

AMAZON POSTEN

NR. 2 - AUGUSTI / SEPTEMBER 2019 - ÅRGÅNG 30



www.nvak.no

*Denna artikel publicerades först i AmazonPosten –
Norska Volvo Amazonklubbens medlemstidning*

Innehållsförteckning

- 1 Förord
- 2 Tanken om en kronologisk ordningsföljd
- 3 Artikelförfattarens kompetens före och efter december 2016
- 4 Sammansättningsfabrikerna identifierade
- 5 Varför inte koncentrera produktionen i Sverige
- 6 Definitioner
- 7 Vad siffran «9» betyder
- 8 Allmänt för sammansättningsfabrikerna
- 9 Slutmontering utomlands innan både Amazon och KD-beteckningen
- 10 Allmänt känt
- 11 Arkivbesöket gav överraskningar
- 12 En ny, stor överraskning
- 13 CKD – bland annat i Mexiko
- 14 Anmärkningsvärda fynd i högen av pressmeddelanden
- 15 «Utlandsproduktion, Samordning, 1170» grundades den 1 oktober 1964
- 16 Nomadlivet upphör
- 17 Norge omnämns särskilt, men inte speciellt positivt
- 18 Växande marknad i Sydafrika
- 19 Ordningsföljden
- 20 Distriktsnumren ändras
- 21 Dilemma
- 22 Internationellt initiativ och satsning
- 23 Utlandsproducerade P1800
- 24 Lars Gerdin är på alerten
- 25 Bryssel – Belgien och Haag – Nederländerna
- 26 Flera okända faktorer
- 27 Mycket skedde på fyra hektiska veckor
- 28 Ordningsföljden – sedd från olika perspektiv
- 29 Analysen
- 30 Belgien – Forest eller Alseberg
- 31 SBMA i Belgien
- 32 Holland – från terra incognita till banbrytande
- 33 Beijnes skapar historia – en summering av artikeln i Volvdrive Magazine
- 34 Volvo och Beijnes
- 35 Monteringsprocessen hos Beijnes
- 36 Bland de allra första
- 37 Mexiko blev nummer tre i ordningen
- 38 Först ett avtal – därefter full gas
- 39 Speciellt fall med en typskylt
- 40 Färgkod 42 anges för Mexiko-byggt bil
- 41 Ingen information om fabriken i Mexiko
- 42 Från full fart till tvärnit
- 43 Wentworth – Sydafrika
- 44 Inte «som skjuten ur en kanon»
- 45 Frigöring av produktionskapacitet
- 46 Från Sydafrika via Latinamerika till Nordamerika och tillbaka till Sydamerika
- 47 Nova Scotia – Kanada
- 48 Inte i Halifax, utan i Dartmouth, Nova Scotia
- 49 Robert Lorne Stanfield
- 50 Bra material för tidningarna
- 51 Volvo – en pionjär också i Nova Scotia
- 52 De första KD-bilarna till Kanada
- 53 Invigningen
- 54 Motorprinsen
- 55 Kanadensisk fördel
- 56 USA-utförande och «packbil»
- 57 Blygsam lokal produktion i början
- 58 Inte bara beröm, heder och ära
- 59 Man ger och man tar
- 60 Höga mål
- 61 Export av Kanada-producerade Amazoner till USA
- 62 Volvo Canadian såldes endast i Kanada
- 63 De starkas rätt
- 64 Faller för eget grepp
- 65 Offensiva utspel och avtalsbrott
- 66 Arica, Chile – Sydamerika
- 67 Gustav Östergren – en bra kontakt
- 68 Lokal produktion
- 69 Volvo Personvagnar i Belgien – innan fabriken i Gent
- 70 SBMA – en betydande spelare även efter försäljningen av fabriken
- 71 De sista pusselbitarna
- 72 Från Dartmouth till en ny fabrik i Halifax
- 73 Flytt av fabriken
- 74 Politik
- 75 Introduktionen av 140-serien satte stopp för fortsatt slutmontering av Amazon
- 76 USA säger nej till ytterligare import av Amazon
- 77 Sen USA-modell i Norge
- 78 Amazon – populär i USA även efter importstoppet
- 79 Volvo Canadian – med ratten till höger?
- 80 Siffran «9» abdikerar på kanadensiska bilar
- 81 Fanns Volvo Canadian som årsmodell 1969?
- 82 Gustav Östergren – ännu en välkommen kontakt
- 83 Det definitiva slutet
- 84 SKD slutmonterade i Belgien under tiden före Gentfabriken
- 85 Gent – Belgien
- 86 Amazon var den första bilen från Volvo Europa Naamloze Vennootschap i Gent
- 87 Celebert besök
- 88 Tidigt slut med 4-dörrars Amazon från Sverige
- 89 1969 – den sista årsmodellen från Gent
- 90 Volvo Amazon – mot det definitiva slutet
- 91 Sällsynt 1970 USA-modell
- 92 Batu Tigu i Shah Alam – Malaysia
- 93 Fabrikerna är presenterade
- 94 Inte bara fabrikerna som är av historiskt intresse
- 95 Lars Malmros, far till Gentfabriken
- 96 Gustaf Östergren – mycket betydelsefull också i Gent
- 97 Felaktiga ID-serier i Sydafrika
- 98 Eftertanke – två bilar med samma identitet
- 99 Volvo Amazon i Chile
- 100 Färgkod 86 – den okända färgen
- 101 Uppenbarelsen
- 102 Kom-ihåg-lappen som dök upp efter flera år
- 103 Alberto Averill hålls uppdateras
- 104 Volvo Canadian hade rostproblem
- 105 Gustaf Östergren – en notis om fabriken i Malaysia
- 106 Gent – en komplett fabrik
- 107 Volvo 133GT
- 108 Ett eget emblem
- 109 Taklucka
- 110 Inte original
- 111 Packbilar i Norge
- 112 Volvo typegodkjenning nr. 108, 110, 112/68 T
- 113 Inte helt enligt boken
- 114 Inredningen
- 115 Exteriören
- 116 4-dörrars packbil i Norge
- 117 Volvo expanderar i USA, dock ingen fabrik
- 118 Reservdelskatalog till «besvär»
- 119 Planerna att exportera till USA fanns där
- 120 Sydafrika-producerad Amazon i Norge
- 121 Amazon årsmodell 1971 – en liten miss
- 122 Last Amazon ever was built in SA
- 123 Den allra sista Amazonen
- 124 Rykten motbevisas
- 125 Rättvis fördelning
- 126 Amazon – förstagångsregistrerad 1972
- 127 Volvo Amazon 223GT - fanns det en sådan bil?
- 128 Sensationshungern
- 129 Amazon Globetrotter – en bil från Motor Assemblies
- 130 Politik och ömsesidig nytta
- 131 Betydande behov av utlandsfabriker
- 132 Kelab Volvo Klasik Malaysia
- 133 Amazon längs vägen i Malaysia
- 134 Dokumenten som nästan försvann
- 135 Analys – i ett tidigt skede
- 136 Ett preliminärt resonemang
- 137 Analys – i ett senare skede
- 138 Jakten på information
- 139 Inte riktigt i mål
- 140 Teori, spekulat och frågor – baserat på en intern notis och ett uttalande

Volvos monteringsfabriker utomlands

KD - «Knocked Down» - en bil levererad i delar



Text: Arve Larsen

Foto: Se bildtexter

Översättning: Fredrik Lofter

Artikeln får inte reproduceras helt eller delvis utan artikelförfattarens samtycke – och vad som får användas måste krediteras artikelförfattaren. Bilder som används i artikeln kan vara skyddade av upphovsrätt, och kopiering är inte tillåten, varken med eller utan bildtexter, utan författarens samtycke.

Som läsarna kommer att förstå från artikeln krävs mycket granskning både för att bekräfta och motbevisa rykten och information. Alla sådana utredningar är inte något som författaren kan göra på egen hand, eftersom det finns ett behov av tillgång till olika register, både privata/företag och offentliga. Därför vill författaren av artikeln tacka dem som har varit till hjälp i detta avseende, och trots risken att utelämnas namn, nämns särskilt:

- **Lars Gerdin** som arbetar vid Volvos historiska arkiv på VAK (Volvos Administrativa Kontor) vid Torslanda.
- **Neville Britto** (Volvo Club of British Columbia) som är bilhis-

toriker och har specialiserat sig på Volvos kanadensiska verksamhet. Han skriver för närvarande en bok om Volvos Halifax-anläggning. Han har varit en viktig bidragsgivare till detta stycke och också bidragit till fakta om produktionen i Kanada.

- **Stoffel Mulier** som har bidragit med viktig information speciellt kring Coune-cabrioleterna och Amazon 133GT.
- **Gregg Morris** (Volvo Club of British Columbia)
- **Gustaf Östergren** (Volvo Cars Corporation) som har bidragit med viktig information och speciella berättelser.
- Volvo Cars och **Per-Åke Fröberg** på Volvo Cars Heritage som har bidragit med ovärderlig information.
- **Guy Vermant** som satte under-tecknade i kontakt med
- **Paul van Vugt**, chefredaktör för Volvodriven Magazine.
- **Erik Endre** som har översatt artikeln från van Vugt i Volvodriven Magazine.
- **Tommy Joelsson** (Svenska Volvo Amazonklubben), som har varit outhärlig vid arkivbesöken.

- **Fredrik Lofter** (Volvo Amazon Picture Gallery) och **Arnt Willy Aardal** (NVAK) som har varit mycket hjälpsamma under vägen, och som har bidragit både med viktig information och inte minst bildmaterial.

- **Alberto Averill**, **Fernando Garetto Vives** och **Hugo Tagle** från Club Volvo Chile som har bidragit med viktig information om fabriken i Arica.
- **Noel Chua** som bidragit till ett förtydligande om fabriken i Malaysia.
- **Debra McNabb** (Nova Scotia Museum of Industry).
- **Stein Christian Husby** som har bidragit med viktiga uppgifter.
- **Jo Mæhle** som har hjälpt artikelförfattaren med korrekturläsning.
- **Lars Erlend Kielland** som har hjälpt artikelförfattaren med korrekturläsning.

Källmaterial

- «*Les hommes font l'histoire*» – Människor skapar historia (Volvo Europa N.V.).
- M. Compton och T. J. Gallwey med sin artikel om Motor Assemblies Limited.

▲ En bild som visar hur många delar en Amazon består av, och som är illustrativ för de «paket» monteringsanläggningarna erhöi.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

- «*The New Domestic Automakers in the United States and Canada: History, Impacts, and Prospects*» (Andrew James Jacobs)
- «*Missing the Road: Working Life at Volvo Nova Scotia*» (Anders Sandberg)
- «*Building a New Nova Scotia: State Intervention, The Auto Industry and the Case of Volvo in Halifax 1963 – 1998*» (Dimitry Anastakis)
- Tack till **Fredrik Lofter** som tipsade artikelförfattaren om Nova Scotia-böckerna av A. J. Jacobs, A. Sandberg och D. Anastakis.
- Tidningsnotiser från Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter.
- Egna besök och undersökningar i Volvos Historiska Arkiv.

1 – Förord

Mycket har skrivits och ännu mer har sagts, påståtts, antagits och trots om Volvos monteringsanläggningar utomlands genom åren. Även om



dagens fabriker är både välkända och väl dokumenterade, har tyvärr historien bakom tidigare bilfabriker inte varit lika väl dokumenterad och bevarad för framtiden. Så kallade fakta i olika uppslagsverk har ofta otillräcklig information och de innehåller också vissa felaktigheter.

Författaren till den här artikeln har under de senaste tre till fyra åren arbetat med artiklar som en efter en handlat om de olika årsmodellerna av Volvo Amazon, och hittills har artiklarna för årsmodellerna 1957 till 1961 publicerats i AmazonPosten. Artikeln som handlade om 1962 års modell sattes på vänt när ny information uppdagades under skrivprocessen.

Det är inte förvånande att det dyker upp motsägelsefulla upplysningar i källmaterialet, och det finns ett ständigt behov av mer djupgående granskning av både det ena och det andra. Det visar sig vara särskilt sant när det gäller ämnet för denna artikel, fabriker utomlands där Volvo Amazon slutmonterades. Mycket av denna information har hämtats från Volvos historiska arkiv genom åren, både av skribenter från olika Volvoklubbar och av arkivets personal. Mycket baseras också på vad man har hört eller fått höra, men en del beror också på mer eller mindre lösa rykten som gradvis har blivit så kallade fakta. Arkivet innehåller fortfarande «oupptäckta» skatter och information som bara finns just där, och ett projekt är att få ut den här typen av information i dagsljuset, men det första steget är som sagt att hitta det.

Tommy Joelsson har varit i Volvos historiska arkiv vid flera tillfällen, och det var med hjälp av Tommy som AmazonPostens redaktör Arnt Willy Aardal och författaren fick besöka arkivet för första gången i augusti 2016. Redaktören och författaren hade ett gemensamt syfte med besöket, nämligen att hitta material till AmazonPosten. Medan redaktören naturligtvis letade efter

◀ *Olofströms Bruk som ligger i just Olofström i södra Sverige är nära knutet till Volvo eftersom all metallpressning ägde rum här. Olofström är inte på något sätt en liten bakgårdsverkstad, utan en stor arbetsplats, något som flygbilderna vittnar om. Notera också järnvägen som går mycket nära fabriken, en transportådra som var viktigt för fabriken för flödet av råmaterial in, och färdiga produkter ut.*

➤ *På interiörbilder ser vi rader av färdiga PV-karosser till vänster och den stora PV 800-serien till höger. Den sistnämnda togs ur produktion 1957 när Amazon behövde mer utrymme på monteringslinjen. Att Olofström var en internationell arbetsplats illustreras väl i den nedre bilden som visar nationaliteten hos dem som arbetade där.*

Källa: Volvos Historiska Arkiv.



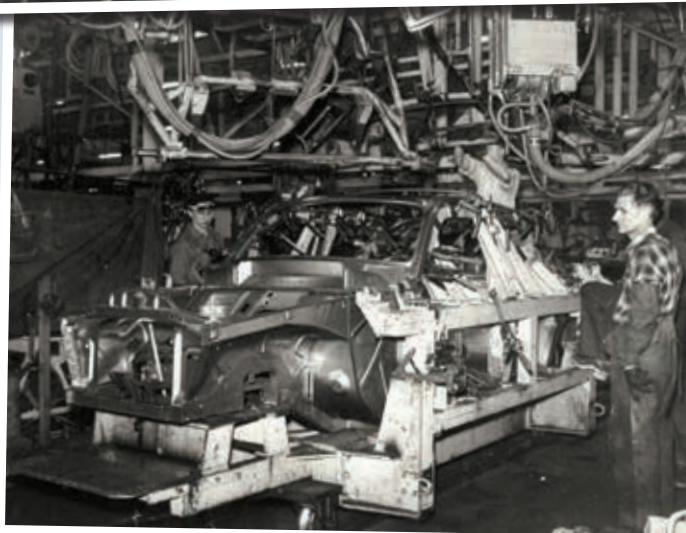


▲ En intressant bild som visar de 549 delarna som ingår i en fyradörrars Amazon-kaross av årsmodell 1966.

◀ Genom fabriken monteras alla delar vid mindre arbetsstationer; och sakta men säkert växer det fram en kaross bland myllret av delar. Det här är innan robotarna tog över så allt görs för hand. Svetsning görs främst med punktsvetsning, och de stora svetsapparaterna är upphängda från taket för att skapa en god arbetsplats. För att säkerställa

att alla karosserna blir helt lika placeras alla delar i jigger där delarna låses fast i rätt läge innan de svetsas samman. Sedan går delarna vidare till nästa jigg och processen att svetsa dit nya karossdelar upprepas. En välkänd kaross framträder till slut från många olika delar. Längs vägen görs kontrollmätningar för att säkerställa att delarna har rätt mått. Om de ligger utanför toleranserna korrigeras detta om möjligt, eller i värsta fall kasseras karossen.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.





«oupptäckta» bilder, hade författaren tillsammans med Tommy Joelsson ett «extremt nördprojekt» på gång, för att använda vår redaktörs egna ord. Detta «nördprojektet» bestod i att undersöka produktionskortet för Volvo Amazon, och under två långa dagar i arkivet fick sällskapet en snabb överblick av en liten bråkdel av det totala antalet 667 791 produktionskort för Volvo Amazon som ska finnas där.

2 – Tanken om en kronologisk ordningsföljd

Som man kan förstå från ett tidigare stycke har tanken varit att gå igenom de olika sammansättningsfabrikerna i kronologisk ordning i de respektive årsmodellsartiklarna. Att det var något man inte hade någon kunskap eller information om var uppenbart, men samtidigt kunde man inte föreställa sig hur man hittar svaren på det «man vet att det är något man inte vet något om». Även om Tommy Joelsson och författaren hade hittat en hel del klargöranden och korregerande information längs vägen i forskningsjobbet, beslutades det ändå att det var viktigt att skriva en artikel för att uppdatera och också korrigera tidigare publikationer från olika forum, inte minst för att meddela för allmänheten vilka de faktiska förhållandena var för de olika sammansättningsfabrikerna vid den tiden.

Den nämnda uppdateringsartikeln var alltså färdigskriven, korrekturläst och på väg till redaktören.

Under tiden, precis innan artikeln gick iväg på tryck, skulle det visa sig att det «knäcktes några koder» under ett nytt besök i Volvos historiska arkiv i slutet av maj 2017. Artikeln sattes därför på vänt för ytterligare en uppdatering. Som ett resultat av upprepade besök i arkivet släpptes senare nya utgåvor av artikeln efter vart sådant besök.

3 – Artikelförfattarens kompetens före och efter december 2016

Författarens ursprungliga avsikt var att integrera de olika sammansättningsfabrikerna i de nämnda årsmodellsartiklarna. Under ett nytt tvådagars arkivbesök med Tommy Joelsson i början av december 2016 upptäcktes helt okänd information. Det förde med sig ännu fler bitar till det redan ofullständiga pusslet som författaren arbetade med, men ledde också till att vissa redan befintliga bitar föll på plats, och i praktiken var det ett jättekliv framåt i försöket att hitta det slutliga sammanhanget.

4 – Sammansättningsfabrikerna är identifierade

Med den kunskap som steg för steg har byggts upp är det nu helt säkert att patiensens med sammansättningsfabrikerna gick ut, och

▲ Parallellt med karosserna produceras både större och mindre delar som motorhuv, dörrar och bagageluckor. Under processen monterades dessa så att karosserna blev kompletta och klara för levereras.

◀ De som arbetade på Olofström var stolta över sina jobb och använde sin professionella stolthet och såg till att Volvos stränga toleranskrav uppfylldes. Som bilderna visar kan arbetsmiljön inte ha varit i framkant och arbetsskador var vanliga. Långsiktiga effekter som hörselnedsättning var betydande på 1950-talet.

◀ Större händelser firades, som här när den sista Duetten var klar för leverans den 23 januari 1969. Den sista av 97 304 bilar. Många sörjde över beslutet att lägga ned produktionen av denna praktiska bil, inte minst de kunder som nu inte hade något alternativ till den höga takhöjden Duett kunde erbjuda. Amazon Herrgårdsvagn, 145 och inte minst 145 Express hade på många sätt tagit över efter Duett, men en liten trogen men kundkrets var helt överens om att «ingenting var som Duett».

◀ Elektronisk databehandling ökade i svensk industri och i början var hålkortet viktiga som databärare och inte minst för datalagring. Dessa hålkort (eller snarare fotografier av dem) är mycket viktiga idag för att studera detaljerna i Amazonproduktionen. Den här artikeln skulle inte ha varit möjlig utan dessa hålkort. Bilden längst ner visar södra Sveriges mest kraftfulla dator, som installerades 1963 hos Svenska Stålpressnings AB i Olofström, senare Volvos Personvagnar.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.



att det inte finns fler okända av dessa. Således kan fabrikerna som slutmonterade Amazon utomlands presenteras i denna artikel i den ordning som motsvarar uppstarten av de olika fabrikerna, och som till slut verkar vara den slutliga versionen. Det finns väldigt lite produktionsinformation, och inga exakta datum från slutmonteringen vid de olika fabrikerna som började först, och ordningsföljden baserades i början i princip på det lägsta chassinumret som visade sig ha skeppats från Sverige till de olika fabrikerna. Det behövdes en mer djupgående analys som också tog hänsyn till såväl avståndet som byggsatserna skeppades, tidpunkten då bilarna rapporterades färdiga från fabriken i Göteborg, de datum som angavs för fakturering samt den faktiska logistiken för de olika sammansättningsfabrikerna.

◀ Dessa två bilder är tagna av Lennart Nilsson som fick i uppdrag att dokumentera Statens Järnvägar (SJ) på 1950-talet med anledning av det statliga verkets 100-årsjubileum. Bilderna togs 1955-1956 och visar lastning av PV-karosser vid Olofströms station för transport till Lundbyverken. Lundby är ett distrikt i norra Göteborg och vid Lundbyverken monterades alla delar för en komplett bil på karosserna.

Källa: Järnvägsmuseet (jarnvagsmuseet.se) / Digitalt Museum (digitaltmuseum.se).



5 – Varför inte koncentrera produktionen i Sverige

En naturlig konsekvens av att producera något är att ha för avsikt att sälja sina varor. Detta gäller för Volvo likväl som för alla andra. Vissa fabriker kan syfta till att leverera inom sitt eget lokalområde, sitt eget distrikt eller sitt eget land, medan andra också kan behöva sälja utanför sina nationella gränser. Av alla världens biltillverkare finns det knappast en enda som inte syftar till att exportera bilar, utöver inhemsk försäljning. Att exportera bilar till ett land som har egna bilfabriker kan vara problematiskt när mottagarlandet vill skydda sin egen verksamhet, eller när det finns handelsavtal med andra länder och de ömsesidigt överenskomna konventionerna måste följas.

Ett annat hinder för export är, som i det här fallet, vad en svensktillverkad bil kommer att kosta utomlands. I många länder kommer bilen att bli för dyr för den genomsnittliga konsumenten att ha råd att köpa, och i lågkostnadsländer kommer därför en marknadsandel att bli ungefär noll. Här kommer lokalt slutmonterade bilar att vara en lösning för att uppnå betydligt sänkta produktionskostnader och återförsäljarpriser jämfört med bilar som producerats i Sverige.

Politiskt sett är lokala inköp och lokal produktion goda argument för att erhålla nödvändiga tillstånd från olika myndigheter. Inte bara skapar du nya jobb inom ditt eget företag utan också inom redan befintlig lokal industri. Således kunde AB Volvo inte bara fatta ett beslut att bygga en fabrik utomlands, skaffa sig en tomt eller en lokal och starta bilproduktion. Det var mycket politik som man måste diskutera och komma överens om, liksom tillstånd som måste erhållas innan man kom så långt. När Volvo förhandlade med

➤ Denna bildserie togs 1964 av Walther Seved och visar godsvagnar fullastade med PV- och Amazonkarosser. Karosserna lastades så att vagnarna utnyttjades fullt ut och tog 12 PV respektive 10 Amazonkarosser. Landskapet påminner om Göteborg så förmodligen är tågen framme i Lundby och väntar på lossning. Denna uppdelning av produktionen var inte helt lyckad därför att Olofström producerade fler karosser än vad Lundby klarade av att ta emot och slutmontera till färdiga bilar. Sedan kom lösningen med flera monteringsanläggningar. Att ha dessa fabriker utomlands hade fördelen av att vara nära marknaden och uppnå tullåttnader genom att tillhandahålla bilarna som byggsatser som lokal arbetskraft slutmonterade. Källa: Järnvägmuseet (jarnvagsmuseet.se) / Digitalt Museum (digitaltmuseum.se).





olika länders myndigheter var det därför en stor fördel att ha bra kort till hands.

En inte obetydlig aspekt i detta sammanhang är produktkvalitet. Nyckeln till att samordna lokal slutmontering och kvalitet är att se till att alla delar har den kvalitet som Volvofabriken kräver. Detta löses genom att producera alla eller de flesta delar i egen fabrik och sedan montera delarna lokalt. Halvfabrikat kan man kalla det idag. Ekonomiskt sett är en sådan metod att producera bilar också ett sätt att sänka både import- och tullavgifter, beroende på de regler som råder i de länder där man ville etablera sig.

För att uppnå en hög volym sålda bilar var det absolut ingen nackdel för Volvo att överföra så mycket arbete som möjligt till ett land där både produktion och inte minst arbetskraftskostnader, dvs löner, var lägre och till viss del mycket lägre än i Sverige. Detta bidrog direkt till att göra den färdiga produkten billigare, och en naturlig konsekvens av billigare bilar var en ökning av antalet potentiella köpare.

Ett ökat antal köpare återspeglas direkt i ett större antal sålda bilar, vilket innebär att behovet av delar och service också ökar, med andra ord en snöbollseffekt.

Både stora volymer och stora mängder måste flyttas och en extremt viktig del i strategin är var någonstans de olika fabrikerna ska placeras. Gemensamma nämnare i detta avseende är skepp, hav, hamnar och tåg. Torslandafabriken ligger som bekant vid en hamn och lastning var därmed en enkel affär. Med kanske bara ett undantag var sammansättningsfabrikerna belägna i ett hamnområde nära ett hav eller en kanal, och det kända undantaget var inte heller långt från ett hamnområde. Transport av färdiga bilar från fabrikerna och vidare till återförsäljarna i landet skedde därför vanligtvis med tåg istället för längs vägarna.

6 – Definitioner

I fackterminologin finns termerna »KD, CKD och SKD», och dessa är beteckningar för en sats som innehåller nödvändiga delar för att montera produkten. Det kan vara

▲ Bakom denna anonyma dörr i Volvos huvudkontor ligger Volvos Historiska Arkiv. Från vänster Tommy Joelsson, Lars Gerdin och Arve Larsen.

◀ Veckan före VROM 2016 besökte vi arkivet för första gången. Tommy och Arve satt framför mikrofichemaskinen och studerade mikrofilmer med fotograferade hålkort. Mitt huvudintresse för besöket var gamla fotografier, och jag kom hem med ett större antal. I ett valv i källaren såg jag också ett enormt material som väntade på katalogisering och digitalisering.

Foto: Arnt Willy Aardal.

bilar, cyklar, båtar, möbler eller vad som helst. I den här artikeln handlar det bara om bilrelaterad produktion. Termen «PKD» har också dykt upp, men den termen har inte observerats i Volvos egen dokumentation. Termerna uppfanns inte av Volvo, tvärtom kan «CKD» spåras tillbaka till artiklar om monteringsfabriker som fanns redan innan Volvo grundades. Normalt används ordet «packbil».

För Volvo packades byggsatserna i lådor på fabriken i Sverige och skickades till monteringsanläggningar utomlands. Detta ska förstås som att en byggsats inte var packad i en låda, utan i olika paket enligt vad som var bäst lämpat för vidare hantering.

- **KD** – «Knocked Down» (Unit) – en gemensam term för CKD och SKD. SKD användes som ett alternativ till CKD, men termen CKD användes oftast och man hittar knappast SKD eller KD någonstans utom i interna rapporter.
- **CKD** – «Completely Knocked Down» – en komplett bil i delar. Alla komponenter, inklusive karosser, packas och skickas till monteringsanläggningen som en byggsats tillsammans med tillhörande monteringsinstruktioner.
- **SKD** – «Semi Knocked Down» – en bil delvis i delar.
- **PKD** – «Partly Knocked Down» – beskriver samma sak som «SKD».

För SKD-varianten innebär detta att karosserna är byggda och lackerade på huvudfabriken och sedan skickas till monteringsfabriken tillsammans med delar som ska monteras och tillhörande installationsanvisningar.

- **Slutmontering** – En term som också används för att färdigställa KD är «slutmontering».

Alla bilar har sitt eget produktionskort, även kallad leveransbok, där all på förhand känd och bestämd information såsom karosstyp, chassinummer, färgkod ¹⁾, motor- och växellådsvariant, osv. var noterat då bilen planerades, dvs innan bilen tillverkades ²⁾.

¹⁾ När det gäller färgkodfältet fylls uppenbarligen inte detta fält för CKD-bilar som exporterades omålad till monteringsanläggningarna. Ändringar kunde göras under vägen, och produktionskortet uppdaterades sedan med all tillgänglig information.

²⁾ Det finns dock undantag – och det kommer att förklaras längre fram i artikeln.

- **Sammansättningsfabrik utomlands.** Orden «sammansättningsfabrik» och «slutmonteringsfabrik»

används också för monteringsanläggningar.

I detta sammanhang är det viktigt att specificera vad termen «Volvos sammansättningsfabrik utomlands» kan betyda, och det är inte «sammansättningsfabrik» som är det viktiga utan vad som menas med «Volvos».

- **Alternativ 1** – «En fabrik utanför Sverige där bilar slutmonteras, oavsett vem som äger fabriken i fråga».
- **Alternativ 2** – «En fabrik utanför Sverige där bilar slutmonteras och där fabriken är helägd av Volvo».

I denna artikel betyder «sammansättningsfabrik utomlands» vad som beskrivs i Alternativ 1.

- «**Distriktsnummer**» kan också kallas «**återförsäljarnummer**» och «**importörnummer**», och är helt enkelt det nummer som identifierar mottagaren av en bil, och ett sådant nummer tillämpas på alla produktionskort, leveransrapporter och fakturor. I fakturasammanhang kan man också definiera det som kundnummer.

7 – Vad siffran «9» betyder

Om den fjärde siffran i typbeteckningen är «9» betyder det att bilen är tillverkad för sammansättning utomlands. Siffran «9» infördes när Volvo introducerade nya typbeteckningar med modellåret 1961.

Siffran «9» hittas dock inte på bilar som är färdigbyggda vid fabriken i Sverige.

8 – Allmänt för

sammansättningsfabrikerna

Författaren till artikeln har varit noga med att skilja på begreppen CKD respektive SKD i de fall där det är känt att SKD levererades. Icke desto mindre används CKD om KD i allmän artikeltext, som det även görs i artikelns sammanhang i andra forum. Ett produktionskort skiljer heller inte en CKD från en SKD. Dessutom kan en sammansättningsfabrik växla från att använda SKD till CKD, om den till exempel byggdes ut med ett måleri längs vägen. En fabrik kan också ha fått både SKD och CKD under samma period som ett steg för att påskynda slutmonteringen.

När det gäller lackering levererades karosserna både färdiglackade och endast med grundmålning. Anledningen till detta är de olika sammansättningsfabrikernas överenskomelser, baserade på både ekonomiska skäl och inte minst rent politiska. Som ett resultat av ovanstående finns det ingen komplett lista över färgkoder för CKD-bilar i Volvos arkiv. Undertecknad har inte hittat några bevis som tyder på att

fullständigt, helt obehandlade karosser skickades från huvudfabriken. Karosser som inte var färdiglackade täcktes med ett skyddande material innan byggsatserna packades i Sverige. Denna tjänade endast som skydd under lagring och transport och avlägsnades naturligtvis före slutmontering.

Även om definitionerna är lätta att relatera till, är det fortfarande en sanning med stora modifieringar.

I praktiken är det inte sant att byggsatserna alltid innehöll en komplett bil i delar, eller att innehållet alltid var en komplett bil delvis i delar. Allt baseras på det faktum att alla delar ingår i paketet från Volvo i Sverige, men det fanns mycket stora variationer i vad som kom med lådorna som skickades från Lundby- och senare Torslandafabriken, och vad som producerades lokalt på olika sammansättningsfabriker och av deras underleverantörer.

I verkligheten användes lokala leverantörer i mer eller mindre utsträckning av alla sammansättningsfabriker, men i alla fall levererades alla karosserdelar (utom MA – Motor Assemblies i Sydafrika), liksom motor och drivlinor från Volvofabriken i Göteborg.

9 – Slutmontering utomlands innan både Amazon och KD-beteckningen

När Jan Wilsagaard hade designat Volvo Amazon, när X1 och X2 antligen hade testats, hade både holländare och belgare redan slutmonterat Volvo i sina egna hemländer i flera år. Volvos historia om slutmontering utomlands går tillbaka så långt som till 1954. Huruvida Volvo använde termen «Knocked Down» vid den tiden är fullt möjligt, men i rapporterna från den tiden då artikelförfattaren läste dem kom termen inte upp i samband med utomlandsproduktion av Amazon. Men som tidigare nämnts i artikeln var det ett välkänt koncept och Volvo var, som ni har förstått, med på täget.

Undertecknad har information som bekräftar att Volvos importör i Marocko, Star Auto, hade en lokal monteringsanläggning på 1950-talet. Som ett resultat av information i ett pressmeddelande måste det därför dras slutsatsen att Star Auto trots sin egen monteringsanläggning inte slutmonterade Volvo. Författaren till artikeln har också läst produktionsstatistik för monteringsanläggningar utomlands, och Marocko finns inte heller med på den listan.

Till och med inom Volvokoncernen var denna produktionsform ganska anonym, men det fanns entusiaster inom Volvo som arbetade och verkligen brann för idéerna och tankarna bakom denna typ av bilproduktion. Den internationella organisationen internt hos Volvo hade hittills inte varit ordentligt förankrad, var ständigt offer för omor-

ganisation och hade ett «zigenarliv» (Volvos egna, samtida term) där den flyttades runt geografiskt, både i Göteborg och utomlands.

Under åren mellan 1954 och 1960 skickades packbilar till importörer både i Belgien och Nederländerna, men trots detta fanns ingen ansvarig organisationschef utsedd på AB Volvo. Rolf Söderhielm, som varit med i processen från början, agerade som en med det övergripande ansvaret för området.

Vid denna tidpunkt var Christian Audemard ansvarig för marknadsföringen för Belgien och Nederländerna och tillsammans med importörerna där samordnade han produktionen. Enligt en intern rapport tillverkades 4 252 bilar under denna period, fördelade på fem olika platser i Belgien och Nederländerna.

Medan det var produktionsavdelningen vid Lundbyverken tillsammans med planeringskontoret för verkstäder som tillhandahöll vad som skulle packas för slutmontering, skedde den faktiska packningsprocessen i en lastbilsfabrik vid Spetsbågen i Lundby. Logiskt kan detta förklaras med gott om utrymme och det faktum att lastbilar också var bland de fordon som slutmonterades utomlands.

10 – Allmänt känt

Det faktum att Volvo Amazon slutmonterades på fabriker utanför Sverige är långt ifrån en hemlighet, och flera fabriker har presenterats i olika forum både hemma och utomlands flera decennier tillbaka i tiden. De som har lite intresse och information kring detta kommer nicka instämmande när namn och/eller länder som nämns är redan nämnda Motor Assemblies i Sydafrika, fabriken i Halifax i Kanada och i Gent i Belgien. Det faktum att det också fanns en fabrik i Arica i Chile är det också några som känner till. Den här artikeln kommer också att behandla fabriker som inte nämnts ovan, och förmodligen kommer många – eller de flesta läsarna – att bli förvånade.

11 – Arkivbesöket gav överraskningar

Tommy Joelsson och undertecknad letade efter information som kunde bekräfta de starka misstankarna om att produktionsperioden i Sydafrika startade mycket tidigare än vad som hittills har lästs i olika forum. Samtidigt söktes information om när den första KD Amazonen – eller packbil som så önskas, producerades. Resultatet var «chockerande» nyheter – förmodligen inte bara för oss.

Stor var förvånningen – och det är en underdrift – när det upptäcktes att den första producerade bilen av detta slag hade chassinummer redan i 50 000-serien. Det betyder i klartext att KD-produktionen startade redan med modellåret 1961.

Fram till artikelförfattarens besök i Volvos historiska arkiv i december 2016 var typbeteckningen för KD helt okänd, åtminstone för oss, i samband med B16 Amazoner. När det gäller termen «KD/CKD/SKD» i Volvos egen verkstadslitteratur, har varken artikelförfattaren eller andra bidragsgivare till denna artikel noterat användningen av termen innan den dök upp i ett servicemeddelande från 1963.

Med denna nya kunskap blev det också intressant att veta om det fanns ett liknande system för typbeteckningar som gällde för Volvo PV. Efter en del frågor om hjälp via PV-klubbarna framkom det att Volvo PV 444, som producerades till och med 1958, liksom för PV 544A (1958-1960) och som hade en siffra «2» på den fjärde positionen i typbeteckningen betydde «bil packad för sammansättning utomlands». Dessutom, från PV 544B till den sista 544G (B indikerar 1960-1961 modellerna) samt för 210 användes också siffran «9», och följde därmed samma nomenklatur som för Volvo Amazon, och dessa användes parallellt under samma period. .

Det skulle dock visa sig finnas mer...

12 – En ny, stor överraskning

«Att bli mållös» är ett uttryck du använder när du till exempel är så förvånad att du inte får fram ett enda ord. Det var precis motsatsen till vad som var fallet med Tommy Joelsson och författaren när information kom fram som gjorde upptäckten av Amazon B16 «KD» relativt blygsam. Vad kan det här vara? Var levererades dessa bilar? Fanns det fabriker som man inte visste om osv. Förslag och teorier lanserades i snabb följd.

I högen dök produktionskort upp för KDs, som exporterades samtidigt som bilar till MA, men där importörens distriktsskod varken var Lawson eller MA – eller för den delen andra mottagare i Sydafrika.

13 – CKD – bland annat i Mexiko

Vem har hört talas om att Volvo hade en sammansättningsfabrik för Amazon i Mexiko? Det hade varken Lars Gerdin, Tommy Joelsson eller undertecknad några aning om alls, och behovet av att hitta mer information om denna fabrik var akut.

Därför söktes pressmeddelanden från denna period igenom, och i ett pressmeddelande från Volvo skrivet 1960 användes «CKD»-beteckningen, och det står: «Till Mexiko kommer Volvo att från och med 1/11 i år leverera vagnar CKD (Completely Knocked Down)».

Dessutom upptäcktes produktionskort för ytterligare fyra importörer eller mottagare som ingen av de närvarande kunde identifiera där och då.

Lyckligtvis är Lars Gerdin väldigt professionell och han vet mycket väl vad han arbetar med. Han har tillbringat otroligt många timmar i arkivets olika lådor och hyllor. Redan innan Tommy Joelssons och författarens blodtryck åter hade närmast sig det normala efter «Mexiko-shocken», dumpades 5-10 kilo arkivmaterial i mappar märkta «pressmeddelande» på bordet. Efter som kaffe och historiska dokument är en dålig kombination, blev det en välförtjänt kaffepaus på gott avstånd från arkivmaterialet, men stämningen kring de närvarande fylldes med frågetecken, och så snart kaffepausen var över söktes det vidare efter ny information, mapp för mapp, hög för hög, ark för ark, rad för rad.

Att tiden går fort när du har något intressant att göra är sant, och författaren till artikeln kan inte säga om det var en eller tre timmar innan ett underbart vackert och befriande dokument dök upp, och både Lars Gerdin, Tommy Joelsson och författaren förvärvade ny kunskap.

14 – Anmärkningsvärda fynd i högen av pressmeddelanden

Som ett resultat av svårigheten på grund av höga tullar och andra hinder på flera av Volvos exportmarknader måste något göras. Under 1959 sammanställde Organisationskontoret hos Volvo en översikt över utländska sammansättningsfabriker samt upprättade riktlinjer för de olika funktionerna för sådana verksamhet. Samma år inrättades en separat grupp internt på Orderkontoret, «Kontakt med utländska monteringsfabriker», som också fick en separat budget med det interna avdelningsnumret 2145.

I november 1960 beslutade AB Volvos ledning att skapa en ny och separat avdelning för att hantera slutmonteringen av Volvos produkter samt vilka av de enskilda produkt detaljerna som skulle produceras utomlands. Den 1 december 1960 inrättades «Licenstillverkning i utlandet» och tilldelades det interna avdelningsnumret 1170.

Chefen för denna nybildade avdelning blev chefsingenjör Carl Richard Thiberg, och han rapporterade direkt till styrelsen. Den 12 december samma år införlivades «Kontakt med utländska monteringsfabriker» i avdelning 1170, och avdelning 2145 avslutades vid årsskiftet 1960/1961.

Samtidigt som den nya avdelningen inrättades, utarbetades också en separat handbok med företagets policy och frågor om verksamheten. I maj 1963 hade avdelning 1170 fjorton anställda.

15 – «Utlandsproduktion, Samordning, 1170» grundades den 1 oktober 1964

Framstegen fortsatte och i juni 1964 meddelade VD Gunnar Engellau att man skapat en ny separat

enhet, «KD-verksamhet – VKD» inom AB Volvo i Göteborg. Huvuduppgiften var att leda och samordna all Volvos utlandsproduktion. Avdelning 1170 införlivades i VKD, och den dåvarande servicechefen Rolf Söderhielm utsågs till chef, och från och med den 1 oktober var hans titel chefsingenjör på AB Volvo. Tidigare nämnda Carl Richard Thiberg skulle från samma datum bereda särskilda uppgifter för ledningen.

16 – Nomadlivet upphör

För att använda Volvos eget uttryck upphörde «zigenarlivet» för dem som arbetade med utländsk produktion. Efter ett antal omorganiseringar och omlokaliseringar av de olika avdelningarna runt omkring rapporteras att «från 1966 samlades alla avdelningar inom utlandsproduktionen under ett och samma tak i de tidigare lokalerna för den stängda biografen «Roxy» på Kyrkebytorget». Packavdelningen hade flyttat till Torslanda, till TA 1962, till TC 1964, och flyttades 1968 till RB. (TA – Torslanda A-byggnaden, TC – Torslanda C-byggnaden, RB ligger bredvid TA, som är centralagret).

1969 var således utlandsproduktionen i RB-byggnaden, och här packades bilar till fabriker i Belgien, Kanada, Malaysia, Australien och Sydafrika. Förberedelser och packning för lastbilsfabrikerna i bland andra Belgien, Marocko, Algeriet och Iran utfördes också här. Rolf Söderhielm var fortfarande chef för denna enhet, nu benämnd AB Volvo Overseas. Ledning och administration flyttades till det nya huvudkontoret på Torslanda, som idag kallas Volvos Administrativa Kontor, VAK. Under detta år flyttades packningen till Belgien och Kanada från «Overseas» till Volvo Montering och hamnade så småningom på Torslanda TP, vid själva fabriken.

Produktionen av Volvo Amazon beslutades vid denna tidpunkt att upphöra, även om nästan 20 000 bilar också skulle tillverkas som 1970 års modell. Det kan skrivas mycket mer om detta, men eftersom det är Volvo Amazon som är ämnet för artikeln, så blir detta den sista raden.

17 – Norge omnämns särskilt, men inte speciellt positivt

I en tredje och inte daterad notering, men som antagligen måste ha varit skriven relativt sent 1960, kunde man läsa följande:

På «övriga exportmarknader» har det antingen skett en konsolidering eller en försäljningsökning, utom i Norge där mycket progressiva och diskriminerande bilskatter har blivit ett hinder för bilförsäljningen.

Vidare: I Schweiz har Volvo femdubblat sin försäljning jämfört med föregående år.

Mexiko uppvisar också ett ständigt växande intresse, och Volvo kommer från 1 november i år (1960) att leverera CKDs (Completely Knocked Down). (Produktionskortet anger att bilarna/byggsatserna rapporterades färdiga från Lundbyfabriken den 21 oktober 1960. Ergo hade Volvo full kontroll över sin egen produktion vid den tiden också – författarens anmärkning). Monteringen måste därför äga rum i Mexiko. Volvo har därför beslutat i samarbete med importören i Mexiko, att börja slutmontera bilar där nere.

I en annan notering, skriven i juli 1961, dök följande information upp:

I Mexiko, som Volvo började exportera bilar till 1959, började förberedelserna för montering av bilar lokalt under 1960.

Under loppet av 1½ år räknar man med att komma upp i en årlig produktion på c:a 2 000 bilar. Trots det kommer inte Volvo bygga en egen monteringsfabrik i Mexiko, utan istället använda lokalerna som importören disponerar.

18 – Växande marknad i Sydafrika

I Sydafrika har försäljningen ökat igen efter en nedgång till följd av blockaden av sydafrikanska varor. Volvo överväger nu att bedriva verksamheten efter samma modell som i Mexiko.

Här används orden «överväga» och «bedriva». Fabriken i Sydafrika slutmonterade även PV, och det är känt att många karosssdelar tillverkades lokalt på fabriken där. Detta var också planerat att fortsätta, men verkligheten var att det fanns kvalitetsproblem i produktionen hos Motor Assemblies och deras partners. Volvo hade ingen önskan att leverera en andra klassens produkt, och när det nu visade sig vara goda tider igen öppnade det också en möjlighet för förändringar i produktionsstrukturen.

Med Volvos känsla för och krav på kvalitet var Mexiko-lösningen helt klart den mest rimliga, där alla karosssdelar tillverkades på fabriker i Sverige och kompletta karosser skeppades därifrån. Genom att upphöra med lokal tillverkning av karosssdelar undviks alla problem med dålig passform och felaktig montering. Det är inte känt vid vilken tidpunkt detta beslut fattades, och det är inte heller känt vid vilket chassinummer. På grund av de politiskt betingade avtalen krävdes lokal produktion, och Volvo ville hålla sig till avtalet trots att karosser, motorer och drivlinor tillverkades vid fabriker i Sverige. I stort sett var alla andra delar, som fjälgar, navkapslar, inredningar, rutor, batterier och däck bland det som sydafrikanerna själva hade kapacitet och kunskap att producera.

Hålkort och mikrofilm

På 1950- och 1960-talet bearbetades och lagrades stora mängder data på hålkort. Eftersom korten i arkivet inte får fotograferas av säkerhetsskäl används här endast ett exempel på hålkort.

Om vi tittar på hålkortet står siffrorna «0» till «9» i kolumner, och några av siffrorna är klippta (hål), därav namnet «hålkort». I kolumnerna kan vi nu läsa följande nummer: 35844113134194 osv. Genom att gruppera dessa nummer kan information om en bil illustreras på detta sätt: de första sex siffrorna är bilens chassinummer (358441), nästa sex är dess typbeteckning (131341), nästa två är färgkod (94), osv.

Vid produktion av en ny bil skapas ett hålkort som följer bilen genom hela produktionslinjen. En tvådörrarkaross (siffrorna 7 och 8) tilldelas chassinumret 358441 (siffrorna 1-6), lackeraren läser att bilen ska lackas 94 mörkgrön (siffror 13 och 14) och när bilen under monteringen ska få motor och växellåda kan det enkelt läsas på medföljande hålkort att bilen ska ha en B20A-motor (1 som siffror 9) och en M40-växellåda (4 som siffror 11) osv. När bilen är klar och godkänd returneras hålkortet till administrationen för arkivering.

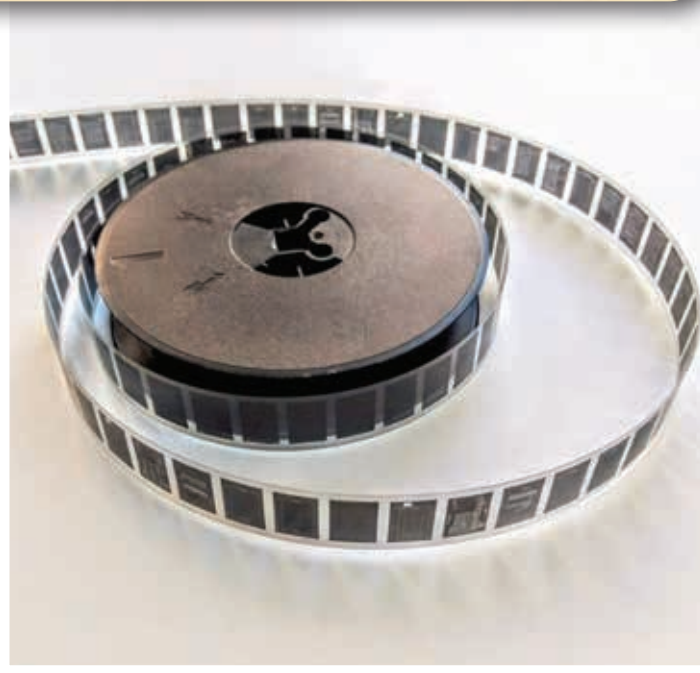
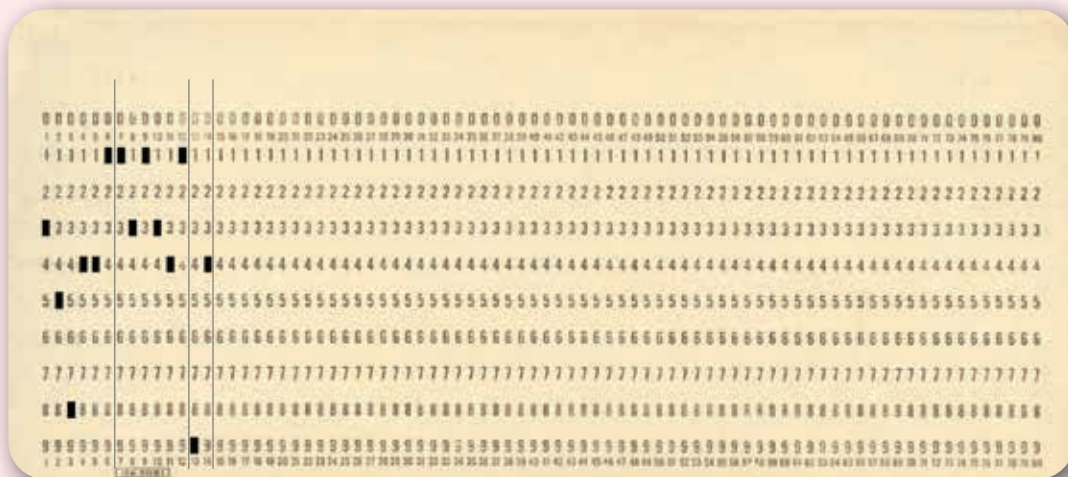
Om hålkorten på alla 667 791 Amazoner staplades ovanpå varandra skulle stacken bli c:a 120 meter hög och en mindre lastbil skulle behövas för att flytta nästan 2 m³ papper.

