

KONSTNÄREN BAKOM BILEN

Ett apropå till Industrimuseets Volvo

I vår tid spelar den industriella formgivningen allt större roll. Allt flera industrier börjar inse, att det är viktigt med en tilltalande ^(och praktisk) form på varan. Till de både svårare och mera lockande uppgifter en formgivare kan ställas inför hör utan tvivel att sätta fason på en bil.

De första bilarna ärvde sin form från hästdragna fordon. Snart började man dock komma underfund med att det ställdes andra krav på en maskindriven vagn. Vagnmakeriets traditioner övertogs av ett nytt skrä, karosseribyggarerna, som nu i sin tur är i utdöende efter de massproducerade karossernas seger. I alla tider har dock de flesta vagnar varit resultatet av ett anonymt lagarbete inom respektive firmor. Någon gång har ^{emellertid} dock det personliga formskapandet fått komma till sin rätt, vilket ibland gett mycket intressanta resultat.

Den radikale franske målaren Ozenfant ritade redan 1910 en öppen sportvagn på ett Hispano-Suiza-chassi, som var avancerad för sin tid och förmodligen fick en viss betydelse i utbildandet av 1920-talets ~~stilmot~~ rena och vackra bilstil. Flygtekniker som Rumpler och luftskeppskonstruktören Jaray lade sedan fram sin syn på saken i form av strömlinjevagnar, som dock inte var de allra första av sitt slag - redan 1907 hade en extremt strömlinjeformad amerikansk Stanley ångvagn nått över 300 km/h; ^(denna vagn var dock byggd enbart för rekordförsök) Den Adler-vagn, som den berömda tyske arkitekten Walter Gropius ritade 1930, skilde sig däremot inte i högre grad från sina sköna samtida, men den var bäddbar!

En av de mest bekanta formgivarna i Amerika under 1930-talet och senare är fransmannen Raymond Loewy, vars arbeten för Studebaker, särskilt årgångarna 1947 och 1953, blivit bekanta. En ännu märkligare insats gjordes vid 1930-talets mitt av Gordon Buehrig med karossen till den framhjulsdrivna Cord, en vagn som var före sin tid. På senare år har italienska "bilkonstnärer" gjort sina namn kända, särskilt Pinin Farina (Peugeot 403, Nash och nya Austin), men kanske ännu mer framstående är Bertone, som haft sitt finger med vid tillkomsten av Alfa-Romeo "Giulietta" och Citroën DS 19. Och vad förhållandena i Sverige beträffar, så torde väl åtskilliga känna till, att Sixten Sason är formgivaren till SAAB-bilarna och att Scania-Vabis anlitat Björn Karlström för sin nya lastbilsmodell. Vad man däremot är okunnig om, är den viktiga roll som konstnären Helmer ^{endast} MasOlle spelat i Volvos historia. Hans öde har blivit att få sitt namn knutet till en modeål, som han inte gjort - den s k "Dalakofferten", Volvos första seriebyggda täckta vagn. I själva verket har hans betydelse varit större än så.

Helmer MasOlle är född 1884 och har nått sin största berömmelse som porträtt- och landskapsmålare. Dessutom är han en ovanligt bilkunnig man. I 22 år ägde han en fransk Voisin-vagn, ett verkligt fullblod, som han själv ritade två olika karosser till - den senare av dem byggde han också till

största delen egenhändigt. I sina bägge versioner var vagnen en stor skönhet. Voisin-vagnarna från åren 1919-37 hade slidmotorer enligt det amerikanska Knight-systemet, vilket ledde till att Helmer MasOlle mera ingående började syssla med slidmotorernas problem, ett arbete som kanske kan återuppväcka intresset för denna under senare år (med undantag för vissa flygmotorer) försummade motortyp.

Sedan personvagnstillverkningen hos Scania-Vabis och Thulin ^(helt eller delvis) avstannat i början av 1920-talet, uppstod snart nya planer på att sätta igång en svensk bilfabrikation i större skala. Tydligt är, att MasOlle därvidlag spelat en icke oväsentlig roll som impulsgivare. Under Assar Gabrielssons ledning, med den från Morris hemkomne Gustaf Larson som teknisk ledare och med MasOlle som formgivare tog idéerna fast form. Enligt Volvos egen historik, publicerad 1947 i "Bilen i Sverige 50 år", bestämde man sig 1925 för att låta tillverka tio provvagnar, varav nio öppna och en täckt. Sammansättningen skedde i Stockholm, där karosserna också byggdes hos Freyschuss' vagnfabrik (samma firma som byggt den kungliga sjuglasvagnen). I juni 1926 stod den första öppna vagnen färdig, snart följd av de övriga. ^(troligen blev det dock ej så många som tio.) Det är en av dessa vagnar, som nu står som en prydnad i Industrimuseets samlingar.

