till högertrafik. Det var en frambyggd frontmotorbuss försedd med antingen D67C på 125 hk eller turbomotor TD67C på 150 hk. B715 var lätt och lämplig för stadstrafik eller som linjevagn.

B755 som kom 1964 var egentligen bara en B655 i nytt utförande som omställningsbuss. Den utgjorde en brygga till B58 som introducerades några år senare.

Storsäljaren B58

1966 presenterades B5-generationen med B54, B57 och B58. B54 som ersatte B705 lämpade sig som skol- eller butiksbuss. Motorn var nu en D50A på 105 eller 135 hk.

B57 ersatte B715 och drivkällan var en D70/TD70-motor. 1970 presenterades en Bulldogvariant av B57 med ingång bakom framaxeln, BB57. De båda modellerna tillverkades ända fram till 1983 och blev den sista frontmotorbussen i Volvos program.

B58 blev storsäljaren lämpad för förorts- och stadstrafik eller linjetrafik för omkring 55 sittplatser. Då det var en efterföljare till B755 handlade det om pannkaksmotor på tio liters cylindervolym, med eller utan turbo, på 165 respektive 210 hk. De senare B58:orna hade en motoreffekt på 250 hk.

Ändrade planer

Efter ett svalt intresse från både Volvo och Hägglunds introducerades ändå B58 som ledbuss 1967. Denna bjässe tog hela 118 passagerare. Sista axeln var styrbar med enkelmontage vilket gav en fantastisk vändradie storleken till trots.

1967 var också året då det fanns planer på att lägga ner busstillverkningen. I stället

valdes en betydligt bättre lösning: Bussstillverkningen separerades från Volvo och Volvo Bussar skapades som en fristående division inom Volvokoncernen 1968.

Lågt golv

Ett helt nytt chassi såg dagens ljus 1970-1971. Det var Volvo B59, den första stadsbussen med riktigt lågt golv. För att få ner golvhöjden valdes en liggande bakmotor på 250 hk. Detta var egentligen den första bakmotorn men med ett undantag. Det var B645-646 som bara tillverkades i fem exemplar under 1950-1951. Den blev på sätt och vis framtvängd och utvecklades då

Stockholms Spårvägar ämnade byta ut en stor del av vagnparken och önskade bakmotorbussar. Ordern gick dock till Scania-Vabis och deras Metropolbuss.

På B59 kunde man få hel- eller halvautomater från Voith, Wilson, ZF eller Allison. 60 graders hjulutslag gav en överlägsen vändradie och en förträfflig stadsbuss.

B10R blev 1978 efterföljaren till B59 med en rad nyheter som ny motor, större bromsar, nya axelramprofiler och helsvetsad ram.

Moderna efterföljare

De så kallade Midibussarna för omkring 25 till 30 passagerare faller ofta i glömska. B609 från 1976, B6F från 1978 och B6FA-serien från 1979 baserades på samma komponenter som lastvagnsseriens F6. De tillverkades i små serier, ofta för glesbygdslinjer eller som skolbuss.

B10M introduceras 1979 och tog över efter storsäljaren B58 som fram till 1980 sålts i 17.184 exemplar. 1981 övertog Volvo karosserifirman H Höglund & Co, Säffle och året efter introduceras B9M, en enklare variant av B10M, lämplig som skol- eller bokbuss. Ekonomimodellen hade lite mindre valmöjligheter än B10M. Som exempel; ZF manuell eller Allison automat, bladfjädring eller parabelfjädring.

För långfärd

1984 var det dags för Volvos första helbyggda turistbuss C10M att göra entré. I stället för ram byggdes den i en fackverkskonstruktion med kraftiga rundslagningskydd. En hjulbas på sju meter med korta överhäng gav en komfortabel gång och den laddluftkylda THD100KC på 310 hk stod för kraften. C10M blev den dittills säkraste och lyxigaste turistbussen men också den dyraste. □