För att göra volymen mer hanterbar fotograferades alla hålkort på 16 mm mikrofilm, och nu får all information utan vidare plats i en skokartong. Mikrofilmer är också mer hållbara än papper. Nackdelen

är att du behöver en mikrofilmläsare, och idag finns det inte många fungerande sådana maskiner kvar. Dessutom kan hålkorten fortfarande bara läsas manuellt, ett i taget.

Den totala mängden data på hålkorten är knappt 40 MB, så till och med det minsta USB-minnet lagrar hela registret.

Det finns en stor önskan att kunna digitalisera registret så att sökningar kan göras enkelt och snabbt. Istället för att spendera timmar på att söka igenom 50 000 hålkort för att hitta alla bilar som skeppats till Mexiko som KD, kan samma sökning göras med några knapptryckningar och resultatet fås på några sekunder. Det blir då också möjligt att sitta hemma i sitt eget vardagsrum, snarare än att åka många mil till Göteborg och ha flera övernattningsnätter. När detta kan bli verklighet är som vanligt en ekonomisk fråga.



19 – Ordningsföljden

På ett tidigt stadium i arbetet med artikeln var fabriken i Mexiko helt okänd för de «grävande journalisterna». Därför var det inte vid den tiden frågan om att reda ut vilken fabrik av dessa två som först började med slutmontering. Leveranserna ligger nära varandra i tid, och lite är känt om transporttid och andra frågor som måste beaktas här. Det antogs att den första kunde vara fabriken i Sydafrika, vilket också är ett påstående i en större artikel skriven om MA / Motor Assemblies. Distriktsnummer 955 tros tillhöra fabriken i Sydafrika, eftersom inga andra alternativ då var aktuella eller kända, men det numret (955) skulle senare visa sig vara kopplat till fabriken i Mexiko. Denna nyförvärvade kunskap innebar således ett behov av att se över en mängd produktionskort från vilka anteckningar redan hade tagits, vilket ytterligare timmar användes för detta ändamål. Men det var det väl värt.

Enligt MA:s detaljerade statistik framgår det att de hade slutmonterat sin första Amazon i mars 1961.

Leveransböckerna visar att chassinumren 57080 och 57081 var klara i Lundby den 28 september 1960 och skeppades sedan till distrikt 901 som vid den tiden hade adressen till Johannesburg, Sydafrika. Båda dessa var CKD-bilar typ 12294HD – vilket förstås vara 4-dörrars versioner av 122S med ratten till höger. Volvo Amazon Picture Gallery har bilder på bilen med chassinummer 57081, och det framgår tydligt på en skylt i motorrummet från Motor Assemblies att denna bil är nummer 2 i serien från MA. Det är inte alls säkert att MA byggde bilarna i stigande ordning i förhållande till chassinumret, men med all sannolikhet dessa två ch.nr. de två första CKD:erna av Volvo Amazon byggda i Sydafrika. Som ett resultat av det faktum att distriktsnummer 955 tillhörde den «nyupptäckta» fabriken i Mexiko, skulle det förhoppningsvis också vara möjligt att dra slutsatsen kring vilken som var den första av fabrikerna i Sydafrika och i Mexiko att slutmontera Amazon.

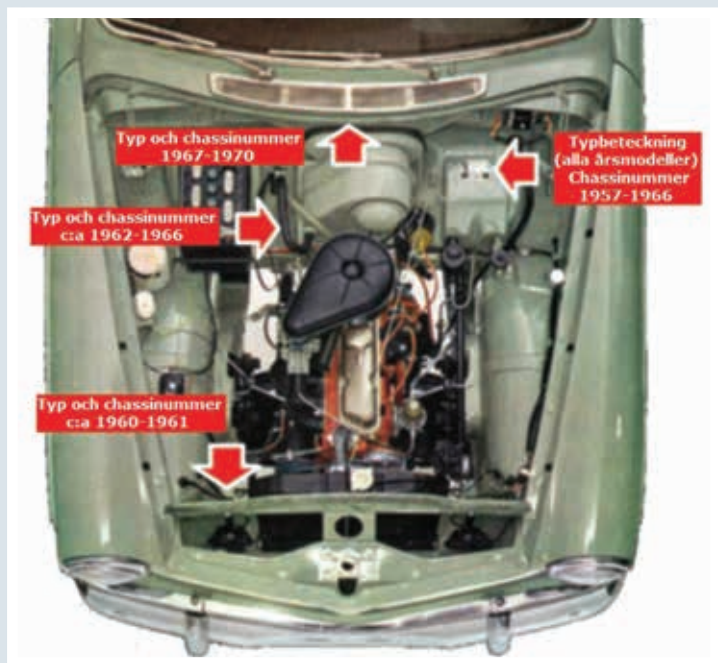
20 – Distriktsnumren ändras

Tidsmässigt ligger leveranserna nära varande och lite är dessutom känt om både transportledtid och andra förhållanden som här måste beaktas. Volvo tvingades senare att göra ändringar i sitt distriktsnummersystem, vilket inte direkt förenklade Tommy Joelssons och författarens arbete med att kartlägga de olika återförsäljarna. Tvärtom. Rutinen att notera både destinationen och återförsäljarnumret på produktionskortet upphörde runt ch.nr. 40 000 – ändå utan definitiv distinktion, och därefter blev bara återförsäljarnumret noterat på korten. Under samma period infördes också nya nummerserier som ersatte tidigare distriktsnummer. Fram till dess hade praktiskt taget alla nummer varit tresiffriga och alla svenska återförsäljare hade sitt eget nummer. Dessutom ökade antalet svenska Volvo-återförsäljare stadigt och i Norge och Danmark hade importörerna Norsk Volvo AS och Volvo Danmark egna nummer, men härnäst efter inte bara importörerna utan också

varje återförsäljare i Norge och Danmark hade sina egna distriktsnummer. Enkelt förklarar det brist på tillgängliga nummer, och AB Volvo var tvungen att utvidga systemet med återförsäljarnummer till att bestå av fyra siffror. De gick därför till återförsäljare utanför Skandinavien.

21 – Dilemma

Det som skapade en huvudvärk för Joelsson och författaren när de identifierade de olika återförsäljarna och importörerna var att det inte finns någon fullständig korsreferenslista för distriktsnumren. Som ett exempel på de nya utmaningar som stöttes på hittades nu distrikt 955, som ursprungligen tillhörde Mexiko, igen hos en dansk återförsäljare. På liknande sätt hade 901, som var ett tidigt nummer för Sydafrika, också förknippats med Danmark. Alla former av förändringar, inklusive inom ett land, bidrog till osäkerhet och kan också bero på importörändring, förändring av importörens ägarstruktur, osv.



22 – Internationellt initiativ och satsning

AB Volvo var redan involverad i utländska monteringsanläggningar i Belgien och i Nederländerna, men i en relativt blygsam skala. Som ett resultat av ändrade internationella politiska bestämmelser, såsom importbegränsningar, blev det nödvändigt att anpassa sig till de olika ländernas regler och handelsavtal. Befintliga Volvo-importörer påverkades också av strängare importregler och tog sitt eget initiativ utanför AB Volvo för etablering av monteringsanläggningar. Denna typ av verksamhet var helt nödvändig för att AB Volvo skulle kunna fortsätta sin internationella expansion, och AB Volvo tvingades på ett sätt att öka offensiven utanför Sverige. Genom att veta att det fanns en stor potentiell försäljningsmarknad i Sydafrika och i Mexiko beslutade AB Volvo att öka sitt fokus på KD-produktion. Som nämnts i citatet från pressmeddelandena bildades en separat avdelning som sorterade direkt under företagsledningen, där avdelningschef Carl Richard Thiberg fick ansvaret för samordning mellan Volvo och de viktigaste importörerna i de olika länderna.

Monteringsavdelningen, ledd av Bengt Darnfors, fick i uppdrag att organisera packning och utföra tekniska förberedelser. Helge Andersson blev chef för projektet och hade detta jobb under perioden 1960-1963, då han efterträddes av Rune Larsson som satt i chefsstolen mellan 1963 och 1965.

23 – Utlandsproducerade P1800

Det faktum att 6 000 exemplar av P1800 byggdes på Jensen Motors i England under perioden 1960-1963 är i princip helt ointressant för denna artikel, men det måste ändå nämnas. Volvo hade sina egna överordnade på plats i England, men kontraktet att bygga 9 000 bilar avbröts ändå

▲ Pilarna visar var i motorrummet chassinumret finns instansat samt placeringen av bilens typplåt.
Illustration: Fredrik Loft.

➤ Tabell över siffer- och bokstavskoder i Amazonens typbeteckning.

i förtid på grund av relativt låg kvalitet på bilarna och produktionen flyttades till Göteborg. Fabriken i England var inte baserad på KD-produktion och Volvo Amazon var inte aktuell för denna fabrik.

24 – Lars Gerdin är på alerten

Tidigare i artikeln nämns en «uppdateringsartikel» och det förstods att den aldrig trycktes. I den artikeln stod att reservationer gjordes att CKD kan ha monterats tidigare än vad som hittades när man hänvisade till fabriken i Sydafrika och Mexiko. När Tommy Joelsson och författaren studerade produktionskortet, som nämnts tidigare, upptäcktes också ett antal distriktsnummer som inte matchade distriktsnumren i de två länderna som nämns ovan. Ursprungligen misstänktes att de oidentifierade distriktsnumren kunde tillhöra svenska återförsäljare eller fabriker som byggde specialutgåvor av bilarna. Det fanns ingen översikt som kunde säga vilken återförsäljare, fabrik eller importör numren tillhörde. Det var med andra ord en ren gissningslek, och så långt som möjligt borde artiklar som denna innehålla definitiva fakta och inte baseras på antaganden.

Vid denna tidpunkt var det tydligt att fabriken i Sydafrika och Mexiko endast fick 122S-utföranden, de andra fyra hade fått Amazon i både Special- och Sport-versionerna, vilket indikerar bilar för den europeiska marknaden.

Det skulle gå några veckor innan man kom vidare med saken, och det var då under tecknad fick ett e-postmeddelande från Lars Gerdin. Han hade hittat en översikt som visar

Förklaring av typbeteckningar för årsmodell 1961 till 1970

1:a och 2:a siffran: P 13235 VD Kaross

- 12: Fyradörrars sedan (P120)
- 13: Tvådörrars sedan (P130)
- 22: Herrgårdsvagn (P220)

3:e siffran: P 13235 VD Motor

- 1: B16A, B18A, B20A
Enkel Zenith/Stromberg förgasare
- 2: B16B, B18D
Dubbla SU-förgasare
- 3: B18B, B20B
Dubbla SU-förgasare

4:e siffran: P 13235 VD Utförande

- 2: Standardutförande (Favorit)
- 3: Specialutförande, det vanligaste utförandet i Skandinavien
- 4: USA utförande (export till USA och Kanada)
- 9: Packbil i delar för sammansättning utomlands

5:e siffran: P 13235 VD Växellåda

- 1: M30 Treväxlad manuell (Favorit)
- 2: M30 Treväxlad manuell (årsmodell 1962 och 1963)
- 3: M31 Treväxlad manuell med overdrive
- 4: M40 Fyrväxlad manuell
- 5: M41 Fyrväxlad manuell med overdrive
- 6: BW35 Treväxlad automat
- 8: M40RV Fyrväxlad manuell (M40) med rattväxel

6:e bokstaven/siffran: P 13235 VD Rattens placering

- V/1: Vänsterstyrd
- H/2: Högerstyrd

Bokstäverna V- och H finns till och med årsmodell 1966. Från årsmodell 1967 blev bokstäverna «V» och «H» ersatta med siffrorna «1» och «2» för vänster- respektive högerstyrd.

7:e bokstaven: P 13235 VD Årsmodell

Tabeln visar bokstavskoden för respektive årsmodell. Notera hur bokstavskodserien för fyradörrars sedan (P120) skiljer sig från serien för tvådörrars sedan och Herregårdsvagn, dvs. P130 och P220. På årsmodell 1967 blev bokstavskodserien samma för alla karosser (och även alla bilmodeller – Amazon med alla tre karossvarianter, Duett, P1800, 140-serien med sina karosser samt 164).

Tabell Bokstavskoder för årsmodellerna 1961 till 1970

År	Kaross		
	P120	P130	P220
1961	D		
1962	E	A	A
1963	F	B	B
1964	G	D	D
1965	K	E	E
1966	L	F	F
1967	M	M	M
1968		P	P
1969		S	S
1970		T	

förhållandet mellan distriktsnummer och namnen på två av de fyra okända.

25 – Bryssel – Belgien och Haag – Nederländerna

Ett av distriktsnumren som man hade funnit visade sig tillhöra en mottagare i Belgien. Det var ett känt faktum att Volvo hade en sammansättningsfabrik i Gent, men också att den inte öppnades förrän flera år senare, närmare bestämt 1965. Som en del av arbetet med att skriva artiklar om Amazonens olika årsmodeller hade artikelförfattaren tidigare funnit att Amazon slutmonterades i Belgien som årsmodell 1963. Nu verkar det som att historien om slutmontering av Amazon i Belgien sträckte sig längre tillbaka i tiden än så. Den fabriken kommer att avhandlas mer senare i artikeln. Likväl blev Amazon skeppad som KD till Brys-

sel redan under modellåret 1961. En lika stor nyhet som den nu «nyupptäckta» fabriken i Mexiko.

Den andra leveransen som Lars Gerdin identifierade var hamnen i Haag, som ligger ungefär 17 mil från Bryssel. Nu vet författaren att Holland inte är ett land utan en del av Nederländerna. Trots detta kallades Nederländerna för Holland fram till 1815, och oavsett så ligger Haag i provinsen Sydholland. Det bör kallas Nederländerna på norska (och svenska), medan ett antal länder använder namnet Holland. Dessutom används «Holland» i ett separat avsnitt om fabriken.

Författaren till artikeln blev inte chockad när Bryssel dök upp i ett tidigt sammanhang bland sammansättningsfabrikerna, eftersom tidigare känd information om fabriken (eller snarare fabriken) i Belgien

hade visat sig vara både spretig och felaktig.

När Haag dök upp som mottagare av KD-enheter blev reaktionen en annan. Knappt hade Mexiko dykt upp från ingenstans innan ännu en monteringsfabrik i ett hittills okänt land för produktion av Volvo Amazon drogs fram ur hatten.

I efterhand kan man säga att den känsla man får när man lyckas hitta oupptäckta skatter av denna typ är helt obeskrivlig, och det kan orsaka att både adrenalinkickar, god mat, goda drycker och sex rasar ned på rankinglistan.

Gemensamt för leveranserna till Bryssel och Haag är att bilarna levererades/färdigrapporterades i Lundby redan 1960. Redan den 21 september var ch.nr. 56158 klar för Bryssel, medan ch.nr. 57632 fick adressen Haag bara en vecka senare, den 28 september. Till Belgien och Holland skeppades både SKD-enheter och bilar färdigställda i Sverige inom samma tidsperiod, både i Special- och Sportutföranden.

26 – Flera okända faktorer

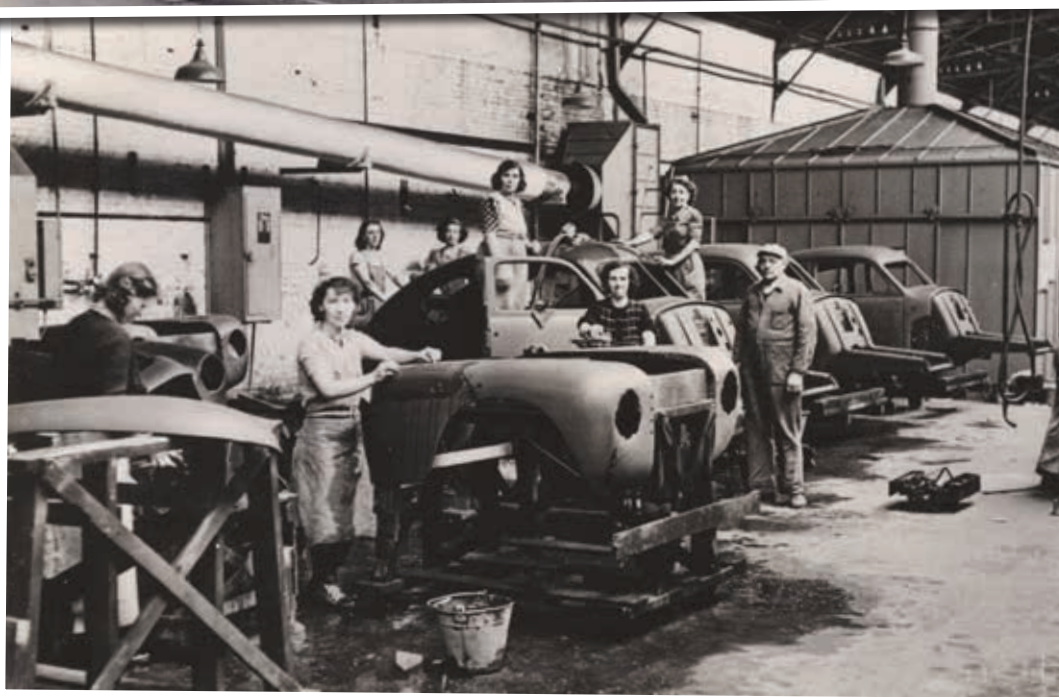
Tommy Joelsson och undertecknade hade, som nämnts, hittat flera produktionskort som visade ytterligare två mottagare av KD under nämnda period, men vid den tiden lyckades de inte identifiera vem eller var dessa mottagare var. Teoretiskt kan det finnas flera fabriker som «ingen» hade hört talas om, men man hade lika liten tro på det som man hade en uppfattning om var i världen de kunde finnas.

Volvo bekräftar med en rapport och med bilder att produktionen ägde rum på fem olika platser i Belgien och i Nederländerna under perioden 1954-1960. Det är därför mycket möjligt att de «okända» KD-destinationerna också visar sig ha adresser i ett eller båda dessa länder. Mottagarna i Belgien och Holland ges annars med stadsnamn, Bryssel och Haag, och inte som länder, vilket kan förstärka en sådan teori. Dessutom har bilder av pallar med delar märkta «Volvo Antwerp» setts, men bilderna togs på en fabrik som inte finns i Antwerpen, så «Antwerp» måste här förstås som hamnen.

➤ Överst: Hos SBMA i Forest lades grundstenen för Amazonproduktion i Belgien. Volvoimportören SBMA i Belgien var tidigt ute med slutmontering av bilar, och historien går hela vägen tillbaka till mitten av 1950-talet och Volvo PV. Det skulle visa sig att de också började med slutmontering av Amazon i ett tidigt skede.

Mitten och nederst: Bilderna är tagna inuti monteringsanläggningen som SBMA (Société Belge de Matériel Automobile) hade i Forest och visar montering av Volvo PV omkring mitten av 1950-talet.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.



➤ En skeppslast med byggsatser har anlänt till SBMA i Alseberg. Efter lossning i hamnen kördes lådorna till fabriken med lastbil. Hela karosser separat med övriga delar packade i lådor. Med så många pallar att hålla reda på blev logistiken viktig så att pallarna var vid rätt arbetsstation vid rätt tidpunkt, annars stoppades produktionen upp.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

Eftersom nödvändig information och kunskap om alla KD-mottagare inte fanns tillgängliga var det också helt omöjligt att dra slutsatsen vilken fabrik i vilket land som var den första att montera en KD-Amazon.

Tidigt i denna artikel har man läst att man lyckades «knäcka några koder» vid arkivbesöket i maj 2017, och det är också här förklaringen kommer. Så småningom lyckas man hitta produktionskort där både distriktsnummer och mottagarnamn skrevs på korten. Rutinen med att skriva både namn och nummer hade upphört av omkring ch.nr. 40 000. Dessa kort är handskrivna – och stort tack måste riktas till den person som tog sig tid att skriva dit mottagarens namn utöver distriktsnumret. Detta var helt enkelt en monumentalt viktig form av extra service. Båda de två sista numren fanns i fabriker i Belgien – till vilka tre olika distriktsnummer nu hade hittats. Anledningen till detta kommer att dyka upp när fabriken presenteras senare i artikeln. *De två sista bitarna i KD-fabriks pusslet hade äntligen fallit på plats.*

27 – Mycket hände under fyra hektiska veckor

Under perioden 21 september till 21 oktober 1960 blev de första byggsatserna med bilar för så många som fyra utländska fabriker rapporterade som färdiga vid fabriken i Sverige. Som redan nämnts var inte utlandsavdelningen etablerad vid den tiden, men att Carl Richard Thiberg var ansvarig för organisationen redan innan han fick posten formellt är både rimligt och troligt. Det som dock är säkert var att alla inblandade hade hektiska dagar och mycket logistik att hantera.

Leveransrapporterna visar att SKD till Bryssel var klara den 21 september, bara en vecka innan CKD till Johannesburg och SKD till Haag också hade lämnat produktionslinan i Lundby. Sedan tog det bara tre veckor innan de första KD-objekten till Mexiko också rapporterades klara.

28 – Ordningsföljden – sedd från olika perspektiv

Som ett resultat av att KD-objekten distribueras till flera olika fabriker ungefär samtidigt och till tre olika kontinenter finns det flera omständigheter som måste beaktas, både med



tanke på information och variabler. Ett sätt är att presentera fabriken i förhållande till chassinumren på KD-objekten som skickades.

Ett annat sätt är att analysera aktuell information för att ta reda på mer om när de olika fabriken i praktiken kunde ha slutmonterat den första Volvo Amazonen utomlands. Författaren till artikeln har valt att presentera de utländska fabriken i den ordning att det är mest realistiskt att föreställa sig att bilarna har lämnat sammansättningsfabriken.

29 – Analysen

SBMA i **Belgien** var de som tog emot KD-objektet med det lägsta

funna chassinumret: 56158. Transportledtiden till Antwerpen i Belgien var marginellt längre än till Haag. Hos SBMA hade de redan slutmonterat PV i flera år, och därmed var redan såväl lokaler som personal tillgängliga. Dessutom var de redan vana vid att hantera den logistik som en sådan process innebär. I en KD-produktionsrapport från Volvo nämns ingen produktion i Belgien före 1964, men bilder visar att PV slutmonterades på denna fabrik redan som 1954 års modell. Byggsatserna för Belgien bestod av SKD-produkter.

För fabriken i **Sydafrika** är chassinummer 57080 funnet som

det lägsta. Det finns flera faktorer som pekar på att det var från MA som den allra första KD-Amazonen rullade ut som en färdig bil. Lådorna med byggsatser hade en lång och tidskrävande resa med en båt framför sig, och i början skulle också olika karossdelar produceras lokalt. Produktion av inredning, olika andra delar och lackering organiserades genom Motor Assemblies. Byggsatserna för Sydafrika bestod av CKD-produkter, och slutmonteringen för dessa innebär ett större jobb jämfört med SKD. Till skillnad från de andra monteringsanläggningarna under denna period hade Motor

Assemblies en intern produktionsrapport som beskrev när den första Amazon var klar och som hjälpte till med analysen.

Chassinummer 57632 är det lägsta funna som har **Holland** som destination. Sett till sjötransporter är Haag den hamn som ligger närmast Göteborg. I den ovannämnda Volvo-rapporten nämns Holland i samband med KD-produktion under perioden 1954-1962. Det totala antalet bilar som slutmonterats under dessa år är inte stort, totalt 1 452 bilar från 1954-1959 och 2 800 bilar från 1960-1962. Information som visas i ett senare avsnitt om fabriken i Nederländerna ingår också i analysen. När det gäller leveranserna till Belgien innehöll lådorna för Holland också SKD-produkter.

När det gäller packbilar till **Mexiko** har det visat sig att chassinummer 59366 är det lägsta. Precis som till Johannesburg i Sydafrika är sjötransporten till Mexiko lång, men inte fullt lika lång. Det är också nödvändigt att beakta Volvos information om att de ska använda den lokala importörens redan befintliga lokaler eftersom KD-produktion redan ägde rum där. Det är känt att KD-tillverkare ofta slutmonterade mer än ett bilmärke.

Mellan det lägsta chassinumret för Belgien och det lägsta för Mexiko skiljer det bara 3 208 bilar. Som man också förstår från leveransrapporterna har bilarna i princip följt varandra som pärlor på ett band från fabriksbyggnaden i Sverige, och varken chassinummer eller datum för det färdiga rapporterade paketet har någon inverkan på beräkningen av när den första bilen stod klar vid respektive sammansättningsfabrik.

30 – Belgien – Forest eller Alseberg

En oberoende importör, med det välkända namnet **Société Belge de Matériel Automobile** (SBMA), importerade och marknadsförde Volvo i Belgien långt innan det var tal om att inrätta en Volvo-fabrik i landet. SBMA var baserat i Forest, en kommun i huvudstadsregionen Bryssel, och var dessutom importör av Volvo till Luxemburg. På Bagat-tenstraat i Gent hade företaget en verkstad som senare skulle bli ACG, Automotive Center Ghent.

I Forest hade SBMA även en sammansättningsfabrik där inte bara Volvo, utan också bilar av olika andra märken var slutmonterades,

➤ *Längs en lång bana i Alseberg-fabriken monterades fler och fler delar på bilen tills den var klar. Då väntade en grundlig slutkontroll för att se om bilen hade Volvokvalitet. Hela processen visas på de kommande två sidorna med en lång serie bilder. Även lastbilar levererades som CKD och slutmonterades i Alseberg.*

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

dock i en mer blygsam skala. SMBA var, som nämnts, landets Volvo-importör, och undertecknad har sett bilder från SMBA-fabriken lokaler som visar sammansättning av PV444 redan av 1954 års modell.

SBMA slutmonterade alltså PV444 redan som årsmodell 1954, vilket var det första året som Volvo producerade packbilar. Utan att detta kontrollerats mer i detalj, råder det ingen tvekan om att PV544 också slutmonterades hos SBMA. Det är inte överraskande att det just var Belgien som var tidiga att slutmontera Volvo utanför Sverige. Volvos historia i Belgien började redan 1937 när den första Volvon importerades till landet och visades på bilsalongen i Bryssel – «Salon de l'Auto de Brussels».

Man kan läsa i jubileumsrapporten från Volvo Cars Ghent att

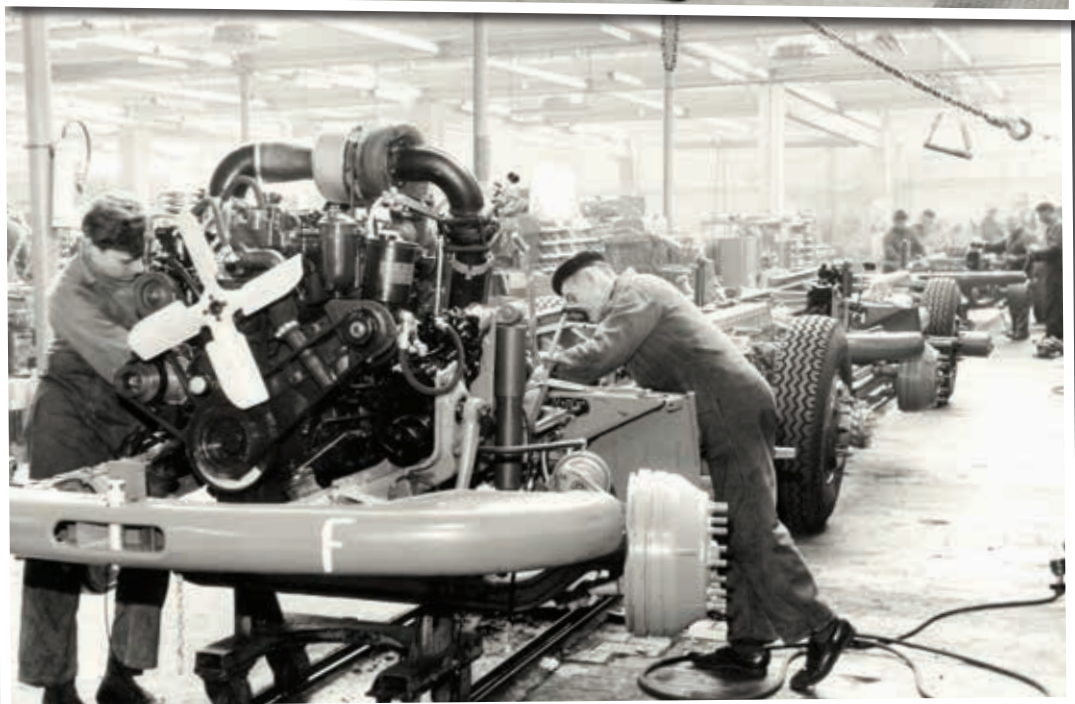
SBMA hade byggt en *textilfabrik* i Alseberg. I en artikel i Svenska Dagbladet från 31 oktober 1963 nämns AB Volvos dotterbolag «Volvo Europa N.V.» som nyetablerat, och i artikeln står också att läsa att V.E.N.V. hade ingått avtal om att ta över en *bilfabrik* vid årsskiftet 1963/1964. Volvo hade nämligen ingått avtal om att köpa fabrikslokaler som ägdes av importören SBMA i Alseberg. Vi kan också notera att lokalerna Volvo Europa N.V. köpte omtalas som *bilfabrik* vid denna tidpunkt. Så vid ett eller annat tillfälle ändrade nämnda fabrik sin status från att vara en textilfabrik till att bli en bilfabrik. Frågan är när detta hände och om det sammanföll med tiden då de startade SKD-produktionen av Volvo Amazon, precis i början av 1961.

31 – SBMA i Belgien

I lokalerna i Alseberg, som skulle bli Volvos kommande buss- och lastbilsfabrik, slutmonterades Amazon på ett tidigare datum än vad AB Volvo indikerar som startpunkt för sin egen produktion. Detta är vad författaren till artikeln har kommit fram till under arbetet med en kommande artikel om modellåret 1963, där detta är ett mycket relevant ämne.

Att de nämnda 1963-modellerna slutmonterades där är bortom allt tvivel, och bilarna måste dessutom ha monterats av Volvos egna anställda. Det är emellertid svårt att avgöra om monteringen kontrollerades av AB Volvo, av Volvo Europa N.V. eller om produktionen administrerades via SBMA.

Mycket tyder också på att den första lasten av Amazon i SKD-utförande hamnade i dessa fabrikslo-









kaler, som vid denna tidpunkt ägs och drivs av SBMA. Den andra möjligheten är att lådorna med Amazon skickades till fabriken som SBMA disponerade i Forest. Något som fortfarande talar emot Forest som destination är att det skrivs att SBMA redan slutmonterade flera andra bilmärken på den fabriken och att produktionen skedde i begränsad omfattning. Det är dock osannolikt att det kan bekräftas var i Belgien de första Amazon-byggsatserna hamnade. Oavsett blev bilarna som var färdigrapporterade från Lundbyverken den 22 december 1960 skepade med Bryssel som destination och med SBMA som mottagare och importör.

¹⁾ Volvo Europa N.V. omnämns som «nyetablerad» i Svenska Dagbladet i slutet av oktober 1963, men det faktiska datumet för den nya anläggningen är osäkert. Teoretiskt kan det därför vara så att VENV administrerade monteringsanläggningen vid den tidpunkt då de ovannämnda 1963-modellerna byggdes.

Med utgångspunkt i chassinumret var den allra första belgiskbyggda Amazonen en 12194 med chassinummer 56158, färgkod 50 Gråbeige med svart tak. Kanske enklare uttryckt en 4-dörrars 121, utrustad med B16-motor och 4-växlad manuell växellåda. Byggsatsen skickades till distrikt 874 – Bryssel.

En första leverans till ett nytt distriktsnummer 1260, som tillhör en belgisk återförsäljare, sker med 12294-69006. Det är en 1961-modell, och i ett så tidigt skede är det troligt att SBMA har fått ett nytt nummer till följd av omorganiseringen av numreringsystemet – och att 1260 inte gäller Volvo i Alseberg.

Produktionskorten visar också på en sändning av Amazon till SBMA den 7 september 1960, som inkluderar chassinummer 56150, men denna sändning innehåller kompletta, svenskbbyggda bilar. SBMA fick varianterna 121 och 122S, och båda typerna finns också bland byggsatserna.

Baserat på tillgänglig information väljer författaren till artikeln att till-

◀ De Amazoner som den belgiska karosserikonstnären Jacques Coune byggde slutmonterades av SBMA i Alseberg. Överst visas en av bilarna på Salon de l'Auto Bryssel-utställningen 1963. Lagg märke till kombiversionen av Mercedes i bakgrunden. Detta var en tid då Mercedes bara byggde sedan- och coupébilar; och det var ett fristående företag (som i detta fall Coune) som på beställning byggde specialvarianter. Totalt byggde Coune fyra Amazon-cabrioletter samt en tvåsitsig roadster som visas längst ner.

Källa: Coune (ej bekräftat).



dela fabriken till SBMA i **Belgien** *är att ha slutmonterat den allra första Volvo Amazon packbilen.*

32 – Holland – från terra incognita till banbrytande

I leveransrapporten anges Haag som destination, och det är verkligen korrekt med avseende på destinationen för båten som bilarna skeppades på och att det var just här som importören höll hus. Undertecknade har fått höra att själva fabriken «The Dutch Vehicle Factory Beijnes» låg i en stad som heter Beverwijk.

Som tidigare nämnts fanns det fem olika monteringsanläggningar i Belgien och Holland redan innan den första Volvo Amazonen hade rullat av monteringslinjen i Sverige. Inte bara Volvo PV utan även lastbilar och bussar slutmonterades på dessa fabriker. Det finns bilder som visar att PV också slutmonterades i Beverwijk, men det finns liten eller ingen produktionshistorik att återge om de olika fabrikerna som skulle kunna bidra till mer konkret information.

Efter mycket sökning och letande efter information som kunde belysa verksamheten i Holland kom undertecknad så småningom i kontakt med Paul van Vugt, chefredaktör för Volvodriven Magazine. Han var den som såg till att man fick insikt i monteringsföretagen i landet. I ett e-postmeddelande fick författaren reda på att Volvodriven Magazine hade haft en artikel om fabriken i Beverwijk, och att han borde försöka leta upp den och skicka den till undertecknad. «Lyckligtvis» – som van Vugt skrev – «har vi ett välhållt arkiv hos oss, och det tog inte lång tid att hitta den artikel som jag härmed skickar dig». En bildtext i artikeln om företaget Beijnes avslöjar att Amazon också slutmonterades på en fabrik i Katterug. Varken Beverwijk eller Katterug ligger i ett hamnområde, vilket sådana fabriker brukar göra, Katterug finns drygt tio mil inåt landet, medan Beverwijk är mycket närmare havet. Skillnaden i avstånd mellan Haag och Beverwijk är inte stor jämfört med Haag till Katterug. Lådorna innehållande KD-satserna måste ändå skickas från hamnarna i Haag och till de olika monteringsanläggningarna.

När det gäller leveranskorten från Volvo skiljer inte dessa på destinationsadressen eller distriktsnumret, och det måste konstateras att det var importören som kontrollerade leveranserna till fabrikerna i Beverwijk och Katterug.

◀ Av de fem bilarna som Coune byggde under första hälften av 1960-talet, överlevde bara två. Överst bil nummer två, som idag ägs och renoverats av Stoffel Mulier. I mitten bil nummer fyra, som ägs av Peter Ahrens.

Nederst en replika som ägs av Guy Vermant.

Foto: Respektive bils ägare.

MADE BY BEIJNES

VOLVO PRODUCTIE IN NEDERLAND

TEKST: PAUL VAN VUUT FOTOGRAF: BEIJNES - WILLY MATHOT



Exakt hur många Volvo som byggdes här är okänt, men uppskattningsvis 1 500 bilar är rimligt, en siffra som inkluderar både PV och Amazon.

33 – Beijnes skapar historia – en summering av artikeln i Volvodriven Magazine

Volvo «Made in Holland» existerar fortfarande. De kommer inte bara från staden Born utan också från staden Beverwijk. Fabriken kallad Den Nederländska Fordonsfabriken Beijnes tillverkade inte bara tågset, vagnar och spårvagnar för järnvägar utan slutmonterade också packbilar från Volvos i slutet av 1950-talet och början av 1960-talet.

Om du trodde att det bara var i Born som det rullade ut Volvobilar från monteringslinjen, har du grundligt fel. På 50- och 60-talet slutmonterades nämligen både Volvo PV544 och Amazon i Beverwijk. Det kan verka konstigt för ett företag vars huvudsakliga verksamhet var att producera transportmedel avsedda för spårvägsändamål, och de utvecklades också senare till att bli en viktig leverantör av spårvagns- och spårvägsmaterial.

Ursprunget till Beijnes kan spåras tillbaka till staden Haarlem redan 1838, då en fabrik specialiserad på tillverkning av fordon eta-

blerades. Ett århundrade – 100 år senare – beslutade fabriksledningen att stänga fabriken, som var belägen mitt emot stadens centralstation, vilket var ett resultat av stark press från Haarlems kommun. En ny fabrik måste byggas och helt utanför den ständigt växande storstadsstaden Haarlems gränser.

De hittade ett lämpligt och byggefärdigt område, både för tidens behov och för senare utveckling, i Beverwijk. Men andra världskriget satte ändå ett effektivt slut på utvecklingen under några år – när alla planer för nybyggnader lades på is. Efter kriget var man tvungen att återuppta allting från början. Tyskarna hade nyttjat den gamla fabriken i Haarlem och nästan all utrustning var borta. De flesta av den dyra utrustningen och maskinerna hade transporterats till Tyskland. När ekonomin återhämtade sig efter kriget tog sig företaget också upp på benen igen. Den nya fabriken startades 1948 och öppnade för produktion med en högtidlig ceremoni två år senare.

Den nya fabriken bestod av två stora fabriksbussar och två mindre byggnader som fungerade som verkstad och kontor. Beställningarna trillade in och företaget Beijnes hade mycket vind i seglen – inte minst till följd av beställningar på tågset för den nederländska statens järnväg

samt Intercity-vagnar. Dessutom fick de bygga spårvagnarna åt det kommunalt ägda spårvagnsföretaget i Amsterdam.

Mot slutet av 1950-talet beslutade nederländska statens järnväg att alla deras tågset skulle tillverkas i Tyskland. Detta ledde naturligtvis till ett ekonomiskt bakslag och några rejäla repor i lacken för Beijnes, som tidigare hade haft en välfylld orderbok.

34 – Volvo och Beijnes

Beijnes var på en hektisk jakt efter andra kunder som kunde bidra till att hålla hjulen snurrande. Det var den svenska biltillverkaren Volvo som skulle visa sig bli räddningen. I slutet av 50-talet kämpade Volvo med kapacitetsproblem som en följd av stora framgångar med Volvo PV och den då nyligen lanserade Volvo Amazon-modellen – vilka ledde till en stor ökning av efterfrågan.

Produktionen i Olofström gick för full maskin, och slutmonteringen i Lundby lyckades inte hålla jämna steg med det ständigt ökande produktionsstrycket. Volvo ville inte svika sina kunder eller missa inkomsterna, så de började leta någon annanstans där de kunde färdigställa sin produktion.

Ledningen för Volvo utgick från att det skulle vara bra om slutmonteringen av Volvobilar skulle kunna

◀ Till skillnad från SBMA i Belgien som mottog KD-karosser som lackades lokalt, skeppades färdiglackade bilar SKD till Beijnes i Nederländerna för sammansättning. En artikel i den holländska tidningen Volvodriven Magazine handlade om denna fabrik, och bilerna är tagna därifrån.

ske i ett land där Volvo också kunde köpas, och Nederländerna var just ett sådant land. Bortsett från detta fanns det andra fördelar för Volvo att ha tillverkning utomlands. Av skattetekniska skäl var det mer lönsamt att exportera ett byggsats och sedan färdigställa den snarare än att exportera färdiga bilar.

Volvo letade efter samarbetspartners och Beijnes var varken den enda eller den första kandidaten som övervägdes. Flera aktuella fabriker övervägdes, och det innebar också att Volvobilar slutmonterades på flera platser i Nederländerna. Coenen i Utrecht fick montera en testserie med PV444-modeller. Coenen producerade enligt uppgift bara 24 PV, vilket var långt ifrån förväntad leverans inom en viss tid, och på grund av långa leveranstider valde Volvo ett annat företag istället.

Polynorm i Bunchoten, vilka än idag är en viktig aktör i tillverkningen av bildelar, var Volvos andra val. Dessa hade en större kapacitet att ta emot lådorna från Sverige och produktionen gick för fullt tills ekonomin i Nederländerna kraschlandade 1957. Detta ledde till att Polynorm nästan gick i konkurs. Parallellt med övergången från PV444 till PV544 flyttade Volvo produktionen från Polynorm till Beijnes i Beverwijk.

Bilarna som anlände till Nederländerna var typ «SKD». Det kan bekräftas att karosserna kom färdiglackerade från Sverige, och som för många andra monteringsanläggningar levererades en del delar också lokalt här. Fram- och bakrutor levererades av företaget «Staalglas» och däck och bilbatterier levererades av nederländska företag.

Artikeln innehåller en diskutabel «slutsats»: «De Beijnes-monterade Volvobilar anses vara lätta att känna igen» (och det hänvisas till siffran «9» i typbeteckningen). «Alla bilar hade ett speciellt chassinummer!? där den näst sista siffran var 9. Denna siffra indikerade att bilen tillverkades för sammansättning utomlands». Vidare: «Det vill säga, om du äger en original nederländsk bil, är chansen stor att den slutmonterades hos Beijnes i Beverwijk. Beijnes monterade Volvo under perioden 1958 till 1963, och därefter upphörde all sådan aktivitet».

Författaren till artikeln definierar det som en «diskutabel slutsats» eftersom inte allt som är skrivet nödvändigtvis stämmer, siffran «9» infördes inte förrän med 1961 års



modell, och då fick alla bilar sammansatta utomlands denna siffra i typbeteckningen. Dessutom var det just i typbeteckningen och inte i chassinumret som den nämnda siffran «9» återfanns. Likväl finns chansen att Amazoner slutmonterade i Nederländerna fortfarande rullar på vägarna – en produktion som fram till nu var helt okänd för de flesta, åtminstone för dem som inte har läst artikeln i Volvdrive Magazine.

Så man får ju hoppas att en eller flera sådana bilar kommer fram. Det finns ledtrådar i form av siffran «9», årsmodeller och inte minst vissa chassinummerserier.

35 – Monteringsprocessen hos Beijnes

Tyvärr finns det begränsad kunskap om detaljerad information om monteringsprocessen, men det är känt att kapacitetsbrist i Sverige inte är det enda skälet till etablering av monteringsanläggningar i Nederländerna, även om det anges exakt det. Det är mer troligt att allt beror på ren skattepolitik och möjligheter att etablera sig på utländskt territorium.

Beijnes-fabriken fick dra alla ess och trumfkort ur ärmarna för att kunna matcha den produktkvalitet som de svensksbyggda bilarna hade, vilket var ett tydligt krav från Volvos ledning. I slutändan blev en intern omorganisation på Beijnes lösningen på det och därefter gick allt bra och som planerat.

Som nämnts kom karosserna färdiglackerade från Sverige, med sju olika lager lack, varvid det sista härades vid 130 graders värme. Innan bilarna lastades i Sverige behandlades karosserna med ett yttre skydd,

som senare togs bort vid Beijnes. Strax efter ankomsten till Beverwijk-fabriken applicerades bilarna med ett rostskyddande skikt på chassit och under skärmarna. Sedan placerades karosseriet på rullbandet och med hjälp av hydrauliska lyftanordningar monterades fram- och bakaxlarna. Det här var axlar som var tillverkade i Sverige.

Med detta avklarad fortsatte slutmonteringen av bilarna, och fram- och bakkruator monterades, dörrar installerades och justerades, installation av dekorlister, grillar, lampor och stötfångare gjordes. Innan hjulen monterades, monterades däck med vita däckssidor på fälgen, som sedan balanserades. När bilen så småningom ansågs vara en äkta och kvalitetsmässig Volvo, utsattes bromssystemet för en och en halvtimmars långt trycktest för att kontrollera om det fanns några läckor. Efter den sista kontrollen av färg, gångjärn, lås och dörrar testkördes bilen för första gången. Testvägen var två gånger 8 km i Beverwijk-fabriken omedelbara närhet. När grönt ljus gavs att bilen var godkänd av fabriken fick bilen åter ett speciellt yttre skydd för att skydda färg och krom före leverans. Sedan skickades bilarna till importören Niham i Haag.

Importören Niham gjorde precis som man gjorde i Belgien och importerade svensksbyggda, kompletta bilar parallellt med att ta emot SKD-produkter från monteringsanläggningen i landet.

➤ Beijnes var inte på något sätt ett litet företag, utan tvärtom en stor och etablerad fabrik när Volvo kom in i bilden.

◀ Bilden visar en extremt sällsynt bil – en Amazon som slutmonterades på Beijnes-fabriken i Beverwijk, Holland. Ursprungligen byggdes fabriken för att bygga tågagnar, men började montera PV och Amazon när Volvo behövde etablera fabriker utanför Sverige. Kapacitetsproblem vid fabrikerna i Sverige var en anledning, en annan var behovet av att etablera fabriker i länder som hade ogynnsamma importregler och handelsavtal.

36 – Bland de allra första

De första packbilarna som skickades till Beijnes-fabriken i Beverwijk rapporterades färdiga från fabriken i Sverige bara en vecka senare än de bilar som hade destinationen Bryssel och Johannesburg. Det finns ingen information om när den första holländskbyggda Volvo Amazonen rullade av monteringslinjen, men om man antar att de började med den bil som hade det lägsta chassinumret så var det en Amazon 121, färgkod 54 – midnattsblå med gråbeige tak, typ 12194VD med chassinummer 57632. Bilen rapporterades färdig från Lundbyverken den 28 september 1960. Annars bekräftas det att i den första serien av bilar, ch.nr. 57632-57667 som skickades till Haag fanns tre olika färgkombinationer: Rubinröd med gråbeige tak (färgkod 51), midnattsblå med gråbeige tak (54) och olivgrön (56). Som en tidigare rubrik i artikeln antyder ändrade Holland – eller Nederländerna – status från helt okänd när det gäller SKD-produk-

tion av Amazon till att bli nästan den allra första i sitt slag. Detta kom som en verklig överraskning för många, inklusive författaren till artikeln.

Många är de som har läst, fått höra eller «alltid vetat om» att Amazon med B16-motor bara var tillgänglig som två-färgad – bortsett från rena specialbeställningar. Då är det värt att notera att bland de allra första packbilarna var enfärgad olivgrön en av färgerna. Både 121 och 122S hittades nu bland byggsatserna som exporterades till fabriken i Beverwijk och exporterades på liknande sätt också till Belgien.