Det lönar sig att betrakta den närmare. Denna vagn visar prov på ett formgivningsarbete av högsta klass. Se på flyglarnas svepande linjer, den eleganta motorhuven med sin fina kylare och den svagt spetsiga bakdelen! Ändå blev vagnen inte riktigt sådan som konstnären tänkt sig den. Han hade velat göra ^{chassiet} ~~den~~ bredare och ge ^{vagnen} ~~den~~ en lutande vindruta. Hade Volvon byggts enligt dessa idéer, så hade Sverige med rätta kunnat vara stolt över att producera en av dåtidens vackraste vagnar i sin klass.

Av olika skäl beslöt sig emellertid fabriksledningen för att utforma den seriebyggda vagnen något annorlunda. Hjul, stänkskärmar och strålkastare hörde till de detaljer, som ändrades. Följden blev, att vagnen förlorade sin eleganta särprägel och blev mer lik andra. I april 1927 började serietillverkningen av de öppna vagnarna; därefter kom turen till den täckta modellen. Här frångick fabriken ^(Som byggdes i Göteborg) MasOlles idéer och ritade en ^{helt} ny kaross. På grund av svårigheten att då i Sverige få pressad plåt itillräckligt stora stycken kläddes vagnen med konstläder. Fransmännen hade med detta system nått mycket lyckade resultat, men tyvärr kan man inte säga att den täckta Volvo PV 4 blev någon större skönhet. Den blev känd under namnet "Dalakofferten", men i själva verket hade MasOlle alltså ingen del i dess utformning, med ett indirekt undantag - vagnen bar hans kylare med det berömda märke han skapat, ringen med pilen, järnets symbol.

Det var i juli 1927, som denna vagn började rulla på svenska vägar. Det dröjde dock inte länge, förrän man påbörjade arbetet med nästa modell. MasOlle ritade en ny täckt kaross, och 1929 satt denna på Volvos första sexcylindriga modell, PV 651. Under de följande åren utvecklade konstnären denna välproportionerade vagn alltmer, och Volvovagnarna från åren 1933-34

var verkliga skönheter, från den klassiska kylaren - likadan som museivagnens - till den lösa koffert man dåförtiden brukade placera baktill. Karosseriets linjer var värdiga men samtidigt både mjuka och vackra.

Hur Volvo mötte strömlinjen är egentligen en annan historia, som Helmer MasOlle inte hade ~~att göra med~~; men saken är så pass intressant, att man ändå kan beröra den här. Årtalet var 1933, det år då den stora Chicago-utställningen hölls under mottot "A Century of Progress". På denna utställning presenterade Pierce-Arrow och Cadillac sina första strömlinjevagnar av en typ, som skulle vara modern ännu många år senare. Volvos experimentvagn var dock ännu djärvare. Den förut nämnda Volvo-historiken berättar, att "med hänsyn till att utvecklingen i andra länder inte kommit så långt, vågade Volvo själv icke bygga denna provvagn". Man sökte i stället samarbete med ingenjör Gustaf L. M. Ericsson i Stockholm, efter vars skisser vagnen sedan byggdes hos Nordbergs vagnfabrik. ^{Utan tvivel var} ~~Frågan är, om inte detta~~ ^{en av de} ~~var den~~ första moderna "pontonkarossen". ^{rna} ~~i varje fall en av de första~~. Sidorna var helt släta på det sätt, som nu är vanligt, och bakom framhjulen fanns plats för åtskilligt bagage. Baktill låg reservhjulet som stötfångare. Det är osäkert, om denna vagn ännu existerar. Den ^{lär} ~~hamnade~~ ^{ha hamnat} så småningom i södra Sverige och skymtade strax efter kriget på besök i Stockholm, tyvärr i ganska förfallet skick. Om den ännu skulle finnas kvar, är den förvisso värd att bevaras till eftervärlden.

Denna provvagn ansågs för extrem att sättas i serieproduktion, men den gav givetvis vissa erfarenheter. Följden blev den något mera moderata (men för sin tid ändå moderna) typ PV 36, känd som "Carioca" (dansens på modet just då!). Den kom i mars 1935, men i dess utformning hade MasOlle ingen andel. Hans vagn typ fortsatte emellertid att byggas ännu i flera år och åtnjöt det bästa rykte. Alltjämt händer det ibland, att man möter någon av dessa på sin tid så välkända Volvo-vagnar - det finns faktiskt exemplar kvar, som åren inte tycks ha haft någon inverkan på. Tyvärr ersatte fabriken vid mitten av 30-talet den klassiska kylaren med ett svagt lutande och spetsigt galler efter mönster av Cariocan; exemplet från Mercedes visar, ^{dock} att det ~~kan~~ gå mycket bra att förena en bils kända "ansikte" med moderna linjer. Men Industrimuseets Volvo fortsätter att bära vittnesbörd om en intressant konstnärsgärning i svensk industrihistoria.

Björn Linn