Teoretiskt kan en fabrik i Holland ha varit den första som levererade en KD-Amazon, men baserat på informationen i Volvdrive Magazine, där det står att Volvo hade flera alternativa fabriker att välja mellan innan de beslutade sig, är det osannolikt att ett av dessa experiment resulterade i en färdig produkt innan SBMA lyckades med det, och **därmed blev Holland land nr 2 i serien av KD-producerande länder.**

37 – Mexiko blev nummer tre i ordningen

Information om fabriken i Mexiko är mer än sparsam och det är inte ens känt var i Mexiko fabriken låg. Det är emellertid osannolikt att den låg i Mexico City, eftersom det ligger mitt i landet. Om man följer Volvos logik för liknande fabriker föredras det att hamnstäder och platser med goda kommunikationsmöjligheter. Visserligen ägde eller drev inte Volvo fabriken i Mexiko, men byggsatserna från Sverige skulle ändå nå





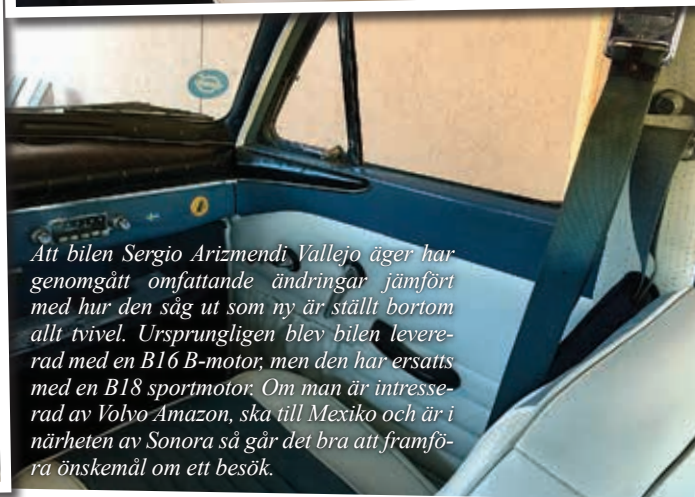
Made in Mexico: WEF-55-50, Sergio Arizmendi Vallejo. 12294VD 59978. Foto: Sergio Arizmendi Vallejo.

Speciellt fall med en typskylt: «Original»-ändrad eller «förfalskning» är frågan som ställs när man hittar en typskylt som denna. Präglad i efterhand, det förstår man, men när och varför? Nåväl – faktum är, enligt information som finns i arkivet, att den första CKD som levererades till Mexiko hade ch.nr. 59366. Därför fanns det all anledning att söka information om vad som orsakade denna förändring. Det skulle visa sig att typplåten från Sverige ursprungligen var präglad med fel chassinummer.

55978 tillhör inte en 122S och var heller inte en bil avsedd för sammansättning utomlands. Förmodligen upptäcktes felet inte förrän bilen var på monteringslinjen i Mexiko, och korrigeringen gjordes där. 59978 matchar produktionskortet. Unikt – och det är osannolikt att man någonsin kommer att upptäcka ett liknande fall.

Att det är en sedan av årsmodell 1961 registrerad för fyra personer framgår också av den mexikanska typgodkännandeplåten.





Att bilen Sergio Arizmendi Vallejo äger har genomgått omfattande ändringar jämfört med hur den såg ut som ny är ställt bortom allt tvivel. Ursprungligen blev bilen levererad med en B16 B-motor, men den har ersatts med en B18 sportmotor. Om man är intresserad av Volvo Amazon, ska till Mexiko och är i närheten av Sonora så går det bra att framföra önskemål om ett besök.





KK-09, Augusto Jiménez Oviedo. Mexiko 12294VD 65014.

Foto: Augusto Jiménez Oviedo.

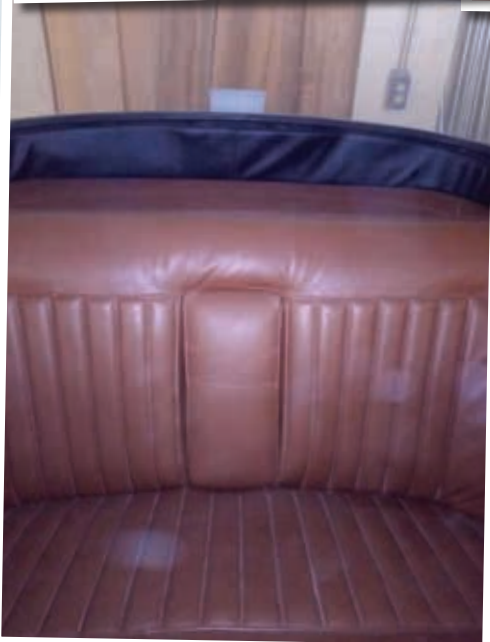
Det var ett välkommet tillskott till artikeln när det kom in bilder av en Volvo Amazon som slutmonterats på fabriken i Mexiko, och det dessutom gick att få information om den.

I ett tidigt skede i sökandet efter information om de olika sammanställningsfabrikerna var fabriken i Mexiko helt okänd. Ett återförsäljarnummer – 955 – kopplades till anläggningen i Sydafrika, och vid den tidpunkten var Sydafrika det enda alternativet. När kunskapen kom om att det funnits en fabrik också i Mexiko, uppstod en tveksamhetssituation tills denna bild dök upp. Denna typskylt berättar vad vi behövde få reda på. Ett identifierat

chassinummer och typbeteckning går att spåra i Volvos historiska arkiv, och att bilen slutmonterades i Mexiko råder det nu ingen tvekan om. Man kan argumentera att bilarna i Sydafrika var högerstyrda och att bilarna i Mexiko var vänsterstyrda, och att det därför borde vara lätt att kontrollera på produktionskortet om bilen ursprungligen skeppades till en fabrik i Sydafrika eller Mexiko. Problemet är att produktionskortet inte innehåller sådan information. Typskylten visar tydligt P12294VD 65014. På produktionskortet för samma bil står det P12294 65014. Således saknas i detta fall «V» som betyder vänsterstyrd och årsmodellens bokstavskod «D» vilket betyder 1961-modell på produktionskortet. Observera också att färgkoden inte heller anges på typskylten.

De som besitter ett öga för detaljer noterar snart att på Oveidos bil är karossnumret – 63650 – mycket lägre än chassinumret – 65014 – något som är allt annat än vanligt. Dessutom är karossnumret inte präglad från baksidan, utan inslaget i plåten framifrån. Vi vet samtidigt att denna metod användes tidigt på fabriken i Lundby, och att det därför inte är konstigt om så skedde även i Mexiko. Det finns heller inga liknande bilder att jämföra med. Det tillverkades ett högre antal karosser än chassin – och förbrukningen av karosser var i genomsnitt högre än en per bil. Den ökande skillnaden förklaras med att en del karosser plockades bort av kvalitetsskäl, en del krockade bilar hade behov av karossbyte och andra karosser användes i utbildningssyften. Men alla karosser hade ändå sitt unika nummer. Det ett enkelt sätt att hålla

koll på antal producerade karosser och till vem och vart de levererades eller såldes. Det är naturligt att bilar som byggdes i Sverige har ett tätare samband mellan kaross- och chassinummer, men där kom bilarna från karossfabriken till lackeringsavdelningen och vidare till monteringsfabriken på löpande band. Till fabriken i Mexiko kom bilarna packade i lådor som staplades om vartannat i ett lager, och dessutom var de inte lackade. Det medförde att alla lådorna först behövde packas upp långt innan själva monteringen kunde börja, och motorerna lagrades på ett ställe, bakaxlarna på ett annat, framvagnarna på ett tredje, osv. Bortsett från chassinumret var typplåtarna likadana, och det finns inget som tyder på att dessa också lades i samma låda tills bilen var färdiglackerad och skulle monteras på bilen.



Made in Mexico:
KK-09, Augusto Jiménez Oviedo, Mexiko
12294VD 65014.
Foto: Augusto Jiménez Oviedo

Helsoffa fram är ingen vanlig syn, och om denna kombination med helsoffa fram och golvväxel återspeglar hur bilarna byggdes är osäkert, men med all sannolikhet var det så de byggdes. De bilar som tillverkades på fabriken i Arica, Chile hade ett krav från myndigheterna att lokalt producerade delar också skulle användas, och interiören var ett resultat av det. Även de chile-byggda bilarna hade helsoffa fram, men till skillnad från denna hade de rattväxel. Att de mexikanska myndigheterna ställde liknande krav som man gjorde i Chile råder det ingen tvekan om. Att det är lättare att montera helsoffa istället för två framstolar är det heller ingen tvekan om. Bilen var ursprungligen inte utrustad med rattväxel, typskylten säger att bilen levererades med golvväxel från fabrik.



mottagaren – helst utan för mycket hantering längs vägen och så effektivt som möjligt. Att lasten måste transporteras till en hamn säger sig självt, liksom att lådorna skickades med båtfrakt. Om man betraktar en karta och tittar på sjövägen från Göteborg till Mexiko måste det rimligen finnas en hamnstad i Mexikanska golfen som var destinationen för lastfartyget. Det fanns antagligen bara tre alternativ, Tampico som ligger närmast Sverige, Veracruz som är ungefär 50 mil söder om Tampico eller Coatzacoalcas som ligger ytterligare cirka 30 mil längre söderut. Veracruz både hade och har fortfarande en mycket större hamn än Tampico och hanterar för närvarande 75% av all sjötrafik till Mexiko. Sannolikheten att bilarna lossades i Veracruz är stor, men eftersom det inte är känt var fabriken låg är det tyvärr inte möjligt att dra slutsatsen vilken hamnstad som användes.

38 – Först ett avtal – därefter full gas

Efter att AB Volvo tecknat ett kontrakt med sammansättningsfabriken i Mexiko handlade det om allt annat än en försiktig start. En kombination av hög efterfrågan, brist på produktionskapacitet på inhemsk front och politiska importbegränsningar och överenskomelser gjorde att man måste ge järnet och bara släppa på. Det gällde Mexiko som för andra länder. Det var inte en bära-eller-brista-situation eftersom byggsatserna i händelse av en kollaps vid en monteringsanläggning inte skulle försvinna ändå. I värsta fall kunde de bara hämtas tillbaka eller transporteras till en annan fabrik. Eftersom Volvos folk var allt annat än nybörjare hade de försett sig både med förundersökningar och sett till att organisera fabriker utomlands. Dessutom bistod de med sin egen personal på plats om det skulle finnas behov av det. En sådan lösning var också en garanti för att kvaliteten på färdiga produkter skulle vara i enlighet med Volvos standard – «Volvos värde varar».

Nu när det var känt att distrikt 955 tillhörde fabriken i Mexiko var det också lätt att identifiera leveranserna dit. De packbilar som skickades till Sydafrika var, som nämnts, högerstyrda bilar, 12294HD. Liknande bilar levererades till Mexiko – alla 122S, men med ratten till vänster – och identiteten för den allra första var 12294VD 59366. Bilen var enligt uppgift färdigställd den 21 oktober 1960. Därefter följde bilar på väg till Mexiko som pärlor på ett band på monteringslinjen, och totalt 499 bilar var enligt uppgift färdigställda innan fabriksarbetarna i Lundby kunde låta julfriden lägga sig år 1960. Så snart nyårsfirandet 1960/1961 var slut var produktionen i full gång och redan efter två måna-

der var nästan tusen lådor med Volvo Amazon-bilar på väg till Mexiko.

Strängare importregler, förbud mot import av färdiga bilar och krav på lokal produktion är gemensamma nämnare för flera av sammansättningsfabrikerna. Under tiden innan CKD-produktionen tvingade sig in i Mexiko var de tvungna att importera kompletta bilar till landet, bilar som redan byggdes i Sverige. Sådan import hade ägt rum sedan 1959, och en följd av detta var att återförsäljare i Mexiko hade en slutprodukt att visa upp innan de lokalt slutmonterade bilarna var färdiga.

Bilarna lackades ursprungligen lokalt i Mexiko, och på produktionskortet från Sverige är färgfältet huvudsakligen bara noterat med «00» eller «09». Vad den exakta innebörden är av de två koderna är inte känt. Typplåtarna på bilar som inte är lackade i Sverige innehåller inte information om färgkoder. Men också i detta sammanhang skulle ett undantag dyka upp – och också en mycket speciellt sak på en och samma bil.

Det anges att bilarna till Holland fick en rostskyddsbeläggning som togs bort efter ankomsten till fabriken. Det kan hända att karosserna inte grundades på fabriken i Sverige och att det är så enkelt att «00» indikerar att karossen är helt obehandlad men applicerad med en skyddande beläggning, så som gjordes på bilarna som skickades till Beverwijk. Att «09» betyder att karosserna är grundmalade i Sverige är då logiskt. Huruvida lackeringen utfördes vid monteringsanläggningen eller hos en annan lokal operatör har det inte hittats någon information om.

39 – Speciellt fall med en typskylt

Efter en lång jakt på bild av en Amazon som slutmonterats i Mexiko skulle man antligen lyckas, i själva verket dök det upp bilder av två olika bilar. Bilden av typskylten på en av bilarna var mycket slående, och man märkte omedelbart att det ursprungligen prägade chassinumret 55978 hade korsats över och ersatts med ett annat, 59978, som präglats från typskyltens framsida. Ett nästan identiskt nummer, men vad var orsaken och vad skulle det betyda för den information som redan tillhandahålls i relation till produktionstidpunkten? Den tidigaste bilen som hittats i samband med KD-produktion i Mexiko hade chassinummer 59366 och så dök en bild på en typskylt upp på en Mexiko KD med ett initialt lägre nummer. Det var därför viktigt att reda ut det, och återigen skulle Lars Gerdin visa sig vara rätt man på rätt plats. Eftersom det fanns två kända chassinummer var det nu relativt enkelt att hitta den efterfrågade informationen. Det visade sig att numret ursprungli-

gen präglat på plåten varken var en 122S eller en KD-bil som skickats till Mexiko. Ch.nr. 55978 tillhör en 121 som levererades till en återförsäljare i Göteborg. Ch.nr. 59978, enligt produktionskortet, skickades däremot till Mexiko som en byggsats och följde också efter det nummer som hade definierats som den första bilen dit. I övrigt är detta det allra första fallet där man ser en typskylt där chassinumret ändras på ett sådant sätt.

Det kan fastslås att ändringen inte är ett «bedrägeri», utan helt enkelt en följd av felaktig prägling av typskylten. Det faktum att typskylten ursprungligen präglades i Sverige är utan tvekan, och det är troligt att felet inte upptäcktes förrän bilen nästan helt slutmonterats i Mexiko. Om felet hade upptäckts vid Lundbyfabriken hade det varit en smal sak att ordna med en ny typskylt, vilket inte var lika lätt att åstadkomma i Mexiko. Hur troligt det var för detta förmodligen unika fall att dyka upp på en av de två bilar som spårades i Mexiko kan man bara undra, men lika fullt var det en rolig upptäckt.

40 – Färgkod 42 anges för Mexiko-byggd bil

På typskylten för ch.nr. 59978 är färgkoden inte angiven, helt i linje med vad som förväntades. Produktionskortet å andra sidan anger att bilen har färgkod 42 californiavit, vilket betyder att bilen lackades i Sverige innan den skickades till Mexiko. På grundval av vad som har lästs om «speciellt fall med en typskylt» innan är det naturligt att anta att det är bilen som tillhör typskyltens felaktiga nummer som har färgkod 42, medan bilen med ch.nr. 55978 har färgkod 19 och är därför svart. Ett litet mysterium, men det har hänt att monteringsfabriker som ursprungligen var tänka att ta emot bilar för lackning lokalt också har fått färdiglackade bilar från Sverige. Det kan bero på olika saker, men förmodligen var det för att påskynda lokal monteringen. I vilket fall som helst är detta särskilda fallet speciellt eftersom färgkoden då borde ha präglats på typskylten. Man kan också fundera kring om produktionskortet borde ha haft en färgkod alls.

Eftersom det finns bilder på bilen borde det vara lätt att kontrollera färgen utifrån dessa. Bilen är renoverad och den är också tvåfärgad blå och vit, med en blå färg som inte verkar vara midnattsblå.

Olika e-post-turer med ägaren till bilen hjälpte inte till att lösa någonting. Ägaren var av den uppfattningen att bilen levererades ny med B18-motor, 12 Volt elsystem och två-färgslack (som bilen ser ut idag, efter renoveringen). Vid den tidpunkt då bilen lämnade fabriken var inte B18-motorn lanserad, så det var något som inte stämde här.

41 – Ingen information om fabriken i Mexiko

När man antligen lyckats få tag på både bilder av en Mexiko-byggd Amazon och samtidigt också lyckats få kontakt med ägaren till bilen, anade man också möjligheten att gräva fram mer information om sammansättningsfabriken i landet. Men bilägaren var helt säker på att det aldrig hade funnits en fabrik i Mexiko som slutmonterade Volvo Amazon och att hans bil importerades färdig från fabriken i Sverige. Följaktligen blev ingen klokare gällande fabriken i Mexiko av detta.

42 – Från full gas till tvärrit

Fabriken i Mexiko upphörde efter relativt kort tid. Volvos egen årsrapport visar att «ett betydande antal bilar kunde levereras till Mexiko under 1961, men i slutet av året infördes nya restriktioner som förhindrade denna typ av Volvo-export». De sista CKD-fordonen till Mexiko för vilka Joelsson och undertecknad har hittat produktionskort var i chassinummerserien 81584 – 81643. Dessa slutfördes på Lundbyfabriken den 3 juli 1961 och levererades den 3 augusti, exakt en månad senare. Således var äventyret i Mexiko nästan över innan det hade börjat. Enligt en statistik författaren till artikeln har tillgång till hann man med att slutmontera 1 920 bilar i Mexiko, och endast B16-bilar slutmonterades där.

Varje Volvo Amazon har en typskylt fäst i motorrummet, och denna skylt innehåller information om den aktuella bilen. Ett av fälten är reserverat för «specialkoder» eller S-koder. Sådana koder finns på många bilar, men långt ifrån alla. Hittills har man inte lyckats hitta en komplett lista från Volvo med vad de olika koderna betyder. Trots det är många identifierade, och det finns också några koder som är kända, men där betydelsen är okänd. Det är därför omöjligt att uppskatta hur många helt okända S-koder som finns. En sådan kod – 5037 – dök upp på leveransrapporten för en Volvo-producerad bil. Det ligger därför nära till hands att anta att denna kod endast gäller bilar byggda för den mexikanska marknaden.

43 – Wentworth – Sydafrika.

Medan det som har skrivits om fabriken i Holland och Belgien är ett resultat av nyupptäckt information, så har både kunskap och vetskap om att Amazon slutmonterades i Sydafrika cirkulerat i olika forum i många år. Vi har fått höra genom en mängd artiklar, berättelser och olika former av publikationer att Amazon byggdes i Sydafrika. Man har både läst, «lärt sig» och också gradvis «blivit övertygad» om att fabriken i Sydafrika startade produktionen av Volvo

➤ *Motor Assemblies utanför Durban i Sydafrika var också bland de allra första som slutmonterade Amazon. Överst och i mitten är bilder av fabriken för montering av Volvo, och till vänster i den översta bilden syns flera stora lådor som innehåller färdiga karosser, så som de packades och skeppades från Göteborg. Längst ner är en interiörbild från fabriken, och förmodligen är det delar för lastbilar vi ser här.*

Amazon 1966, och att fabriken kallad Motor Assemblies (nedan kallad MA) utanför Durban alltså var lite sent ute i raden av denna typ av fabriker i Amazonsammanhang. Artikelförfattaren kom för en del år sedan över en artikel som berättar en helt annan historia: AB Volvo hade redan 1960 undertecknat ett kontrakt med Motor Assemblies i Wentworth utanför Durban för att slutmontera bilar lokalt vid MAs redan befintliga monteringsanläggning. Att det därefter skulle ta ungefär sex år innan slutmonteringen börjar är helt orimligt.

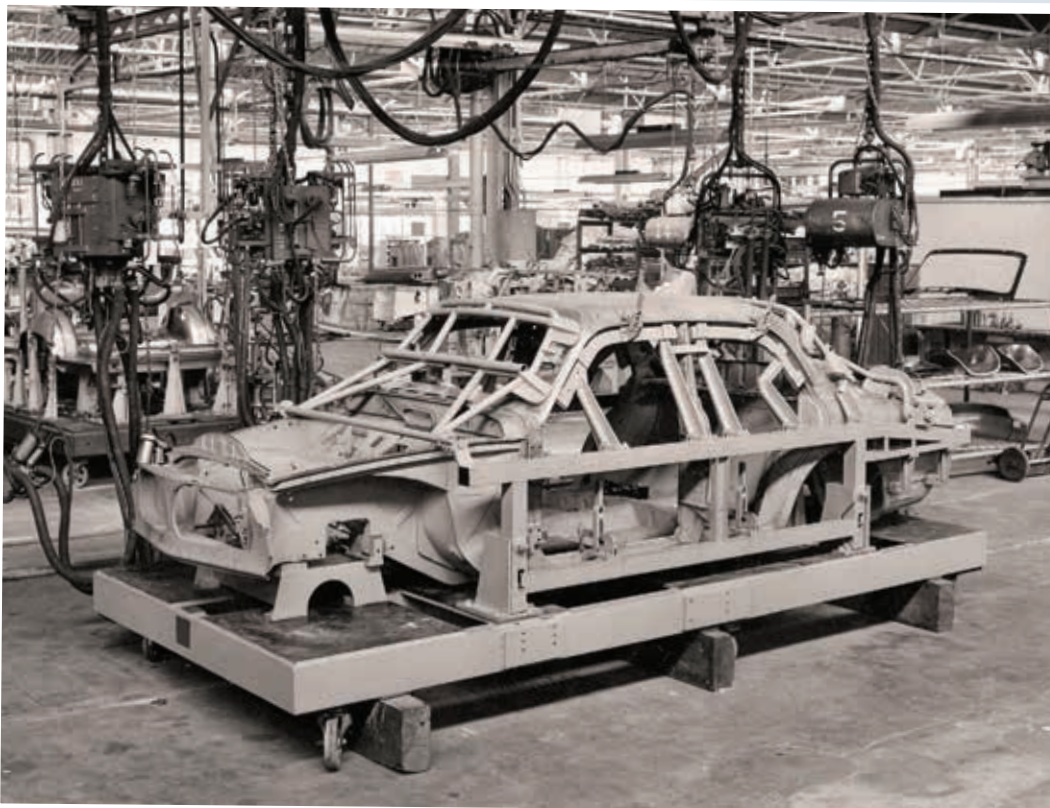
Likväl var det något som skavde gällande tidsaspekten, eftersom det (vid den tiden) inte fanns några bevis för att KD lanserades före modellåret 1962. Hade det varit tal om att bygga en fabrik från grunden, kunde tidsperioden från kontraktets tecknande till produktionsstart förklaras ganska lätt, men det var inte fallet här. Det antogs likväl att det var 1961, men för modellåret 1962 som det hela började, och att denna fabrik också kunde vara den allra första som kom igång med Volvo Amazon utlandsmontering.

Artikeln om MA innehöll mycket god dokumentation och statistik om både produktion och produktionssiffror, och detta förstärkte misstanken att inte heller årsmodell 1962 nödvändigtvis var svaret på produktionsstarten. Undertecknad hade sett bilder från Sydafrika där ett antal B16-bilar avbildades, inklusive Volvo PV. Det kunde lika gärna vara kompletta, helt färdiga bilar importerade från Volvofabriken i Lundby, eller nästan kompletta, och som kan ha haft vissa delar, som inredningen, tillverkade och monterade lokalt vid ankomsten till Sydafrika.

Som läsarna förstår var det omöjligt att dra några som helst slutsatser vid ett så tidigt skede. Det fanns för många antaganden, för många sätt, om och när, och inte minst visste man att tidigare «faktainformation» var fel. Amazons slutproduktion i Sydafrika var en fråga som var i stort behov av ytterligare granskning.

Mycket kan skrivas om sammansättningsfabriker i Sydafrika, vars historia började redan på 1920-talet. I samband med artiklarna om de olika årsmodellerna för Volvo Amazon är det mesta av detta irrelevant, och artikelförfattaren gjorde





◀ Överst en intressant bild. I Sydafrika var planen att utföra en del av jobbet manuellt, inklusive att sätta ihop karosserna. Jiggen på bilden användes i samband med att svetsa karosserna - tills Volvo upptäckte att det inte gjordes tillräckligt bra.

I mitten framträder ett antal leveransklara bilar, både Amazon och PV. Amazonerna är tvåfärgade och därmed B16-modeller och bilden slår undan benen på påståendet att MA började först med årsmodell 1962. I bakgrunden ses Volvolastbilar, troligen Viking eller Titan.

Längst ner en försäljningshall i Sydafrika med dåtidens tillgängliga Volvobilar: PV544, Duett och Amazon. En Porsche 356 skymtas i bakgrunden.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

en sammanfattning av vad M. Compton och T. J. Gallwey skrev i sin artikel om «Motor Assemblies Limited» 2009:

För att kunna möta den sydafrikanska efterfrågan hade Ford börjat montera bilar i Port Elizabeth redan 1924 och GM (General Motors) följde efter 1926.

Den gången kan de två ovan nämnda biltillverkarna med rätta påstå att de var före Volvo – är författarens kommentar till det.

Det var planerat att bygga flera sådana fabriker eftersom amerikanska biltillverkare hade ett starkt intresse av att etablera sig i Sydafrika, men den stora depressionen på 1930-talet försenade byggandet.

Tiden förbättrades och under perioden före andra världskriget beslutade Chrysler-importörer i Kapstaden (Atkinson) och Orange Free State (Oates) att bygga en sammansatt fabrik i Paarden Eiland utanför Kapstaden. Utbrottet av andra världskriget kom dock att försena projektet till 1941.

Samtidigt etablerade Stanley Motors, som importerade Hudson och Willys, en anläggning nära Alberton i Transvaal, senare känd som National Motor Assemblers. Anläggningen öppnade efter kriget och monterade också Austin A40 under en kort period tills den stängdes till förmån för Peugeot och Rootes produkter, vilka Stanley Motors nu hade distributionen av. Det speciella med denna fabrik var att den byggdes inåt landet och inte vid kusten. Trots att Transvaal-området hade den största marknaden för bilförsäljning ansågs det inte vara särskilt kostnadsbesparande med tanke på att de arbetade med importerat material. Det var dags för förändring.

I början av 1940-talet drog importörerna av Chryslers bilar i Natal, som hade Dodge, Chrysler, Plymouth och DeSoto på programmet, också slutsatsen att om de skulle kunna fortsätta upprätthålla





god försäljning behövde de en separat, lokal monteringsanläggning. Tidigare blev Atkinson och Oates också investerare i detta projekt och fick tillstånd att köpa en tomt på drygt två hektar vid Lerwick Road i Wentworth. Som ett resultat av andra världskriget fick dock ingen bygga på området, som då hyrdes ut till regeringen. 1946 var det äntligen möjligt att börja bygga, och designen genomfördes med hjälp av amerikanerna. Det är underförstått att detta skulle resultera i Motor Assemblies Limited, «Nuffield, Standard & Chrysler Products» utanför Durban, och företaget registrerades 1941.

Inte oväntat var platschefen, Hank Lisseman, från USA. Hans huvuduppgift var att se till att all nödvändig teknik för att bygga en komplett monteringsanläggning kom på plats. När produktionen startade 1948 var det Chrysler, Dodge och De Soto som först rullade ut från fabriken, och de slutmonterade totalt 3 418 bilar det första året.

Det var början på en enorm tillväxt och expansion för bilindustrin, och redan 1947 planerades en ny anläggning för att slutmontera Studebaker i Uitenhage norr om Port Elizabeth. Det första exemplaret därifrån rullade av monteringslinjen redan samma år. År 1949 flyttades produktionen av Austin A40 dit, och 1951 byggdes också Volkswagens Bubbla där. 1956 ändrades namnet till VW-distributörens namn: South African Motor Assemblers and Distributors (SAMAD).

MA var ett betydande företag, och i maj 1957 hade företaget 750 anställda samt passerade 50 000 tillverkade fordon.

Export av CKD-enheter var inte något som vare sig den amerikanska eller den brittiska fordonsindustrin hade några exklusiva rättigheter till, och andra europeiska biltillverkare, som då inte hade sitt eget återförsäljarnätverk i Sydafrika, tyckte det var intressant att etablera sig i ett land där industripolitiken blev mindre och mindre bundna av traditionellt starka band till USA och det brittiska samväldet.

Fiats nyutnämnda verkställande direktör var nu fast besluten att etablera sig i Sydafrika och 1962 flyttade de produktion från East London till Motor Assemblies i Durban. Genom att förlita sig på MA som en produktionsanläggning ansåg de också att deras egna anställda hade tillräckligt med erfarenhet av att producera delar i Sydafrika, och att de därför lätt kunde följa lokala bestämmelser och förordningar. Kort därefter började Lancia också montera CKD hos MA.

Volvo, som importerades till Sydafrika av Lawson Motors i Johannesburg, hade samlat en växande marknadsandel i landet, inte minst tack vare stora segrar inom racing och rallysport.

När Volvo kom in i Sydafrika och hos Motor Assemblies var det med andra ord inte ett nyetablerat företag de valde att samarbeta med. Som ett resultat av storleken

hade MA tvingats att nyemittera aktier och beslutat att upprätta monteringsfabriker också en bit in i landet vilket krävde en omlastning från båt till tåg. Nu ligger inte Lerwick Road, där Jacobs Plant ligger, som var namnet på fabriken som slutmonterade Volvo, långt från hamnen heller men ett transportben med tåg behövdes fortfarande. Detta är förmodligen den fabrik som bekräftar regeln – «ingen regel utan undantag», eftersom alla andra större samsättningsfabriker var belägna i hamnområden, antingen vid havet eller vid en kanal.

Av den ovan nämnda MA-artikeln verkar det som att produktionen startade med PV544, och att det inte skulle dröja länge innan Volvo Amazon, eller Volvo 122S som bilarna kallades i denna del av världen, kom på programmet. Men produktionsöversikten från MA, som också finns i nämnda artikel, berättar det motsatta: att produktionsstart för PV var i april 1961 och att montering av Amazon startade redan i mars samma år. Detta är väl värt att notera, eftersom Amazon 1962-modellen vid den tiden ännu inte hade lanserats – och följaktligen förstärktes misstanken om att KD-produktionen startade tidigare än väntat. Nu har mer kunskap förvärvats – men det är små slumpmässiga upplysningar som denna som orsakar en reaktion och som gör det nödvändigt att göra grundligare undersökningar i hopp om att komma till rätta med fakta.

▲ En arkitektskiss över en föreslagna försäljningshall i Hillbrow, Johannesburg 1963. Den visar tre av de bilmärken som Lawson representerade: Volvo, Renault och Toyopet. Vid pumparna står en Amazon och en Renault Dauphine. Toyota Toyopet tillverkades och marknadsfördes som sitt eget varumärke i Sydafrika.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

44 – Inte «som skjutet ur en kanon»

Efter att ha börjat i mindre skala och med ett nyktert upplägg inspirerades Volvo av det faktum att Mercedes-Benz, som tidigare hade varit motståndare till att slutmontera bilar lokalt, nu valt att fokusera fullt ut på denna typ av produktion. Lawson såg på ett större upplägg som en nyckel till framgång och tillsammans följde AB Volvo och Lawson Motors i Mercedes fotspår för att fokusera på volymproduktion.

Ledningen för AB Volvo hade efter att ha diskuterat konceptet med sina svenska ingenjörer gått in för kostnadsbesparande åtgärder, och för att spara stora verktygskostnader hade Volvo valt ett samarbete med Datsun/Nissan om pressverktygstjänsterna så att de kunde producera karossdelar lokalt hos dem. Mycket av jobbet var också avsett att göras manuellt snarare än maskinellt. Som nämnts tidigare i artikeln var termen CKD något diffus.

Det var inte alltid lätt att uppnå ändamålsenligt samarbete, varken politiskt eller mellan de olika



◀ CZC 375 EC. Jaco Heunis, Nelson Mandela Bay, Sydafrika. Foto: Jaco Heunis.

Den bruna färgen, färgkoden är helt okänd, ska ha varit relativt vanlig i Sydafrika på årsmodell 1970 och kanske också på årsmodellen innan. Ägaren till bilen på bilden, CZC 375 EC, är Jaco Heunis, Nelson Mandela Bay, Sydafrika. Det bör betonas att denna färg inte ska förväxlas med färgen 72 dovhjortsbrun som bland annat fanns på svenska och norska Volvo Amazon för årsmodellerna 1962 och 1963. En typskylt med nästan ingen information alls är typiskt för senare Amazoner från Sydafrika. Plåten innehåller bara information om att bilen är en tvådörrars sedan med dubbla förgasare, 4-växlad låda och att det är en högerstyrd årsmodell 1970. S-koden 5110 är okänd, men hittills har koden endast setts på bilar som slutmonterades i Sydafrika för modellåret 1968-1970. Den speciella typskylten för Sydafrika anger också att det är en tvådörrarsversion (P13) och den har ett nummer som måste vara en form av internt serienummer, men det har inte lyckats att få fram exakt vad numret indikerar, på vilket nummer det startade eller om det började på 0001.

I en artikel om Motor Assemblies anges ett produktionstal på 5 588 tvådörrars Amazon. 5521 är ett högt nummer i det sammanhanget, och det måste antas att bilen slutmonterades i slutet av Amazoneran. Karossnumret är också högt jämfört med andra. Det högsta chassinumret förknippat med en Amazon är 359918, men som man kan läsa i artikeltexten var den genomsnittliga konsumtionen av karosser högre än en per bil, så ett karossnummer som är något högre än 359918 är inget konstigt. Med tanke på att både Motor Assemblies eget nummer och på att karossnumret är högt måste man, om inte konkludera, så åtminstone utgå från att bilen är en sen produktion.



➤ MZL 837. 133352P 307236.
Foto: George Minassian.

Denna «Built by Motor Assemblies»-plåt sitter i en 123GT årsmodell 1968 som inte är byggd varken av Motor Assemblies eller någon annanstans i Sydafrika, utan i Sverige. Förklaringen måste vara att alla bilar som levererades inom importören Lawson Motors organisation och Motor Assemblies monteringsanläggning fick ett nummer för att identifiera alla levererade bilar, oavsett om de anlände till Sydafrika som byggsats eller som en färdig bil från Sverige. I artikeln kan man läsa om Amazoner som är utrustades med både GT- och annan utrustning till följd av specialbeställningar, och Sydafrika producerade Herrgårdsvagnar nämns i sådana sammanhang. Dessa bilar, liksom det faktum att en 4-dörrarsbil «uppgaderades» till 123GT med hjälp av GT-delar från importören Lawson Motors har bidragit till påståenden om att Amazon 123GT också slutmonterades lokalt hos MA. Än så länge har inga bevis dykt upp som styrker detta – och förutom både Joelsson, Lofier och undertecknad har varken Deon van Loggerenberg från Volvo Owners Club of South Africa eller Vic Campher av Volvo Cars i Johannesburg någon annan tro än att alla 123GT importerades färdiga från Sverige. Van Loggerenberg skriver att påståendet förmodligen baseras mer på rykten än på fakta. Slutsatsen är att alla högerstyrda 123GT byggdes på Torslandaverken, till skillnad från de flesta andra Amazoner som finns i Sydafrika – vilka tillbringade en del av sina liv på monteringslinjen hos Motor Assemblies.

importörerna och biltillverkarna. Några stora investerare, som var helt oerfarna med bilproduktion, var villiga att göra exakt vad myndigheterna ville genom att följa offentliga förordningar, vilket också Fiat, Triumph och Datsun/Nissan föreslog. Andra aktörer som Volvo, Mazda och Lancia, som hade längre erfarenhet, höll inte helt med denna strategi. Ändå fanns det inte mycket annat att göra än att följa den på förhand fastlagda linjen.

Det kommer alltid att finnas politiska meningsskiljaktigheter, och förhandlingar med regeringar och myndigheter är mycket viktigt, men inte alltid lika enkelt. I Sydafrika hade man även rasåtskillnadspolitiken (apartheid) att strida mot i tillägg till andra, mer normala politiska utmaningar. Aktörerna inom bilindustrin hade därför varit förutseende nog att bilda sin egen organisation, National Association of Automobile Manufacturers of South Africa, NAAMSA. Denna

➤ CL 69014, Sydafrika, mellanblå.





▲ NP 40423, Narsing Chutterpaul, Sydafrika. Narsing Chutterpaul har haft bilen sedan den var ny.

organisation såg till att fordons- och bilindustrin inte hamnade i konflikt med myndighetsbeslut om arbetsbegränsningar, och man undvek därför demonstrationer till följd av rasskillnadslagarna. NAAMSA såg till att förena de mål som regeringen och deras egen industri hade för industriell utveckling, vilket inte skulle ha hänt annars och som idag bidrar till stor sysselsättning och betydande affärer på exportmarknaden.

Även om MA hade etablerat sitt eget program för Volvo, kom man till en punkt då ledningen på

Lawson Motors ansåg att de hade blivit för beroende av MA, och man tillsatte därför Alois Rösner för att få bättre kontroll över sitt eget varumärke. Som tidigare nämnts köpte Lawson Motors pressverks-tjänster från Datsun/Nissan. Detta skapade många problem för MA:s arbetare, men å andra sidan gav det också MA:s ingenjörer mycket värdefull erfarenhet.

Fram till 1975 var produktionen förlagd till två fabriker i Sydafrika, då den från Volvos sida lades ned av politiska skäl.

Nu berättar varken historien eller statistiken hur många, eller vilka delar av bilarna som tillverkades lokalt eller monterades hos MA under 1961 och 1962, men

de produktionssiffror som under-teknad har funnit i ovannämnda artikeln är mycket detaljerade, och visar att 462 enheter av Volvo PV producerades under denna period.

Det har hävdats från flera håll att Amazon Herrgårdsvagn aldrig slutmonterades i Sydafrika, men det är inte sant. Alla tre karossvarianterna av Volvo Amazon slutmonterades av MA. Det visar både produktionsstatistik från MA och produktionskort från Volvo.

Den första Volvo Amazon som blev slutmonterad i regi av Motor Assemblies i Wentworth var 12294-57080. Chassinumret är lägre än det första som tidigare konstaterats skeppats till Holland och Mexiko, men det måste beaktas att kaross-

◀ NN 11113, Direshen Pillay, Sydafrika.

Foto: Direshen Pillay.

Det har inte gått att få bekräftat hur många Volvo Amazon som fortfarande rullar på vägarna i Sydafrika. Bilder och information tyder på att det är en hel del och dessutom att dessa bilar generellt håller en hög standard, som denna bil som ägs av Direshen Pillay.

delar behövde tillverkas lokalt, mer manuellt arbete erfordrades lokalt samt att CKD-objekten hade en mer tidskrävande transport. Därför är det osannolikt att Motor Assemblies hann med att leverera en bil före fabriken i Mexiko, så Sydafrika måste rankas som nummer 4 i ordningen bland de KD-producerande länderna. MA-artikeln nämner att den första Amazon som levererades från dem slutfördes i mars 1961.

Som tidigare nämnts producerades de första KD-bilarna i de fyra fabrikena inom loppet av kort tid, och när det gäller 4-dörrars Amazon var det modellåret 1961 då det tillverkades näst flest bilar, nämligen i 29 900 exemplar.

Det är också värt att notera att uteslutande högerstyrda bilar tillverkades i Sydafrika.

Den detaljerade MA-produktionsöversikten visar att från mars 1961 och fram till mitten av år 1967 rullade 7 382 Volvo 122S ut som 4-dörrarsmodell genom portarna på Jacobs Plant, fabriken som slutmonterade Volvo på MA i Wentworth.

Från mars 1964 till oktober 1967 slutmonterades 1 008 stycken Amazon 122S Herrgårdsvagn.

När det gäller 2-dörrarsmodellen anger produktionssiffrorna inte att det är 122S. De kallas «Volvo 130 2-door», men det råder ingen tvekan om att alla dessa också var i Sportutförande. 5 588 bilar slutmonterades under perioden från maj 1967 till den sista bilen rullade av monteringslinjen i december 1970.

Inom samma tidsperiod som de slutmonterade 2-dörrars Amazon byggde fabriken också 5 449 Volvo 144 och 1 456 Volvo 164, men de avslutade produktionen av 4-dörrars Amazoner innan de startade slutmonteringen av 2-dörrarsmodellen.

Något senare i MA:s historia beslutade Volvo 1973 att göra som Mercedes, som de hade gjort när de beslutade att fokusera på volymproduktion. Efter att ha haft problem med stor kvalitetsvariation flyttades pressningen av karossdelar och senare också bilens sammansättning till Volkswagen i Sydafrika. Från och med januari 2012 ägs MA av Toyota of South Africa.



45 – Frigöring av produktionskapacitet

140-serien var redan lanserad och på Torslandaverken fanns det inte längre utrymme att producera 4-dörrarsmodellen av Amazon, vars öde därmed var förseglat. Produktionen beslutades upphöra. En viktig del i detta var att bli av med alla 4-dörrarsmodeller av Amazon, och det skulle visa sig bli enkelt att lösa.

De sista 480 exemplaren av Amazon i 120-serien, i chassinummerserien 234174-234653, lastades på fem fullastade fartyg med destination Durban, och den första skeppet avgick till fabriken i Sydafrika den 13 januari 1967. Så lätt kunde fabriken i Torslanda bli av med nästan ett halvt tusen bilar. Den allra sista bilen av 4-dörrars Volvo Amazon hade identiteten 123942M 234653, var utrustad med en B18B-motor och fakturerades den 22 mars 1967. Eftersom bilarna lackades lokalt i Sydafrika anges ingen färgkod på produktionskortet.

I slutet av Amazon-eran exporterades praktiskt taget alla tillverkade bilar som KD, och det var fabriken i Sydafrika som var mottagaren av dessa bilar. Vanligtvis individuellt och endast i små serier tillverkades färdiga bilar på fabriken i Torslanda. Från drygt halvvägs in i tillverkningen av årsmodell 1970, dvs från chassinummer 351088 (som fakturerades till Lawson Motors den 14 april 1970), skickades nio skeppslaster med totalt 864 bilar till MA.

Det högsta kända chassinumret som NVAK har i sin lista över norskregistrerade bilar är 359721, men det är känt att 359724 också skickades till Norge. Det högsta chassinumret på en Volvo Amazon är **359918**. Bilen rapporterades färdig i Torslanda den 4 september 1970. Alla de sista 192 enheterna av Amazon, chassinummerserien 359727-359918 fördelades på två fulla skeppslaster och skickades till Sydafrika.

När det gäller information om 2-dörrarsbilar som exporterades till MA finns det inte mycket information att hämta från produktionskortet. Visserligen anges chassinummer eftersom detta är känt när bilen lämnar monteringslinjen också som CKD, men fältet för «utförande» står bara 130000, och det är känt att de första två numren, i detta fall «13» betyder 2-dörrar. Ingen ytterligare information är känd om dessa bilar.

46 – Från Sydafrika, via Latinamerika till Nordamerika och tillbaka till Sydamerika

En naturlig konsekvens för Volvo var att förflytta sig vidare till Nordamerika efter att ha etablerat fabriker på de två ovannämnda kontinenterna utanför Europa.

Även om Mexiko tillhör den nordamerikanska kontinenten var fabriken i Mexiko redan stängd vid denna tidpunkt. När man talar om Nordamerika i detta sammanhang är man norr om Mexiko, och i verkligheten är det Anglo-Amerika som är korrekt jämfört med Latinamerika, som börjar med Mexiko i norr och inkluderar de spansk- och portugisisktalande länderna söderöver. Likväl fanns det ett stort behov av nyetablering också i Sydamerika, om man skulle lyckas hitta ett sätt att fortsätta exportera bilar till den delen av världen också. Allt fler länder skärpte importreglerna, något som satte nya käppar i Volvos hjul. Planerna att etablera en strategiskt belägen monteringsanläggning i Nordamerika drevs parallellt med liknande planer för Sydafrika och Mexiko, men igångsättningsprocessen var snabbare med de senare med där redan etablerade fabriker. I Kanada var man tvungen att börja från början, och förhandlingar och projektering tog längre tid jämfört med de andra fabrikena. Behovet av en plan för en anläggning i Chile kom mer än ett år senare, men de första byggsatserna till Chile och Kanada skeppades ungefär samtidigt.

47 – Nova Scotia – Kanada

När Volvo påbörjade slutmontering vid fabriken i Holland, Belgien (vid denna tid), Sydafrika och Mexiko var det bokstavligen tal om bortamatcher eftersom de använde externt ägda fabriker. I Kanada var situationen annorlunda eftersom Volvo här blev «herre i sitt eget hus».

Fabriken i *Halifax*, Kanada, är förmodligen den som är «allmänt känd» som den första sammansättningsfabriken för Volvos del («utomlands» tillägger artikelförfattaren – trots allt sattes bilar samman även på fabriken i Sverige). Den «allmänna kunskapen» innehåller dock inte hela sanningen.

Fabriken i Kanada var den första i sitt slag som befann sig i utländskt territorium, helägd av AB Volvo och dessutom den enda fabrik som Volvo själv har ägt på den nordamerikanska kontinenten. Volvo hade helt klart ett behov av sammansättningsfabriker runt om i världen, och det skulle inte dröja länge efter den spåda starten i Belgien, Holland, Mexiko och Sydafrika tills Kanada och Chile stod med på kartan.

48 – Inte i Halifax, utan i Dartmouth, Nova Scotia

Volvo introducerades i Kanada 1957 genom ett företag i British Columbia som distribuerade bilar över hela landet.

Den 21 juli 1959 grundades Volvo Canada och företaget hade en utveckling där pilarna pekade uppåt. Under 1959 hade försäljningen

ökat dramatiskt, vilket innebar att Volvo etablerade sitt kanadensiska huvudkontor i Toronto och 1961 etablerade Volvo också en egen återförsäljarorganisation. Vid den tiden var man redan på sjätte plats sett till antalet importerade bilar i Kanada. Trots en allmän nedgång i försäljningen av importerade bilar under de senaste åren kunde Volvo visa en ökning.

Under 1960 hade de diskuterat förutsättningarna för en sammansättningsfabrik i landet, och vid detta skede i processen var en anläggning i Ottawa också ett alternativ. 1962, efter att ha beslutat sig för Nova Scotia, presenterades planerna för den kanadensiska finansministern George C. Nowlan. Volvo hade redan ingått ett hyresavtal för den byggnad som de skulle disponera, och behövde nu få alla nödvändiga tillstånd på plats innan de kunde ta nästa steg. Att komma överens med de kanadensiska myndigheterna gjordes inte över en natt, och efter en relativt tidskrävande process både på högsta regeringsnivå och med regeringen i provinsen Nova Scotia fick Volvo de kanadensiska myndigheternas välsignelse i februari 1963. Goda argument som användes vid förhandlingsbordet var det faktum att Volvo skulle vara en perfekt bil för kanadensare, eftersom topografin – landskapsförhållandena – och inte minst klimatet var helt sammanfallande med det svenska, och Volvo-bilarna hade visat sig behärska sådana förhållanden utan problem. Dessutom var Volvo redan en betydande kund hos kanadensiska stålexportörer, och en Volvo-anläggning i Kanada skulle därmed bidra till att öka denna export.

Det faktum att valet föll på Nova Scotia var långt ifrån någon slump. Med tanke på att Volvo skeppade sina varor från Göteborg passade hamnen i Halifax perfekt. Den var tillräckligt stor för att tillgodose behoven som AB Volvo hade och inte minst var Halifax Harbour den enda isfria hamnen på Kanadas östkust. Nova Scotia är också strategiskt beläget i den norra delen av Amerika, där Volvo of North America hade sitt huvudkontor i Rockleigh, New Jersey. Ledningen för AB Volvo hade också noterat att hamnkostnaderna i Halifax var lägre jämfört med andra områden i Kanada där det fanns en tradition av bilproduktion, och då särskilt i Ontario. Det faktum att lönenivån också var betydligt lägre gjorde inte heller Dartmouth/Halifax-alternativet mindre intressant. Den genomsnittliga timlönen bland industriarbetare i Halifax var \$1,86, medan arbetare på GM:s fabrik i Oshawa utanför Toronto tjänade mellan \$2,16 och \$2,29 i timmen. Det framstår inte som så stor skillnad, men den utgjorde ändå 16-23%.

För Volvo och för Kanadas myndigheter var avtalet som ingicks en win-win-situation, perfekt för myndigheterna i Kanada, eftersom det skulle skapa många nya arbetstillfällen i ett pressat område som hade stort behov av mångfacetterad industriell verksamhet och högre sysselsättning. Invånarna i Nova Scotia kunde se framför sig en ljusare framtid, och de fick en välkommen möjlighet att återställa ett väl fungerande samhälle som en följd av Volvos etablering. Volvo å sin sida undkom importavgifter genom att välja en KD-lösning för Kanada.

49 – Robert Lorne Stanfield

1956 hade den konservativa Robert L. Stanfield vunnit Nova Scotias provinsiella val baserat på vallöften om industriell förnyelse, vilket också innebar effektiva myndighetsingripanden i ett antal sektorer som påverkade Nova Scotias ekonomi. Som ett resultat av en kollaps i den traditionella efterkrigstidens industri och särskilt inom kolindustrin sjönk ekonomin stadigt och arbetslösheten ökade när Stanfield valdes till premiärminister i Nova Scotia 1956.

I samband med valkampanjen före valet 1956 hade Stanfield förkunnat inrättandet av ett företag, «Nova Scotia Industrial Development Corporation», vilket var avsett att finansieras både från statskassan och från aktier. Den provinsiella utvecklingsplanen tog dock en ny vändning, eftersom regeringen fruktade att försäljningen av aktier till allmänheten kunde leda till onödiga komplikationer och konflikter mellan att skapa jobb och tjäna pengar för företaget. Istället beslutade regeringen att tillåta inrättandet av en annan huvudorganisation, «IEL – Industrial Estates Limited». Kortfattat skulle IEL hjälpa till med finansiering och utlåning till företag som skulle etablera sig i Nova Scotia. IEL var starkt delaktiga i att Volvo etablerade sig i Dartmouth och senare också i en ny anläggning i Halifax.

Ursprungligen var det meningen att IEL skulle bygga industriparker för uthyrning till företag, men IEL byggde också fabriker åt företag som sedan fick kopa lokalerna till förmånliga priser.

«**Fabriksägare! Låt IEL finansiera och bygga din anläggning i Nova Scotia. IEL kommer att utveckla ditt nätverk, finansiera och bygga anläggningen, hyra ut den till dig till låga hyreskostnader, och om och när du vill så kommer vi att sälja den till dig för bokföringskostnaden.**» Detta var budskapet från IEL, och som ni förstår var det mycket viktigt att få ny industri och handel kopplad till halvön i östra Kanada.

I slutändan blev IEL, med en statlig finansiering på 23 miljoner



dollar i ryggen, en direkt långgivare till företag både för kapitalprojekt och för inköp av utrustning.

Detta var en möjlighet som Volvo visste hur de skulle dra nytta av, och de var både tidigt ute och en långvarig mottagare av IEL:s tjänster, både i form av lån både med och utan ränta, stöd för anläggningar, specialavtal och också i form av att få subventionerade transporter som ett resultat av detta samarbete.

Hysesavtalet som Volvo hade tecknat i Dartmouth skulle gälla i tre år till en kostnad av två miljoner dollar. Lokalerna på kajen hade tidigare inhyst ett sockerraffinaderi, men det hade redan stängts. Hyra av lokalerna var säkrade till gynnsamma villkor med hjälp av IEL, och Dartmouth hade bidragit med kommunala skattelättnader. Avtalet föreskrev också att IEL skulle bidra till byggandet av en fabrik som var designad för bilproduktion enligt Volvos behov.

Efter att avtalet med IEL var i hamn och det var tydligt att det fanns bra lösningar för järnvägstransporter, inledde Volvo ett nära samarbete med Nova Scotias industriminister E.A. Manson för att hitta potentiella underleverantörer.

En annan klausul i avtalet med IEL gjorde det också möjligt för Volvo att få subventioner på upp till \$150 000 i samband med bilar som skeppats över (från Sverige) och avsedda att säljas i Toronto och Montreal. Källor säger att Volvo fick \$68 000 under de första tre åren som ett resultat av denna affär. Samma källa säger att Volvo «bara» fick några miljoner dollar till följd av IEL:s stödprogram och att detta var ett lågt belopp jämfört med vad andra som etablerade liknande verksamheter efter Volvo.

Stanfield hade alltså lovat sina väljare att få samhället tillbaka på rätt spår igen och planlade därför en ekonomisk strategi, politik och åtgärder i relation till just *det*.

50 – Bra material för tidningarna

Att AB Volvo skulle öppna en fabrik i Kanada var uppseendeväckande nyheter, något som inte minst svenska tidningar visste dra nytta av. Med tanke på den position som Volvo gradvis hade uppnått i Sverige – och det faktum att AB Volvo hade behållit konstverket för att etablera en fabrik i Nordamerika, var detta nyheter som fick Medel-svensson att köpa dagens tidning.

I en artikel i Svenska Dagbladet den 22 februari 1963 står att läsa att de första bilarna som skeppades till Kanada i princip var helt kompletta bilar som producerats i Sverige, och att byggsatserna som skickades till Dartmouth i den inledande fasen således bestod av nästan kompletta bilar.

51 – Volvo – en pionjär också i Nova Scotia

Så snart AB Volvo hade skrivit under det nya Kanadaavtalet var alla parter redo att komma igång så snart som möjligt. Ett problem i detta avseende var att Volvo inte hade kvalificerade bilmonterare i Kanada, men de hade ett antal nyanställda tidigare bil- och industrimekaniker.

Som framgick redan var Volvo den första utländska biltillverkaren som etablerade sig på den nordamerikanska kontinenten, och ett antal andra företag skulle snart följa efter. Nova Scotia upplevde en uppsving av nystartade företag inom olika branscher i kölvattnet av Volvo, både från internationella och nationella aktörer, och flera andra biltillverkare skulle snart etablera sig där också.

▲ Karosserna från Sverige anländer i stora lådor som lossades på kajen där fabriken i Dartmouth låg. Karosserna skeppades således från Göteborg direkt till fabriken utan omlastning, en process som inte sällan orsakar skador på lasten. Källa: Volvos Historiska Arkiv.

Med tanke på att avtalsvillkoren krävde en hög andel lokalt producerade delar i bilarna, var det en naturlig konsekvens att nationella, kanadensiska och nordamerikanska företag också utnyttjade de möjligheter som öppnades för att expandera och utveckla sina egna företag och tillverkningsverksamhet.

52 – De första KD-bilarna till Kanada

För att komma igång med produktionen i Kanada fick Volvo i princip införa kompletta bilar som «SKD-byggsatser». Det var i allas intresse att komma igång, och eftersom det ännu inte fanns några arbetare i Nova Scotia som var kompetenta och tillräckligt skickliga för att bygga en SKD från grunden, kom de på en annan lösning.

«Delarna» erhöles lätt genom att bygga bilar med USA specifikation även för Kanada, och dessa togs av

produktionslinjen innan de försågs med motor och drivlina. Istället för att färdigställas i Sverige packades bilar, motorer och drivlinor i separata lådor och exporterades sedan som «SKD» till Kanada.

Denna lösning och ett mycket gynnsamt avtal om tull- och avgiftsfri import för bilar och motorer/drivlinor gjorde att bilarna kunde monteras lokalt, och inte minst var det lönsamt, även om det var brist på utbildade bilmontörer. De nödvändiga och relativt enkla uppgifterna i samband med detta kunde hanteras av de nya medarbetarna, och även om produktionen var långsam så var den igång.

Detta spelade ingen roll för Volvo. Deras främsta mål var att sälja bilar, och de ingående avtalen upprätthölls medan Volvos anställda i Kanada var sysselsatta. De kanadensiska myndigheterna var för sin del mycket bekväma med att Nova Scotia arbetade för att möta en ljusare framtid.

✓ *Prins Bertil bidrar med glans och glamour vid invigningen av fabriken i Dartmouth. Här inspekteras en Amazon tillsammans med Robert Lorne Stanfield.*

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

Så ingen hade någon anledning att klaga på situationen som den var.

Anställda på Volvo Canada skickades på en tolvveckors kurs till Göteborg för att studera och lära sig Volvos produktions- och monteringsmetoder. Denna personal skulle senare ta hand om vidareutbildning av fabrikspersonal i Kanada. Alla måste genomgå en grundlig utbildning i konsten att producera kvalitetsbilar. Som tidigare nämnts hade ingen av de anställda någon erfarenhet av montering av bilar, men många av dem hade bakgrund som mekaniker och/eller mekanisk utbildning och erfarenhet från bilverkstäder och mekaniska verkstäder. Som en del av det nu under tecknade och omfattande avtalet skulle Volvo också stödja och värna om anställning av lokal arbetskraft, och av de första 100 anställda var bara fem från Sverige.

Så småningom började alla hjulen rulla på fabriken i Kanada, och «normala» packbilar skickades nu också dit.

Under det första året skickades uppskattningsvis 2 000 byggsatser till Kanada. En källa säger att i det *allt eftersom* monterades i genomsnitt 15 bilar per dag på anläggningen i Dartmouth, men det framgår inte

hur länge efter uppstarten «*allt eftersom*» var, och det anges heller inte hur många av de cirka 2 000 byggsatserna som färdigställdes. I huvudsak var det bara Amazon som slutmonterades vid anläggningen i Dartmouth, men ett fåtal PV 544 slutmonterades också där redan från början. Det finns ingen anledning att tvivla på att PV-bilarna också anlände till Kanada i princip som kompletta bilar, precis som Amazon gjorde.

53 – Invigningen – stora festligheter med kungligt besök

Det var en stor apparat som startades i samband med denna historiska händelse. Det var Hertigen av Hal-land, Prins Bertil, som skulle få äran att klippa bandet under invigningen. På den stora dagen började allt med en rundtur i Halifax-Dartmouth-områdena och officiella besök. Både guvernören, premiärministern i Nova Scotia, borgmästaren i Halifax och Dartmouth samt tjänstemän från Halifax County deltog. Efter att serverats lunch transporterades Prins Bertil på en minsvepare från den kanadensiska marinen till Volvo-fabriken i Dartmouth. Volvos VD Gunnar Engellau deltog också på denna resa tillsammans med Volvo

Canada Ltd:s direktör, D W (Pat) Samuel, en Nya Zeeländare som varit en nyckelfigur i förhandlingarna med federala och lokala myndigheter, vilket i sin tur resulterade i Volvos etablering i Kanada. Tidigare nämnda Robert Lorne Stanfield, som var den som krediterades «New Nova Scotia», fanns också bland de framstående gästerna.

Stanfield skämtade under invigningen att Nova Scotia (latin för Nya Skottland) härnäst skulle kallas Nova Suecia (Nya Sverige). Volvos inträde i Nova Scotia förklarades som ett viktigt ekonomiskt uppsving men också som ett psykologiskt lyft. Befolkningen i Halifax-området, Nova Scotia och hamnområdena såg än en gång ljus i andra änden av tunneln.

Gunnar Engellau för sin del uppgav att framtiden såg ljus ut när det gäller fabriken och att det inte fanns några begränsningar för dess vidareutveckling. Inofficiellt ska det ha sagts att Volvo snart skulle återkomma med planer för en nyetablerad fabrik.

54 – Motorprinsen

Efter att ha hållit ett tal slog Prins Bertil på huvudströmbrytaren till fabriken, en siren ljud, lamporna





tändes och det blev liv i produktionslinjen. Några minuter senare rullade en Amazon fram på golvet. Med en förgylld skruvmejsel kunde Prins Bertil dra åt skruvarna till registreringsskyltarna med inskriptionen «Nova Scotia 00-00-01» på den allra första serietillverkade europeiska bilen byggd i Nordamerika. Därefter körde Prins Bertil, med smeknamnet «Motorprinsen», ut bilen från fabriken.

Bilen som Prins Bertil «färdigställde» är en svart 4-dörrars 1963 års modell 122S. Denna allra första «Volvo Canadian» förädlades Robert Stanfield, som i sin tur överlämnade bilen till regeringen och till Nova Scotias handels- och industriminister. Efter att ha använts som tjänstebil fram till 1967, gavs den som en gåva till Nova Scotia Museum of Industry i Stellarton, Nova Scotia, där det nu står renoverad och utställd för allmänheten.

Som sig bör i ett tvåspråkigt land (i Kanadas fall engelska och franska) lanserades Amazon som «Volvo Canadienne» i de fransktalande områdena, till exempel i Quebec, där 85% av befolkningen har franska som modersmål.

Samtidigt som Stanfield förärade

sin bil vidare förkunnade han att han själv skulle köpa sin egen Nova Scotia-producerade Amazon för privat bruk, och uppmanade samtidigt de andra styrelseledamöterna att göra samma sak för att föregå med gott exempel. Några tog Stanfield på orden, och Financial Post skrev att G I Smith, som så småningom skulle bli premiärminister, beställde en bil där och då med orden «jag anser att denna bil är en äkta Nova Scotia-produkt».

Pat Samuel uttalade att Nova Scotia var vaggan för kanadensiskt hantverk, och tidningen Chronicle-Herald beskrev Samuel som en man med strålände förtroende och den som satte fyr på kolet som Volvo hade fört med sig till Nova Scotia.

55 – Kanadensisk fördel

Bilder som undertecknad har fått av Debra McNabb, chef för Nova Scotia Museum of Industry, visar att bilen Prins Bertil färdigställde har chassinummer 131400.

Bilen som skeppades till Dartmouth är en 12294VF 131400 och färdigrapporterades på fabriken i Lundby den 27 mars 1963. Det är inte helt bevisat att detta är den första byggda bilen, men hittills har

ingen packbil med lägre chassinummer som skeppats till Nova Scotia hittats.

När det gäller de tidigare nämnda monteringsanläggningarna i Belgien, Nederländerna, Mexiko och Sydafrika, där de första identifierade KD-objekten producerades inom fyra veckor, var de första leveranserna till fabriken i Kanada och Chile också nära varandra i tid. Det tog mindre än två veckor från det att den första «chilenska» KD-bilen färdigrapporterades på fabriken tills den första som skeppades till Kanada fick samma status i leveransböckerna.

Med de upplysningarna till hands är det inte svårt att resonera kring vilken ordning färdiga bilar kan ha lämnat monteringslinjerna i fabriken Arica och Dartmouth. Avståndet från Göteborg till Arica är betydligt längre än det från Göteborg till Nova Scotia, och i princip kan fabriken i Kanada ha lyckats slutföra sin första bil innan lådorna med bilar anlände till hamnen i Chile, även med samma KD-startpunkt. Något som kan ha förorsakat montering i Chile var att både interiör och andra delar skulle tillverkas lokalt i Chile. Eftersom Amazon

▲ *Det första steget i byggprocessen är att rengöra karosserna från transportskyddet och sedan grundmåla och lackera dem. Här staplas en buffert med karosser innan de hämtas för att påbörja monteringen.*
Källa: Volvos Historiska Arkiv.

redan såldes i landet öppnade detta för möjligheten att dessa delar kan ha tillverkats i förväg och att de därför var på plats vid monteringsanläggningen redan när de första KD-objekten anlände. Det finns ingen detaljerad produktionsinformation varken från fabriken i Chile eller från Kanada, men förutom den redan nämnda transportrutten finns det en avgörande faktor i detta sammanhang, nämligen själva objektet. De bilar som ursprungligen skeppades till fabriken i Kanada var i princip färdiga bilar där endast motor och drivlina inte var monterade när bilen lämnade Sverige.

Det finns inte heller något rimligt tvivel om att kanadensarna kunde presentera sin första Volvo Amazon i god tid innan chilensarna kunde göra detsamma.

Fabriken i Kanada blev därmed den femte i ordningen av Volvos samsättningsfabriker utomlands.



◀ Det är ingen stor hemlighet att Sveriges «motorprins» H K H Prins Bertil (den övre bilden) fick äran att inviga Volvos monteringsanläggning i Dartmouth i Nova Scotia i juni 1963 – och prinsen fick också dra åt de två sista skruvarna till registreringskylten på den första bilen som levererades från fabriken. Bilen var, som man kan läsa om i artikeln, svart och hade registreringsnummer 0-00-01 på Nova Scotia-skyltar. Något som inte är lika välkänt är att Volvos VD Gunnar Engellau följde Prins Bertil och monterade själv skyltarna på bil nummer två – som naturligtvis fick registreringsnummer 0-00-02, vilket bilden nedan visar. I tidningen Rattens bildtext kan man läsa följande: «På övre bilden inspekterar Prins Bertil den första kanadabygda Volvo Amazonen och på den undre monterar direktör Engellau nummerskylten på Amazon nr 2.» Här vill artikel-författaren kommentera att Rattens författare antagligen har tagit kurvan lite för snabbt. Vi vet att bilen Prins Bertil vid bil nr 2, antagligen i samma ögonblick som Gunnar Engellau arbetade med att skruva dit skyltarna eller när prinsen står bredvid Robert Lorne Stanfield.

Källa: Volvos Historiska Arkiv, Ratten – lånad på Kungliga Biblioteket och inskickad av Fredrik Loft.

➤ Bland försäljningsbroschyrerna skiljer sig de kanadensiska något från övriga. Bilderna och layouten är huvudsakligen identiska med de som tryckts för andra marknader, men för Volvo Canadian gör man en stor poäng av att bilarna är producerade i Kanada. Till att börja med fanns Kanadas ikoniska lönnblad och texten «Made in Canada» med. I senare broschyrer har lönnlövet ersatts med en logo med texten «Volvo Canadian».

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

OVERBUILT



to take it!

VOLVO is "overbuilt" for some countries. Every VOLVO has a cold weather radiator blind, factory undercoating, seven protective coatings on the body, insulation in the roof and doors, oversize wheels and tires, seatbelts, disc brakes—all standard equipment on VOLVO.

VOLVO is overbuilt for places like Florida, but it's the ideal car for Canada—it's the ideal car for you.

Drive a VOLVO—drive the other cars in VOLVO's class. Then sit quietly and think about it.

THE CAR WITH THE
100,000
MILE REPUTATION

VOLVO

NOW MADE IN CANADA

◀ I reklamen betonas att Volvo i många länder är bättre än vad som behövs, och betonar alla fördelar bilen har när klimatet är kallt och vägarna inte är torra. Kylargardin och god isolering nämns särskilt tillsammans med säkerhetsdetaljer som säkerhetsbälten, skivbromsar och stora hjul som gör bilen lättare att köra i snön. Florida är ett exempel där det inte finns något behov att ta hänsyn till kallt klimat – men bilen är idealisk för Kanada – och den är perfekt för dig – även om du bor i Florida. «Testa en Volvo – prova sedan ett annat bilmärke i Volvoklassen. Sätt dig sedan lugnt ned – och fundera på saken!»

VOLVO

THE CAR WITH THE 100,000 MILE REPUTATION



Volvo Canadian Two-Door Sedan
Volvo Canadian Four-Door Sedan
Volvo Canadian Station Wagon
Volvo 1800 S Touring coupé
Volvo 544 Sports Sedan





▲◀ Bilen som Prins Bertil «färdigställd» är en svart 4-dörrars 1963 modell 122S. Denna allra första «Volvo Canadian» förvärfades Robert Stanfield, som på sin sida överlämnade bilen vidare till regeringen och till Nova Scotias handels- och industriminister. Efter att ha använts som en tjänstebil fram till 1967 gavs den som en gåva till Nova Scotia Museum of Industry i Stellarton, Nova Scotia, där den nu står renoverad och utställd för allmänheten.

Källa:

Nova Scotia Museum of Industry.

56 – USA-utförande och «packbil»

En bil avsedd för export till USA byggdes i enlighet med de regler och krav som angavs för USA vid varje givet tillfälle. En Amazon i USA-utförande fick därför siffran «4» på position fyra i typbeteckningen för att visa att bilen är byggd för export till USA. Samtidigt visade siffran «4» också att bilen byggdes i Sverige – eftersom bilar som blev slutmonterade utomlands hade siffran «9» på samma position. Bilar avsedda för Kanada följde i princip alla USA-specifikationer.

Som redan förklarats togs de tidiga KD-bilarna till Kanada av produktionslinjen i Sverige omedelbart innan motorn och drivlinan monterades.

I artiklar om detta har det hävdats att de första bilarna som skeppades som byggsatser till Kanada ursprungligen planerades att byggas för export till USA, vilket kan vara en möjlighet. Som man kunde läsa i avsnittet om Prins Bertil var typbeteckningen på den allra första bilen 12294, och inte 12244 som den skulle ha haft om den skulle till USA. Det skulle likväl vara en enkel åtgärd att ändra

typbeteckningen till något annat än vad som ursprungligen planerades. Sanningen är nog den att även de första KD-bilarna som skeppades till Kanada planerades som 12294 redan från början. Det fanns ingen tidspress i det här fallet och de som var involverade från Volvos sida hade gott om tid för både planering och förberedelser.

Ändå finns det behov av att undersöka detta närmre. I olika sammanhang har man «lärt sig» och läst att de tidiga KD-byggda bilarna från Kanada hade siffran «4» snarare än «9» i typbeteckningen, just för att bilarna i princip var kompletta utan motor och drivlina monterade när lådan med byggsatsen lossades på kajen i Halifax hamn. Detta, som ni förstår, stämmer inte med fakta.

Faktum är att färdigställda, svenskbbyggda bilar med typbeteckningen 12244 också levererades till Kanada parallellt med byggsatserna, och där ligger förmodligen förklaringen att det har förekommit en förvirring angående siffrorna «4» och «9» i både folkmun och olika artiklar och forum.

57 – Blygsam lokal produktion i början

Planritningarna för inredningen av lokalerna blev klara i januari 1963 men anmärkningsvärt nog tog det bara tre och en halv månad från det att tillstånden var klara till dess att lokalen på 5 000 m² var färdig och tillpassad för bilproduktion. Volvo kunde således öppna sin monteringsanläggning i Dartmouth den 11 juni 1963. Att de ursprungliga lokalerna var en modern byggnad med stora golv- ytor och högt i tak bidrog avsevärt till den korta tillpassningsperioden. Förutom den befintliga byggnaden uppförde Volvo en 500 m² stor kontorsbyggnad. Strax utanför, på ena

➤ Bild från monteringsbandet i Dartmouth där karossen sänks ned till motor, drivlina och hjulaxlarna. Från gammalt kallas denna station för «vigseln», eftersom bilens två halvor möts och blir en. Arbetsställningen sett med dagens ögon är inte bra. Man var tvungen att skruva med armarna över huvudet och det är tyngre än om armarna är i midjehöjd. Om man arbetat så här en längre tid är det troligt att man ådragit sig muskel/skelettskador som man får dras med resten av livet. Idag vet vi bättre!

Källa: Volvos Historiska Arkiv.



▼ Färdigställandet av Volvo nr 10 000 firades i fabriken. Det är osäkert om denna milstolpe passerades i Dartmouth eller i Halifax. Bilen är en 1967-modell och den tillverkades i Dartmouth från augusti 1966 fram tills fabriken flyttade i mars/april 1967. I Halifax hann man således med högst tre månader Amazon-sammansättning innan antingen sommarsemestern eller 140-serien tog över (beroende på vad som kom först). Sett rent mängdmässigt är det därför troligt att det var vid Dartmouthfabriken som den 10 000:e Volvon slutmonterades.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

sidan av fabriken, byggde de också en 160 m lång kaj, tillräckligt stor för att rymma Volvos lastfartyg, och på andra sidan fabriken fanns ett stickspår till Canadian National Railways, som i sin tur öppnade för mycket snabba leveranser av Volvobilar till de viktigaste marknaderna i Kanada.

Även om Volvo Canada Ltd. hade utrustat sina nya lokaler med toppmodern utrustning enligt den tidens mått, och måleriet i Dartmouth hade kapacitet att utföra

allt lackjobb, kom karosserna helt monterade och lackerade från Sverige, som SKD. I början, dvs under perioden efter de nämnda bilarna som i princip var kompletta, lackades bara vissa delar lokalt, såsom fälgar, framvagnar, osv. Dessutom gjordes detta med de delar som tillverkades lokalt i Kanada.

1963 sålde Volvo sammanlagt 2 040 Volvo Amazon i Kanada och troligen också till USA, varav 1 139 slutmonterades i Dartmouth och övriga 901 importerades färdiga

från Sverige. År 1964 hade försäljningssiffrorna stigit till 2 683, och statistiken visar att alla dessa bilar var Volvo Canadian och att parallellimporten hade upphört. Med tanke på att avtal hade ingåtts som förhoppningsvis var tänkta att uppfyllas, samt att man ville skydda sina egna, lokala arbetstillfällen var det förmodligen inte onaturligt att importen av färdiga bilar inte längre var en fråga.

Man måste därför lita på att en till synes korrekt statistik stämmer, och då är det värt att notera att medan fabriken i Kanada tillverkade 3 353 bilar under 1965 såldes endast 3 156 av dessa. Under det tredje året nådde man inte målet på 4 000 bilar.

Oavsett hur man tolkar siffrorna hade Volvo bara producerat 7 175 bilar av det justerade målet på 17 500 bilar och bara 25% av de 10 000 bilar per år som stod i avtalet. Det nämnda produktionstalet på 10 000 bilar om året var också riktmärket för när skatter och avgifter skulle normaliseras, och därmed riskerade inte Volvo att drabbas av en ekonomisk smäll på grund av ett alltför stort antal producerade bilar.

Vid Torslandaverken gynnades man av den välplanerade och





^ I Dartmouth, Kanada blev Amazon slutmonterad enligt USA-specifikation, avsedd för export till USA. Som bilden visar lastades bilarna på en båt för transport söderut till USA:s östkust. Samtidigt skeppades också bilar med samma specifikation från Sverige till USA. Källa: Volvos Historiska Arkiv.

nybyggda anläggningen där allt var under samma tak, det vill säga i en kontinuerlig och därmed mycket effektiv produktionslinje. I Dartmouth var det dock inte lika lätt. Monteringsanläggningen bestod av två parallella produktionslinor, vardera 57 m långa, och hade tolv arbetsstationer. Utmed linorna

fanns det plats för karossdelar. På linje 1 monterades tätningsslistor, ljudabsorberande material, elledning, lister, värmare, instrumentbrädor, innertak, bensintankar, elektriska komponenter och styrningsmekanism. I slutet av linjen plockades kropparna upp av en lyftanordning och flyttades till det

andra monteringsbandet, linje 2. Detta var den «höga» linjen, där montörerna var tvungna att stå under bilen och arbeta. Motorer, växellådor, bakaxlar och upphängningar med fjädring och stötdämpare monterades, och mot slutet av linan kunde bilen rulla på egna hjul. Bilen fördes sedan till en hiss som

sänkte ned den till golvnivå för justering och monterade de återstående komponenterna innan den slutligen genomgick en slutkontroll.

58 – Inte bara beröm, heder och ära

Det ingångna avtalet innehöll villkor och krav som skulle sörja för att tillvarata intressen från lokal, kanadensisk industri. I enlighet med kanadensisk lag skulle således minst 40% av bilens delar levereras av kanadensiska leverantörer och producenter, men denna bestämmelse lyckades Volvo förhandla ned till 25% och dessutom utan specifik tidsfrist. Inte ens efter det att man ingått ett avtal med kanadensiska bakaxeltillverkaren Hayes om inköp av just bakaxlar kom Volvo i närheten av den avtalade procentsatsen gällande lokalt producerade delar. Som mest var man uppe i 20% under 1970, men då hade den sista Amazonen för länge sedan lämnat monteringsbandet.

Inom detta område riktades mycket kritik mot Volvo. Förutom att de flera gånger lyckades förhandla om och förnya sitt specialavtal är det också känt att Volvo

aldrig betalade full företagsskatt. Volvo hade tagit god tid på sig att nå en årlig produktion på 10 000 bilar och toppen nåddes 1974 med drygt 13 000 bilar.

59 – Man ger och man tar

Det nämnda Hayes-avtalet kom till som en följd av att Pearson-regeringen beslutade att biltillverkarna fick exportera mer av sina egna produkter mot import av kanadensiska produkter för en liknande summa. I november 1963 ingicks därför ett avtal som innebar att Volvo skulle köpa bakaxlar till ett värde av \$100 000 från Hayes Steel Products i Thorold, Ontario. Detta «byttes» mot rätten att tullfritt införa delar tillverkade i Sverige till ett motsvarande belopp. Vid tidpunkten fanns det redan 75 Volvoåterförsäljare och -verkstäder i Kanada, och återförsäljar- och serviceorganisationen måste utvidgas ännu mer för att täcka hela landet.

Ursprungligen riktades beslutet till de amerikanskägda företagen i Ontario, som importerade stora kvantiteter av delar från USA för användning vid sina slutmon-

teringsfabriker i Kanada. Detta utnyttjade också Volvo, genom att de köpte Hayes bakaxlar för en summa av \$100 000 – och följaktligen tullfritt fick införa Volvodelar till ett liknande belopp. Man måste berömma Volvos framgångar vid förhandlingsbordet eftersom de lyckades förhandla om och förlänga tidigare tecknade avtal ett antal gånger, avtal som i princip hade samma innehåll.

60 – Höga mål

I det avtal som Volvo ingick med de kanadensiska myndigheterna i början av 1963 var det uttalade målet att producera 10 000 bilar per år. Fram tills denna produktionsvolym uppnåtts skulle det nyligen ingångna avtalet gälla. Därefter skulle skatt- och avgiftsnivåer normaliseras. När avtalet offentliggjordes uppgav man från Volvo att målet var att producera 5 000 bilar under det första året och sedan öka till 7 500 bilar året efter. Så blev det inte alls. Produktionssiffrorna visade att de låg långt under detta mål. Under åren 1960, 1961 och 1962 sålde Volvo 1 090, 1 949 respektive 1 959

bilar i Kanada – och då som man förstår bilar som importerades färdigbyggda från Sverige.

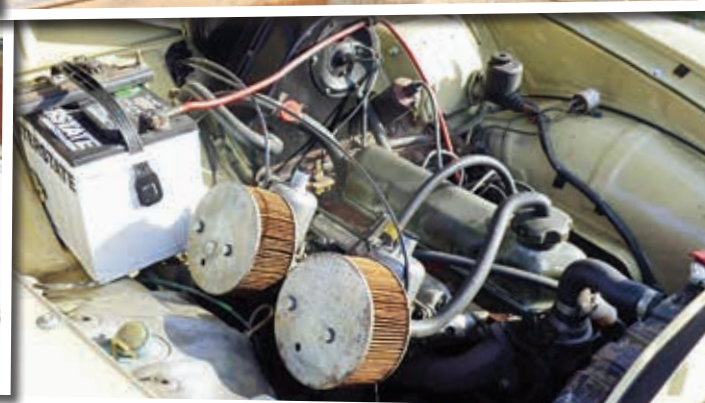
61 – Export av Kanada-producerade Amazoner till USA

Avtalet som undertecknades 1963 innebar att Volvo beviljades samma villkor som i det befintliga frihandelsavtalet mellan Kanada och USA. Tullsatsen på Amazoner slutmonterade i Kanada och som därifrån importerades till USA var med andra ord 0%. Under den stora invigningsceremonin i Dartmouth uttalade Volvos VD Gunnar Engellau planer på export av Amazon från Kanada till USA. I december 1963, efter det att Volvo slutmonterat Amazon i Kanada i fem månader, offentliggjorde Volvo Kanada att de skulle leverera 75 bilar till New England i nordvästra USA.

Detta överensstämmer väl med informationen om att bilarna som exporterades från Nova Scotia trans-

✓ Volvo Canadian, 13296VF 124002. Roy Nairn. Årsmodell 1966 med automatväxel.

Foto: Roy Nairn.





porterades med båt till hamnar i distrikt strategiskt belägna i förhållande till Nova Scotia, och det fanns återförsäljare i USA:s nordöstra delstater, som Maine, New York, New Hampshire, Massachusetts, Rhode Island, Vermont och Connecticut, som främst gynnades av det korta

avståndet till Volvo-anläggningen i Kanada. Med undantag av New York tillhör alla ovanstående stater New England.

När detta hände hade Volvo redan sålt 18 000 bilar i USA, men det hindrade inte Volvo Canada från att titta på möjligheter som kunde stödja

produktionen i Kanada och hitta lösningar som skulle kunna dra nytta av det gällande frihandelsavtalet mellan Kanada och USA. En annan faktor var att Volvo vid den här tiden inte kunde leverera tillräckligt med bilar till den amerikanska marknaden från fabriken i Sverige.

▲ Volvo Canadian. C611918 12294VF 138104. Dövhjortsbrun årsmodell 1963. Lägg märke till klistermärket i bakfönstret - inte bara bilens kvalitet, utan också jobbet som lagts ned i den marknadsfördes med stolthet i Kanada. Foto: Volvo Amazon Picture Gallery.

62 – Volvo Canadian såldes endast i Kanada

Bilarna som slutmonterades i Kanada för export till USA fick inte namnet Volvo Canadian, utan fick samma emblem och beteckningar som USA-utförandet tillverkat i Sverige.

63 – De starkas rätt

1965 undertecknade regeringarna i Kanada och USA ett nytt avtal – «Canada-United States Automotive Products Trade Agreement» – «Canada-US Auto Pact», som gällde tullfri export av bildelar mellan de två länderna. Pådrivande för denna nya koalition var «The Big Three», de tre stora amerikanska biltillverkarna – Ford, Chrysler och GM – som alla hade stora intressen och produktion i Kanada, främst i provinsen Ontario. Dessa nämnda biljättar hade inga som helst planer på att sitta med armarna i kors och acceptera att svenska, tyska eller japanska biltillverkare ingick avtal som gav dem fördelar på bekostnad av sina egna, amerikanska bilprodukter.

Enligt det nya Auto Pact-avtalet var villkoren för att kunna exportera bilar tullfritt från Kanada till USA att minst 50% av bilens komponenter skulle komma från nordamerikanska tillverkare. Volvo ställde höga krav på sin egen produktkvalitet och de tillät många lokalt producerade delar passera sin interna kvalitetskontroll, men de hade också genom sina egna specialavtal säkerställt att kvalitets-säkrade delar importerades från sina egna fabriker och leverantörer i Sverige.

Eftersom Volvo inte kunde uppfylla villkoren i Auto Pact-avtalet tvingades de nu istället att betala full tull på bilar som exporterades från Kanada till USA. Naturligtvis skulle det bli alltför kostsamt, och eftersom konkurrenterna uppfyllde kraven och följaktligen undgick importtullarna försvann villkoren för en sådan handel från Volvos sida. Således gick planerna för en lukrativ inkomst i kölvattnet av kanadensisk-producerade Volvo Amazoner som exporterades till Nordamerika om intet, och det slutade i princip innan det kunde börja. Det var bara under perioden från slutet av 1963 tills avtalet trädde i kraft i början av 1965 som Volvo fick exportera bilar tullfritt till USA. Således är det också givet att antalet Amazoner som exporteras från Kanada till USA knappast är värt att nämna i samband med serie-tillverkning av bilar.

64 – Faller för eget grepp

Genom att inte följa villkoren i avtalet fällde Volvo krokben på sig själva med tanke på att det effektivt stoppade export av kanadaproducerade bilar till USA. Man kan fråga sig om Volvo någonsin hade seriösa planer på att upphandla en så

stor andel delar lokalt som avtalen krävde, eller om de helt enkelt förlitade sig på sin position och sina förhandlingsfärdigheter i sina försök att kringgå bestämmelserna. Lokalt i Nova Scotia och i förhållande till de kanadensiska myndigheterna hade Volvo «god kontroll» på avtalsvillkor och undantag från dessa, men saker skulle bli värre när amerikanerna anmälde sig till loppet. «The Big Three» hade ett starkt inflytande på och bidrog enormt till den kanadensiska industrin och följaktligen satt de på starka förhandlingskort. Det var den ena sidan av saken.

Den andra sidan var att det blev en fördel för Volvo som nu slapp att fortsätta köpa från fabriker i Kanada. Volvo ansåg generellt att kvaliteten på lokalt producerade komponenter var för dålig och att delarna var för dyra i relation till den kvalitet de höll. De lokala leverantörerna, å andra sidan, menade att Volvo köpte för små kvantiteter och att de betalade för dåligt. Det innebar slutet på export av bilar från Kanada till USA så som det var tänkt från början, men man måste också komma ihåg att Volvo redan hade en väl fungerande import av bilar till USA från fabriken i Sverige, både tidigare från fabriken i Lundby och numera från Torslanda. Således innebar inte Auto Pact-avtalet att ledningen för AB Volvo led av sömnlösa nätter och fick fler gråa hår, eftersom de flesta kanadensisktillverkade Volvo Amazonerna såldes i Kanada ändå.

65 – Offensiva utspel och avtalsbrott

I samarbetsavtalet som Volvo undertecknade skrevs det att 500 personer skulle få sin utbildning via Volvo, och att minst 400 personer skulle få ett jobb på den nya Volvo-fabriken. Avtalet var avgörande för att Volvo fick importera båda karosser, drivlinor och andra delar till kraftigt reducerade avgifter – i vissa fall till och med helt tullfritt.

Det skulle visa sig att dessa antal var för höga. Under en lång period var det maximala antalet lokalanställda 96 av totalt 101, men detta steg gradvis till en maxnivå på cirka 300. När fabriken stängde 1998 förlorade 223 personer sina jobb. Att man inte kom närmare målet än detta är ett faktum som myndigheterna i Kanada nödvändigtvis måste ha uppfattat som ett bedrägeri. När den första bilen lämnade monteringslinjen i Dartmouth hade Volvo 200 anställda, och det anges att de årliga lönekostnaderna uppgick till två miljoner dollar. På den tiden var Volvo PV också en av CKD-produkterna.

66 – Arica, Chile – Sydamerika

Redan 1959 grundade Eduardo Averill, som gick bort 89 år gammal 2010, ett företag vid namn «Distribuidora Volvo S.A.», för-

kortat till «DiVolvo». Som framgår av namnet var åtminstone ett av syftena distribution (försäljning) av Volvobilar. Averill etablerade också en sammansättningsfabrik i Arica i sitt hemland Chile. Precis som fabriken i Durban och i Belgien slutmonterade fabriken i Arica även andra bilmärken. Till exempel var Dodge, Chevrolet och Simca representerade av Averill. Information som undertecknad har fått från Club Volvo Chile avslöjar att 12 002 bilar – vilket innefattar alla dessa bilmärken – slutmonterades på denna fabrik under perioden 1962 till 1973.

En annan gemensam nämnare för fabriken som slutmonterade Volvo i ett tidigt skede, i Belgien, Nederländerna, Mexiko och Sydafrika, var att fabriken i Chile inte heller ägdes av Volvo. Denna, å andra sidan, ägdes av externa aktörer. Likväl byggdes Averill-fabriken med hjälp av Volvo.

Ganska specifik information om ämnet nämns i norska uppslagsverk, och måste därför nämnas i denna artikel: Det har skrivits att arrangemanget kring DiVolvo var ett «joint venture» mellan Volvo och Det Norske Veritas, vilket är ett intressant påstående – att Norge kan ha varit involverad i slutproduktionen av Volvo. Ändå har artikel-författaren inte lyckats hitta mer information som kan underbygga detta påstående, inte heller hos Det Norske Veritas. Samma källa anger också att den första Amazon som slutmonterades på denna fabrik såg dagens ljus 1965, vilket definitivt inte stämmer. Därför tvivlar artikel-författaren i allmänhet på källans trovärdighet.

I en årsrapport från AB Volvo rapporteras att «Volvo kommer därför att vidta åtgärder för att kunna slutmontera bilar i Chile under 1963, under ledning av Volvos importör». Anledningen till detta uttalande berodde på att försäljningen av Volvo 1962 hade minskat jämfört med föregående år. Detta berodde främst på nya importbegränsningar och andra handelspolitiska hinder

i flera latinamerikanska länder. Argentina nämns särskilt som ett av de länder där nedgången var märkbar. I Mexiko stoppades det helt 1962, och det såg mörkt ut för ytterligare export dit. Volvos import till Chile påverkades också som ett resultat av åtgärder som inte bara gjorde det svårt, men som enligt Alberto Averill till och med hotade en sådan import. Dessa nya regler ställde krav på nationell produktion, men det rapporterades också att det i stor utsträckning var en ökning av Volvos försäljning i länder i Latinamerika där importen inte hindrades av denna typ av begränsningar.

Arica är en kuststad i norra Chile, nära gränsen till både Peru och Bolivia, och Argentina är inte heller långt därifrån. Volvo Amazon importerades direkt till de flesta latinamerikanska länderna, men det faktum att det fanns en sammansättningsfabrik i «lokalområdet» är en av orsakerna till att det fortfarande finns ett stort antal Volvo Amazon i Peru, Bolivia, Argentina och naturligtvis också i Chile.

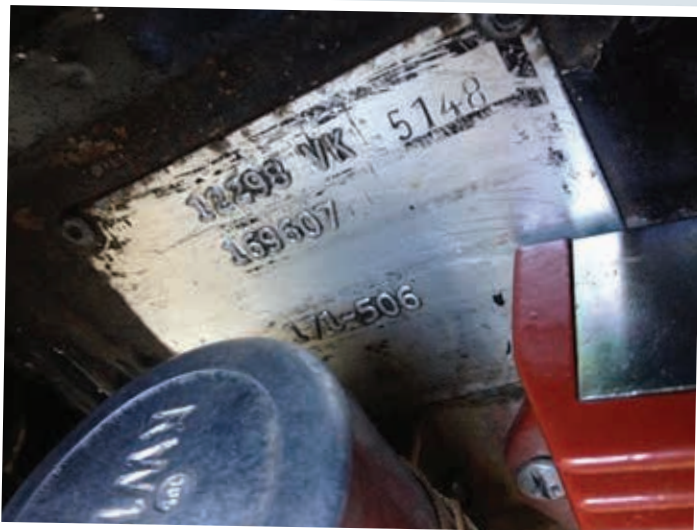
I sina försök att ta reda på mer om denna sammansättningsfabrik var artikel-författaren tvungen att surfa lite på webben, och som vanligt när man försöker hitta information på detta sätt visar det sig att de olika forumen ofta innehåller olika och motstridiga «fakta». Detta visade sig också vara fallet i sam-

▼ Eduardo och Alberto Averill.

Eduardo Averill t.v. grundade DiVolvo – Distribuidora Volvo S.A – i Chile 1959 och startade fabriken som slutmonterade Volvo Amazon som 1963-årsmodeller. Till höger i bild ser vi sonen Alberto, som gick in sina första par skor i sin fars fabrik. Averill Jr har även bidragit med viktig information till den här artikeln. Slutmontering av Amazon upphörde i samband med modellåret 1966 men försäljningen av bilar och delar fortsatte fram till 1975. Då koncentrerades all verksamhet på bussar och lastbilar.

Foto: Privat från Alberto Averill.





◀ Bilden visar en typskylt från en bil som är slutmonterad i Chile. DiVolvo hade sitt eget måleri och bestämde själva vilka färger bilarna skulle få, men man följde samma färgutbud som Volvo. Färgkoden var därför inte ifylld i Sverige. I artikeln kan man också läsa om den unika färgkoden 86 som lackades på ett antal bilar i Sverige innan de skeppades till Chile. När bilden av typskylten först dök upp var betydelsen av «5148» osäker, men baserat på var numret är placerat skulle man kunna anta att det är ett internt serienummer hos DiVolvo. Club Volvo Chile kunde inte hjälpa undertecknad att tolka innebörden. Man bör vara försiktig med att tro saker eller dra förhastade slutsatser, och så småningom dök också en bild av en annan typskylt upp – även den tagen från en bil som slutmonterats av DiVolvo. Det visade sig att siffrorna «5148» fanns på båda typskyltarna, vilket eliminerar teorin om att det var ett serienummer – liknande det som observeras på typskyltar på bilar tillverkade i Sydafrika. 5148 på typskylten har endast dykt upp på bilar monterade i Chile, och man måste dra en så enkel slutsats att 5148 är en S-kod som säger att bilen är slutmonterad i Chile.

band med sammansättningsfabriken i Chile. Undertecknad anses (förment) vara en pedant och har som ett uttalat mål att återge fakta i artikeln. I strävan lyckades det så småningom med att etablera kontakt med Alberto Averill, son till DiVolvo-grundaren Eduardo Averill. Averill Jr föddes den 31 juli 1953 och växte upp både med och i sin fars fabrik, som var klar för användning sommaren 1962.

Själva fabriksbyggnaden byggdes i ett hamnområde av både praktiska och ekonomiska skäl. Detta möjliggjorde dörr-till-dörrskeppning av de relativt bräckliga trälådorna i vilka CKD-bilarna transporterades. Averill skriver till artikelförfattaren att företaget DiVolvo inte hade några europeiska medägare. Trots, eller kanske bara för att Volvo inte ägde anläggningen i Chile, hade Volvo en egen ingenjör anställd på fabriken för att säkerställa kvaliteten på sina produkter.

Det som författaren till artikeln har lärt sig från sina kontakter i Chile är att under åren mellan 1962 och 1967 slutmonterades 2 956 Volvo Amazon CKD på Arica-fabriken, medan en anteckning undertecknad fått av Volvo anger antalet till 1 400. (Anledningen till den relativt stora

skillnaden kan bero på en blandning av importerade bilar från Sverige och CKD. Så detta är osäkert, men eventuellt kan en framtida manuell räkning kan bestämma antalet baserat på information från produktionskort.)

Källor uppger att Volvofabriken exporterade 250 bilar per skeppslast, och att orsaken till ett så relativt blygsamt antal var att kapaciteten på båten var begränsad.

Som jämförelse förstås det av leveransprotokollen att en skeppslast till Sydafrika respektive Mexiko rymde 96 bilar, och därför är siffrorna som anges för Arica långt ifrån blygsamma. Å andra sidan tvivlar artikelförfattaren på om ett antal på 250 verkligen kan stämma – och anser snarare att båtlasterna inte närmelsevis omfattade ett sådant antal. En leveransrapport från den 7 oktober 1963 bekräftar att 48 bilar tillhör en specifik leverans. 48 är också ett nummer som bättre matchar vad man antar att en «blygsam» skeppslast kan innehålla. Siffrorna 48 och 96 hör också till det som kallas «multipel-principen», och Volvo liksom rederierna använde ett dussin – 12 bilar – som normalt för skeppning av bilar. För författaren till artikeln var detta helt okänt tills Gustaf Östergren, som kommer att presenteras senare i artikeln, nämnde den till undertecknad i en mailväxling. (Artikelförfattarens anmärkning.)

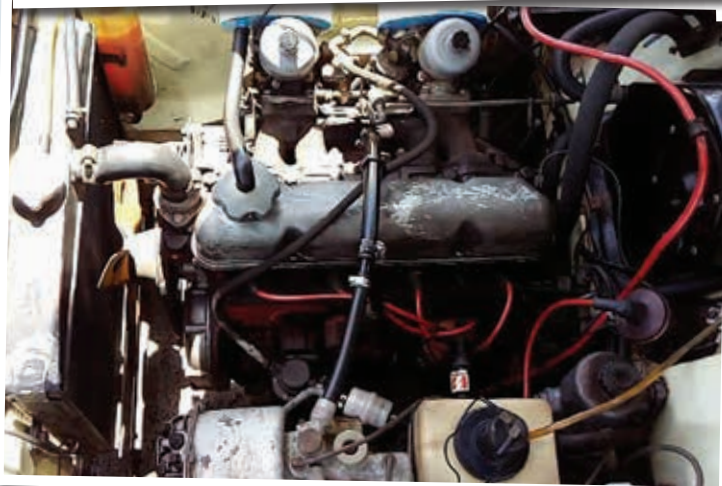
Alla importerade packbilar till Chile var 122S (120-serien), dvs 4-dörrars karosser, (P12298Vx). Alla bilar hade rattväxel, vilket också ses av typbeteckningen, och alla dessa bilar var utrustade med helsoffa fram. 122S hade sålts i Chile redan innan fabriken startade slutmonteringen, men dessa bilar var svensktillverkade och importerade på det «vanliga» sättet och med golvväxel och med två separata framsäten.

I typbeteckningen «P12298V» som nämns i föregående avsnitt finns siffran «9». Det här är som du har förstått den siffran i typbeteckningen som visar att bilen i fråga är en CKD eller en SKD, men siffran berättar ingenting om årsmodellen eller på vilken sammansättningsfabrik bilen är slutmonterad.

DiVolvo hade ett eget måleri och byggsatserna som skickades till Arica lackades där, och inte i Sverige¹⁾. På typskylten på en CKD slutmonterad i Chile är därför färgkodsfältet tomt – inte präglat i Sverige – men kan ha fått en färgkod präglat efteråt. Om fabriken i Sydafrika har man kunnat läsa att MA använde sitt eget färgprogram, medan fabriken på DiVolvo använde samma färgprogram som i Sverige.

◀ Chile, 12298VL 196175. Bilen som den nedersta typplåten t.v. tillhör.
Foto: Club Volvo Chile.

¹⁾ Det följer ett avsnitt om just detta lite längre fram i den här artikeln – och den behandlar också en mycket speciell färgkod.



▲ AR 3177, 122341M, Chile.
Svenskbyggd.
Foto: Club Volvo Chile.

I samband med undersökningar som gjordes långt innan det blev relevant att besöka Volvos historiska arkiv, skrev Alberto Averill till artikelförfattaren att bilarna antagligen var av årsmodellerna 1963 till 1966, men att det teoretiskt kunde ha varit både 1962- och 1967-modeller med bland dessa. Averill och Club Volvo Chile hade lagt ned mycket arbete för att dokumentera DiVolvos historia – vilket hade blivit viktigt för dem efter grundarens bortgång. Averill sa att fadern hade efterlämnat glesst med historisk information, men när det kom till årsmodellerna hade de liten tro på att 1962- eller 1967-modellerna slutmonterades hos DiVolvo.

Tommy Joelsson, som har hjälpt artikelförfattaren under arkivbesöken, har läst massor av Amazon-relaterad historia och har mycket kunskap om detta ämne också. Joelsson tror att de första bilarna huvudsakligen är 1963- och 1964-modeller. Det var därför naturligt att dra slutsatsen att de första bilarna som slutmonterades på denna fabrik var 1963-modeller.

Långt efter att detta skrevs hittades dokumentation om de första

bilarna som sattes samman i Chile: «Informationen finns antagligen i Volvos historiska arkiv i Göteborg, men hittills har Tommy Joelsson och författaren till artikeln inte kommit så långt i sina utredningar» kan läsas i den planerade uppdateringsartikeln – men idag är situationen en helt annan.

Produktionskortet i Volvos arkiv visar att den första Amazonen som skickades till DiVolvo var en 12204 31569, vilket är en sen 1959-modell. Ingen information hittades om att det fanns andra aktörer med i bilden innan Averill och DiVolvo.

Den allra första packbilen som skickades till DiVolvo var, som redan nämnts, av typ 12298 och den hade chassinummer 130222. Därmed bekräftades det att den första årsmodellen som packbil till Chile var 1963.

Hur många Amazoner som importerades till Chile innan DiVolvo började slutmontera Amazon, eller efter att CKD-produktionen upphörde, är det svårt att svara på. Av dessa, utöver 2 956 CKD:er (se separat kommentar om detta tidigare i artikeln) och importerade bilar efter den tiden, finns det – 2015 – fortfarande cirka 500 Amazoner som rullar runt på chilenska vägar har undertecknad fått veta av Fernando Garetto i

Club Volvo Chile. Om du vill köpa en Amazon där borta ligger priserna på mellan \$1 000 och \$5 000 beroende på bilens skick.

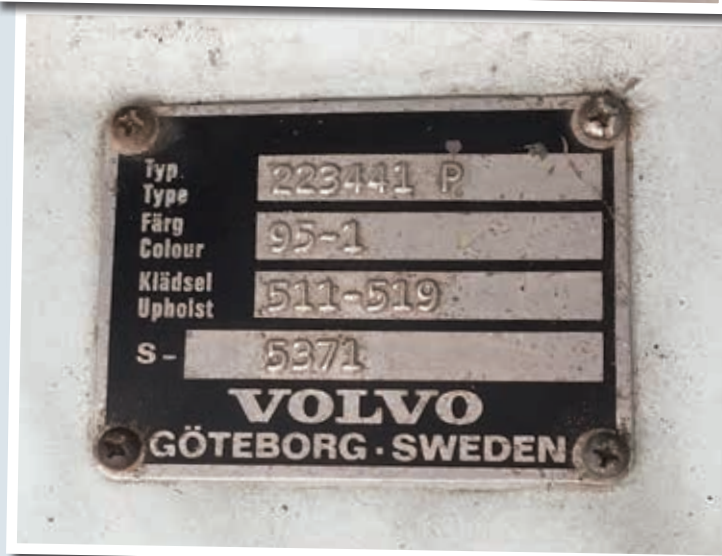
Under den period som DiVolvo slutmonterade Amazon var det bara 120-serien – 4-dörrars kaross – som var tillgänglig på den chilenska marknaden. Efter upphörandet av CKD-verksamheten i Arica importerades Volvo Amazon igen till Chile från Sverige, vilket även hade gjorts innan Averill öppnade sin fabrik. Denna nya situation gav också ett större urval av Amazon i Chile, och nu blev alla tre karossvarianterna tillgängliga, och utöver 122S kunde även 121 och 123GT köpas.

Medan alla CKD-producerade bilar i Chile levererades med helsoffa fram och rattväxel, var de importerade bilarna mer utrustade som man är mest bekant med Amazon. Det har också förekommit Amazoner i USA-utförande i Chile, naturligtvis med miles-gradering på hastighetsmätaren, men huruvida dessa skeppades direkt från Sverige eller importerades från USA är okänt. Den sista 4-dörrars Amazonen som exporterades till Chile var ch.nr. 233730, typ 122341M (denna färdigställdes därmed på Torslandafabriken). Bilen hade färgkod 46 Röd och rapporterades färdig den 23

november 1966, men fakturerades inte förrän den 13 mars 1967.

Ett annat citat från uppdateringsartikeln har följande lydelse: «Förhoppningsvis kan framtida utredningar i Volvos historiska arkiv avgöra exakt när CKD-processen startade och när den slutade på DiVolvo. Naturligtvis beror detta på om det är möjligt att identifiera förhållandet till de distriktsnummer man har hittat leveranser till, men inte känner till «ägarna» av. Det är mycket möjligt att importör/återförsäljarnumret som kan kopplas till Chile kan ha ersatt ett tidigare importör/återförsäljarnummer, och att det därmed kan finnas bilar exporterade till Chile som inte har identifierats.»

Artikelförfattaren har, som nämnts, varit i dialog med Alberto Averill flera gånger under tre till fyra års tid. Allt eftersom artikelförfattarens utredningar kommit fram till ny information har Averill Jrs intresse för projektet ökat och samtidigt fått ett hopp om att få veta om hans far Eduardo var den första som byggde Amazon i form av CKD, vilket Averill Jr har fått höra. Averill anser detta viktigt, både för sin egen del och för Club Volvo Chile. I januari 2017 hörde undertecknad från Averill att han hade kontaktat de chilenska myndigheterna i hopp



om att få förtydligande information i importmyndigheternas arkiv. Averill Jr kommer att bli besviken eftersom ordningen på slutmonteringsanläggningarna nu äntligen

kartlagts, men det viktigaste för alla parter är och har varit att ta reda på vad som är fakta.

67 – Gustaf Östergren – en bra kontakt

Sällan har e-postmeddelanden varit lika välkomna som efter att artikelförfattaren sökte information både när och fjärran. Lite tips, några sökningar, en elektronisk adress och en förklaring av vad ärendet handlar om, och så är brevet eller förfrågan iväg.

I ett sådant fall upprättades kontakt med Gustaf Östergren. Östergren föddes 1937, är ingenjör till yrket och har livslång erfarenhet och därmed stor kunskap och erfarenhet av Volvosystemet.

◀ Artikel i Svenska Dagbladet den 26 augusti 1968. Gustaf Östergrens olika jobb på Volvo har inneburit att han och hans familj har varit tvungen att flytta flera gånger. Östergren har berättat för författaren att det sista han gjorde innan familjen lämnade Sverige för att emigrera till Kanada och Halifax var att sälja sin privata SAAB (av alla saker). Det hände kvällen före midsommarafton 1964, och redan på morgonen dagen efter reste de.

Utlånad av Fredrik Lofter.

Östergren skriver till undertecknade att han hade träffat Eduardo Averill under ett möte i Göteborg och på dagordningen låg planeringen av monteringsanläggningen i Arica. Vid den tiden var Östergren bara cirka 24 år gammal. Ett sådant möte arrangerades inte över en natt. Det beslutades att Östergren skulle representera Volvo och vara kontaktperson med Averill och DiVolvo i Chile, och att innan förhandlingar kunde äga rum var Östergren tvungen att lära sig spanska eftersom Averill inte talade engelska.

Förutom att sitta vid förhandlingsbordet fick Östergren också uppgiften att se till att Averill Sr försågs med nödvändig utrustning för att driva monteringsanläggningen. Gustaf Östergren skriver till undertecknad att Arica var den första fabriken som monterade CKD:er, och att debuten i Arica ägde rum 1963. Inledningsvis var det tänkt att Östergren också skulle delta i själva byggandet av fabriken i Chile, men han skickades istället till Nova Scotia för att hjälpa till med den planerade fabriken där. Östergren har haft ledande befattningar inom flera av Volvos sammansättningsfabriker och har varit inblandad i både planering, byggande och drift av dessa. Då kan det

▲ FE 4786, 223441P. Fernando Garetto, Chile.

Amazon Herrgårdsvagn slutmonterades inte i Chile, men några importerades efter det att monteringsanläggningen stängdes. Detta tåräcke fick Fernando Garetto som en gåva av Averill Jr för användning på hans bil, och var en av två som hittades i förvaringshyllorna från den tid då Averill Sr regerade.

Foto: Fernando Garetto.

vara farligt för artikelförfattaren att hävda att han misstar sig.

Men trots vad som påstås och av vem kan artikelförfattaren bekräfta att Östergren inte har rätt i att Arica var den första fabriken ut ur startblocken. Det är känt att DiVolvo startade KD-montering från modellåret 1963, vilket stämmer med vad Östergren själv säger, men det är ett faktum att den här fabriken faktiskt var ett gott stycke ut i ordningen av utländska sammansättningsfabriker. I det stora sammanhanget är det såklart en bagatell, men för Amazon-nördarna är detta viktigt att veta. **Fabriken i Chile var den sjätte i ordningen av utländska fabriker**, och därmed blev Chile det sista landet där AB Volvo etablerade en monteringsanläggning för slutmontering av Amazon – och inte den första.

Volvo. Till chef för den nyinrättade funktionen produkt och material samt till ställföreträdare för VD, direktör Lars Malmros, vid Volvo Europa NV i Gent, Belgien, har från 1 september utnämnts ingenjör Gustaf Östergren, född 1937. Samtidigt har civilingenjör Ove Lindblad från 1 juli utsetts till fabrikschef för Volvo (Kanada) Ltd i Halifax. Civilingenjör Lindblad är för närvaran-



G. Östergren och O. Lindblad.

de chef för avdelningen Utvecklingsprojekt vid Volvo Göteborgsverken. Hr Östergren har innehaft befattningen som fabrikschef i Kanada sedan 1965 och har under denna tid dessutom ansvarat för uppbyggnad och inkörning av den nya fabriken i Halifax. Hr Lindblad är född 1931. Efter civilingenjörsexamen vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg anställdes han 1957 vid AB Volvo och är sedan 1966 chef för avdelningen utvecklingsprojekt inom Volvo Göteborgsverken.

Ett obestridligt faktum är att Gustaf Östergren var en mycket betydande person för AB Volvo och särskilt inom de utländska sammanställningsfabrikerna, med planering, etablering, byggprocesser – både då Amazon var den viktigaste produkten och i nyare tid efter Amazon då produktion av denna Volvomodell ändrade status från aktuell till historia.

68 – Lokal produktion

Med «lokal produktion» i detta sammanhang menas antingen att DiVolvo producerade inom sina egna fabriksväggar eller att DiVolvo använde sig av lokala leverantörer. Bland de delar som levererades och/eller tillverkades lokalt i Chile kan nämnas rutor, däck, avgassystem och batterier. Interiör tillverkades också lokalt. Det är känt från både bilar och bilder från andra sammanställningsfabriker att interiörer och inredningar delvis kan variera i förhållande till vad man är van vid, och att så är fallet är nu förståeligt. Vissa kromade lister, utan att veta vilka, upphandlades också från lokala tillverkare. Det kan också vara så att stötfångare transporterades obehandlade till Chile efter pressningen i Sverige och sedan fick ytfinishen utförd där.

Utöver Amazon slutmonterades både Volvo P1800 och PV 544 på Arica-fabriken. Det har redan nämnts att DiVolvo förutom att driva monteringsanläggningen också sålde bilar. De agerade också som importör av delar och grossister till andra återförsäljare förutom att också driva en verkstad. Utöver detta var de också ansvariga för service- och utbildningsaktiviteter för Volvo i Sydamerika. Från 1975 koncentrerades hela verksamheten hos DiVolvo på lastbilar och bussar.

69 – Volvo Personvagnar i Belgien – innan fabriken i Gent

Tidigare i artikeln berättades att Volvo redan hade en fabrik i Alseberg och att den var avsedd för slutmontering av lastbilar och bussar. 2015 firade Volvo Cars Ghent – Volvofabriken i Gent – sitt 50-årsjubileum, där de publicerade en lång artikel kallad «*Les hommes font l'histoire*» – «Människor skapar historia» – om sin egen verksamhet. I den artikeln skriver de att fabriken i Alseberg öppnade 1964, vilket är en sanning med modifikation¹⁾. Det är känt att både Torslandafabriken och andra fabriker tillverkade bilar innan de officiellt invigdes, och samma kan ha hänt i Alseberg. Artikeln använder också termen «pionjärtiden» om den delen av historien, och det framkommer att det vid den tiden slutmonterades c:a tio bilar och tre lastbilar per dag. I Volvos (Göteborg) egna rapporter står det att fabriken i Gent öppnades 1964,

utan att Alseberg ens nämns. Nu är avståndet mellan de två platserna mycket litet, och rapporten som kommer från Volvo i Göteborg skiljer inte heller mellan de två fabriken, utan kallar det helt enkelt felaktigt för fabriken i Gent. Nu är det känt att fabriken i Gent öppnade mycket senare än detta, men också här finns det både möjlighet och trolighet att någon form av produktion startades innan anläggningen officiellt var klar.

I en artikel i Svenska Dagbladet den 31 oktober 1963 anges att företaget Volvo Europa N.V., ett nybildat dotterbolag till AB Volvo, kommer att ta över fabrikslokaler i Alseberg vid årsskiftet 1963/1964. Man sticker inte under stol med att anläggningen kommer att fungera som en dörröppnare på väg in i den Europeiska Ekonomiska Gemenskapen, EEG, och att en betydande försäljningsökning förväntas i EEG-länderna. Det uppskattas att 75% av Gent-produktionen kommer att levereras utanför Belgien. Lars Malmros ansågs vara rätt man att styra denna skuta och anställdes som direktör på fabriken. Politik och avtal gick hand i hand här, och Volvo Europa N.V. i sin tur åtog sig att köpa bildelar för både lastbils- och personbilsproduktion inom EEG-länderna. Som ni förstår upprepar historien sig, och samma mönster följdes också för denna monteringsanläggning.

Förutom karosser och karossdelar skulle både motorer, växellådor och vissa andra delar fortfarande tillverkas i Sverige, och enligt avtalet belades dessa med 14% i importtullar. För AB Volvo innebar det ändå en positiv tillväxt, eftersom produktionen vid motor- och växellådsfabrikerna i Sverige ökade betydligt till följd av VENV. Som ett resultat av den slutmonteringen som nu ägde rum inom EEG undvek man även det stundande 22% höga tullskyddet.

Det fanns således två Volvofabriker i drift inte långt från varandra, båda nära Bryssel. Fabrikslokaler i Alseberg planerade Volvo att använda för lastbilsproduktion och lokalerna skulle byggas om och anpassas i enlighet med det. Produktionskapaciteten planerades för 3 000 lastbilar per år, och därmed sysselsättning för 150 personer. Enligt artikeln skulle produktionen starta redan i januari 1964.

¹⁾ Det har framgått att SBMA var involverad i slutmonteringen av Amazon i Alseberglokalerna. Det faktum att SBMA hade alla möjligheter att kombinera sitt ägande av fabrikslokaler, sin expertis inom slutmontering och rollen som importör gör det troligt att SBMA hade slutmonterat Volvo i denna bilfabrik redan innan Volvo köpte anläggningen.

Vid vilken tidpunkt AB Volvo/Volvo Europa N.V. tog över produktionsansvaret från SBMA har inte artikelförfattaren kunnat avgöra utifrån från de rapporter som har lästs och som publicerats av AB Volvo, men artikeln Svenska Dagbladet skriver att överlåtelsen ska äga rum vid årsskiftet 1963/1964. Den tiden överensstämmer med den tidpunkt AB Volvo – som tidigare nämnts något felaktigt – använder för uppstart av Gent.

Dessa detaljer är uppenbart inte viktiga när det gäller slutmonteringen i Belgien. Med tanke på vad som har framgått om både det kända och de två okända distrikts- eller importnumren som gäller för Belgien är det viktigt att hitta sambandet mellan förändringen av distriktsnummer och det faktum att Volvo tog över ansvaret för produktionen. På det sättet går det att skilja mellan vilka bilar som levererades till SBMA och vilka som levererades till VENV.

Information som framkom vid ett av arkivbesöken avslöjade att det tidigare distriktsnumret – eller importörnumret – ändrades vid leveranser till Belgien under perioden mellan 23 december 1960 och tills en ny faktura daterad 8 februari 1961 utställdes. Vid den tiden var det inte klart om detta berodde på övergången till det nya distriktsnummersystemet, eller om Volvo själva hade ersatt SBMA som en importör.

Baserat på de angivna datumen måste man dra slutsatsen att det var SBMA som tidigare hade importörnummer 874, som därefter fick sitt fyrsiffriga nummer 1260. Distriktsnummer 1270 tilldelades Volvo Europa N.V. när de tog över efter SBMA i slutet av 1963.

Trots detta är det osäkert exakt från när Volvo Europa N.V. och dess Alseberg-produktion ska räknas med bland monteringsanläggningarna. Man kan förhålla sig till deras egna rapporter som nämner 1964, men man vet också att Volvos egna anställda slutmonterade 1963-modeller tidigare än så. Baserat på denna säkra information befinner sig således Volvo Europa N.V. i Alseberg i samma era som fabriken i Arica.

Icke desto mindre blir det vara fel att räkna V.E.N.V Alseberg i serien av nyetablerade monteringsanläggningar, eftersom detta var resultatet av ett förvärv och en ägarförändring.

Planeringen av monteringsanläggningar i flera delar av världen var redan på god väg, och behovet av att slutmontera ett större antal CKD:er även i Europa växte snabbt. Vid denna tidpunkt var den nya fabriken i Gent ett gott stycke förbi planeringsstadiet, men fortfarande långt ifrån färdig.

70 – SBMA – en betydande spelare även efter försäljningen av fabriken

SBMA ansvarade för försäljningen av Volvo i Belgien fram till 1984, då Volvo själva alltmer började sköta importen till sina utländska återförsäljare. Detta var en trend också i andra länder, och oberoende importörer försvann gradvis. Volvo hade två importörer; Volvo Cars Belgium (nu kallad Volvo Car Belux) och Volvo Trucks Belgium. Fabriken i Alseberg producerade personbilar tills den nya fabriken öppnade i Gent, och tunga lastbilar fram till 1990. Med totalt 251 anställda vid anläggningarna i Alseberg och Gent tillverkades 2 650 bilar 1964, vilket ökade till 5 551 bilar 1965, fördelat mellan de två fabriken. I den inledande fasen av den nya fabriken hade Volvo egna bussar som transporterade anställda mellan Alseberg och Gent.

71 – De sista pusselbitarna

Idag har varje Volvo-återförsäljare sitt eget distriktsnummer – eller återförsäljarnummer, ett system som har introducerats på senare tid – sett ur ett «Amazon-perspektiv». På den tiden då Amazon återfanns på monteringslinjerna var det i princip ett distriktsnummer per land/importör (ändå finns det många undantag från denna «regel» – eller praxis). När det till slut gick att koppla de två sista distriktsnumren till Belgien, blev detta bekräftelsen Tommy Joelsson och undertecknad hade saknat för att slutgiltigt kunnat dra slutsatsen att alla fabriker som slutmonterade Amazon utanför Sverige var identifierade och kartlagda.

72 – Från Dartmouth till en ny fabrik i Halifax

Den 31 maj 1966 tillkännagav Volvo att man i samband med upphörandet av det befintliga hyresavtalet i Dartmouth beslutat att flytta till nya lokaler i Halifax. IEL hade subventionerat byggandet av den nya anläggningen med så mycket som en miljon dollar.

1967, då hyresavtalet för lokalerna i Dartmouth upphörde efter den överenskomna treårsperioden, flyttade Volvofabriken till Pier 9 i Halifax. Dessa nya lokaler uppgick till 17 600 m², vilket är drygt tre gånger större än de 5 100 m² som de användes i lokalerna de flyttade ut från. Trots de betydligt större golvytorna var fabriken dock inte en stor fabrik jämfört med andra bilfabriker. Denna nya fabrik låg på motsatta sidan av hamnen jämfört med Dartmouth-fabriken och var bara en 15 minuters bilresa – några kilometer bort. Här fick man bättre förutsättningar och bättre utrymme, och bättre arbetsförhållanden som inte minst berodde på att man kunde bygga hela bilen på samma produktionslinje, så som man kunde vid Torslandaverken.



Volvo uppgav att man under uppstartsfasen skulle använda 1/3 av golvytan, vilket innebar att det fanns stora förutsättningar för framtida expansion. Att endast en tredjedel togs i bruk omedelbart efter flytten måste ses här som att de flyttade all produktionsutrustning från Dartmouth, som bara var 1/3 så stor jämfört med de nya lokalerna vid Pier 9. Volvo kommenterade samtidigt att platsen i hamnen, nära kajanläggningen, öppnade för en mycket effektivare hantering av både inkommande och utgående varor, till och från fabriken. Direkt omvandlat till produktion skulle detta resultera i en årlig produktion på 6 000 bilar vid en-skift och 10 000 bilar om man arbetade två-skift.

73 – Flytt av fabriken

Som nämnts innebar flytten från Dartmouth till Halifax betydligt större fabrikslokaler. Men själva fabriken – produktionsutrustningen – var i princip exakt densamma som den som använts i tre år redan. Under en 10-dagars flyttperiod flyttades utrustningen från de gamla lokalerna till de nya, monterades och driftsattes. Förutom utökad kapacitet resulterade flytten till större lokaler i en stor, praktisk produktionsfördel. På produktionslinjen i Dartmouth tvingades arbetarna stå under bilen och arbeta med sina händer över huvudet under perioder och under

vissa monteringsuppgifter. I de nya lokalerna fanns utrymme för vändbara monteringsplattformar, och arbetarna kunde nu vrida bilarna efter behov för att kunna arbeta i en mer bekväm arbetsposition.

För övrigt flyttade fabriken ännu en gång, denna gång 1987, till Bayers Lake, som också ligger i Halifax. Där skedde produktion fram till 1998 – då äventyret var över.

Alla tre olika karossvarianter, både 2-, 4- och 5-dörrars, alla i sportversionen, marknadsfördes som «Kanada-Volvos». Bilar med beteckningen «Volvo Canadian» är 2- och 4-dörrars utförandet av 122S, medan Herrgårdsvagnen marknadsfördes som «Volvo Canadian Station Wagon». Anledningen till att bilarna «bara» fanns tillgängliga i sportversionen var att bilar med A-motor inte ansågs ha tillräcklig motoreffekt för marknadens förväntningar. Senare levererades 123GT också från samma fabrik, då som «Volvo Canadian GT». Lokala leverantörer försåg också fabriken i Kanada med däck, batterier och rutor. Bilarna som skeppades till Halifax var också SKD:er och de färdiglackade karosserna skeppades från Torslandaverken.

Volvos första man på plats på fabriken i Kanada var Alois Rösner, följt av Gustaf Östergren, Ove Lindblad och Gunnar Jennegren. Kaj Nielsen tog över 1990 och var också den som ansvarade för ned-

läggningen av fabriken 1998. Denna framtvängades som ett resultat av nya förändringar i tull-, import- och exportbestämmelserna. 1994 hade USA, Kanada och Mexiko tecknat ett handelsavtal, NAFTA (North American Free Trade Association), vilket alltså fick konsekvenser för bland annat Volvos fabrik.

74 – Politik

Eftersom den avtalade perioden i hyresavtalet Volvo hade för lokalerna i Dartmouth närmade sig slutet, och det var känt i förväg att det inte skulle förnyas, var stängningen både naturlig och som förväntat. Lokalerna i Dartmouth var för små och man kämpade med produktionskapaciteten. Man hade vartefter nått 5 000 producerade bilar på ett år, och det var det maximala antalet som kunde produceras där.

Tidigt blev det klart att Dartmouths lokaler inte skulle möta Volvos framtida behov och IEL arbetade för att tillhandahålla nya lokaler. Nästan omedelbart spreds rykten om att Quebec och Ontario skulle slåss med Nova Scotia för att få den nya Volvo-anläggningen till sina trakter.

1966 flyttade Volvo sitt kanadensiska huvudkontor och upprättade samtidigt ett nytt huvudlager i Toronto till en kostnad av 1,2 miljoner dollar. Detta satte fart på tidigare rykten om att Volvo skulle flytta från Nova Scotia, vilket skulle resultera i

▲ *Halifaxfabriken omkring 1971. På kajen står färdigmonterade Volvo 140 med den front som kom på årsmodell 1971. Anläggningen var drygt tre gånger större än Dartmouth och passade bättre för bilproduktion. Som framgår var både hamnen och järnvägen lättillgängliga.*

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

en betydande nedgång i Nova Scotias industriverksamhet. Därmed hade Volvo goda kort på handen när de på nytt satt vid förhandlingsbordet. Under tiden hade Volvo återigen uppmanat kanadensiska myndigheter att skjuta upp kravet på 40% nordamerikanska komponenter i bilarna på grund av att sådana krav skulle leda till att Volvos bilproduktion i Kanada skulle vara olönsam.

Förhandlingarna resulterade i att Kanadas regering gav Volvo uppskov med kravet på 40% till den 31 juli 1969. Detta, tillsammans med IEL:s byggsubventioner samt ett särskilt skatteavtal som avtalades med Halifax kommunfullmäktige, fick Volvo att stanna i Nova Scotia. Det nya avtalet innebar att i stället för att betala normal skatt skulle Volvo betala \$6 000 i fastighets-skatt, \$8 000 i kompensation för företagsskatter och \$2 för varje bil som producerats under de första fem åren – och med en möjlighet att förlänga avtalet med ytterligare

fem år under den första kontraktsperioden. Enligt samma avtal innebar uppskovet att kravet istället var att endast 25% av bilens komponenter skulle komma från lokal produktion per den 31 juli 1966, och detta skulle öka med 5% årligen till dess att regeringens krav på 40% lokal produktion skulle vara uppfyllt den 31 juli 1969. Kanadensiska myndigheter ansåg att det avtal som undertecknades var en investering i framtiden och därmed säkerställde att Volvo skulle stanna kvar i regionen under många år framöver. Volvo blev kvar i regionen, men detta berodde på lanseringen av den säkrare 140-serien, vilket är en helt

✓ *En bild som ger en inblick i produktionen. Monteringslinjen består av två långa banor där bilarna i början står på vagnar och dras framåt av en kedja i mitten av banan. Fler och fler delar monteras varefter bilarna passerar genom de olika stationerna. Vid slutet på den första banan lyfts bilarna upp, vrids och ställs på den höga banan där motor, drivlina och hjulaxlar monteras. Utmed denna bana blir allt under bilen monterat och bilen sänks ned på golvet och rullar på egna hjul till slutet av banan, fortfarande dragen av kedjan.*

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

annan historia. Andelen lokalproducerade delar skulle fortfarande inte visa sig vara större än 20% år 1970, och antydningar om att flytta från regionen och förhandlingar liknande de som hade förts under de år Amazon var på monteringslinjen skulle fortsätta även under tiden efter.

75 – Introduktionen av 140-serien satte stopp för fortsatt slutmontering av Amazon

Jämfört med andra bilfabriker, och trots det betydligt större golvyttrycket på Pier 9, var fabriken likväl inte en stor fabrik och den hade sina tydliga begränsningar. Neville Britto, (presenteras senare i artikeln), säger att även om produktionskapaciteten ökades avsevärt, var det bara en bilmodell på monteringslinjen vid varje given tidpunkt. Detta förklaras av att det inte fanns tillräckligt med lagringsutrymme i och runt produktionslinjen för att kunna producera två olika bilmodeller samtidigt.

Det finns två möjliga förklaringar till detta. En är att all produktion koncentrerades till den nya 140-serien och att slutmontering av Amazon därför blev en saga blott. Den andra förklaringen är att under en period producerades 140-serien, och växelsvis i andra och kortare

perioder producerades Amazon på fabriken. Det faktum att 140-serien inkluderade både 142-, 144- och 145-modellerna bidrog inte till bättre lagringskapacitet.

Baserat på det faktum att detta var 1967, är det osannolikt att Amazon-produktionen avbröts i ett så tidigt skede av 1968-modellerna, så det finns rimlig anledning att tro att Amazon producerades i Halifax också i år 1968.

Produktionsmålet som sattes för de nya lokalerna var 10 000 enheter, men även om kapaciteten fördubblats resulterade det inte i att ett särskilt stort antal Volvo Amazon rullade av monteringslinjen i Halifax. Det var 140-serien som var utpekad att bli den nya volymsäljaren, och det är förståeligt att dessa prioriterades framför Amazon, eftersom AB Volvo vid denna tidpunkt var helt införstådd med att det var en utgående modell.

76 – USA säger nej till ytterligare import av Amazon

Exporten av Amazon till USA upphörde efter modellåret 1968 på grund av att Volvo Amazon inte längre uppfyllde ett antal nya krav i USA, till exempel strängare utsläppskrav.

1968 införde Johnson-administrationen i USA den första av ett antal

strikt federala säkerhetsstandarder för motorfordon i USA – Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS). Volvo 144 var då redan lanserad och mötte samtidigt dessa nya krav, vilket Volvo Amazon inte gjorde. Inte alla de nya reglerna infördes samtidigt, och som ett resultat av att Volvo gjorde några omedelbara ändringar uppfyllde Amazonen också kraven för modellåret 1968, men därefter var det oundvikligt slut.

Amazonens öde var vid denna tidpunkt redan förseglad, och inga ansträngningar gjordes för en fortsatt import av Amazon till USA. Det var nu den nya och modernare Volvo 144 som skulle vara Volvos ansikte utåt. Tyvärr är det exakta datumet för när importstoppet introducerades okänt.

77 – Sen USA-modell i Norge

I vart fall en Amazon av den speciella 1968 USA-modellen har hittat vägen till Norge – och bilen kan vara bland de sista som levererades dit. Bilen har de ändringar och justeringar som var nödvändiga för att godkännas i USA. De innefattar bland annat ett tvåkrets bromssystem med en krets för varje axel, och som man förstår skiljer det sig från det triangulära tvåkrets bromssystemet som levererades på 1969- och 1970-modellerna.





78 – Amazon – populär i USA även efter importstoppet

Vad ska man göra – när varken återförsäljaren eller importören kan leverera den bil du vill köpa längre? Då finns det två alternativ: antingen hitta en annan typ av bil eller lösa problemet på egen hand. Lösningen för de amerikanska medborgare som ville köpa en Amazon även under perioden efter importstoppet trädde i kraft var att beställa och köpa en bil i Kanada och sedan importera bilen privat till USA. Det är förmodligen fel att använda ordet

«många» i detta sammanhang, och några antal är inte möjliga att veta sig ge eller uppskatta, men det var en del amerikaner som köpte nya Amazoner på detta sätt.

79 – Volvo Canadian – med ratten till höger?

Som ett resultat av Fredrik Lofters utredningar hade en ny fråga dykt upp under vägen. Vad är orsaken till att det specifikt anges i reservdelskatalogen att något gäller «VST» – vänsterstyrtd utförande av Kanadabilar? Kunde det vara så

att – tvärtom mot allt du vet och lärt – högerstyrda bilar tillverkades på fabriken i Halifax? Svaret på det är ett bestämt nej – och förklaringen ska man få läsa mer om.

Fabrikerna i Sverige och monteringsanläggningen i Sydafrika var de enda fabrikerna som byggde högerstyrda bilar. Fabriken i Sverige kan ha tillverkat högerstyrda bilar med Kanada/(USA)-specifikation också för användning utanför Nordamerika, till exempel avsedd för England/Storbritannien, Cypern, Malta – eller Australien, Nya Zeeland, Malaysia, Hong Kong eller Singapore för delen. I teorin kan fabriken i Sydafrika också ha byggt bilar enligt denna specifikation, men här räcker det med teorin.

Att varningsblinkers i princip bara passar vänsterstyrda bilar är inte så konstigt, eftersom det har

◀ Denna norskregistrerade 122S såldes ursprungligen ny i Vancouver, Kanada. Den är dock inte bland de 1968-modeller som slutmonterades i Halifax. Bilen gick med till Bergen som flyttgods när ägaren, Lloyd Dronen, beslutade sig för att flytta dit efter att ha avslutat sin utbildning i Kanada. Trots namnet föddes Lloyd av norska föräldrar, som under sin tid emigrerade till British Columbia. Foto: Lloyd Dronen.

▲ Här är Halifaxfabriken några år senare, 1973/1974, och på kajen står leveransklara Volvo 140 av årsmodell 1974. Vissa små förändringar skimtar, nya byggnader har tillkommit på fram- och baksidan, och att delar av bangården har blivit lagringsutrymme för karosser. Det fartyg som ligger vid kajen har inget att göra med fabriken. M/S Koralle var ett lokalt skepp som gick på grund 1969, utdömdes och låg upplagd fram till 1977 då hon åkte till sin sista hamn för egen maskin för upphuggning.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

att göra med kablarnas tillpassning och längd.

Eftersom Kanada inte är strategiskt beläget i förhållande till länder som praktiserar vänstertrafik, och även om de flesta av bilens komponenter är desamma oavsett om bilen är vänster- eller högerstyrd, skulle en annan produktion av båda typerna ha orsakat logistikproblem på en fabrik som redan hade utmaningar med produktionslinjens lagringskapacitet.

80 – Siffran «9» abdikerar på kanadensiska bilar

Under samma period som USA-importen upphörde återinfördes siffran «4» i typbeteckningen, vilken indikerar USA-specifikation,





på bilar till den kanadensiska marknaden, och det har funnits olika teorier om varför. Artikelns författare kan enkelt avgöra vad som är rätt förklaring, men väljer att förklara en mer detaljerad analys – vilket också kan hjälpa till att undvika ytterligare diskussion om detta ämne.

Teori #1: Det har funnits tvivel om Amazon faktiskt byggdes i Kanada under modellåren 1969-1970. Kan det vara så att alla Amazoner till Kanada under denna period byggdes i Sverige och att det var anledningen till att siffran «9» ersattes med «4»? I så fall är förmodligen orsaken den att all slutmontering i Halifax redan var koncentrerad till 140-serien. Tyvärr framgår det inte av leveransrapporter eller produktionskortet om den enskilda bilen som exporterades till Kanada var en KD eller en färdig bil om siffran «9» inte står i

typbeteckningen. Det är därför svårt att ta reda på centralt hos Volvo – i Volvos historiska arkiv.

Teori #2: För att skilja USA-modellerna, oavsett om de var färdiga i Sverige eller slutmonterade i Kanada, från både «våra», Belgien- eller Sydafrika-producerade KD:s, introducerades siffran «4». Vid den här tiden byggdes Amazon endast i Belgien, Kanada, Sverige och i Sydafrika. Bilar tillverkade i Belgien hade siffran «9» siffror och var vänsterstyrda, i Kanada siffran «4» och var vänsterstyrda, i Sverige siffran «3» och var vänsterstyrda eller högerstyrda, och i Sydafrika siffran «9» och var högerstyrda. Det fanns nu en separat typbeteckning för varje tillverkare, och det var mycket lätt att veta var en bil byggdes eller slutmonterades. Idag har alla fabriker sin egen kod i VIN-numret.

Något som gör teori #2 trolig är att typbeteckningen 133441 är kopplad till Kanada-produktion i förordet till reservdelskatalogen för B20 Amazon. Det måste likväl tilläggas att det också finns Amazon-utföranden som inte är listade i katalogen. En annan sak att notera är att reservdelskatalogen skrevs och producerades långt innan bilarna kom ut på marknaden, och därför är det inte att betrakta som bevis på vad som producerades eller inte.

Volvo Amazon Picture Gallery och Fredrik Lofters har letat efter bevis för att fabriken i Halifax slutmonterade 1969-modeller, men trots alla ansträngningar har detta inte lyckats, varken för Fredrik Lofters eller för författaren till artikeln.

Fredrik Lofters fick bilder av en Amazon årsmodell 1969 som

◀ En bild från monteringslinjen, tagen på samma plats som föregående bild. Här visas den första banan där bilarna har kommit till slutet och ska lyftas över till den andra banan. Dessa två banor måste hålla samma hastighet, men på bilden har det uppstått en fördröjning på den ena banan som orsakats av en bil (den gula) vilken har lyfts av från banan och placerats i mitten för att förhindra att denna bil stoppar upp produktionen. Källa: Volvo Historiska Arkiv.

påstods vara en Volvo Canadian för en tid sedan, och trots att ägaren hävdar att bilen med beteckningen 133441S 325065 blev slutmonterad i Kanada kan detta inte på något sätt bevisas. Bilen har ett «Volvo Canadian»-emblem monterat på bagageluckan, men det är ganska tydligt att detta inte satt där när bilen var ny. Ett sådant emblem kommer dock inte att vara något bevis på tillverkning i Kanada, och andra typiska detaljer för Volvo Canadian saknas på bilen. Hittills var det status quo – ingenting var varken bevisat eller motbevisat.

81 – Fanns Volvo Canadian som årsmodell 1969?

Utan bevis är det svårt att dra några som helst slutsatser – och att hitta rätt förklaring till detta mysterium har skapat mycket huvudvärk. Lösningen skulle likväl komma en dag.

På jakt efter starkt saknade bevis för eller emot kontaktade undertecknade Gregg Morris, en av ledarna för Volvo Club of British Columbia – och som ni förstår är detta en Volvoklubb i Kanada. Han har ägt och äger flera Volvo-bilar själv, och han har aldrig sett en 1969 – eller för den delen – en 1970-modell Amazon som slutmonterats i Kanada. I samband med feedbacken till undertecknade hade han skickat en kopia av mailen till två kollegor i sin klubb.

En av dessa var **Neville Britto**, som skulle visa sig veta mer om fabriken i Kanada än de flesta. Här kunde Gregg Morris berätta att Britto hade tillhandahållit sitt forskningsmaterial om Volvo-fabriken i Halifax, och Britto skriver själv att han hade forskat på detta och generellt på fabriken i Kanada i mer än tio år. Britto betonar att det *inte* är att betrakta som en «vetenskaplig avhandling».

Författarens lite fria översättning av uttalandena från Neville Britto:

«För att svara på din fråga så ärligt och så ingående som min kunskap i ämnet räcker till: nej det slutmonterades inga 122S (vilket är termen de vanligen använder för Amazon – författarens kommentar) i Kanada efter årsmodell 1968. Den första fabriken i Dartmouth slutmonterade en handfull PV 544. Jag kan 100% bekräfta att fabri-



133344S 325065 122S. Inte Volvo Canadian. Det faktum att en sällsynt bil är mer attraktiv på försäljningsmarknaden är förståeligt, men det räcker inte att eftermon-

tera ett emblem av till exempel den här typen för att göra bilen mer sällsynt, eller till och med one-of-a-kind. Årsmoell 1969 tillverkades inte i Kanada! Foto: Okänt.



Amazon 122S. 133341 272392. Land of Lincoln, Illinois. Svensktillverkad årsmoell 1968, importerad till USA.



133951M 278032. Volvo Canadian GT.



133951M 278146, färgkod 95 Canadian GT till salu.



ken slutmonterade bilarna 1964 (produktionen kan ha börjat 1963 redan, men jag är osäker). Det ska nämnas att endast en handfull byggdes i Kanada. Volvo trappade som bekant ned produktionen i Lundby där PV 544 byggdes, och 1965 var sista årsmodellen. Det finns inte så mycket information om Kanadabyggda PV 544 (troligtvis för att det byggdes så få). Gregg [Morris] äger en av dem, om jag har rätt för mig!

Det fanns tre fabriker i Halifax som Volvo använde mellan 1963 och 1998. I den första fabriken Dartmouth byggdes endast 122S. Den fabriken stängdes och man flyttade i mars 1967 till fabriken vid Pier 9 och fortsatte där bygga 122S innan man gick över till 140-serien några månader senare, men det är i princip omöjligt att fastställa mer precist när den övergången skedde.

122S var extremt populär i Kanada och det finns bevis för att Volvo Canada fortsatte importera svenskbbyggda bilar till Kanada efter

✓ En milstolpe för AB Volvo, för Volvo Europa N.V. och för både svensk och belgisk industri. Prins Bertil inviger officiellt anläggningen i Gent den 3 november 1965.

Källa: Volvo Historiska Arkiv.

det att produktionen vid Halifax-fabriken gick över till 140-serien. Det ska röra sig om årsmodell 1969 och möjligen 1970 med den större B20-motorn men som behöll siffran «4» i typbeteckningen då de byggdes som USA-modeller. Skillnaden var bara att de inte såldes i USA.

Britto nämner också att endast bilar monterade i Kanada hade sin egen speciella fabrikskod (siffran «9» i typbeteckningen) från Volvo, och att svenskbbyggda bilar som exporterades till Kanada fick siffran «4», vilket indikerar produkt avsedd för den nordamerikanska marknaden. Det vill säga bilar byggda i Sverige avsedda för export till Kanada borde ha haft en egen nummerkod, men inte «9» och inte «4».

Britto fortsätter:

«Man måste komma ihåg att de två första Halifax-anläggningarna var små, de hade helt enkelt inte platsen eller lagerutrymmet för att hantera både 122- och 140-serierna. Jag har pratat med nästan alla som jag kunde hitta som arbetade på anläggningen och alla är överens om att de aldrig byggde två modeller på samma gång. Hade Volvo byggt 122S i Kanada efter 1968 skulle de ha varit mycket lätta att identifiera eftersom de alla enligt myndighetskrav skulle ha

helgula blinkersglas fram, icke-reflekterande instrumentpanelsramar (alla sådana på 1968-modellen målades matt svart), röda och gula icke-upplysta sidoreflektorer som 140/P1800 samt tvåkrets bromssystem. De svensktillverkade bilarna var inte skyldiga att göra det.»

Nu är det flera av de nämnda detaljerna som var standardstyrning också på årsmodell 1969, men det är oväsentligt i detta sammanhang.

82 – Gustaf Östergren

- ännu en välkommen kontakt

Parallellt med förfrågningarna till Gregg Morris hade undertecknad även sökt kontakt med redan nämnda Gustaf Östergren. Östergrens mycket framstående och betydande delaktighet inom Volvos utlandsproduktion har man kunnat läsa om i avsnittet som handlar om fabriken i Chile.

Kanske kunde Östergren svara artikelförfattaren också på frågan om Amazon årsmodell 1969 byggdes på fabriken i Halifax? Det kunde Östergren, och svaret från honom var ett kort och koncist «nej». Likväl nämnde han också att förutbestämda sifferkoder inte alltid stämde så bra som man tidigare haft intryck av.

Baserat på solida och trovärdiga svar från personer som på helt olika

sätt har varit involverade i Kanada-fabrikens Amazonrelaterade historia måste det fastställas att det är teori #1 som är korrekt, att **Amazon årsmodell 1968 var den sista som slutmonterades i Kanada.**

83 – Det definitiva slutet

Något annat intressant att fundera över är antalet Amazoner årsmodell 1968 som slutmonterades i Kanada. Det är uppenbart att övergången till 140-serien på produktionslinjen ägde rum under hösten 1967 – och dessutom var 140-serien och Amazon inte på monteringslinjen på samma gång. Det kan betyda att fabriken bara hade några veckor att på sig att slutmontera Amazon innan den eran var slut. Följaktligen var det ett begränsat antal bilar som de hade att skruva ihop på relativt kort tid. Det kan också vara så att produktionen av Amazon och 140 fortsatte växelvis och att Amazon slutmonterades under korta perioder även under första halvåret 1968.

Den sista 4-dörrarsvagnen som exporterades till Kanada hade identiteten 122941M 232336 och lackades i färgen 96 mörkblå. Bilen fakturerades den 7 december 1966.

Fabrikerna i Kanada tillverkade endast vänsterstyrda fordon.



84 – SKD slutmonterade i Belgien under tiden före Gentfabriken

Precis som monteringsanläggningen *Halifax*, som nämnts tidigare i artikeln, är *allmänt känd* för att vara den första fabriken i Nordamerika, är motsvarande fabrik i *Gent* i Belgien känd för att vara den första i Europa, utanför Sverige. Det finns flera gemensamma nämnare, den ena baserad på *«allmän kunskap»* vilken är felaktig eftersom de nämnda städerna i själva verket inte först var ut, och den andra, om att båda dessa fabriker var helägda av Volvo, vilken är korrekt.

Med tanke på det senare kan man hävda att uttalandena inte är felaktiga, att båda de nämnda fabrikerna är de *första som ägs av Volvo*. Om denna tolkning av «sammansättningsfabriker utomlands» skulle tas med i kriterierna för att skriva den här artikeln skulle ingen av de andra sammansättningsfabrikerna ha nämnts alls. Det var bara fabrikerna i Kanada och Gent som var helägda av AB Volvo.

Som ett resultat av den *«allmänna kunskapen»* är det lätt att dra slutsatsen att det var just vid denna tidpunkt som Volvo startade slutmonteringen av SKD i Belgien. Men Volvo Amazon slutmonterades i Belgien långt innan Gentfabriken öppnade sina portar. Som nämnts tidigare i denna artikel, skickades KD-satser till Bryssel redan 1960, och som ett resultat av denna information kunde det på ett tidigare stadium indikera att det allra första exemplaret av KD-Amazon såg dagens ljus här.

Upplysningarna om att CKD:s skickades till både Belgien och Holland redan i B16-eran är för artikelförfattaren av nyare datum (från december 2016). Undertecknad hade forskat kring de nämnda årsmodellartiklarna under ett par tre år vid den tiden och det hade i ett tidigt skede bekräftats från säkra källor att Amazon årsmodell 1963 blev slutmonterad i Alseberg och att jobbet med monteringen utfördes av Volvos egna anställda. Alseberg är en liten stad bara två mil från Bryssel.

Vilka specifika bilar det rör sig om och vad som är anledningen till att artikelförfattaren har lagt mycket energi på just det temat kommer man kunna läsa mer om i artikeln «Amazon – årsmodell 1963» när den kommer ut i tryck.

85 – Gent – Belgien

Det faktum att en ny fabrik var på gång i Gent i Belgien var känd och det fanns inget hemlighetsmakeri kring det projektet. (*Om du funderar kring Ghent i detta avseende förklaras det med att det finns två olika sätt att stava samma stad, och inte en förväxling mellan två städer – artikelförfattarens kommentar.*) Ej heller är det någon hemlighet att en sådan fabrik varken projekteras eller byggs över natten. En annan aspekt var att bestämma vad som

Överst: Från invigningen av fabriken i Gent. Från vänster Lars Malmros, Prins Bertil, Antoon Spinoy och Gunnar Engellau.

Mitten: Brigitte Everaert var av stor nytta för Volvo. Hon anställdes inte för att räcka över blommor till Prins Bertil utan var anställd i produktionen. Hon fick också uppdrag som fotomodell i samband med reklam-bilder, inklusive för Amazon. Senare började hon också arbeta i måleriet.

Nederst t.h.: Brigitte Everaert fick besked från sina överordnade att det var hon som skulle överlämna blommor till Prins Bertil när Gentfabriken invigdes. Vid detta tillfälle fick hon också en engelsk text som hon skulle lära sig att säga och förstå. Från vänster Brigitte Everaert, Gunnar Engellau och Prins Bertil.

Nederst t.v.: Lars Malmros är känd för att vara grundaren av fabriken i Gent, och han var också känd för att vara en perfekt ledare, en riktig gentleman och någon som älskade andra människor. Här avbildad i en munter konversation med Brigitte Everaert.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.





måste, bör, kan och skall utföras av arbetet på denna fabrik. Ska packbilarna levereras färdiglackerade från Göteborg, eller borde sammansättningsfabriken byggas så att också lackeringsjobbet ska kunna utföras där?

Vidare behöver avtal ingås med inblandade myndigheter om vad som kan importeras från fabriken i Sverige, vilka krav som ställs på delar och utrustning. Det som krävs för att produceras av olika lokala leverantörer, eller eventuellt på själva monteringsanläggningen, är viktiga aspekter. Alla sådana avtal måste göras i förväg, och det säger sig självt att det krävs en hel del möten och många timmars pappersarbete innan spaden kan sättas i marken. Men man landade så småningom ett avtal som undertecknades i december 1963.

Inte minst var detta ett stort internationellt genombrott, politiskt sett. Det var ingen slump att just Gent ansågs vara en lämplig plats att bygga fabriken på. Förutom att ha en solid transportinfrastruktur på plats var fabriken geografiskt belägen inom EEG, den Europeiska Ekonomiska Gemenskapen (föregångaren till EU). Detta säkerställde att Sverige/AB Volvo fick in en fot innanför EEG. Sverige gick inte med i EU förrän 1995, och det faktum att Volvo tilläts att verka inom unionen utan att tillhöra ett av medlemsländerna öppnade för stora möjligheter och förbättrade dessutom Volvos egen import- och exportstrategi.

▲ Till Gent anlände samma typ av lådor med karosser som till de tidigare monteringsanläggningarna.

➤ Direktör Lars Malmros applåderar stolt händelsen då den allra första bilen lämnade monteringslinjen vid Gentfabriken den 28 juni 1965. Som tydligt framgår var bilen inte klar för leverans, men den kördes åtminstone ut ur fabriken för egen maskin.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

86 – Amazon var den första bilen från Volvo Europa Naamloze Vennootschap i Gent

«Naamloze Vennootschap» betyder «publikt företag», vilket förmodligen är den vanligaste beteckningen för ett internationellt företag. Namnet är komplicerat och besvärligt och förkortades till Volvo Europa N.V. eller ännu enklare för V.E.N.V. Den 28 juni 1965 rullade den allra första bilen av monteringslinjen på den nya fabriken i Gent. För oss Amazon-entusiaster är det tilltalande att en Volvo Amazon fick denna stora ära. Fotografier från tillfället visar att bilen saknade en del utrustning innan produktionskortet kunde stämplas «färdigrapporterad», men åtminstone kördes den ut ur fabriken för egen maskin.

87 – Celebert besök

H K H Prins Bertil fick äran att förklara även denna nya fabrik officiellt öppnad, vilket var också hade gjort två år tidigare när Dartmouth-fabriken i Nova Scotia i Kanada öppnade. Den stora



invigningen i Gent ägde rum den 3 november 1965. Som tidigare nämnts var också denna fabrik helägd av AB Volvo, liksom fabriken i Kanada.

Den första bilen som slutmonterades på fabriken i Gent var en Volvo Amazon. Under den perioden från öppningen till man slutade montera Volvo Amazon i Gent 1969 hade, enligt en källa, 26 310 bilar av den typen producerats. Det exakta antalet är dock något osäkert, och i en annan källa är siffran 26 307. Återigen är det inte möjligt att helt förlita sig på «säkra» källor, inte ens i fall där det finns officiella siffror från Volvo, eftersom de också behandlats manuellt. Artikelförfattaren garanterar endast de siffror som följer av en (personlig eller en ny) räkning och kontroll av produktionskortet.

Vid invigningen hade anläggningen i Gent en kapacitet på 14 000 bilar per år och anställdes vid den tiden cirka 600 personer. Fram till 1972 var denna fabrik enbart en monteringsanläggning och inte en enda Amazon har någonsin tillverkats från grunden i Gent, det har uteslutande handlat om slutmonter-

ing av SKD:s skeppade från Göteborg. För övrigt blev alla varianter av Amazon slutmonterade i Gent.

Alla Amazon-packbilar som skeppades till Gent var, som SKD-beteckningen visar, helt lackade. Måleriet i Gent byggdes inte förrän på 1970-talet.

Den sista 4-dörrars Amazonerna som skeppades till Gent var i chassinummerserien 233959-234173. Det var både 121- och 122S-bilar i en salig blandning som levererades från Torslanda i ett försök att frigöra mer produktionskapacitet för att producera 140-serien i Sverige. Till exempel bilen med ch.nr. 233662 var en 122941M med B18D-motor, och ch.nr. 233748 var en 121941M med standard B18A-motor. De första av bilarna i den här senaste serien var en 121941M, och den allra sista, med ch.nr. 234173, var en 122941M med färgkod 96 mörkblå. Den rapporterades färdig den 23 december 1966 och fakturerades den 3 januari 1967.

Alla 480 4-dörrars Amazoner med högre ch.nr. än ovanstående exporterades till Sydafrika. I artikeln som Gent-fabriken publicerade i samband med sitt 50-årsjubileum kan man läsa från produktionsstatistiken för Volvo Amazon att en milstolpe passerades 1965, då produktionsantalet passerade 5 000 bilar. En ny milstolpe passerades redan året efter, och 1966 var också året med



◀ Bilden visar en typplåt där det framgår att bilen är slutmonterad i Gent. Från fabriken i Gent exporterades bilar till bland annat Tyskland, och troligen är detta en typplåt unik för den tyska marknaden. Foto: Volvo Amazon Pictures.



det högsta antalet producerade Amazoner, både totalt med 119 000 bilar och över 8 000 av dessa i Gent. Därefter sjönk produktionssiffrorna drastiskt, men totalt drygt 26 000 Volvo Amazon ska ha lämnat monteringslinjen i Gent. Hur många bilar som andra monteringsanläggningar i Belgien slutmonterade är inte känt och ingår inte i produktionssiffrorna ovan.

Artikelförfattarens senaste besök i Volvos historiska arkiv genomfördes i augusti 2018. Det fanns bara en dag att tillgå och därför bara möjlighet att kontrollera begränsad men mycket viktig information för användning i den här artikeln.

88 – Tidigt slut med 4-dörrars Amazon från Sverige

År 1967 tillverkades inte en enda 4-dörrars Amazon på fabriken i Torshälla. Den sista bilen av denna typ som byggdes i Sverige slutfördes på fabriken den 29 november 1966. Bilen var högerstyrd, hade VIN-nr. 121342M 233747, var lackerad i färg 95 ljusblå och skickas till England den 23 december.

89 – 1969 – den sista årsmodellen från Gent

En fråga som hade uppstått på vägen och som inte hittades någonstans i artikelmaterialet gällde

huruvida fabriken i Gent slutmonterade årsmodell 1970 av Amazon. Bland anteckningarna som Joelson, Loftner och undertecknad hade till förfogande fanns det inget som tydde på att detta hade hänt. En noggrann undersökning av produktionskorterna under de tillgängliga timmarna vid arkivbesöket i augusti 2018 ledde inte till att undertecknade hittade en enda «KD» som skeppades till Belgien. Baserat på detta och vad man redan hade en stark misstanke måste man dra slutsatsen att fabriken i Gent inte slutmonterade Volvo Amazon med årsmodell bokstaven «T», för modellåret 1970.

▲ Glimtar från produktionen i Gent: Det är liv och rörelse på kajen och stora mängder gods måste lossas och lagras. Längs monteringslinjen blir bilarna mer och mer kompletta. Till slut är bilen klar, och om den går igenom slutinspektionen sätts en grön «OK»-lapp i vindrutan. Bilen är nu klar för transport till kunder över hela Europa eller till marknader ännu längre bort. Parallellt med Amazon monterades också 140-serien och på bilden rullas en färdig bil av monteringslinjen. 1969 var den sista årsmodellen av Amazon som slutmonterades på Gentfabriken. Källa: Volvos Historiska Arkiv.



◀ 133441T 344316, Thomas E. Meacham. Sverigebyggd 122S.

Amazon årsmodell 1970 i USA-utförande är mycket sällsynt, och det var tveksamt om det ens var möjligt att hitta bevis på att de faktiskt byggdes. Möjligen tillverkades de bara på beställning. För Thomas Meacham, som bor i USA, fanns det ett hinder för att köpa en ny Amazon. Eftersom Amazon inte längre fick säljas nya i USA var Meacham tvungen att köpa sin bil i Kanada och importera den privat till USA. Bilden visar typskylten på en 122S årsmodell 1970 i USA-utförande. Även denna är utan årsmodellbokstav. Som nämns i artikeln gjordes försök att hitta en röd tråd för bilar med och utan präglad årsmodellbokstav, och en teori var att amerikanska modeller tillverkade i Sverige hade bokstaven och att bilar som tillverkats i Gent inte hade den. I så fall kunde man lätt se om en USA-modell byggdes i Sverige eller slutmonterades i Belgien. Som vi kan läsa i artikeln måste denna bil vara byggd i Sverige - tillverkad för export till Kanada - eftersom årsmodell 1970 inte byggdes i Belgien. Detta innebär att inte alla svenskproducerade bilar fick en årsmodellbokstav, vare sig på typskylten eller på torpedväggen, vilket en annan bild kommer att visa. S-koden visar att bilen har fabriksmonterad varningsblinkers.

En bild av en typskylt eller en torpedvägg från en Amazon i USA-utförande med typbeteckning 133441 eller 223441, årsmodell 1969 eller 1970, som innehåller årsmodellbokstav har inte spårats, och det är tveksamt om årsmodellbokstaven fanns alls på dessa bilar. På bilden märker man snabbt att årsmodellens bokstavskod inte präglats in i metallen, men om man tittar närmre noterar man att en nolla har angetts framför de sex siffrorna i chassinumret, vilket inte är vanligt att se.

90 – Volvo Amazon – mot det definitiva slutet

Årsmodellbokstaven «T», som säger att det handlar om en 1970-modell, skulle präglas endast på bilar som tillverkades två länder – i Sverige och i Sydafrika. Som framgår av artikeln, fasades slutmonteringen av Amazon ut vid den sista av de övriga fabriker under modellåret 1969.

Det betyder att en Amazon årsmodell 1970 blev praktiskt taget otillgänglig överallt, särskilt i länder där den hade slutmonterats tidigare. Importen av färdiga bilar från Sverige ledde till en betydande prisökning i dessa länder, och allmänheten valde andra alternativ.

91 – Sällsynt 1970 USA-modell

Ofta kan man läsa om bilar som presenteras som mycket sällsynta,

➤ Den 17 februari 1968 invigdes fabriken i Malaysia med stor festlighet. Bilden visar den första Volvon som slutmonterades på Batu Tigu-fabriken i Malaysia. Nu kan texten på bildörren tolkas på olika sätt; antingen att bilen på bilden är den första 144S som byggdes där, eller - vilket också är fallet – att det var en Volvo 144S som var den allra första bilen som kördes av monteringslinjen på fabriken. Volvo Amazon slutmonterades aldrig i Malaysia. Till skillnad från monteringsanläggningarna som får karosserna mer eller mindre färdiga från Sverige är detta en fabrik som bygger bilarna från grunden. I en jigg placeras delarna i exakt rätt läge och svetsas samman. Så växer karosserna fram tills de är redo för lack och slutligen monteras alla delar för att färdigställa bilen. Amazon lyser med sin frånvaro, men både 144 och 145 producerades i Malaysia i början av 1967/1968. Senare tillverkades också 164 på fabriken.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

och i vissa fall stämmer det man läser. Tyvärr finns det också många sådana påståenden som inte har någon grund i verkligheten.

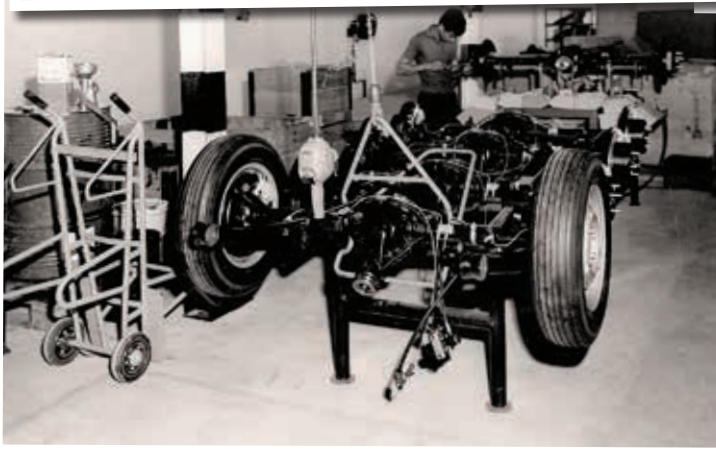
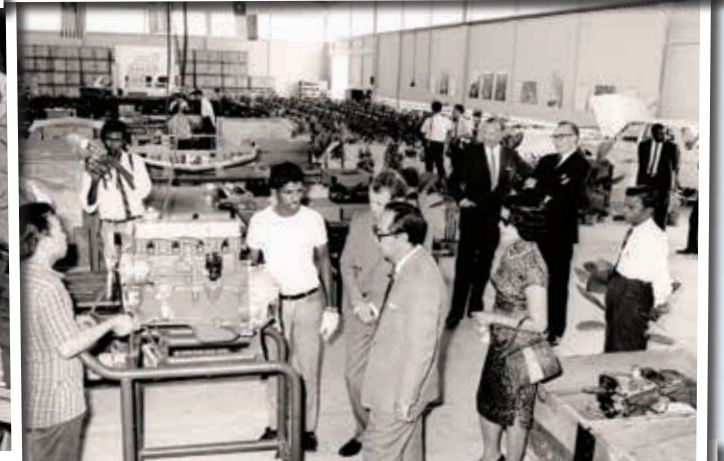
Ett exempel var en Amazon årsmodell 1969 som sägs vara byggd i Kanada, vilket användes som försäljningsargument, men som inte alls byggdes där. Många har bilar som påstås vara originalbilar, men som lika fullt aldrig levererades efter specifikation från Volvo.

Thomas E. Meacham har en Volvo Amazon årsmodell 1970 i USA-specifikation, en 133441T, men han påstår inte att den är byggd i Kanada eller att den har originalutrustning som inte finns. Meacham själv är helt på det klara med att det bara var vid Torslandaverken som sådana bilar byggdes. Det är förstärkt nog inte en vanlig bil att se längs vägarna idag, men det var den inte i början av 1970-talet heller. Inte många av dessa såldes, och det kan faktiskt röra sig om specialbeställningar.

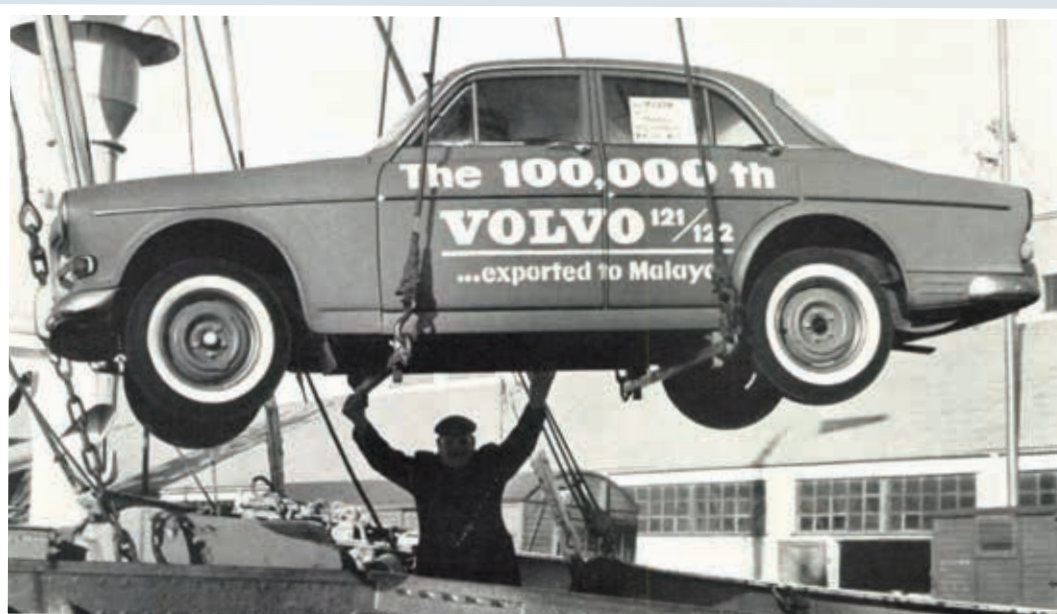
92 – Batu Tigu i Shah Alam – Malaysia

Shah Alam är huvudstad i delstaten Selangor, inte långt från Malaysias huvudstad Kuala Lumpur.

Efter att den första Volvon importerades till Malaysia i början av 1960-talet erövrade Volvo Sydostasien här 1967, och som den första europeiska biltillverkaren inrättade de en fabrik också i denna del av världen. Swedish Motor Assemblies (SMA) var ett 50/50 samarbete mellan lokala Federal Auto och AB Volvo. Det var varken en blygsam satsning eller en okomplicerad process att genomföra; det var oplöjd mark, avstånden var stora och risken därefter. Men Volvo kände behovet av att ha ytterligare ett ben att stå på, och de djärva och förtutseende







Volvo-cheferna bestämde sig för att hissa alla segel. Från 1999 är AB Volvo ensam ägare till fabriken som fortfarande slutmonterar Volvobilar.

Den ursprungliga produktionskapaciteten på 1 300 bilar per år ökades snart till 2 500.

Tyvärr kan inte artikelförfattaren anslå något kring hur många Volvo Amazon det finns i Malaysia idag. Utifrån bildmaterial finns det ändå ett respektabelt antal, men de från Volvo-communityn i Malaysia och som undertecknad har varit i kontakt med har heller inte haft någon sådan information. Liksom hos oss varierar urvalet mellan tunga renoveringsprojekt och helt orörda exemplar. Gemensamt för alla dessa bilar är att de inte byggdes vid monteringsanläggningen i Malaysia som påbörjades den 7 september 1966.

Batu Tigu-anläggningen var klar för produktion i november 1967, och under de återstående veckorna samma år lämnade elva nya bilar monteringslinjen. En film, producerad av Volvo Cars Malaysia i samband med fabriken 50-årsjubileum, visar inga bilder på Amazon utan bilder av en monteringslinje full av 144 modeller. Ett foto visar

◀ Den 17 februari 1968 invigdes fabriken i Malaysia med stor festlighet. Efter de många talen visades gästerna runt i fabriken och förevisades hur en Volvo byggs. Till skillnad från monteringsanläggningarna som får karosserna fram eller mindre färdiga från Sverige är detta en fabrik som bygger bilarna från grunden. I en jigg placeras delarna i exakt rätt läge och sveats samman. Så växer karosserna fram tills de är redo för lack och slutligen monteras alla delar för att färdigställa bilen. Amazon lyser med sin frånvaro, men både 144 och 145 producerades i Malaysia i början av 1967/1968. Senare tillverkades också 164 på fabriken.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

en 144S och på en skylt på bildören står det skrivet «Bil nr 1 producerad av Volvo Malaysia». Bilder tagna utanför fabriken visar långa rader av Volvo 144, och allt tyder på att bilarna som rullade av monteringsbandet i Shah Alam vid den tiden bara var ur 140-serien. För att utnyttja produktionskapaciteten har ett stort antal andra bilmärken också producerats på denna Volvofabrik. Den 17 februari 1968 invigdes fabriken officiellt av Dr. Lim Swee Aun, som vid den tiden var Malaysias handels- och industriminister.

Anledningen till att fabriken i Malaysia ingår i den här artikeln är att fabriken teoretiskt sett skulle ha kunnat slutmontera Amazon, men så skedde inte. Om artikelförfattaren inte hade nämnt fabriken i Malaysia skulle det ha uppstått spekulationer om att den hade glömts bort eller missats.

Fler fabriker skulle grundas i fler och fler länder också senare, men inte förrän efter det att de sista byggsatserna av Volvo Amazon hade lämnat Torslandaverken och skeppats till Sydafrika, och inte ens teorin kan bevisa att Amazon producerades på fler utländska fabriker än de som diskuteras i denna artikel. Av den anledningen ägnas inte dessa Volvofabriker något ytterligare intresse här.

93 – Fabriken är presenterade

Det faktum att det inte fanns några ytterligare fabriker som slutmonterade Volvo Amazon utanför Sverige än de som nämnts är både bidragare, medhjälpare och författaren till artikeln säkra på. Att det kan ha funnits ytterligare en verkstad som testades i Holland, men utan att prestera vad som krävdes, kan inte uteslutas men kommer i så fall ändå inte att omfattas av beteckningen monteringsanläggning.

Förutom fabriken i Sverige har fabriken i Belgien/Alsemberg, Holland, Mexiko, Sydafrika,

Kanada, Chile och Belgien/Gent spridit Volvo Amazon till alla delar av världen och har bidragit till att Amazon blev en oerhört populär modell på dessa platser, 50-60 år senare.

94 – Inte bara fabriken som är av historiskt intresse

Förutom den fysiska närvaron finns det också flera ämnen om och «runtomkring» fabriken. Det kan finnas specialbeställningar, mer eller mindre lösa påståenden och teorier som måste förklaras, och andra intressanta frågor som är värda att nämna i detta sammanhang.

95 – Lars Malmros, far till Gentfabriken

All ära för fabriken i Gent föräras Lars Malmros. Malmros omtalas som att vara långt mer än «bara» grundaren av fabriken.

Malmros, född 1927, var en ung ingenjör när han fick i uppdrag av Volvo att hitta en strategiskt lämplig plats inom den Europeiska Ekonomiska Gemenskapen där en fabrik kunde byggas. Malmros studerade kartor med städer, hamnar och möjligheter, från Kiel i norr till Dunkirk i söder, för att hitta en lämplig plats för att bygga en fabrik. Ett villkor var att staden måste ha en hamn. Malmros visste ursprungligen inte att Gent var en hamnstad, och även om Gent var upp och ner på kartan när Malmros sökte sig söderut föll valet på Gent, mitt i hjärtat av EEG, och i efterhand kan man dra slutsatsen att det förmodligen var det helt perfekta valet.

Stadsrådet i Gent, med hamnkaptanen och senare borgmästaren Geraard Van den Daele hade hört talas om Volvos intresse för att expandera och kontaktade Malmros. Stadsrådet satt med både trumfesset och de andra essen på hand för att få Volvo att etablera sig där. Volvo skulle få sitt eget hamnom-

◀ Den Volvo Amazon som markerade milstolpen att vara Volvo nr 100 000 i ordningen exporterades till Malaya och till en expansiv exportmarknad 1962. Malaya, som idag är införlivat i Malaysia, tillhörde på den tiden Malaya-federationen, en delstat på den malaysiska halvön. Under tiden efter andra världskriget var federationen en brittisk koloni fram till den 31 augusti 1957, då landet blev självständigt. 1963 utvidgades förbundsstaten och fick namnet Malaysia. Som nämns i artikeln har Malaysia fortsatt sin positiva utveckling och idag finns det en stor Volvo-miljö i landet.

Källa: Volvos Historiska Arkiv.

råde med en ny kajanläggning inom fabriksområdet och med järnvägsförbindelser, vilket skulle underlätta ytterligare distribution i Europa. Allt detta skulle kunna byggas i en nyutvecklad hamnanläggning i full utveckling, inte minst med tanke på utgrävning och utvidgning av kanaler med kapacitet för båtar upp till 65 000 ton dödvikt. Det fanns stor tillgång till arbetskraft och potentiella leverantörer i en fascinerande medelstor stad med både universitet och bra skolor. Under ett middagsmöte hade Van den Daele frågat Malmros hur stort område Volvo behövde. Efter middagen ritade Malmros en skiss på baksidan av menyn och räckte över den till Van den Daele, som tog emot skissen och svarade: «området kommer att regleras för att passa dina behov, detta går att ordna». Så enkelt lät det sig göras på den tiden!

Kontrakten undertecknades 1963, och det skulle krävas ett par års flitigt arbete innan produktionen startade. Den språkbegåvade Malmros talade inte mindre än sex språk flytande, och han kunde även i detalj redogöra för samtliga komponenter i en lastbil. Han hade bott i Indonesien med sina föräldrar tills han var 14 år gammal. Fram till 1945 var Indonesien en nederländsk koloni, och på detta sätt lärde sig Malmros att tala «perfekt» kvasi-nederländska.

Han var chef för företaget från 1964 till 1969. Mellan 1969 och 1984 arbetade han i Sverige, och som Vice VD i Volvokoncernen utvecklade han Volvo Lastvagnar till att bli en betydande spelare världen över. När han återvände till Belgien 1985 var Volvo Europa uppdelat i olika delar. Malmros var VD, administrativ direktör för både Volvo Car Europa N.V. och Volvo Europa Truck N.V., men agerade mer som en samordnare än vad som var vanligt för en man i en central position.

Mycket har skrivits om Lars Malmros, och det som är gemensamt för allt det är att det bara är positiv publicitet. Han var en ledare utan att vara dominerande, han var tvungen att hålla ett visst avstånd

➤ DCS 987 (Sydafrika), Waheed Abdurahman. 133942T (karossnummer 354549).

Foto: Waheed Abdurahman.

På de första Amazonerna stämplades chassinumret endast på typskylten. Sedan, från ungefär 1960 till och med 1966-modellen, präglades chassinumret på både typskylten och i karossen. Från 1967 års modeller försvann informationen om chassinummer från typskyltarna, och därefter präglades typbeteckningen och chassinumret i metallen i torpedväggen ovanför värmepaketet. Denna position för märkning anges också i Volvos originallitteratur.

Praxis var att präglä karosserna med typbeteckning och chassinummer när bilarna slutfördes från fabriken i Sverige, vare sig det var bilar som var färdigbyggda i Sverige eller bilar byggda för KD-produktion. Utan att kunna fastställa exakt när detta hände ändrades rutinen och det lämnades åt monteringsfabrikerna att göra jobbet. Att MA i Durban kanske inte fick ta del av de nya rutinerna är ovisst, men klarlagt är i alla fall att de inte helt följde Volvos rutiner. Detta har varit känt i många år. I Norge finns det två bilar – båda årsmodell 1970 – som slutmonterats av MA i Sydafrika. Båda bilarna har noggrant kontrollerats för att hitta chassinummer, även av undertecknad, men utan resultat. MA hade valt en lättare lösning och använde istället karossnumret som identifikationsnummer. Den plåten är, som vi vet, skruvad på den vänstra innerskärmen. Det framkom dokumentation från Waheed Abdurahman som gjorde det möjligt för artikelförfattaren att ge bevis på att bilarna identifierades med karossnumret istället för det ID som bilarna hade när det lämnades fabriken i Torslanda. På «Certificate of Registration» kan man läsa att «Vehicle Identification Number» – VIN-numret är 354549 – samma nummer som plåten med karossnumret visar. Det är också värt att notera datumet för den första registreringen, som anges vara 1 januari 1972, men det anges också att det inte är detsamma som årsmodellen. Abdurahman lanserar tre teorier i detta avseende:

- Det är möjligt att Volvo South Africa hade ett överskottslager och att denna bil såldes mycket sent.
- Det är också möjligt att bilen var en demonstrationsbil hos en återförsäljare en tid innan den registrerades.
- En tredje möjlighet är att de sydafrikanska bilmyndigheternas protokoll var så bristfälliga att de uppskattade 1 januari 1972 som det registreringsdatum då de datoriserade sina register.



från de anställda enkom för att han var chefen. Han använde inga auktoritära trick för att leda, motivera och inspirera sina anställda. Han förklarade med enkla ord och med en mjuk röst vad som gällde, vad som behövde göras och varför. Det räckte för att få alla involverade medarbetare att dra lasten.

Lars Malmros beskrivs som civiliserad, formell och med god manér. En man med rätt inställning, som gjorde saker på rätt sätt, använde rätt ord, bar rätt kläder och var rätt man på rätt plats och vid rätt tidpunkt. En gentleman och den perfekta ledaren.

Malmros var inte bara grundaren av fabriken i Gent, han låg även bakom utvecklingen och det moderna sätt på vilket Volvos många fabriker runt om i världen drivs än i dag.

Lars Malmros gick i pension 1988 och fick tillbringa 20 år som pensionär innan han gick bort 2008.

96 – Gustaf Östergren - mycket betydelsefull också i Gent

Från den 1 september 1968 tillträdde ingenjör Gustaf Östergren som chef för en ny avdelning, «Produkt- och material» på Volvo Europa N.V. i Gent och lämnade därmed sin tjänst som fabrikschef i Kanada. Vid den här tiden var Gustaf Östergren bara 31 år gammal, knappt «torr bakom öronen», men en man att lita på i alla situationer. Det var direktör Lars Malmros som tillsatte Östergren, som också utsågs till Malmros ställföreträdare.

I en notis i Svenska Dagbladet den 26 juni 1968 kan man bland annat läsa att «Hr Östergren har

innehåft befattningen som fabrikschef i Kanada sedan 1965 och har under denna tid dessutom ansvarat för uppbyggnad och inkörning av den nya fabriken i Halifax.»

Artikelförfattaren har fått intressant information direkt från Gustaf Östergren. Blott 31 år gammal tog Östergren över som VD i en tid då Volvo Europa N.V. fick ordentligt med fart. Det skulle inte ta lång tid innan antalet anställda hade ökat från 200 till hela 5 300, och Östergren var då chef för Volvos största utlandsverksamhet.

Under en sexårsperiod uppnåddes en genomsnittlig omsättningsökning på 43% per år. Östergren säger att en sådan ökning låg precis på gränsen för vad organisationen klarade av, men att det trots allt var under kontroll.

Mercedes och BMW var de största bilverkarna i Tyskland, och försäljningssiffrorna för Volvo i landet vid den tiden var usla 1 500 bilar per år. Något måste göras, och för att möta konkurrensen lade Östergren fram en morot till Volvos försäljningschef i Tyskland. «Nästa år ska du dubbla försäljningen från nuvarande 1 500 bilar till 3 000, därefter till 6 000 året efter och sedan en fördubbling igen till 12 000 bilar under det tredje året. Klarar du det lovar jag att vi håller samma fabrikspris på våra bilar under hela perioden.» Man nådde 11 600 sålda bilar det tredje året, och Östergren sa till försäljningschefen i Tyskland: «Du nådde inte målet på 12 000 bilar, men det var så pass nära att jag ska uppfylla min del av avtalet ändå. Men härnäst får du stå på egna ben utan att behöva luta dig på mig.»

Östergren skriver att det var vanligt för utbildningsändamål att monteringsanläggningarna i början erhölet ett antal karosser eller byggsatser att träna på. Mot bakgrund av det mottog VENV 400 karosser direkt från fabriken i Olofström och avsikten var att karosserna skulle skrotas efter utförd utbildning. Men resultatet var att karosserna blev så bra att man slutförde bilar även av dessa, sålde dem och tjänade pengar på dem.

«Innan vi började svetsa karosser i Gent skeppade vi en hel båtlast med obehandlade karosseridelar tur och retur till Malaysia, packade i containrar som var utrustade med luftfuktighets- och temperaturmätare för att undersöka vad som kunde uppstå av eventuella rostangrepp, transportskador; osv. i samband med en sådan transport.

Jag reste till dåtidens kommunistiska Budapest och förhandlade fram ett avtal om köp av 600 specialcontainrar. Containrarna tillverkades på ett varv vid Donau, och skickades sedan till Hamburg där de lastades på en väntande Volvo/VENV-båt.



▲ DCS 987 (Sydafrika), Waheed Abdurahman. 133942T (karosnummer 354549). Bilen förekommer också på sociala medier med registreringsskylten BLK SWN – GP. Foto: Waheed Abdurahman.

Det var tider – och allt var möjligt! – avslutar Gustaf Östergren ett e-postmeddelande till författaren.

97 – Felaktiga ID-serier i Sydafrika

Det har ryktats att bilar som slutmonterades i Sydafrika inte har chassinummer som ingår i den vanliga chassinummerserien, men att de har sina egna nummerserier. Ett sådant påstående grundar sig i det faktum att identifikationsdokument har observerats på en bil från Sydafrika som ska ha haft ett högre chassinummer än 359918.

Det är dokumenterat att det inte finns något högre chassinummer för Amazon än 359918, och om det är sant att en bil har ett högre ID-nummer kan det röra sig om en egen ID-nummerserie, så som det har uppstått en teori om. Det verkar dock ologiskt att man skulle välja att ändra på en identitet som redan är registrerad centralt och för vilken det finns full logistik och kontroll på. Men det visar sig finnas en förklaring till avvikelserna.

Det har till och med hävdats att bilar som tillverkas i Sydafrika kan finnas utöver de som är kända i den välkända chassinummerserien som för 2-dörrarsbilar slutar med 359918.

Ryktena stämmer inte, och teorin bygger förmodligen på det faktum att inga stansade eller präglade chassinummer har hittats på de två MA-producerade bilarna som nu finns i Norge. Alla bilar som lämnat fabriken i Sverige har fått en identitet och ett chassinummer, vilket tydligt framgår av produktionskortet. Att chassinumren inte är stansade i Sydafrikabilarnas karosser må så vara. Däremot är inte karosnumret angivet på produktionskortet, som för de sista c:a 1 000 bilarna av 2-dörrars Amazon som skeppades till Sydafrika noggrant har granskats och kontrollerats.

Lyckligtvis lyckades artikelförfattaren reda ut vad som har hänt i detta sammanhang. Som beskrivits har man inte lyckats hitta varken typbeteckningen eller chassinumret stansade i karosserna på de två norska Sydafrika-producerade bilarna. Detta måste ses som ett resultat av att Motor Assemblies-fabriken inte har brytt sig om att stansa in typbeteckningen och chassinumret i bilens kaross. Men även i Sydafrika måste bilarna ha en identitet på 1960-talet.

Artikelförfattaren kom i kontakt med en sydafrikansk Amazon-ägare som välvilligt skickade bilder av både bilen, dokumenten och bilens ID-skylt. Det skulle visa sig bli helt upplysande med tanke på de tidigare nämnda teorierna och tvetydigheterna beträffande båda produktionsnumren och att ett sydafrikanskt chassinummer

var högre än det totala antalet producerade bilar.

Som bekant finns det en plåt på den vänstra innerskärmen präglad med karosnumret, och det är detta nummer och inte det verkliga chassinumret som har använts som ID-nummer. Att detta orsakats av det faktum att de anställda hos importören Lawson Motors eller Motor Assemblies inte har följt läroboken så som de borde är klarlagt.

Med dessa bevis i handen var det lämpligt att kontrollera om det fanns en liknande identifiering på de två norska bilarna som importerats från Sydafrika, vilket det skulle visa sig bli tillfälle till.

Speciellt för de bilar som slutmonterades av MA finns det också en unik Motor Assemblies-plåt fastsatt ovanför typskylten i motorrummet. På denna kan man läsa «Built by Motor Assemblies Ltd, Durban South Africa», liksom två nummer varav ett är «P12» – vilket uppenbart indikerar att det är en 4-dörrars bil baserat på bilens karosseribeteckning. På samma sätt står det «P13» om det är en 2-dörrarsvariant. Plåtarna innehåller också ett fyrsiffrigt nummer, som «måste» vara en form av produktionsnummer, men det finns ingen dokumenterad förklaring från Lawson Motor eller Motor Assemblies om vad numret betyder.

Mot bakgrund av det faktum att 2-dörrars Amazoner tillverkade av Motor Assemblies inte har chassinummer stansat i karossen, i

kombination med det ovannämnda 4-siffriga numret, lanserades en teori om att Lawson Motors / MA hade använt sitt eget chassinummersystem, oberoende av fabriken i Sveriges identifikation. Som ett resultat av en sådan teori spekulerades det också i om bilar som slutmonterats av MA kom utöver antalet bilar som anges i Volvos produktionsiffror.

Det finns ofta ett gap mellan teori och verklighet, och ovanstående teori kan lätt avfärdas. Anledningen till att fabriken chassinummer inte visas på MA-producerade bilar har förklarats. Dessutom lyckades vi hitta en bild av en plåt med «Built by Motor Assemblies»-inskriftion på en bil där chassinumret är präglad på Volvos typskylt, och det och MA:s fyrsiffriga nummer som sådant har ingenting att göra med varandra.

Enligt MA:s egen statistik slutmonterades inga bilar i 130-serien före modellåret 1967 och troligen inte förrän efter den sista av alla 4-dörrarsvarianter hade monterats. Antar man att serien för 2-dörrarsbilar startade på nr 1 efter att chassinumren försvann från typskyltarna från årsmodell 1967, så stämmer det bra jämfört med de angivna produktionsiffrorna.

Det finns emellertid en bild av en liknande typskylt, monterad på en bil som är byggd i Sverige och som har typbeteckningen och chassinumret stansat i torpedväggen. Detta indikerar att alla bilar som





◀▲ Amazonutflykt i Chile och Argentina.

Foto: Guille Willink Moyano.

Distribuidora Volvo S.A, grundat av Eduardo Averill 1959, importerade och sålde Amazon i Chile redan innan monteringsanläggningen byggdes, tills Chile införde importbegränsningar och lokala tillverkningskrav. Den olivgröna bilen på bilden är en 1961-modell. Bilen är inte renoverad, men som framgår har den tagits mycket väl om hand i nästan 60 år. Det är mest troligt att den såldes ny genom DiVolvo, med förbehåll för att bilen kan ha blivit importerad under senare tid. Veteran Volvo-entusiaster från både Chile och Argentina måste ha haft en fantastisk upplevelse när de i december 2018 körde från Santiago, Chile via Los Andes till Mendoza, Argentina. Bland deltagarna

var den olivgröna 1961-modellen. Vägen de körde går över Anderna, och Puente del Inca - Inca-bron - som ligger på den argentinska sidan av gränsen, ligger längs denna väg. Bron är inte konstruerad av människan utan är naturens egen byggnad. På vägen över berget kan man se bergsområdena runt Aconcagua - som når 6 962 m. Rutten - enkel väg - mellan Santiago och Mendoza är knappt 40 mil, men totalt körde sällskapet 120 mil under resan. Fernando Garetto Vives i Club Volvo Chile säger att B16-Amazonen inte hade några problem att hänga med de nyare och mer mångsidiga bilarna med B20-motor på vägen - inte ens i klättringsetapperna över bergskedjan, och som Garetto skriver - vi är inte rädda för att gasa på lite extra.

Foto: Mendoza Travel.

såldes i Sydafrika och där Lawson Motors / Motor Assemblies var med i bilden inkluderades i den unika nummerserien. Det som gör sammanhanget lite komplicerat är varför en bil som byggdes i Sverige, och som därefter inte haft något att göra på en monteringsfabrik, ändå skulle ha en typskylt från MA? Här måste det beaktas att det fanns mycket få bilar som såldes i Sydafrika och som inte slutmonterats av MA. Förutom att man måste följa sitt eget system med «sina» serienummer eller leveransnummer är det rimligt att anta att samarbetet mellan importör och fabrik var mycket nära. Det faktum att en «Built by Motor Assemblies»-plåt skruvades upp betydde ingenting för de inblandade parterna. Det var den identifikationsplåt som fanns för ändamålet.

Den mest troliga förklaringen för den interna MA-numreringen är att antalet anger hur många bilar MA / Lawson Motors har levererat totalt, oavsett om de importerades färdiga eller som byggsats från Sverige. Var och en av de tre olika karosstyperna har sin egen nummerserie.

Inte alla karosser har hämtat på ett chassi - vissa karosser har sålts eller levererats till skolor för utbildningsändamål, andra karos-

ser har avvisats på produktionslinjen och vissa har använts i samband med karossbyten. Varje tillverkad kaross som av någon anledning har plockats av produktionslinjen innan det slutade på ett chassi har lett till att skillnaden mellan karossnummer och chassinummer ökat med ett. Då är det också lätt att förstå varifrån det ovannämnda höga «chassinumret» härstammar.

98 – Eftertanke – två bilar med samma identitet

När det gäller ovannämnda fakta om bilidentiteten verkar det naturligt att göra några reflektioner. I praktiken innebär detta att det kan finnas par med identiska «chassinummer» eller med andra ord två bilar med samma identiteter. Om man hade tillgång till det sydafrikanska chassinummerregistret kunde man ha hittat om så är fallet - kanske en framtida utmaning?

På grund av att Motor Assemblies underlät att prägla bilarna med den identitet som de är tillverkade med, och eftersom produktionskorterna hos Volvo har tomma fält där karossnumret borde ha listats, är problemet uppenbart och det är i praktiken omöjligt att identifiera den allra sista Amazonen som i sin tid lämnade Torslanda



med destinationen Durban. I teorin är det möjligt - men då måste man ha tillgång till en översikt som visar kopplingen mellan fakturorna som skickats från AB Volvo och den vidare hanteringen av bilarna antingen på Motor Assemblies eller hos importören Lawson Motors. Fakturorna från Volvo anges med chassinummer, och någonstans på vägen måste det nödvändigtvis finnas en korsningspunkt mot bilens karossnummer.

Lösningen ligger i att spåra denna nästan 50 år gamla översikt - eller korsreferenslistan om man föredrar ett sådant uttryck - vilket gör utmaningen att «hitta nålen i höstacken» till en bagatell. Det faktum att en sådan översikt antagligen inte finns innebär att man kan dra slutsatsen att ödet för Volvo Amazon som tilldelades chassinummer 359918 inte kommer att bli klarlagt.

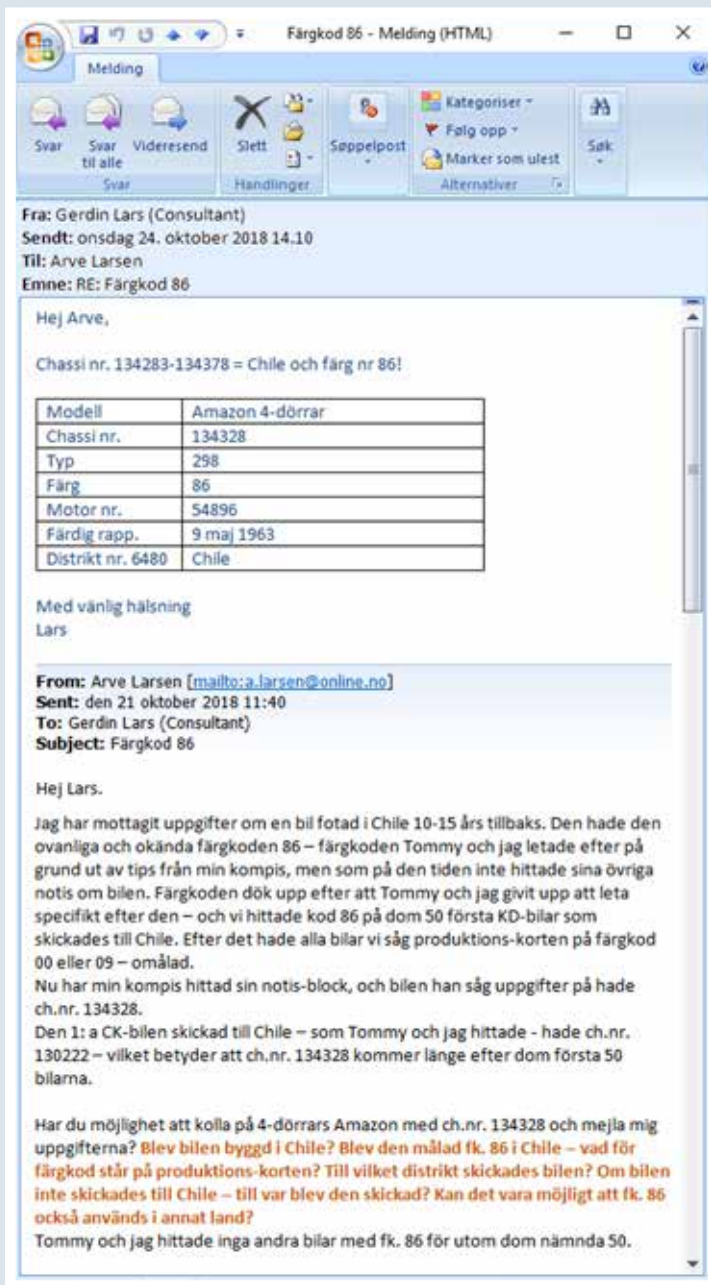
99 – Volvo Amazon i Chile

Alberto Averill berättar att Volvo hade stor framgång med biltävlingar både i Chile och Argentina på den tiden Amazon hade sitt ursprung i landet. Bland annat vanns Gran Premio Argentina (Rally Argentina), ett sexdagarslopp som sträckte sig över totalt 465 mil, 1960 med en Volvo PV 544 där Gunnar Andersson var föraren. Under det loppet upprätthöll han en medelhastighet på 116

km/h. Den legendariska Andersson (1927-2009) upprepade nästan bedriften två år senare, den här gången med en Amazon 122S, men den räckte «bara» till en andra plats. Sådana framgångar hjälper naturligtvis till att öka populariteten hos en produkt.

Club Volvo Chile grundades år 2000 på initiativ av en grupp Volvofans. Syftet var att hedra Volvos varumärke, Chiles bilhistoria och grundaren Eduardo Averill.

En ganska rolig och inte minst speciell anekdot, som inte är direkt relaterad till monteringsanläggningen hos DiVolvo, men som ändå kan nämnas: Som en följd av att DiVolvo bara byggde 4-dörrars Amazoner och att inga andra versioner av Amazon importerades till Chile under produktionseran blev 2-dörrars versionen en nyhet för chilenska Volvokunder när Amazon igen började importerades från Sverige. Nu ville «alla» Amazon-ägare plötsligt ha en 2-dörrars version. Nu handlar det inte bara om att köpa allt du vill, och lösningen var att bygga om bilarna från 4-dörrars till 2-dörrars versioner. Farfar till en av medlemmarna i Club Volvo Chile hade sin egen bilverkstad och specialiserade sig på den typen av ombyggnad. Så teoretiskt sett kan man hitta en 12298-upplaga, 2-dörrars med rattväxel och helsoffa fram i Chile...



100 – Färgkod 86 – den okända färgen

Om man bortser från specialbeställningar är färgkod 86 den absolut mest sällsynta färgen på en Volvo Amazon – det är artikel-författarens ovillkorliga påståendet. En välkänd bekant till undertecknad och en så kallad «pålitlig källa» i samband med Volvo Amazon, berättade att en av hans studiekompisar hade varit på semester i Chile och tagit en bild av en Amazon som han hade sett på gatan där borta. Studiekompisen hade uppenbarligen inte misslyckats med att förstå hur viktig Amazon var, förutom att det är en obligatorisk uppgift att fotografera både bilen och typskylten i motorrummet. Nu var detta vid den tidpunkt då Kodak var ledande inom fotografering, och resultatet var foton i pappersformat – och ingen form av säkerhetskopiering. Efter att ha studerat bilderna och alla detaljer lagrade i hjärnbarken skickade författarens bekant bilden till någon som har några hundra-

tusen bilbilder. Nog om det – men man har försökt hitta bilderna igen för att bevisa att färgkod 86 finns, men tyvärr utan framgång. Färgkod 86 nämns inte någonstans i Volvos förteckningar eller färgkataloger – och eftersom bevis inte kan uppvisas betraktas påståendet om färgkod 86 som ren vimsighet från artikel-författarens sida.

Undertecknad fann visserligen färgkod 86 omnämnd på en sida på internet, men det stod «Color code 86, Horizon Blue, Model Year 65-66, Amazon, P1800». Exakt samma anges för färgkod 89 – vilket är välkänd som ljusblå. Det finns ingen möjlighet att Volvo har levererat två identiska färger/färgnamn i två olika färgkoder för samma bilar under samma period. Det var mer troligt att allt berodde på ett skrivfel och att «89» hade blivit «86».

Artikelförfattarens pålitliga källa garanterade att bilden på typskylten han såg en bild av hade färgkod 86, präglad bakifrån på samma

«Färgkod 86. Om detta är tillräckligt bevis för att övertyga alla ska undertecknad inte kommentera, men det borde det vara. Detta är en utskrift som mottagits från Volvos historiska arkiv, och dessutom har både Tommy Joelsson och undertecknad sett produktionskort med liknande information med sina egna ögon. På produktionskortet står «typ 298» och i en annan kolumn är karossvarianten «12» angiven, så att typbeteckningen blir 12298 – vilket också anges i artikeltexten.

sätt som typskyltarna som man är van vid att se. Av detta skäl lades detta mysterium inte på is. Det har också lästs att fabriken i Chile hade sitt eget måleri, och artikelförfattaren har med egna ögon sett bilder av typskyltar där fältet för färgkod ursprungligen var tomt på CKD-bilarna som anlände dit – och att färgkoden antingen präglades på typskyltarna lokalt i Arica eller att färgkodfältet förblev tomt. Det var något som inte stämde – det var det enda som var säkert.

Det är mycket som ska kontrolleras när man besöker Volvos historiska arkiv, och tyvärr är det inte obegränsat med tid. Inget hittades som påminde om färgkod 86 när det söktes specifikt efter det, och av den anledningen lades det åt sidan, och hoppet om ett genombrott i frågan var på bottennivå.

Nu ska det också sägas att ingen av artikelförfattarens kontakter i Chile, som nämnts tidigare i artikeln, hade sett eller hört något om färgkod 86. Det fanns fog för att tro att färgkod 86 skulle sorteras bort som ett obekräftat påstående eller hypotes.

För Tommy Joelsson och undertecknad fattades det information om KD-bilar från årsmodell 1961, och arbetet i arkivet koncentrerades därför till den uppgiften. Det har redan skrivits att stora skatter hittades i form av ny information, och sökandet efter detaljerad information om vilken fabrik som kunde vara den första att bygga CKD prioriterades. Parallellt noterades vilket chassinummer som var det första för de olika monteringsanläggningarna. Efter att ha hittat chassinumret på den första bilen som byggdes som KD, kontrollerades några tiotusentals kort i serierna efter det chassinumret. Så småningom identifierades också chassinumret för den första KD som skickades till Chile, vilket var 12298VF 130222 – med andra ord en 1963-modell.

101 – Uppenbarelsen

Det var då Tommy Joelsson skulle läsa upp den nämnda typbeteckningen för undertecknad som det sades: «Titta», varpå det blev helt tyst i en «liten evighet». Joelsson kunde inte förklara, men var tvungen att visa upp det revo-

lutionerande fyndet. På det (handskrivna) produktionskortet som han höll i handen var det skrivet – blött på vitt – «86» i färgkodfältet. Omsider var det bevisat att färgkod 86 fanns, och den var dessutom lokaliserad. Det visar sig att de första 50 bilarna som exporterades till Arica i Chile lackades i färgkod 86, men färgen i sig bekräftas inte. Undertecknads pålitliga källa hade uppgett att han från bilden såg att det var en slags blå färg.

50 bilar rapporterade på fabriken den 14 mars 1963. 50 bilar skeppade till andra sidan jorden. Inte konstigt att det är en färg «ingen hör hört talas om».

Tyvärr kan inga fotobevis tillhandahållas, men Joelsson och undertecknad har sett det själva – och för artikelförfattaren räcker det som bevis. Den logiska förklaringen till varför ett mycket begränsat antal bilar lackades i Sverige medan övriga skulle lackas lokalt är att både AB Volvo och DiVolvo ville komma igång med slutmontering så snabbt som möjligt – men att det lokala måleriet inte var färdigt vid den tiden eller att det då inte uppfyllde Volvos kvalitetskrav. Lyckligt var det – och det skapade en liten men speciell anekdot i den fantastiska berättelsen om Volvo Amazon.

102 – Kom-ihåg-lappen som dök upp efter flera år

Den 21 oktober 2018 – långt efter att de flesta avsnitten i denna artikel var klara – fick undertecknad ett e-postmeddelande från sin «pålitliga källa». Han hade hittat anteckningen som han hade tagit från bilden som tagits i Chile elva år tidigare. Typskylten i den chilenska bilen innehöll följande information:

Typ 12298VF
Chassinummer 134328
Färgkod 86
Inredning 152-229
S-kod 3259

Bilen hade varit till salu i Chile.

Nu är en handskriven anteckning inte en bekräftelse av någonting, oavsett trovärdighet och tillit. Bilden hade varit prima bevis, men tyvärr har den ännu inte visat sig.

Fortfarande var det bilden, som uppenbarligen inte längre existerar, som var orsaken till att ett stort antal timmar tillbringades för att komma till botten med saken. Bilden var också ursprungligen till den underbara kom-ihåg-lappen – och det upplysningar från den som är orsaken till att den här artikeln kan ge något slags bevis på att färgkod 86 har funnits på Volvo Amazon. De bevisen hittades i Volvos historiska arkiv. Ovanstående information skickades till Lars Gerdin i arkivet, och svarsmeddelandet som

kom tillbaka innehöll bekräftande information om färgkod 86, se bild.

Nu har observanta läsare noterat att chassinummer 134328 inte faller in i serien som Joelsson och under-tecknad hade funnit var de första 50 bilarna till fabriken i Arica. Den upptäckte också artikelförfattaren, och därför behövdes ytterligare undersökningar.

Det snabbaste sättet att få ch.nr. 134328 kontrollerat var att kontakta arkivets alltid positiva Lars Gerdin via e-post. Och som sagt, så gjordes och svaret kom snart.

Bilen var enligt uppgift färdigställd hos Volvo i Lundby den 9 maj 1963, lackerad i färg 86 och skeppad till Chile. Dessutom kunde Gerdin konstatera att bilen var bland en serie bilar från ch.nr. 134283 till 134378, alla lackerade i färgkod 86 och alla med destination Chile. Då förstås att det fanns minst 96 bilar utöver de första 50 som har färgkod 86.

Frågan som automatiskt uppstår är varför det lackades en ny serie av denna typ av bil? Det finns inget definitivt svar, men man får anta att det presumtivt var för att hjälpa DiVolvos måleri ur ett kapacitetsproblem. Ett naturligt färgval var att välja samma färg som de använt tidigare, och det var just den här, och eftersom DiVolvo använde Volvos färgprogram var 86 en färg som DiVolvo säkert inte använde. Valet av färg kan också bero på att det i framtiden inte skulle råda tvivel om bilen lackades i Sverige eller hos DiVolvo. Kanske dyker fler liknande fall upp vid ett senare tillfälle – det vet man inte för när, eller all, information kartläggs och sorteras.

Hur intressant skulle det inte vara att hitta en original Amazon lackerad i färgkod 86? Chanserna är dock mindre än små – Volvo Club i Chile hade inte hört talas om, sett eller har någon kunskap om färgen.

103 – Alberto Averill hålls uppdaterad

Averill och hans kollegor på Club Volvo Chile har fått ta del av informationen som har framkommit till följd av arkivbesöken. De har lärt sig vilken bil som var den första i serien med KD-bilar som skeppades till Arica, och att det var en 1963-modell. De fick också veta att den första Amazon som exporterades till Chile var en 12204 från 1959 med chassinummer 31569. Allt viktig information för en grupp entusiaster i försöken att hitta sina egna rötter.

104 – Volvo Canadian hade rostproblem

Neville Britto uppger att han i september 2017 importerade en 122S årsmodell 1968 från Texas och hem till Ontario i Kanada. Han skriver att lyckats hitta en bra och original kanadensiskproducerad

Amazon i Ontario är nästan omöjligt. Enligt Britto beror detta på att galvaniserade karosdelar inte användes på de bilar som slutmonterades i Kanada, och i kombination med att vägarna vintertid belades med enorma mängder salt på 1960- och 1970-talen, har detta lett till att de flesta bilar har dukat under för rost redan för 20 år sedan. Man kan fråga sig varför inte alla bilar levererades med samma ytbehandling från fabriken i Sverige, men det är inte osannolikt att de hoppade över denna process på bilar till vissa marknader. Med det sagt, Britto skriver också att han ville ha en Amazon med automatväxel, och ville oavsett leta efter en sådan bil. Personligen tycker Britto att årsmodell 1968 är den finaste när det gäller USA-specifikationer. Att redan den andra bilen han hittade var en sådan bil – och också i ett fenomenalt bra skick – beskriver han som en enorm lyckoträff, och därmed blev det den bilen han köpte till slut.

105 – Gustaf Östergren – en notis om fabriken i Malaysia

I samband med undersökningar kring den tidigare nämnda färgkod 86 kunde Östergren berätta att en person med det övergripande ansvaret på fabriken i Malaysia alls inte gillade Volvos original röda färg (46), och att de därför själva komponerade sin egen persikoröda variant – «en lokal färgmatchning», som Östergren skriver och vidare: «Jag kände ägaren, kinesiska Cheng Pung personligen och mycket väl. I början fick han inte använda Volvos namn, eftersom Volvo i så fall måste äga minst 50% av företaget. Cheng Pung ägde 85% och använde ändå Volvos logga överallt. Dessutom hade Cheng Pung kopierat både planlösning och inredningsstil från Volvos huvudkontor i Göteborg, samtidigt som han hade sett till att skaffa ännu mer eleganta och exklusiva möbler. Det var inga dussinmöbler, utan uteslutande specialdesignade sådana tillverkade i teak.»

106 – Gent – en komplett fabrik

1972 föll alla bitarna på plats i Gent, när både karosserifabriken och måleriet var klara. Nu kunde de producera bilar från början till

➤ Bilden visar en annons i Nederländerna 1969. Den anger minst sagt ovanliga modellnamn, som 131 och 133GT. Det anges också specifikt att bilarna är en slutprodukt inom EEG. Värt att notera är beskrivningen av var identifikationsnumret finns (på den vänstra innerskärmen, och som vi vet är det karossnumret). Det är dock chassinumret som används i registreringsdokumenten. Observera också att 122S inte nämns i denna försäljningsannons. Källa: Stoffel Mulier.

slut och kunde så småningom också kalla anläggningen en komplett bilfabrik – den sista kronan på verket.

Fabriken i Gent monterade endast vänsterstyrda bilar, men i olika karossvarianter och modelltyper, såsom Favorit, 121, 122S, 123GT och Herrgårdsvagnen.

107 – Volvo 133GT

Utöver ovanstående byggdes en bil vars originalitet nog bestrids en hel del – men att bilen byggdes på Volvofabriken i Gent, råder det ingen tvekan om för artikelförfattaren. Det faktum att bilen är en äkta Volvo Amazon – byggd av original, masstillverkade Amazon-delar som kunde köpas över disk, är också ett obestridligt faktum.

Någon läsare kan ha hört eller läst om Amazon som heter Volvo 133GT – eller om man så vill 122S GT. De flesta kommer att anta att allt beror på ett skrivfel – att «123» av misstagit blivit «133». Även om 122S GT är den mest korrekta termen så är det ett faktum att «GT» är mer exklusivt och säljer bättre än «S», varför bilen också marknadsfördes som Volvo 133GT. Namnet Amazon fick man som bekant bara använda på vår hemmamarknad Skandinavien och inte någon annanstans i världen. Sifferkombinationen «133» är hämtad från de tre första

siffrorna i typbeteckningen – och det är därför inte svårt att förstå varför man valde den beteckningen framför något annat. Dessutom finns det en siffra som skiljer den från en riktig GT.

I det som har skrivits om monteringsanläggningarna i Belgien har information framkommit att Volvo köpte en redan befintlig monteringsanläggning från importören SBMA, och att SBMA fortfarande hade ett stort inflytande på allt som var Volvo-relaterat även efter att den affären avslutades. SBMA var dessutom importör av Volvo.

Volvo 123GT var en populär bil, och den kostade mycket mer än vad en 122S gjorde. Det är ett faktum att 123GT hade en del extra utrustning jämfört med 122S. Denna typ av utrustning var populär och något som Amazon-ägare gärna köpte löst över disk för att eftermontera i sina bilar, vare sig det var i modellerna 121 eller 122S. GT-utrustning var och är mycket efterfrågad, det är kanske ännu mer tydligt idag – där allt som kan kallas «123GT-utrustning» säljs för skyhöga summor. Men det är marknadens som styr – och så var det även i slutet av 1960-talet. Den stora skillnaden är att vid den tiden var all GT-utrustning hyllvaror i bilbutikerna.

VOLVO

131 EN 133 GT

1969 (TOT EINDE EEG-PRODUKTIE)



Volvo 131, 4-5 pers., 2-deurs coach, 1969.

ALGEMEEN		
Land van herkomst Modellen	Zweden Volvo 131 (met B 20 A-motor) Volvo 133 GT (met B 20 B-motor)	
Plaats motornummer Plaats chassinummer Plaats identificatienummer	links op motorblok, ter hoogte van stroomverdelers onder motorkap, midden op schutbord links onder de motorkap	
PRIJZEN		
1969 131 133 GT	basis f 10 245,54 basis f 11 049,11	incl. BTW f 11 475 incl. BTW f 12 375
		B.frs. 102 900 B.frs. 114 900
MOTOR		
Plaatsing Constructie	voor in de wagen viencilinder benzinemotor in lijn met waterkoeling; onderliggende nokkenas	



▲ 122S eller 133GT? 133941 S 334999.
Foto: Johan Arijs.

2-DEURS COACHES 25/9/68						
Type	120 SERIE					
	121	133 GT	142	142 Aut.	142 S	142 S Overdr.
Prix	f 11.475,-	f 12.375,-	f 12.990,-	f 14.375,-	f 13.725,-	f 14.875,-
Spécifications						
Motortype	B 20 A	B 20 B	B 20 A	B 20 A	B 20 B	B 20 B
Vermogen (BAC)	60 pk	118 pk	90 pk	90 pk	118 pk	118 pk
4/min	4800	5800	4800	4800	5800	5800
4/1000 cc	4/1966 cc	4/1966 cc	4/1966 cc	4/1966 cc	4/1966 cc	4/1966 cc
Boring X slag (mm)	82,9 x 80	82,9 x 80	82,9 x 80	82,9 x 80	82,9 x 80	82,9 x 80
Compressieverh.	16,5 Kgm	17 Kgm	16,5 Kgm	16,5 Kgm	17 Kgm	17 Kgm
Max. koppel (BAC)	8,7 : 1	9,5 : 1	8,7 : 1	8,7 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1
Verenellingsbak type	M 40	M 40	M 40	DIV-35	M 40	M 41
Aantal verenellingen	4	4	4	automatisch	4	4 + overdr.
Berekening voorwielen	schijf	schijf	schijf	schijf	schijf	schijf
Berekening achterwielen	trommel	trommel	schijf	schijf	schijf	schijf
Rambekrachtiging	alle wielen	alle wielen	alle wielen	alle wielen	alle wielen	alle wielen
Bandenmaat	165 S 15	165 SR 15	165 S 15	165 S 15	165 S 15	165 S 15
Wielbasis	2600 mm	2600 mm	2600 mm	2600 mm	2600 mm	2600 mm
Langte	4450 mm	4450 mm	4450 mm	4450 mm	4450 mm	4450 mm
Breedte	1620 mm	1620 mm	1735 mm	1735 mm	1735 mm	1735 mm
Hoogte	1600 mm	1500 mm	1440 mm	1440 mm	1440 mm	1440 mm
Crashtest	4750 mm	4750 mm	4625 mm	4625 mm	4625 mm	4625 mm
Gewicht	1050 kg	1000 kg	1125 kg	1145 kg	1125 kg	1125 kg
Bijzondereheden						
Bekleding	vinyl	vinyl	vinyl	vinyl	stof	stof
S. hoelen						
Diversen		Radiaalbanden				
Kleur	rood - wit - groen - middelblauw - donkerblauw		zwart - rood - wit - groen - middelblauw - donkerblauw			

Amazon 123GT för modellåret 1969 och 1970 var inte längre tillgänglig «på ett normalt sätt» på alla marknader. Modellen tillverkades fortfarande på Torslanda, men endast för export (även om det kan finnas undantag) – och de flesta 123GT hamnade i Schweiz eller i Österrike, och några i Japan. Ingen 123GT producerades längre som «CK»¹⁾ – och därmed skulle en svenskproducerad 123GT bli mycket dyr att köpa i Belgien, Holland och Luxemburg jämfört med en bil som slutmonterades lokalt – i Gent.

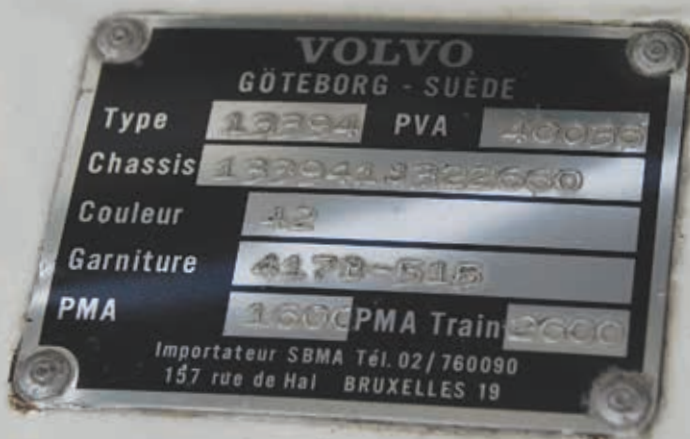
¹⁾ Författaren till artikeln hittar inga listor för CK-produktion av 123GT i Volvo-litteraturen för 1969 och 1970 och har baserat sitt påstående som ett resultat av det.

◀ Detta är en annan försäljningsbroschyr. Även denna är på holländska, men priserna anges här i franska franc. Från annonsen kan man läsa att färgerna som presenteras är röd, vit, grön, mellanblå och mörkblå. Färgkod 97 ljusgul nämns inte, men det är ett faktum att sådana bilar också slutmonterades i Gent som årsmodell 1969. Källa: Johan Arijs.

Volvo-importören och distributören SBMA visste råd – och som ett resultat av stort inflytande på fabriken kunde de beställa ett antal 122S med ett självdefinierat urval av 123GT-utrustning. Det har inte varit möjligt att få information om hur många exemplar av 133GT som producerats. GT-utrustning som monterades för att konvertera en 122S till en 133GT är delar som var populära och också iögonfallande. GT-ratt, fällbeslag och varvräknare är typiska sådana delar. Allt som hade att göra med bilens drivlina förblev orört, och det berodde på kostnader och inte minst garantiätagandet.

Av de 133GT-bilar som kom från fabriken ersattes de ursprungliga 122S-delarna naturligtvis med 123GT-delar redan innan bilarna kom på monteringslinjen. Således visade sig 133GT-alternativet vara mer gynnsamt än att köpa GT-delar över disk för eftermontering, eftersom det undveks att köpa liknande delar två gånger – först en komplett bil och sedan GT-delar.

Det som har skrivits ovan härrör inte från rapporter från Volvo – det är inte dokumenterat från den punkten – och ett naturligt argument mot vad författaren till artikeln skriver är att SBMA inte kunde bestämma



Volvo Amazon 133GT, eller 122S GT?

En serie av sådana 1969-modeller byggdes på Volvofabriken i Gent, på beställning av importören SBMA. Bilen är en 122S som har utrustats med en del, men inte all, 123GT-utrustning. När bilarna levererades från fabriken hade de original 122S skärmblem. Bilen på bilden tillhör Stoffel Mulier. Som en följd av ett nytt nationellt regelverk som infördes i Belgien 1968 fick typskyltarna ett helt annat utseende än vad vi är vana vid. Bilden visar typskylten monterad i en Amazon 133GT, men är inte unik för dessa bilar. Observera också att S-koder inte finns på dessa typskyltar.

Foto: Stoffel Mulier.



▲ Detta GT-emblem är inte ett modifierat original 123GT-emblem, men istället ett separat GT-emblem producerat för Amazon 133GT för montering på bagageluckan.
Foto: Stoffel Mulier.

vad Volvofabriken och fabriksanställda skulle göra.

På det är svaret «ja, det stämmer» – men det var inte heller vad som hände. Det har alltid varit möjligt att göra specialbeställningar, det finns många exempel på det. Om du ville ha en Amazon Herrgårdsvagn i färgkod 67 skifferblå 1962 beställde du en sådan. Den blev uppenbarligen inte lackad i färgkod 73 dimgrön först. (Detta är inte ett slumpval – Amazon Herrgårdsvagn med chassinummer 3 levererades i färgkod 65 gråbeige och Amazon Herrgårdsvagn med chassinummer

15 lackades i 42 californiavit – artikelförfattarens kommentar).

Det finns fortfarande några Amazon 133GT, och vissa har också utannonserats för försäljning. Helt säkert är att de allra flesta 133GT är av årsmodell 1969, men det finns också bilder av en bil av årsmodell 1968 som är av denna typ.

Med tanke på att SBMA var inblandade i de flesta bilar som producerades i Gent skulle varje företagsledare förmodligen gå långt för att uppfylla önskemålen från en så stor kund och partner. Att det skulle finnas någon som helst ovilja att bygga bilar enligt SBMA:s egna önskemål är dessutom helt osannolikt. De byggde den typ av bil som kunderna ville ha. Det var emellertid ett problem i detta avseende: AB Volvo hade inga sådana bilar i sitt officiella försäljningsprogram,

133GT var ingen officiell modellbeteckning och hade ingen egen typbeteckning.

Det lilla problemet det fanns en lösning på. Man bör också komma ihåg att det var SBMA som slutmonterade Amazon i Belgien innan Volvo tog över fabriken och att de satt inne på all nödvändig kunskap beträffande garantiansvar, vad som skulle täckas av Volvo och vad de själva måste ansvara för i samband med ändring av specifikationerna.

Det noteras samtidigt att den belgiskregistrerade 133GT som det dök upp bilder på har en unik SBMA-typskylt som har ett annat utseende än de man är van vid från Volvo. Plåten har text på franska och SBMA-information. En beteckning som kan läsas på typskylten är «PVA», vilket är ett belgiskt typgodkännandenummer.

En annan uppgift på plåten är «PMA» vilken handlar om högsta tillåtna vikt.

Frågan var om en sådan typskylt tillverkades speciellt till följd av de ändringar som gjordes och som krävde ett separat godkännande för 133GT, eller om det var en ny version av en typskylt för belgiska bilar. Det fanns inga andra belgienregistrerade packbilar av denna årsmodell att jämföra med och det blev nödvändigt att skaffa nödvändig information externt.

Svaret på detta lilla «mysterium» kom med hjälp av Guy Vermant och Stoffel Mulier. I mars 1968 infördes en ny reglering för godkännande av belgiskregistrerade bilar, och alla bilar måste ha en egen typskylt där godkännandenumret framgår. Huruvida fordonet i fråga slutmonterades lokalt eller om det importerades spelade ingen roll. Som importör för Volvo ansvarade SBMA för att följa reglerna och för de nya typskyltarna som skulle monteras på Volvobilarna.

Det faktum att de nya förordningarna infördes under samma period som SBMA beställde 133GT verkar vara ett rent sammanträffande och man kan hitta Amazon från ett och samma modellår både med typskylten vi är bekanta med (Volvos) och den nya, belgiska (SBMA:s) eftersom den nya förordningen började gälla under perioden.

108 – Ett eget emblem

Volvo producerade aldrig ett eget emblem för standardutförandet Volvo Amazon Favorit, utan använde istället samma «121»-emblem som för specialutförandet Amazon 121.

När det gäller 123GT hade de ett emblem på bakluckan med inskriptionen 123GT. Att man inte kunde montera ett sådant emblem på 133GT säger sig självt. På samma sätt bör det framgå att 133GT är «något mer» än en 122S, och det löste man genom att producera ett eget emblem. Till utseendet är detta emblem identiskt med «GT» på det ursprungliga 123GT-emblemet. Det är naturligt att tro att detta emblem är en modifierad version av 123GT-emblemet, där den röda delen med «GT» behålls och resten tas bort. Så är dock inte fallet. Emblemet på bagageluckan till 133GT är ett specialtillverkat emblem för dessa bilar. Naturligtvis finns varken bild eller artikelnummer på detta emblem i Volvos reservdelskataloger.

Lika självklart som att inte montera ett 123GT-emblem på bagageluckan på en bil som i själva verket är en modifierad 122S, var man också tvungen att avstå från att montera 123GT-emblem på framskärmarna, och där användes istället de vanliga 122S-emblenen.



▲ SBMA drog sig inte för att investera lite extra i sina ansträngningar att sälja sin produkt, och att montera soltak i en Amazon var en av de åtgärder som utfördes på beställning. I kraft av att vara både importör av Volvo och inte minst ägare av monteringsanläggningen i Alseberg tills den såldes till Volvo gjorde att relationen var den allra bästa – och det minskade naturligtvis inte möjligheten att göra specialbeställningar på fabriken i Gent. Bilderna är tagna i samband med en renovering under senare tid. Att komma in i slutmonteringen i ett tidigt skede för att göra förändringar kunde spara mycket arbete i form av att man inte behövde demontera något som nyligen blivit monterat. När det gäller takluckorna vet vi att karosserna i Gent levererades färdiglackade från Sverige – och följaktligen undgick man inte helt dubbelarbete. Vindavisaren är av nyare årgång – och har ingenting att göra med vare sig bilen eller takluckan.

Foto: Martin Kouwenberg.

109 – Taklucka

Gentfabriken har även levererat Volvo Amazon med taklucka – också det gäller leveranser till följd av specialbeställningar. Att det är SBMA som också står bakom denna typ av beställning är utan tvekan.

Som en naturlig följd av denna typ av leverans kommer diskussionen om taklucka på Amazon är original eller inte.

➤ Sprängskissen visar en Golde-tillverkad taklucka i perioden 1962-1966. Takluckor liknande denna var bland de som monterades på Amazon.

Källa: Stein Christian Husby.

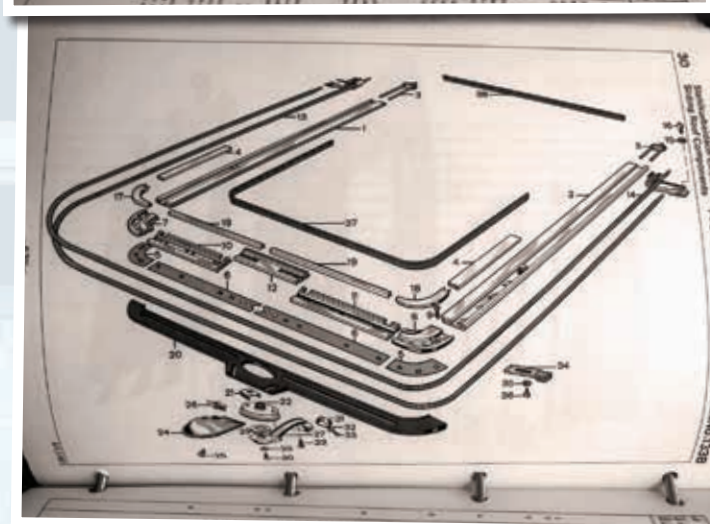
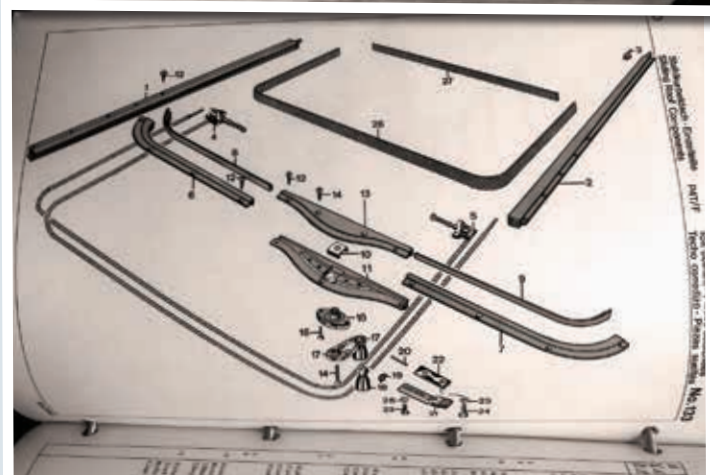
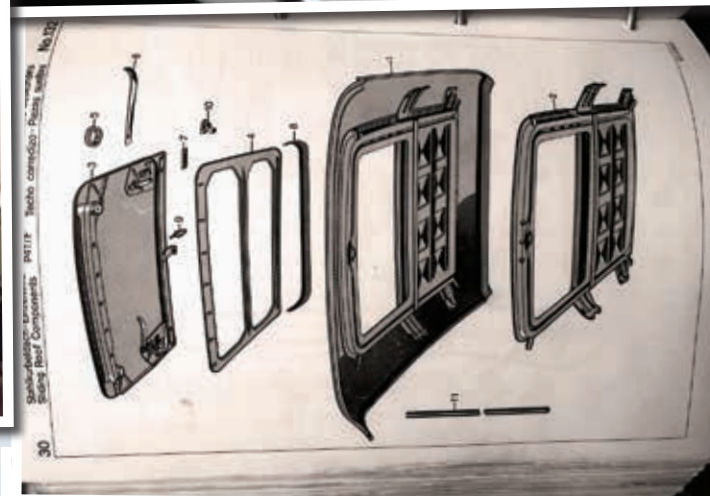
110 – Inte original

Till det är svaret definitivt nej. Taklucka – oavsett typ – förekommer inte varken i specifikationerna för Volvo Amazon eller i reservdelskatalogerna. Man kan hävda att bilen lämnade slutmonteringen i Gent med taklucka, men den är lika fullt monterad efter det att bilen tillverkats – en process som gjordes innan bilen färdigrapporterades vid fabriken i Sverige. Per definition levererades aldrig Volvo Amazon med taklucka.

Taklucka som tredjepartstillbehör levererades i olika typer och från olika tillverkare. Taklucka i plåt levererades med både manuell och elektrisk öppningsmekanism, och även textiltak fanns.

Golde är en av de tillverkare vars takluckor har monterats på Volvo Amazon, och i Sverige är det känt att Volvo-återförsäljaren i Malmö monterade några sådana takluckor. Golde blev senare leverantör av takluckor för 240- och möjligen även 140-serien, och då kunde du beställa taklucka som fabriktillbehör.

Webasto har levererat alla tre varianterna av takluckor som nämns ovan. Söker man på webben efter information om takluckor



från Hollandia hittar man dem, men de ligger under varumärket Webasto. Huruvida det var fallet även när takluckorna monterades på Amazon är okänt.

Karosserifirman Gebrüder Tüscher från Zürich grundades redan 1909 och har därför lång erfarenhet av både takluckor och andra karosseriarbeten. Norska Erik Joys äger en Amazon 123GT där bilen levererades ny och med lokalt eftermonterad taklucka från Gebrüder Tüscher. Expertisen inom detta område anser det som mest troligt att deras takluckor till Amazon mestadels baseras på universaldelar och att andra delar tillverkades på eller genom underleverantörer till Tüscher-brödernas företag. Bilderna visar att både skenor och dämpare skiljer sig från vad som återfinns på takluckor från Golde och Webasto.

Antagligen finns det fortfarande ett antal bilar med takluckor som tillverkats och monterats av lokala verkstäder. Takluckor var inte en ny uppfinning när Amazon var i produktion.

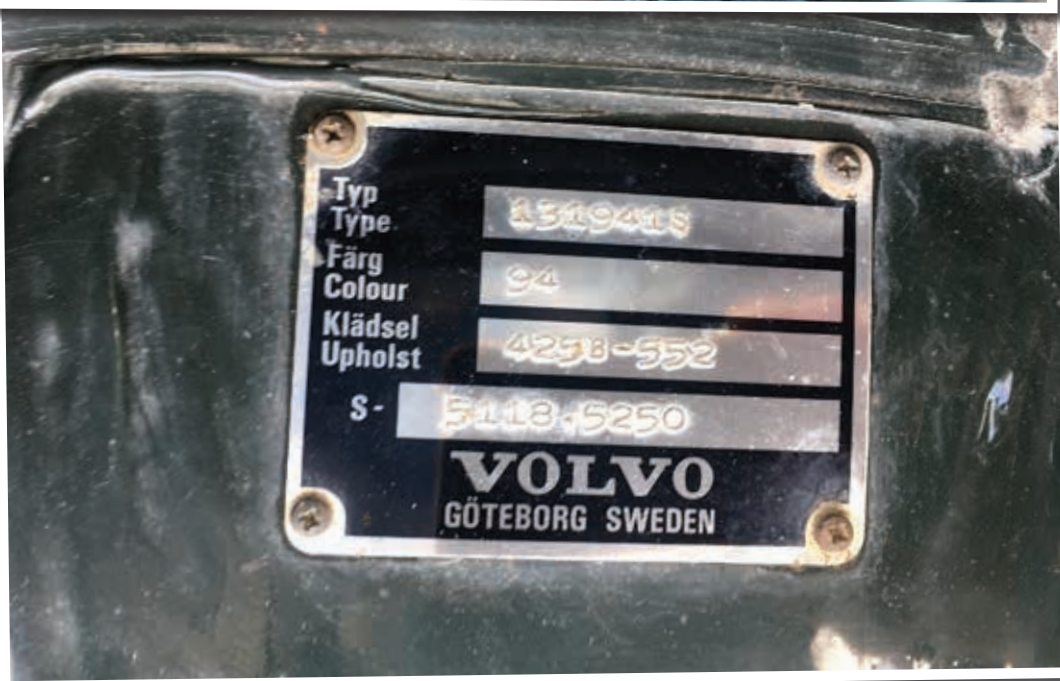
111 – Packbilar i Norge

Vi har «alltid» vetat att det finns packbilar också i Norge, men utan att kontrollera historien för dessa bilar mer ingående. Det har automatiskt antagits att bilarna har anlänt hit som en följd av privat import.

Som ett resultat av jobbet med att uppdatera och slutföra norsk Amazonhistoria dök det upp bilder av typskyltar med den nu berömda siffran «9». När detta var tillgängligt samtidigt med information om bilar- nas förstagnsregistrering, började alarmklockorna ringa. Dessutom fanns det inte bara en sådan bil, utan flera bilar som bevisligen var slutmonterade på en fabrik utanför Sverige, men som samtidigt var sålda nya i Norge. Hur många sådana bilar som levererats till Norge är osäkert, men undertecknad spårade relativt

➤ 131941S 332841. Bilderna är tagna från en av de nämnda packbilarna som byggdes i Gent men såldes nya i Norge. Gemensamt för dessa bilar är annorlunda färgkombinationer av lack och inredning jämfört med vad vi är vana vid. Det vanliga för mörkgröna 1969-modeller som producerats i Sverige är att bilarna har beige inredning, medan den här har brun inredning av samma typ som bilarna hade 1968, förutom att dörrfickor och/eller mittarmstödet i baksätet oftast togs bort. På typskylten framgår att typsnittet inte är som vi är vana vid, men vad som är orsaken till det är inte känt. Detta kan bero på något så enkelt som att byte av maskinen som präglade plåtarna. Amazon 133GT, som också är en modell från 1969, har samma typsnitt på sina mycket speciella typskyltar.

Foto: Roy Syversen.





snabbt upp sju bilar som finns på våra vägar idag. Gemensamt för dem är att alla är av årsmodell 1969. Med tanke på antalet bilar som fortfarande finns cirka 50 år efter att de lämnade monteringslinjen måste antalet ha varit mer betydande än någon enskilda bil.

Vart eftersom har det också blivit tydligt att bilarna blev slutmonterade på fabriken i Gent. En fråga som uppstod var om bilarna hade «pirat-importerats». Antingen av en Volvo-återförsäljare eller en annan spelare som ville tjäna pengar och samtidigt kunna sälja en solid och populär produkt.

Eftersom fordonsregistreringsnumren var kända, var nästa steg att kontakta Statens Vegvesen för att få en kopia av importdeklara-

tionerna. Med dem i handen visade det sig att importören för alla bilar var Norsk Volvo AS, och att det rörde sig om bilar importerade i linje med dem som kom från Torslandaverken.

Att Amazoner som skulle levereras till Norge fick den långa omvägen via fabriken i Gent kan bero på en av två orsaker, eller en kombination av de två.

- Produktionen på fabriken i Torslanda koncentrerades till att huvudsakligen bygga 142-, 144-, 145-, 164- och 1800-serierna och fabriken kapacitet i övrigt var begränsad.
- Gentfabriken utvecklades ständigt och hade tillgänglig produktionskapacitet.

Extra transporter mellan Sverige och Belgien var inga problem. Den typen av logistik var de inblandade väl vana att hantera. Det fanns ett jämnt flöde av båttransporter från Sverige till Belgien, och det orsakade inga större problem att ta med färdiga bilar på returren.

Det skulle också dyka upp ett dokument från Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, som är kopplat till packbilarna. I ett cirkulärbrev från Statens Bilsakkyndige daterat den 3 juni 1969 står följande att läsa:

112 – Volvo typegodkjenning nr. 108, 110, 112/68 T

Ovennevnte typegodkjenninger gjelder også for eksemplarer

▲ 131941S 333883. Lars Torodd Bråthens bil har ändrat registreringsnummer och färg under åren, men levererades ursprungligen med färgkod 97 ljusgul. Att norska återförsäljare inte heller var vana vid siffran «9» i typbeteckningen visar detta servicehäfte från Bil-Service i Sandefjord. Medan svenskbyggda 97 ljusgula 1969-modeller levererades med beige inredning, levererades Bråthens bil med brun inredning. Nackstöd monterades i samband med en renovering. Foto: Lars Torodd Bråthen.

med typebetegnelse 131941S (108/68 T), 1421941S (110/68 T) 1441941S (112/68 T). 9-tallet betegner at kjøretøyet er montert i Belgia.»



Cirkulärbrevet är undertecknat Vegtrafikkavdelningen efter godkännande av Odd Schøyen och C. H. Seyffarth. Det som förstås av cirkuläret är att typgodkännandet för Amazon, 142- och 144-serien utvidgas till att också omfatta bilar som tillverkats i Belgien. En omedelbar reaktion på cirkuläret är att typgodkännandet inte bara ska gälla bilar monterade i Belgien utan också bilar monterade på andra utländska fabriker.

Detta är i stort sett korrekt, men förutom fabriken i Gent var det bara i Sydafrika som man monterade årsmodell 1969, som det handlar om här (årsmodellbokstaven «S»). För den senare fabriken skulle typgodkännandet i så fall haft en siffra «2» (för högerstyrning) framför denna bokstav.

113 – Inte helt enligt boken

Det var anmärkningsvärt vad som upptäcktes när man jämför svenskproducerade bilar med de som tillverkats i Belgien. Det skulle visa sig att varken inredningen eller färgkombinationen mellan lack och inredningen var som förväntat. Denna typ av ovanliga kombinationer har uppenbarligen lett till diskussioner, att bilen inte har rätt inredning – att det är en blandning av inredningar från olika bilar och olika årsmodeller är exempel på vad som påstås.

Under ett av besöken i Volvos historiska arkiv söktes specifik information om dessa nu kända norska men belgiskmonterade packbilar. Det kan verka som att mycket har hänt lite tillfälligt, både i den ena och den andra änden av

◀ 131941S 326219. C-502373 tillhör Kjeld Enok Vollestad. Bilen har färgkod 96 mörkblå och var försedd med brun inredning, liknande den som levererades på den 46 röda bilen till höger. Med undantag för färgkoden är typskyltarna på dessa två bilar identiska - men helt annorlunda än vad som skulle ha varit fallet om bilarna hade monterats vid Torslandaverken.

Foto: Lars Erlend Kielland.

▲ 131941S 332826. Eilif Gundersen från Ål i Hallingdal äger en röd 1969-modell Amazon som slutmonterades i Gent. Den har också brun inredning med dörrfickor men utan mittarmstöd i baksätet.

Foto: Eilif Gundersen.

band med att chassinumren stansats på monteringsanläggningen.

Det kan också framstå som att rutinen för att stansa chassinummer i karossen har förändrats. Medan det finns indikationer på att chassinummer på tidigare producerade bilar gjordes vid en tidpunkt då bilen lämnade produktionslinjen på fabriken i Sverige, är det uppenbart att det på senare producerade bilar gjordes när bilen lämnade monteringslinjen vid fabriken som slutförde monteringen. Vid anläggningen i Durban utelämnades detta steg helt.

114 – Inredningen

För årsmodell 1969, som man vanligtvis känner till dem, är färgkombinationerna sådana att röda, mörkgröna och ljusgula bilar har beige inredning, svarta och californiavita bilar har röda inredningar, och både mörkblå och mellanblåa bilar har blå inredning. När det gäller sedan, var bilarna inte utrustade med mittarmstöd i baksätet eller fickor på dörrsidorna.

De nämnda norska packbilarna är som sagt 1969-modeller. Det finns ingen fullständig översikt över inredningsfärgerna i de Gent-producerade bilarna, men av de sju nämnda bilarna är mörkgrön, mörkblå, ljusgul och röd bil utrustad med brun inredning, medan en californiavit har svart inredning. Det är inte känt om det finns svarta eller mellanblåa bilar i Norge och som är slutmonterade i Belgien.

När det gäller själva inredningen är färgerna och vinylen tagna från årsmodell 1968, vilket framgår av inredningskoderna. Medan en brun inredning från 1968 har kod 425-552, har dessa 1969-modeller brun inredningskod 425B-552. Samma «B»-beteckning finns på alla inredningskoder i dessa bilar. Det finns också skillnader på den faktiska inredningen. Som nämnts fanns på vår hemmamarknad varken dörrfickor eller mittarmstöd i baksätet på årsmodell 1969. På de sju nämnda bilarna varierar också det: de finns med dörrfickor och utan mittarmstöd, men huruvida de också levererades med dörrfickor och med mittarmstöd är osäkert.

På samma sätt har i man Belgien hittat röda bilar med svart inredning med kod 417B-515.

Dessutom är det känt att en ljusgrön Amazon av årsmodell 1966 normalt har grön inredning, medan det observerats Gent-producerade sådana bilar med svart inredning.

På samma sätt finns mellanblå Gent-producerade Amazoner med svart inredning. Medan den nämnda norska ljusgula bilen har brun inredning, ska en annan bil i samma färg ha fått röd inredning.

Sedan finns det Gent-byggda 1969-modeller med inredningar som man är bekant med här hemma från bilar byggda i Sverige för den skandinaviska marknaden.

Skillnaden som har påvisats mellan t.ex. inredningskoderna 425 och 425B är att de långsgående svetsränderna på vardera sidan av de perforerade delarna i mitten, som fanns 1968, inte finns på inredningen för årsmodell 1969 och 1970.

Det bör också nämnas att de för oss speciella inredningskombinationerna inte är unika för Gent-producerade bilar som skeppades till Norge. Sådana bilar i Belgien har liknande kombinationer.

115 – Exteriören

En iögonfallande detalj som visas på flera av de bilar som finns i Norge är kromade dropplistor. Vad som är normalt är relativt, men så som man känner norska 1969-modeller levererades dessa utan kromade dropplistor, medan flera av packbilarna levererades med denna typ av lister. Ätminstone en av bilarna är helt original och orörd, och det bekräftas av ägaren som köpte bilen ny att listerna inte är eftermonterade.



▲ 121941M 233823. Vid Torslanda-verken hade man avslutat produktionen av färdigbyggda 4-dörrarsbilar strax före jul 1966. Alla bilar med 120-karosser som lämnade pressanläggningarna på fabriken därefter packades i lådor i form av SKD med destination Gent och som CKD där Motor Assemblies i Durban var mottagaren. I artikeln kan man läsa om en 4-dörrarsmodell från 1967 som köptes ny i Norge, av klubbens långvarige medlem men nu avlidne Aage Ashjörn Brustad. Bilen slutmonterades i Belgien, men tyvärr finns den inte längre kvar och bilder finns inte tillgängliga. B-50000 ägs av Reidar Larssen och är en bil som liknar den som Brustad hade. Det som var väldigt speciellt med bilen som Brustad hade var att den som ny var utrustad med den ratt som kom först på 1968 års modell – en typ av ratt som enligt reservdelskatalogerna aldrig levererades på en 4-dörrars bil. B-50000 liknar bilen som Brustad hade, förutom att den har en ratt som vi är vana vid på en 1967-modell.

Foto Reidar Larssen.

➤ De två rattarna som Amazon levererades med, förutom 123GT som hade sin speciella GT-ratt. Överst är rattan som satt i Amazon till och med 1967-modellen och nederst den ratt som kom på 1968-modellen. Undantaget är några sena 4-dörrars 1967-modeller som skickades som SKD till Gent och fick 1968-modellens ratt där.

Källa: Volvo Historiska Arkiv.

116 – 4-dörrars packbil i Norge

Redan i AmazonPostens första nummer 1994 hade den dåvarande styrelseledamoten Espen Malmin en artikel om en belgisk producerad packbil. Bilen var på den tiden skro-



tad, men hade tillhört en klubbmedlem – Aage Asbjørn Brustad – som hade köpt bilen ny av återförsäljaren Leif Mathisen i Oslo.

Bilen i fråga registrerades på det 6-siffriga Oslo-numret 30-25-59 när den registrerades i september 1967. Identiteten var 121941M 234138. I vissa avsnitt lite tidigare i artikeln har det anförts att inredningen i belgiskproducerade bilar inte riktigt följde normen. När det gäller 30-25-59 och några andra välkända och liknande packbilar från Belgien har bilarna haft samma ratt (av «fjärilstyp») och som enligt reservdelskatalogerna inte monterades på Amazon före årsmodell 1968. Ergo ska denna typ av ratt i princip aldrig ha förekommit på en helt ny 4-dörrs bil – inte «helt enligt boken».

I den nämnda artikeln skriver Malmin också att han har upptäckt fel typbeteckning också på vissa importdeklarationer – att det står 121341 istället för 121941 som det borde vara på bilarna byggda i Belgien.

Att en sen 4-dörrars Amazon såld ny i Norge skulle visa sig vara en packbil är helt naturligt – när det nu är känt att fabriken i Sverige avslutade produktionen av sådana redan förr jul 1966.

117 – Volvo expanderar i USA, dock ingen fabrik

Volvo Import Inc. i USA, ett dotterbolag till AB Volvo i Göteborg, och som var importör av svenskbyggda Volvobilar, hade förvärvat en 30 hektar stor tomt i Rockleigh, New Jersey. Som ett resultat av att försäljningspilarna pekade rakt uppåt på den amerikanska marknaden investerades mer än fem miljoner kronor för att bygga både ett nytt huvudkontor och en ny serviceanläggning. Den totala byggnadsytan var 16 500 m² och var klar för

inflyttning vid årsskiftet 1963/1964. Anläggningen låg centralt belägen intill de stora motorvägarna i nordöstra New Jersey och här samlade Volvo Import Inc. både administration, service och reservdelar under samma tak. Mer än 100 personer var anställda vid anläggningen, och på de 12 500 m² stora service- och reservdelavdelningarna skulle de förutom att sörja för utbildning även underhålla ett lager med delar för minst åtta månader framåt.

Det faktum att ingen monteringsanläggning byggdes i denna del av Nordamerika beror också på att de amerikanska myndigheterna var ovilliga att bevilja nödvändiga tillstånd.

118 – Reservdelskatalog till «besvär»

All ackumulerad erfarenhet av Volvos reservdelskataloger är att de går att lita på och att fel som förekommer i dessa är mikroskopiska i det stora sammanhanget. Likväl har det som står att läsa i katalogen som omfattar Amazon B20 orsakat huvudbry.

B20-katalogen har innehåll som strider mot vad som var verkligheten. B20-Amazon exporterades inte till USA – varför specificeras delar för USA-marknaden (även nyare versioner) i katalogen?

Information hämtad från katalogen: Från och med årsmodell 1968 planerades bilar för den nordamerikanska marknaden att utrustas med varningsblinkers. I många fall finner man att delar man normalt skulle anta vara identiska på bilar på vår hemmamarknad och på bilar till USA och Kanada likväl inte är det. I huvudsak skylls det på amerikanska säkerhetsföreskrifter, i vilka man ställde högre krav på säkerhetsdetaljer i bilens interiör och förarmiljö. Som exempel kan nämnas att strömbrytarna fick krav om reglage i gummi istället för bakelit, och att

dörrhandtagen skulle produceras i plast istället för i metall. Man kan tycka vad man vill om detta, men en intressant detalj som följde i kölvattnet av dessa säregna, eller kanske också rigida USA-kraven är «underdash», instrumentpanelsstoppningen som monterades på undersidan av instrumentpanelen för att skydda ben och knän mot metallen om olyckan skulle vara framme.

Vanligtvis har USA- och Kanada-bilar samma detaljer, och som nämnts är dessa ofta helt unika för bilar byggda för de två marknaderna. Varningsblinkers var en sådan unik detalj, men här visar katalogen att det inte nödvändigtvis är samma del med samma detaljnummer för dessa två marknader.

Som ett resultat av att det infördes krav på montering av varningsblinkers blev sådana eftermonterade av återförsäljarna i USA och Kanada. De nya kraven infördes inte i alla stater samtidigt, men under 1965-1966 var det i princip samma krav överallt. En följd av det faktum att det var upp till de olika återförsäljarna att ordna installationen var att både tillverkaren av varningsblinkers och placeringen för reglaget i bilen valdes individuellt av återförsäljarna. Man har sett att reglagen har monterats både på kickpanelen och i en konsol under instrumentbrädan.

Från och med årsmodell 1968 fabriksmonterades varningsblinkers på bilar som tillverkades för både USA och Kanada. Enligt reservkatalogen placerades reglaget rakt ovanför fläktaglaget. Båda delarna med detaljnummer 673380 och placering är identiska med vad Volvo använde på Volvo Amazon som byggdes för polisen i Sverige. En liknande produkt men med olika delar och annat detaljnummer såldes som tillbehör till Amazon, 140- och 1800-serien, detaljnummer 281430.

I katalogen finns tydliga tecken på att ändringar gjordes vid årsskiftet 1968/1969, och inte mellan årsmodellerna 1968 och 1969. 1969-modellerna befinner sig i chassinummerserien 312500 – 339999.

I katalogen är detaljnumret för både varningsblinkers och relaterade delar markerade som giltiga för det sista ch.nr. 325590 för USA. Samtidigt står det att denna typ av varningsblinkers från och med ch.nr. 325591 gäller för vänsterstyrda bilar avsedda för den kanadensiska marknaden. Det är känt att ch.nr. 324684 färdigrapporterades den 19 december 1968, så det måste vara i slutet av 1968 som ch.nr. 325590 rullade av monteringslinjen. Som ett resultat av detta kan man misstänka att Volvo hoppades leverera B20 Amazon i USA fram till årsskiftet 1968/1969 och flyta på det typgodkännande som man redan hade – men det skulle visa sig att det inte gick.

I reservdelskatalogen som omfattar B18-modellerna nämns varningsblinkers unikt för USA-modeller från början av årsmodell 1968, men en annan varningsblinkers listas också och det står att den inte är standardutrustning utan tillbehör.

Den kanadensiska upplagan var till stor del baserad på en Amazon med USA-specifikation, och detta följde med till B20-utgåvorna av kanadensiska bilar. USA hade några specifika krav för specifikationen av bilarna, och specialreglagen på strömbrytarna, sidomarkeringsljus, «underdash»-stoppningen under instrumentbrädan fanns på plats på Kanada-bilarna.

119 – Planerna att exportera till USA fanns där

Som ett resultat av vad som kan tolkas från reservdelskatalogen försökte Fredrik Lofters på Volvo



Amazon Picture Gallery och författaren till artikeln att finna bevis för att «katalogen har rätt» och att årsmodell 1969 levererades till USA. Som förklarats tidigare i artikeln blev det aldrig något av USA-versionen av Amazon med B20-motorn, men att Volvo ursprungligen hade planer på att exportera Amazon till USA årsmodell 1969 är bortom allt tvivel. Det är också bilhistorikern Neville Brittos uppfattning.

Således är det också lätt att förklara varför reservdelskatalogen innehåller detaljerad information om unika delar avsedda för USA också för modellåret 1969. En sådan katalog skrivs och trycks flera månader innan bilarna lanse-

➤ Man lägger snabbt märke till det faktum att denna bil har en speciell färg, och det är lätt att se att bilen har ratten på «fel» sida. Tittar man närmre på bilen upptäcker man att det finns många andra detaljer som inte är «helt som vanligt». Bilen är slutmonterad i Sydafrika och privatimporterad till Norge på 2000-talet. Om man tittar på navkapslarna märker man omedelbart att sådana kapslar inte levererades på en Amazon, men på 140-serien, vilket är helt korrekt. Det finns dock en anledning till att denna bil är utrustad med navkapslar från 140-serien. Både bilens ursprungliga fälgar och navkapslar liknar de som visas på bilden. De ursprungliga navkapslarna har samma storlek som Amazon-navkapslarna t.o.m. 1964 års modell, och passar därför inte fälgar som infördes fr.o.m. 1965-modellen. Tyvärr är inte bilens ursprungliga fälgar användbara, och därför är original Amazon-fälgar och navkapslar från en bil i 140-serien monterade – vilket visar det karaktäristiska med den här bilen. Foto: Arve Larsen.





ras. Det faktum att den USA-utgåvan inte blev av spelar ingen roll i katalogsammanhang – man behöver inte delat till en bil som inte finns, och det finns heller inget behov av en reviderad katalog.

120 – Sydafrika-producerad Amazon i Norge

Författaren till artikeln har sett med sina egna ögon att framstolar och inredning, dörrpaneler, instrumentpanelstopning, innertak, gummimattor, m.m., i stort sett hela och kanske all inredning, dessutom att rutor, däck, fälgar, navkapslar och inte minst färgerna avviker från vad man normalt ser. Undertecknad har till och med haft inte bara en utan två Sydafrika-producerade Amazon 122S årsmodell 1970 på besök hemma på gårdsplanen. Den ena var lackad i en färg som kan ha varit gyllengul, medan den andra var brun. Dock var den mörkare än dovhjortsbrun (72), och det fanns inga uppgifter om färgkod på typplåtarna i någon av de två bilarna.

Det var en tidigare styrelsemedlem och ledare för Norsk Volvo Amazon Klubb, Stein Christian Husby, som på sin tid importerade de två bilarna till Norge. Bilarna har varit med i både norska och svenska medier i olika sammanhang. Efter att Husby sålt bilarna har andra namn nämnts i samband med vem som har sparat upp och köpt bilarna i Sydafrika, vem som har importerat dem till Norge, osv. Alla sådana rykten som innehåller andra namn än Stein Christian Husby avfärdas härmed offentligt. Undertecknad var nära processen och vet att bakom dessa projekt var det Husby ensam, och bara han och ingen annan som bidrog till att Volvo Amazon i Norge fick ett nytt kapitel i historieboken.

121 – Amazon årsmodell 1971 – en liten miss

En av dem artikelförfattaren har varit i kontakt med är Deon van Loggerenberg – «Chairman, Volvo Owners Club of SA». Tyvärr kunde han inte berätta mer om Amazon-produktionen i Sydafrika än vad undertecknad redan visste, men något som framkom längs vägen i mailväxlingen var påståendet att det finns Amazoner tillverkade 1971 i Sydafrika.

Medan undertecknad hävdar att allt beror på ett tolkningsfel behåller van Loggerenberg sin ståndpunkt. Dock kan orsaken till villfarelsen lätt förklaras. Man har resonerat utifrån att Volvo bytte årsmodell på sina bilar efter sommarsemestrarna, vilket var det normala 1970. Slutsatsen blev då helt logiskt att samma nomenklatur gäller för Amazoner tillverkade under det andra halvåret av 1970, och dessa bilar följaktligen är av årsmodell 1971.

Påståendet motiveras med att Volvos produktionsår var från augusti till juli, vilket i sig är korrekt. Men det tas varken hänsyn till årsmodellbokstav eller chassinummerserie från sydafrikanernas sida. Det påstås också att ett antal av 1 000 Volvo Amazon av årsmodell 1971 slutmonterades av MA från augusti till slutet av december 1970. Faktum är att 480 bilar fakturerades senare än 29 juni 1970.

Här är logiken som undertecknad fick den förklarad:

In South Africa (not sure if this was the norm in other places), production year ran from August to July, in other words an Amazon than was assembled in August 1968, is a 1969 model ... if it was produced in February 1968 – 1968 model. Hence any Amazon assembled after July 1970 = 1971 model and it is well documented and accepted here in South Africa, they are also listed in the Auto Digest manual we used to print as 1971 models.

I slutet av Amazon-produktionen exporterades de allra flesta bilar som KD-objekt med Sydafrika som destination. Det var både logiskt och naturligt, eftersom produktionslinjen på Volvo Torslanda skulle koncentrera sig på att producera 140-, 164- och 1800-serierna, och det var bara en och annan Amazon dem emellan. Den sista serien med bilar som skeppades till Sydafrika, som också var de sista Amazon-bilarna, hade chassinumren 359727-359918.

«Sorry» Volvo-vänner i Sydafrika, men det ni skriver på er webbplats är förmodligen inte hela sanningen:

Probably the most important piece of History across the World is that; did you know that the last 122S in the world was built in South Africa in December 1970 – due to the fact that Volvo production/ model years ran from July to August (ska antagligen stå augusti till juli) this means that the 1971 Volvo 122S was produced in South Africa, and nowhere else less than a 1000 were assembled; and if you own a 1971 122S produced between August 1970 and December 1970 you have ONE unique Volvo! Where is this Volvo??

Till sydafrikanernas försvar bör det nämnas att det förmodligen inte finns varken typ- eller ch.nr. präglade i karossen på de bilar som slutmonterades av MA under denna period. Men oavsett är ch.nr. serien känd, årsmodell 1970 av Amazon finns i serien 340000 – 359918, och att bokstaven «T» i typbeteckningen entydigt berättar att det är en 1970-modell. Så kan påståendet försvaras, men det blir inte mer fakta för det.

Huruvida det är Volvo Owners Club of South Africa som är källan till ryktena och som har lett till att



påståendena också hittas i flera andra forum, eller om det hände i omvänd ordning, är okänt. Vem som är källan till denna lilla miss är helt osäkert – och helt ointressant.

I en artikel om Amazon-produktion i Sydafrika från Wheels24 ger mer detaljerad information. Det nämns att «svensarna verkar ha glömt bort de c:a 300 CKD:er som skeppades till Sydafrika efter vad de (svensarna) hävdar är den sista tillverkade Amazonen.»

According to the Swedish automaker the last Amazon rolled off the assembly line at Volvo's Torslanda plant on 3 July 1970. This car, a dark blue 122 model, went straight to the car collection that later became the Volvo Museum.

122 – Last Amazon ever was built in SA

However, it seems the Swedes have forgotten about the 300 or so CKD (completely knocked down) kits sent to the Motor Assemblies plant in Durban, South Africa, in that year.

This batch, with a T-production number (indicating it was 1970 model year P130 two-door derivatives) and chassis numbers ranging from about 359700 to 359918, was the last to leave Torslanda.

Det må så vara – bilen de hänvisar till är den sista Amazon som blev färdigställd vid Torslanda-verken. Wheels-artikeln bekräftar åtminstone att de senaste bilarna var 1970-modeller, och inte minst anges

det korrekta chassinumret på det sista exemplet. Att de nämner bilen som står på Volvomuseet som en 122 får man acceptera. Alla Amazoner i Sydafrika var 122S, och «Amazon» var ett namn reserverat för vår hemmamarknad. Bilen på museet är en 121, om det råder tvivel om det.

They were assembled in Wentworth from August to December that year, and on 18 December 1970 the last one – a beige two-door 122S model with 1 986cc four-cylinder B20B engine and M40 four-speed manual gearbox – came off the assembly line. The car was handed over by John Sully, CEO of Motor Assemblies, to Dion Lardner-Burke, marketing director of Lawson Motor group, the importers of Volvo, at the time. According to Deon van Loggerenberg, chairman of the Volvo Owners Club of South Africa, about 230 of this final batch of right-hand drive 122S models assembled locally were registered as 1971 models, making them very unique. The last Amazon wasn't sold initially – but was used as a company car by the Lawson Group. However, it isn't clear what happened to it when the assembly of Volvos in Durban ended in 1973. Shortly after this (in 1976) Volvo pulled out of the country, and with this all track of the last Amazon was lost. «Some of the final batch survived, and we have a few examples in the club. But we don't know what happened to the last Amazon, and up until now we haven't been able to locate it.» Van Loggeren-

berg said. «This Volvo, wherever it is, or whoever has it, is important within the context of South African motoring history,» he added. «Being the last Amazon ever built, and also being a right-hand drive model, further adds to its value.»

123 – Den allra sista Amazonen

Baserat på ovanstående information måste man anta att den allra sista Amazonen som byggdes var beige och att den lämnade monteringslinjen vid Motor Assemblies den 18 december 1970. Ingen-ting avslöjas om bilens ID, men möjligheten att bilen var den som hade chassinummer 359918 när den lämnade Torslanda som bygg-sats är bara teoretiskt möjlig. Om den sista Amazonen bekräftar Van Loggerenberg att Volvoklubben i Sydafrika inte har lyckats ta reda på bilens öde eller var den slutli-gen hamnade.

124 – Rykten motbevisas

Chassinummer 358702 var den första i en serie bilar som fakturerades till Motor Assemblies den 13 augusti 1970. Argumentet att MA-bilarna inte har typbeteck-ningen präglad i karossen och att det borde/skulle kunna finnas ett «U» (vilken är årsmodellbokstaven för 1971) på bilarna håller inte, tyvärr för de som kanske tror att de äger en Volvo Amazon årsmodell 1971 – i Norge, i Sydafrika eller någon annanstans i världen.

Detta är inte ett antagande eller ett löst påstående från författarens sida. Det ratificeras av det faktum att den senaste Amazon som är känd inom NVAK har ch.nr. 359721, som bara är sex siffror före de två sista leveranserna, med totalt 192 bilar i chassinummerserien 359727 – 359918, som skeppades till MA fördelat på två båtlaster.

På den norska bilen är alla ID:n tydligt präglade i karossen: 131341T 359721, den har årsmodellbok-stav «T» i nivå med alla andra 1970-modeller, och suddar bort alla tvivel om årsmodell, om sådant tvivel ens har funnits. Bilarna från MA har också den svenska typskyl-ten monterad, och det är tydligt att årsmodellens bokstavskod är «T». Det faktum att typbeteckningen och chassinumret inte präglats i karossen är en annan sak och har ingen bety-delse för årsmodellen.

125 – Rättvis fördelning

De tre sista bilarna som tillver-kades på fabriken i Sverige distri-buerades broderligt till de tre skandinaviska länderna. Produk-tionskortet kan berätta att bilen med chassinummer 359724 skick-ades till Norge. Tyvärr finns ingen information om denna bil i klub-bens medlemsregister.

359725 exporterades till Dan-mark och den allra sista Amazonen

som byggdes vid Torslandaverken står idag utställd på Volvomuseet i Arendal och har chassinummer 359726 och levererades dit den 8 september 1970.

126 – Amazon – förstagångsregistrerad 972

Artikelförfattaren har fått en bild av både typskylt och registrerings-dokument från Waheed Abdurah-man. Han är bosatt i Sydafrika och äger en Amazon som först regis-trerades den 1 januari 1972. Nu gör Abdurahman inga anspråk på att han har en Amazon av årsmodell 1972, eller en sen årsmodell 1971 – tvärtom – och han skriver följande till undertecknad:

Det är möjligt att Volvo South Africa hade ett överskottslager och att denna bil såldes mycket sent.

Det är också möjligt att bilen var en demonstrationsbil hos en åter-försäljare en tid innan den registre-rades. En tredje möjlighet är att de sydafrikanska bilmyndigheternas protokoll var så bristfälliga att de uppskattade 1 januari 1972 som registreringsdatum då de datorise-rade sina register.

Hur som helst – Abdurahmans bil och bilderna som han skickade till undertecknad var avgörande för att den här artikeln innehåller en förklaring, och inte minst bevis för hur saker och ting hänger ihop. För det första dokumenterar registreringspapperen att det var karossnumret som användes som chassinummer, snarare än det chas-sinummer som tilldelades bilen på fabriken i Sverige. Dessutom visar bilden av typskylten att också bilar till Sydafrika fick en typskylt där typbeteckning och årsmodell-bokstav framgår, och att denna bil också har «T».

127 – Volvo Amazon 223GT – fanns det en sådan bil?

Att en sådan bil någonsin har exis-terat kommer de allra flesta bestämt att förneka – undertecknad inklude-rad. På artikelförfattarens fråga till van Loggerenberg om han kände till om Amazon Herrgårdsvagn (Wagon var benämningen som användes) byggdes i Sydafrika, svarar van Loggerenberg jakande. Underteck-nad har funnit att detta gjordes och i ett antal av 1 008 stycken – men har också funnit information på flera platser om att endast sedanen var monterad på MA. Därför gjordes ett

➤ Uppmärksamheten fångades när denna bild publicerades på Face-book, i samband med frågor om värmeanläggningen. Kombinationen av de två typskyltarna krävde ytterligare utredning och Alan Smith kontaktades. Resultatet blev en berättelse om en bil som hade ett nomadiskt liv och rörde sig mer runt om i världen än de flesta bilar.
Foto: Alan Smith.

försök att ta reda på vad som är rätt.

Van Loggerenberg: «Are you referring to the P220? If so, yes there were some assembled here in South Africa and there were even a few built to 123GT specs! I have never seen one, but I've heard that there were some – that would be something to get hold of. I have a 1967 P220 built in South Africa and there are quite few of them around. If you browse our website, you will get a few pictures.»

Förhållandevis fritt översatt: «Du frågar om P220? Om så är fallet, ja ett antal av dessa slutmonterades här i Sydafrika, och några av dem bygg-des till och med enligt specifikatio-nerna för en 123GT! Jag har aldrig sett en sådan själv, men jag har hört att sådana finns – en sådan hade varit något att få tag på. Personligen äger jag en 1967 P220 som byggdes här i Sydafrika, och det finns en hel del av dem här. Om du tittar på vår webbplats hittar du några bilder.»

Eftersom varken «det påstås», «har fått höra» eller «hört» är till-räckligt bevis för att Amazon 223GT byggdes är svaret «nej» på frågan om en sådan bil finns, eller har exis-terat, original.

Icke desto mindre kommer för-fattaren till artikeln inte på något sätt att hävda att rykten om att ett antal Herrgårdsvagnar har byggts med GT-specifikationer är rent fel – det är bara att dra en parallell till den tidigare nämnda 133GT. Fabriken i Sydafrika hade tillgång till alla delar som behövdes för att bygga ett Herrgårdsvagn med GT-specifikationer, en bil som de sedan skulle kalla 223GT, och som bekant finns det sällan någon rök utan eld. De flesta saker går att beställa, det handlar oftast bara om pris. Undertecknad håller helt med van Loggerenberg – en sådan hade varit något att få tag på.

Om en sådan bil dyker upp skulle den naturliga konsekvensen bli att ägaren kommer att hävda att det är en original 223GT levererad av Volvo. Ja – byggd på beställning från en Volvo-monteringsfabrik, men inte en bil officiellt levererad enligt specifikationer från AB Volvo.

En sådan hade verkligen varit något att få tag på, men en original 223GT blev oavsett aldrig tillverkad, så det får stanna kvar i drömmen. Om AB Volvo bara hade en liten uppfattning om vilken enorm popularitet Volvo Amazon skulle visa sig ha ett halvt sekel senare är det mer än troligt att en del av oss kunde ha kört runt i en Amazon av typen 223351 eller 223352 – en 223GT.

128 – Sensationshungern

Med tanke på vad den här artikeln handlar om, finns det många ord som kan användas i samband med «rekord», och ord som första, sista, bästa, minsta, största och viktigaste är av stor betydelse för de under-förstådda. Därför är det heller inte onaturligt att interna eller subjektiva företagsrapporter bidrar till att lyfta fram sin egen framgång. Så länge ett påstående förblir oemotsagt brukar det efterhand bli ansett att vara facit, särskilt och inte minst när det kan ha ett historiskt värde. Med det sagt är det säkert att Motor Assemblies i Sydafrika var de som monterade, inte bara det sista, utan de sista 192 exemplaren av Volvo Amazon.

Med det sagt är det också viktigt att påpeka att det i en rapport från Volvo daterad den 22 januari 1971 anges att per vecka 52/53 1970 fanns 22 stycken Volvo Amazon från 130-serien kvar i lager, varav nio stycken i Göteborg och de övriga 13 exem-plaren befann sig i kommission. Tyvärr anges det inte var de sist-nämnda bilarna befann sig.

129 – Amazon Globetrotter – en bil från Motor Assemblies

Författaren till artikeln kom över en bild från motorrummet i en Amazon, där ägaren Alan Smith hade frågor om värmekranen på sin bil och hade tagit närbilder av den. Det visade sig att bilen var registre-rad i Nya Zeeland, och där praktise-ras som de flesta vet vänstertrafik. På samma bild var typskylten synlig. Det märktes att den inte helt stämde överens med vad som förväntades.

Normalt är bilar som såldes nyl-l i Nya Zeeland och i Australien till-verkade i Sverige, men när det gäller





▲► Nya Zeeland-registrerade BIL 122 är en 122S årsmodell 1968 som slutmonterades hos Motor Assemblies utanför Durban. Alan Smith, som har ägt och fortfarande äger andra modeller av Volvo, köpte bilen därifrån 2016. BIL 122 är en personligt skylt – om någon undrar. Foto: Alan Smith.

Smiths bil noterade under tecknad att typskylten innehöll siffran «9» i typbeteckningen: 133942P. Som bekant indikerar det att bilen är slutmonterad på en sammansättningsfabrik i ett land utanför Sverige.

Eftersom element av olika slag har framkommit i arbetet med denna artikel har man lärt sig att inte hoppa över något som kan ge nya ledtrådar. Under tecknad ansåg att det var helt säkert att bilen var slutmonterad i Sydafrika, men kunde det ha funnits en sammansättningsfabrik i Australien redan under Amazon-eran, eller eventuellt i Nya Zeeland? I första hand behövdes en lite mer grundlig forskning kring både bilen och typskylten. Som så många gånger tidigare nåddes kontakt via e-post och Alan Smith kunde berätta om bilens historia.

Under tecknad hade också informerats om att det inte fanns någon information för varken färgkod eller inredningskod på typskylten, för-



utom att det fanns en annan plåt som var helt okänd. Denna plåt innehöll ett VIN-nummer – eller åtminstone någon form av ID-nummer – och hade också inskriptionen «NZ».

Svaret från Smith var som följer: «Jag köpte bilen i Nya Zeeland 2016 och den importerades från Sydafrika 2008. Bilen har också vistats i Zimbabwe (som vid den tiden hette Rhodesia). Jag har hört att

bilen antagligen skickades i delar från Sverige och monterades på en annan fabrik. Jag vet inte varför koderna inte finns på typskylten, men den andra plåten innehåller NZ-VIN-nummer; alla bilar här måste ha en sådan skylt, men det har förmodligen ingen koppling till bilens ursprungliga identitet. Detta är min femte Volvo, jag har haft en 760GLE och en 340GLE som båda

är sålda. Idag ¹⁾ har jag en 2006-modell XC90 och en 2014-modell XC60 förutom Amazonen, men det är den sistnämnda som är min favoritbil. Bilen fungerar bra och den blir tillförlitlig lite varteftersom Registreringsnumret BIL 122 är en personlig skylt.»

¹⁾ Detta var 2016 (artikelförfattarens anmärkning)



I undertecknads replik på ovanstående svar fick Smith förklarat om både sammansättningsfabriken, typskylten som saknar information och att både färg och inredning bestämdes lokalt på fabriken utanför Durban. Att inte många bilar skulle överleva de resor Smiths bil hade gjort kommenterades också. En «Globetrotter» – transporterad i en trälåda på en båt från Göteborg och till Durban och flyttade sedan till Rhodesia, tillbaka till Sydafrika och sedan, åtminstone för närvarande, i Nya Zeeland, och det under en period på 50 år. «Volvos värde varar».

130 – Politik och ömsesidig nytta

Neville Britto kunde berätta att Volvo 164 aldrig byggdes vid fabriken i Halifax. Det blev heller inte någon av de andra, typiska lyxbilarna från Volvo. I huvudsak var det vanliga bilar med en 4-cylindrig motor som byggdes där, med undantag av 264 och 265 med dieselmotor, och så småningom 850 och S/V70 under modellåren 1998 och 1999 – bilar som hade stor efterfrågan. Detta är också grundat på avgifter och avtal, och medan Volvo byggde bilar med hög försäljningsvolym i Kanada var det också lättare att få importtillstånd för bilar med låg volym. Tack vare att Volvo producerade 140- och 740-serien i Kanada fick Volvo exportera de lyxigare 164- och 760-modellerna till Kanada. När det gäller 264 och 265 med dieselmotorer fick de aldrig emblem med beteckningen «264» eller «265», utan bara «Diesel».

131 – Betydande behov av utlandsfabriker

Anledningen till etablering av monteringsanläggningar utanför Sverige berodde främst på olika tull-

«Bilen är en 2-dörrars modell från 1968, och när man jämför siffrorna på typskylten från Motor Assemblies med liknande skyltar märker man att talet ökar i förhållande till att bilarna är nyare. MA ska enligt uppgift inte ha börjat slutmontering av 2-dörrarsbilar förrän efter att den sista 4-dörrarsvagnen hade lämnat fabriken. En teori är därför att denna typ av numrering började med den första 2-dörrars bilen som MA monterade, något som tidigast skedde en bra bit in i modellåret 1967, kanske inte förrän modellåret 1968. En Amazon som har levt stora delar av sitt liv som nomad. Bilen användes några år i Sydafrika efter att ha lämnat monteringsanläggningen utanför Durban. Under en period rullade den i Rhodesia - vilket Zimbabwe hette då – innan den återvände till Sydafrika. Men strövaren gav sig åter igen ut på en lång resa och hamnade i Nya Zeeland, och ägaren Alan Smith hävdar att bilen nu har hittat sin slutliga vistelseort. Foto: Alan Smith.

och importbestämmelser i de olika länderna och bland de olika fackföreningarna. Men det fanns också andra faktorer som vägde in.

AB Volvos årsrapport för 1963 rapporterar om ett nytt rekordår för personbilsförsäljning i Sverige, men samtidigt hade koncernen inte lyckats behålla samma andel av den totala ökningen som året innan. Det grundade sig i att leverans- eller produktionskapaciteten inte hängde med efterfrågan. För att hålla exporten på en rimlig nivå drabbades försäljningen i Sverige. I en annan rapport kan man läsa att det fanns en brist på tillgänglig arbetskraft i Sverige, och därmed hade Volvos direktörer ytterligare en utmaning och, som vi vet, löstes detta på ett tillfredsställande sätt för alla parter.

132 – Kelab Volvo Klasik Malaysia

I dagens Malaysia är Kelab Volvo Klasik Malaysia den enda klubben som är exklusivt för Volvo. Klubben grundades 1997 och klubbens sekreterare Noel Chua säger i ett e-postmeddelande till artikelförfattaren att klubben har ungefär 100 medlemmar vars bilpark inkluderar Amazon med stor betoning på 4-dörrars varianten, Amazon Herrgårdsvagn, P1800, 140- och 240-serien. Chua själv skulle mycket gärna vilja ha en PV544, men varken han eller någon av de andra klubbmedlemmarna har en sådan bil. De är fullt införstådda med vad en Amazon är för något om ordet dyker upp, men de använder 122S och Wagon när de pratar om bilarna.

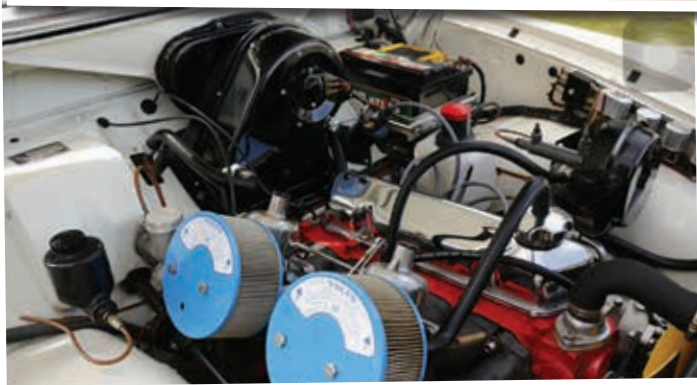
Liksom i de flesta, eller i alla andra länder där Amazon har funnits på vägarna, har många bilar skrotats under åren, och såvitt Chua är vet finns det inget register över hur många Volvo Amazon som har varit registrerade i landet, hur många som skrotats eller hur många som fortfarande finns.

Chua säger också att Amazon ansågs vara en lyxbil när den lanse-

«Bilderna i mitten fick artikelförfattaren att undra om det ändå kunde ha funnits en tidig, lokal slutmontering av Amazon i Malaysia – trots all kunskap vid den tiden om att så inte kunde ha varit fallet. Typbeteckningen är oklar och vad finns på plåten till höger? Via Noel Chua i Kelab Volvo Klasik Malaysia, som kontaktade ägaren Joe Miranda, lyckades undertecknad att få en ny och bättre bild av typskylten (längst ned) – vilken tydligt visar att bilen är tillverkad på Lundbyfabriken i Sverige och sedan exporterad till Malaysia. Bilen är en årsmodell 1961 och, som bilden visar, var den ursprungligen lackad i färgkod 67 skifferblå, medan den på bilden upptill är röd med vitt (inte gråbeige) tak. Foto: Joe Miranda.

Foto: Joe Miranda.





◀ ML 7602, Noel Chua, Malaysisk 123GT.

När Volvofabriken i Batu Tigu öppnade 1967 kunde slutmonteringen av Volvo Amazon ha varit en naturlig del av produktionen, men av det blev som bekant ingenting. Om man också hade valt att bygga Amazon lokalt i Malaysia skulle det ha resulterat i många fler Amazoner där idag. Bilarna på bilderna är inte lokalt producerade, men de duger gott för att illustrera artikeln - för att understryka dess utspridning och hur populär Amazon är i större delen av världen.

Foto: Noel Chua.

rades i Malaysia och att inte många hade råd att köpa en sådan bil vid den tiden. Bilen var dock en favorit bland advokater, läkare och anställda med höga befattningar i regeringen och andra myndighetsfunktioner.

133 – Amazon längs vägen i Malaysia

Det var inte okänt för under-teknad att det skulle finnas en Volvo- och inte minst en Amazon-miljö i Malaysia, men också att det var mest uppenbart att anta att den skulle vara koncentrerad mest kring Kuala Lumpur, som är både huvudstaden och den största staden i landet. Därför var hoppet inte så stort att få se en Amazon i samband med en resa till Georgetown på Penang Island för några år sedan. Nu var syftet med resan att ordna ett nytt turistvisum till Thailand, men det gick ett par dagar medan man väntade på visu-

▲ Bilden illustrerar Amazon-miljön i Kelab Volvo Klasik Malaysia. Ett ivrigt gäng av Volvo-entusiaster som älskar att visa upp sina bilar; använda dem och som ofta kör turer tillsammans.

Foto: Joey Casey.

met – helt utan att se något som kunde påminna om en Amazon. Med returbiljetter på flyget som inte var möjliga att boka om var det nästan självklart att visuman-sökan skulle bli försenad, och det var ett relativt stressat sällskap som satt i taxin på väg till flygplatsen efter att visumen äntligen var klara, drygt en dag senare än överenskommet. Eftersom detta nämns i sammanhanget av denna artikel, är det ganska uppenbart att det blev ett Amazonmöte på väg till flygplatsen. Det fanns ingen möjlighet att vända eller ta en bild av den, men det var det glimt vi fick genom bilrutan.

Det var utrett att fabriken i Batu Tigu inte producerade Amazon, men tidigare erfarenheter från forskningsarbetet för denna artikel hade visat att något kan ha hänt i ett tidigt skede, en liten produktion, ett testprojekt eller något liknande. Internet har använts i stor utsträckning för att skapa kontakter, och det var inte svårt att hitta bilder av Amazon i Malaysia, men det var bilar av nyare årsmodeller. Efter en del sökning dök bilder av en Amazon upp, suddiga men tydligt en B16-modell, som helt klart också behövde en renovering.



▲ 122342M 231839, Malaysisk 122S. Ägare: Mr. Rasiah. Foto: Mr. Rasiah.

Det blev därför intressant att ta reda på mer om denna bil, och via några mellanhänder kom under-tecknad i kontakt med Noel Chua. Han kunde berätta att Amazon importerades med B16-motor i början av 1960-talet, och då förstås det antingen som årsmodell 1960 eller 1961. Han kunde inte säga säkert om Amazon hade slutmonterats i landet i ett tidigt skede eller inte. Även om det inte fanns några bevis för att en sådan produktion hade ägt rum var det viktigt att få reda på fakta. Chua lyckades få kontakt med ägaren till nämnda B16-bil samt en bild av typskylten. Tyvärr var det inte möjligt att tolka vad som stod på skylten – och det kunde lika gärna vara en siffra «9» som «3». Chua var hjälpsam och kontaktade Amazon-ägaren igen, som lovade att ta en tydlig bild nästa gång han besökte platsen där bilen förvarades. Kort sagt skulle det visa sig att bilen tillverkades vid Lundbyverken, och teorin om att Amazon slutmonterades lokalt i Malaysia i början av 1960-talet kunde avfärdas.

Nu stödjer också kunskapen i efterhand slutsatsen att Amazon

inte slutmonterades i Malaysia varken före eller efter det att Batu Tigu-anläggningen togs i bruk.

134 – Dokumenten som nästan försvann

Det faktum att arkivmaterial i pappersform tar mycket utrymme, är tungt och oöverskådligt vet alla som befattat sig med detta. Det faktum att en flytt är ett ypperligt tillfälle att rensa ur gamla arkiv är också ett faktum, och massor av viktig information har dumpats direkt i containrar i detta sammanhang.

När Volvo flyttade fabriken från Lundby och till Torslanda var arkivet en naturlig del av den processen, men innan man fysiskt började flytta ur arkivskåp, lådor och hyllor gjordes en utvärdering av vad man skulle göra med alla produktionskort. Här pratar vi inte bara om Amazon, utan produktionskort för allt som producerats vid Lundbyverken.

Det som var handskrivna produktionskort, och som har en översikt av 25 bilder per sida, flyttades utan att något gjordes vid dem. Någon gång under 1962 blev de traditionella produktionskorten ersatta med dåtidens hypermoderna maskiner med hålkort. Med det nya systemet sparade man in åtskilliga arbetstimmar, men lösningen



var inte platsbesparande. Både de handskrivna produktionskort och hålkorten lade beslag på lika många hyllmeter. Man bestämde sig för att fotografera av alla hålkorten på mikrofilm och sörja för en varaktig lagring av bilinformationen den vägen – och som inte tog mer utrymme än ett medicinskåp i ett vanligt hushåll. Det var heller inget litet jobb att utföra, men det gjordes och därefter kunde man göra sig av med flera hundra kilon med kort.

De nämnda tidiga produktionskort, samt AB Volvos interna styrelseprotokoll, redovisningar, etc. tillvaratogs, men mycket annat kastades utan alltför mycket tanke på eftertiden och att det kunde vara viktigt att kunna dokumentera historien.

Pehr Gustaf Gyllenhammar var VD för Volvokoncernen, men också en person som noga följde vad som hände inom olika avdelningar i företaget. När Gyllenhammar fick veta att det hade kastats en mängd gammalt arkivmaterial som samlats in under åren vidtog han omedelbart åtgärder.

Han skrev ett personligt brev till alla återförsäljare och bad dem skicka tillbaka alla gamla arkiv och arkivmaterial till Volvos arkiv. På detta sätt säkerställdes att dokumentation som annars förr eller

▲ PG 8228, årsmodell 1965 Malaysisk 122S. Ägare/foto: okänt.

Förmodligen finns det inget att anmärka på lackeringen även när man kommer nära. Custom är populärt i de allra flesta bilmiljöer. Kopp-hållarna finns det inget att säga om.

senare skulle försvinna istället hamnade i de rätta händerna.

Lars Gerdin säger att arkivet ibland får några lådor med historiskt material, men nu mest från privatpersoner som inte längre behöver det som har sparats. Ofta är det arvingar som har städlat efter någon som har gått bort och som är observanta nog att inse att det kan ha ett värde för Volvo.

P.G. har haft stor betydelse för Volvo, och han är också ansvarig för att vi faktiskt vet så mycket som vi gör om Volvos bilhistoria.

Epilog

135 – Analys – i ett tidigt skede

Det sägs tidigt i artikeln att det länge fanns oidentifierade mottagare av KD-objekt, och det faktum att dessa förekom redan bland de första serierna som levererades som KD-satser gjorde det omöjligt att avgöra i vilken ordning de olika monteringsfabrikerna etablerades och startades upp.

Ovissheten om vem som var först igång var med andra ord påtaglig, en situation som inte var med i beräkningen då beslutet om att skriva artikeln togs.

Lyckligtvis eliminerades dilemmat på vägen, och fabriker i de länder där Amazon slutmonterades blev som förklarats i den här artikeln.

Med tanke på att Volvo PV slutmonterades utomlands redan under första hälften av 1950-talet, och tydligen utan en kod som visade detta – var en fråga om Amazon kunde ha monterats innan det som nu är känt, och utan att ha en kod som tillkännager att detta har hänt.

Med hjälp av den svenska och norska PV-klubben samt Per-Åke Fröberg på Volvo Cars, hittades information som visade att PV faktiskt hade en kod som indikerade om produktionen hade ägt rum i Sverige eller utomlands.

136 – Ett preliminärt resonemang

Mot bakgrund av de spekulationer och teorier som fanns var det på tiden med en statusrapport. En preliminär revision gjordes – vid en tidpunkt då två mottagare av KD inte var identifierade.

Ett ovillkorligt bekräftat svar på vilken fabrik som var den första att montera Volvo Amazon KD:s utomlands var okänt vid den tiden. En fråga som ställdes var om slutmonteringarna i Bryssel, Haag och ett par tre platser till kunde betecknas som fabriker vid den tiden? Fabrik är synonymt med produktionsföretag, och med ett så stort antal bilar som producerades hos SBMA och i Nederländerna, som tidigare nämnts 4 252 exemplar, kan termen «fabrik» inte vara fel. Denna produktion handlade främst om PV 444/544 tillsammans med ett antal tyngre fordon, och inte om Amazon, men ändå!

Ett annat faktum är att Volvo förändrade ganska mycket på Amazon under de första produktionsåren. Tätning av läckage som orsakade rostangrepp, eliminering av barnsjukdomar och nya konstruktioner av både karosseri och chassi gjorde att de valde att ha full kontroll på sitt eget område, och koncentrerade all produktion till Lundbyverken vid denna tid. Som man har läst hade PV sin egen kod för «byggd för sammansättning utomlands» redan 1954, och att Volvo Amazon skulle ha slutmonterats utomlands eller ha en annan egen kod för sammansättning utomlands innan siffran «9» infördes i typbeteckningen 1961 är otänkbart.

Som en följd av att SBMA hade slutmonterat Volvo PV i 5-6 år redan när de mottog de första Volvo Amazon «KD's» under hösten 1960, var det kanske

osannolikt att andra monteringsanläggningar hade varit tidigare ute med att slutmontera Amazon innan SBMA gjorde det.

Artikelförfattarens då angivna «kanske» beror på ett produktionsschema och en översikt som undertecknad har fått av Volvo i Göteborg och som visar «CKD – SKD Total Production» under perioden 1954-2007. (Att CKD/SKD-beteckningarna används för siffror från 1954 i detta avseende förklaras med att rapporterna är av nyare datum). I översikten står Nederländerna listat som enda land som tillverkare av SKD/CKD-produkter med 1 452 producerade bilar under perioden 1954-1959. Belgien nämns inte under den perioden.

Denna information stämmer inte med de bilder undertecknad har sett från SBMA i Bryssel. Bilderna visar tydligt ett antal Volvo PV444 av senast årsmodell 1954 i monteringsprocessen. Vid jämförelse av den tidigare angivna produktionssiffran (totalt 4 252 bilar) för Belgien och Nederländerna, med de 1 452 som nämns i föregående avsnitt, har 2 800 bilar «försvunnit» på vägen. Alla dessa är knappast tyngre fordon och har därför försvunnit från den ena översikten till den andra, men även uteblivit från statistiken tillsammans med Belgien i övrigt.

I den nämnda produktionsöversikten står dessutom Belgien listad som producent i perioden 1964-1969. Alltså stämmer inte heller Volvos egna produktionsrapporter, och till dess man eventuellt får full översikt över alla produktionskort och importörer är det helt omöjligt att komma fram till en definitiv slutsats. (Dock stämmer Volvos rapporter isolerat för fabriken i Gent.)

137 – Analys – i ett senare skede

I den detaljerade rapporten om Motor Assemblies anges också att Motor Assemblies var de första som byggde Amazon CKD – *Completely Knocked Down* unit. Poängen är att påståendet kommer från en subjektiv källa och att rapporten inte är officiell från Volvo, vilka å sin sida vare sig har bekräftat det ena eller det andra.

Det är känt att CKD skickades till Mexiko och MA i Sydafrika, och att SKD skickades till SBMA i Belgien och till Beverwijk i Nederländerna.

Även om man skiljer på SKD och CKD, kommer undertecknad fortfarande inte att stödja vad M. Compton och T. J. Gallwey uttalade i sin artikel Motor Assemblies Limited från 2009: att MA var de första som monterade Amazon som CKD. Däremot att MA faktiskt slogs av Mexiko.

138 – Jakten på information

I början av artikeln finns en översikt över personer som har bidragit med viktig information, information som är absolut nödvändig för att kunna skriva en artikel som denna. Längs vägen har en massa e-post skickats till olika hörn av världen – i hopp om att få reda på några extra detaljer, eller för Tommy Joelsson, Fredrik Lofters eller författaren till artikeln helt okänd information. Artikeln förklarar att Beverwijk-fabriken «upptäcktes» till följd av elektroniska brev.

Det går inte heller att undvika att i ett sådant sammanhang också framkommer information som visar sig sakna förankring i verkligheten. Fakta som presenteras i den här artikeln har inte härletts från ett redan befintligt faktum – men har istället framkommit när beräkningarna har gått jämnt ut och uppgifterna har lösts.

139 – Inte riktigt i mål

Trots alla ansträngningar för att sammanfatta redan känd information, att motbevisa påståenden som man visste var fel, att leta efter ny information och hitta svar på ett stort antal frågor som dök upp på vägen – måste artikelförfattaren inse att man aldrig riktigt når målet. Det kommer alltid att finnas frågor som förblir obesvarade, men förhoppningsvis har man lyckats identifiera och besvara de allra flesta viktiga frågor relaterade till en artikel som denna.

Under en pågående och relativt tidskrävande forskningsperiod var det så att man för varje fråga man hittade svaret på dök upp fem nya frågor på vägen. Ergo ökade listan med olösta problem, och det varade länge innan listan blev så kort att du snabbt kunde överblicka den – och utan att bläddra till nästa sida.

140 – Teori, spekulation och frågor – baserat på en intern notis och ett uttalande

Under ett av arkivbesöken hittades en Volvo-arkiv på vilken det stod: «*Mot slutet av Amazon-produktionen försågs också Kanada med bilar från fabriken i Gent.*» Det var allt som stod, en kort mening helt fri från ytterligare information.

Östergren hade nämnt för undertecknad att sifferkoderna inte alltid var som de var tänkta att vara. Det vet man redan något om, den nyligen nämnda siffran «4» i typbeteckningen på svenskproducerade bilar som skeppades till Kanada är ett exempel på en avvikelse från ursprungliga normer, eftersom bilar med denna kod ursprungligen skulle till USA. Ingen konstig avvikelse, men som ett resultat av besöken i arkivet upptäcktes också en intressant anteckning från AB

Volvo – och som skapade mer huvudvärk.

Med tanke på att bilproduktionen i Sverige koncentrerades mer och mer runt 140-, 164- och 1800-serierna och med kunskapen om att Halifax-fabriken redan helt hade gått över till 140-serien, är en sådan form av överföring långt från anmärkningsvärt. Volvo 164 slutmonterades dock inte i Kanada. Det faktum att bilarna byggdes med USA-specifikation säger sig självt, eftersom Kanada var destinationen och till stor del följde USA:s regler.

Det som kanske är mer intressant är det faktum att alla belgisk-producerade bilar med destination Kanada också skulle ha siffran «4» i typbeteckningen. Att det kan finnas bilar som slutmonterats utanför Sverige och som fortfarande inte har siffran «9» som ju anger utlandsmontering.

I så fall betyder det att i perioden efter det att fabriken i Kanada slutade med Amazon-produktionen, så var en Volvo Amazon som såldes ny i Kanada antingen importerad från Sverige och följlaktligen byggd vid Torslanda-verken, eller eventuellt från Belgien dit de anlände som CKD. Oavsett byggdes bilarna enligt USA-specifikationer, och även de Gent-producerade bilarna fick därför och i så fall siffran «4» i typbeteckningen.

Här verkade det ha varit en inkonsekvens i definitionen av vad siffrorna «4» och «9» betyder. Det var viktigare för Volvo att siffran skulle informera om bilens utrustningsnivå än att berätta om var bilen monterades – eller var den inte monterades. För Volvo var det ett okomplicerat beslut att fatta – och för nördarna är det lätt att förstå – om det stämmer.

- Det kan betyda att fabriken i Belgien också producerade 1968-modeller för den kanadensiska marknaden med typbeteckningen 133441.

- Det kan betyda att fabriken i Belgien också producerade 1968-modeller för den amerikanska marknaden med typbeteckning 133441.

- Det kan betyda att fabriken i Belgien också tillverkade 1969-modeller för den kanadensiska marknaden med typbeteckningen 133441.

Tre teorier som Gerdin, Joelsson, Lofters och undertecknad, trots djärva försök, inte hade hittat någon förklaring till. Ett steg i undersökningen var att kontrollera leveransprotokollen för några 1968-modeller. Vanligtvis präglas både typbeteckning och årsmodellbokstav på bilens typskylt, och typbeteckning, årsmodellbokstav och chassinummer stansas i torpedvägen.

Under resans gång hade det dykt upp fall där årsmodellbokstaven inte stansades i karossen eller på typskylten. Det finns för många exempel på det – dessutom i olika chassinummer-serier – för att man ska kunna förklara det med att det beror på försummelse eller en defekt från fabriken. Dessutom saknas bokstaven även på typskylten. Kanske kunde man hitta en röd tråd där bilar med årsmodellbokstäver blev byggda i Göteborg och de utan i Gent. Ett antal sådana fall kontrollerades, men det visade sig att förfarandet varierade och att bilar som tillverkats i Sverige ibland också saknade årsmodellbokstaven. Ingen förklaring till detta har hittats. Det verkade som om artikeln skulle behöva sluta med ett frågetecken.

Svaret på detta kom inte förrän tidpunkten för «extremum fato» – sista chansen – då ett e-postmedde-

lande från Östergren dök upp, som då var på semester i Chile.

- Byggdes 133441P i Belgien för USA? Östergren svarar definitivt «nej» på frågan.
- Byggdes 133441P i Belgien för Kanada? Östergren svarar också definitivt «nej» på den frågan.
- Byggdes 133441S i Belgien för Kanada? Östergren svarar definitivt «nej» även på denna fråga.

Med tanke på att Gustaf Östergren var chef för fabriken i Gent då en sådan produktion borde ha ägt rum, går det förmodligen inte att komma närmre svaret än vad som mottogs från honom. Det bör också nämnas att bortsett från notisen i en Volvo-rapport så har inga andra bevis eller tecken funnits på att detta faktiskt hände. Som nämnts

innehåller anteckningen från Volvo ingen ytterligare specifikation om varken det ena eller det andra. Vidare var det inte möjligt att hitta ytterligare information om sådan produktion under arkivbesöken.

Som ytterligare information exporterade fabriken i Gent inte Amazon till andra länder varken i Nord- eller Sydamerika. Däremot noterar Östergren att fabriken i Gent under en period skeppade flera båtlaster med bilar ur 140-serien direkt till Jacksonville i USA. Varje båtlast hade 1 100 bilar ombord. Det direkta skälet till denna export var att finansdepartementet i Bryssel ville ha fräscha dollar till statskassan i Belgien.

Information om chassinummer härstammar från manuella sökningarna bland produktionskort i Volvos historiska arkiv. Med tiotusentals kort att granska kan infor-

mation ha förbisetts och det görs därför ett förbehåll om att man har lyckats finna det lägsta numren till alla fabriker. Att fabriken presenteras i rätt ordningsföljd är dock nästan helt säkert fallet. En framtida digitalisering av arkivet kan bidra till att verifiera denna typ av information i artikeln.

➤ Denna och följande två sidor: Parallellt med sammansättningsfabrikerna fortsatte Volvo att exportera färdiga bilar runt om i hela världen. Bilden är tagen den 21 december 1959 i Uddevalla hamn. Foto: Arne Andersson. Källa: www.digitalmuseum.se. En Amazon årsmodell 1965 hänger i kranen. Källa: Volvos Historiska Arkiv. PV exporterades långt innan Amazon producerades. Här från Göteborgs hamn 1952. Foto: Erik Liljeroth. Källa: www.digitalmuseum.se.





