

Redaktionen

Ny svensk stridsvagn

XX
 XX
 Vissa delar av en helt sekretessbelagd
 ny, svensk stridsvagnskonstruktion
 frisläpps för publicering i samband med
 att en orientering lämnas bl a pressen
tisdagen den 19 mars kl 1400
 XX
 XXX

Med anledning därav har jag nöjet översända följande pressmaterial.

- Text:
1. Sensationell ny stridsvagn av holsvensk konstruktion (en redogörelse för stridsvagnsprojektet).
 2. Lättfotad stridsvagn som kan simma (kortare version av 1.)
 3. 10 punkter kring stridsvagn S.
 4. Hur är den nya stridsvagnen att köra och skjuta med. (Intervju med chefen för pansartrupperkolans försöksavdelning kapten S Lindqvist).
 5. Stridsvagnsarbetet kom mycket lägligt. (Intervju med artilleridirektör B af Klint, AB Bofors).
 6. Dessa har medverkat till stridsvagn S.

- Bilder:
1. Tecknad bild av stridsvagnen
 2. Silhuettbilder av front och profil med besättningens placering
 3. Fotografier av stridsvagnen
 4. Porträtt av initiativtagaren och projektledaren avddirektör Sven Berge, armétygförvaltningen
 5. Bilder av motoraggregat

Med hälsningar

E. Kjellqvist
 Erik Kjellqvist
 Arméstabens pressofficer

Pressmaterial om stridsvagn S

Bofors:

Stridsvagnsarbetet kom mycket lägligt

Huvuddelen av det mycket omfattande och komplicerade projekteringsarbetet på stridsvagn S har genomförts på AB Bofors, som ju är en av världens främsta tillverkare av bl a automatkanoner och servotekniska konstruktioner. Stridsvagnsarbeten har man dock hittills inte sysslat med i samma utsträckning.

- Det har varit ytterligt intressant för oss på Bofors att, visserligen med gammal god erfarenhet som kanonfabrikant, få projektera stridsvagn S, säger artilleridirektör Börje af Klint, AB Bofors. Vi har haft ett mycket gott samarbete med den arbetsgrupp som fungerat inom armétygförvaltningen, och vid övergången från teori till praktik har det skett ett mycket gott ömsesidigt tankeutbyte.

-Projekteringen och arbetet på prototyperna och en planerad försöksserie har kommit mycket lägligt för oss säger man på Bofors. Från 1956 och några år framåt var man ju på krigsmaterielsidan så inställd på robotvapen, att vi här på bruket började se lite mörkt på utvecklingen av våra specialiteter, kanonerna. Samtidigt minskade av budgetskäl marinen sina beställningar på fartygsartilleri. Då vi sökte efter i viss mån nya verksamhetsfält tittade samtidigt stridsvagnsstudiegruppen på armétygförvaltningen efter en lämplig industri som kunde ta hand om projekteringen av stridsvagn S. Vi hade både konstruktionskapacitet och utvecklingskapacitet ledig och kunde starta direkt.

-Detta är en så stor sak för oss, heter det vidare, att en del av våra dotterbolag får bidra med leveranser: sålunda skall (om kontraktet blir klart) Nydquist & Holm göra själva vagnkroppen, Tidaholmsverken tillverka automatmagasinen och Ulvsunda Verkstäder vissa hydrauliska apparater.

Kan inte intresset utomlands väntas resultera i beställningar?

- Det är känt, säger man på Bofors, att man utomlands är ute efter en lämplig typ av stridsvagn som i slutet av 60- och början av 70-talet kan ersätta nuvarande typer, och det är mycket möjligt att det här kan bli fråga om även internationella beställningar.

Artilleridirektör af Klint har vid Bofors svarat för projektets samordning på direktionnivå, överingenjör Sten Henström, som är chef för konstruktionsavdelningen, har svarat för det tekniska projektarbetet och kamrer Erling Spiik, som är chef för krigsmaterielförsäljningen, för projektets kalkylering och andra ekonomiska sidor.

Arméstabens pressavdelning
19/3 1963

Pressmaterial om stridsvagn S

Volvos gasturbinmotor

Denna bild visar Volvos automotiva gasturbin i utförande med respektive utan värmeväxlare, vilka båda typer Volvo nu har under utveckling med stöd från arméns sida.

Turbinen ligger i båda fallen på nominellt ca 250 hk. Särskilt utmärkande för konstruktionen är att den i en alternativ utföringsform förses med ett speciellt drivturbinsystem, vilket för samma effekt ger mer än dubbla startmomentet jämfört med nu kända turbinkonstruktioner.

Den regenerativa versionen med värmeväxlare är försedd med en ny typ av värmeväxlare, som är ~~riygformad~~ till skillnad från tidigare kända typer av skiv- eller trumtyp och kan alternativt tillverkas i keramiskt material eller mycket tunn plåt.

När versionen med värmeväxlare är färdigutvecklad väntas denna ge en bränsleförbrukning, som är lägre än den för en installation med förgasmotor och närma sig den för en dieselmotoranläggning med hydrodynamisk momentomvandlare.

Arméstabens pressavdelning
19/3 1963

Pressmaterial om stridsvagn S

Rolls-Royce motor med Volvo-Matic

Denna bild visar Rolls-Royce K-60 motor utrustad med Volvos automatiska växellåda, Volvo-Matic.

Motorn är en 240 hk, 6-cylindrig flerbränslediesel med motgående kolvar och två medelst kuggväxlar sammankopplade vevaxlar.

Automatväxellådan är i princip samma som Volvo-Matic i bussutförande bortsett från att backväxeln är slopad.

Momentomvandlaren är av ny typ, helt utan storelement samt med 2 faser av motrotation och mekanisk direkt i tredje driftsfasen.

Den hydrodynamiska momentomvandlaren är unik i så måtto att alla turbinelement roterar under alla driftsförhållanden - undantagandes start. Detta resulterar i mjuk och kontinuerlig variabel momentutväxling i de båda lägre driftsområdena samt rent mekanisk kraftöverföring under hög verkningsgrad i det tredje och högre driftsområdet.

Arméstabens pressavdelning
19/3 1963

Pressmaterial om stridsvagn S

Kombinerad motoranläggning

Bilden visar Volvos kombinerade motor- och transmissionsanläggning. Den innehåller en ny typ av transmissionssystem, som Volvo utvecklat för svenska arméns räkning och som möjliggör användning av olika typer av motorer.

Bilden visar en installation med en 240 hk Rolls-Royce K-60 motor kombinerad med en VOLVO-MATIC automatväxellåda på ena sidan och en 330 hk Boeing-turbin, typ 502-10MA utan värmväxlare på den andra sidan.

En ny typ av gasturbin med hög startutväxling och låg bränsleförbrukning utvecklas för närvarande vid AB Volvo och beräknas vid ett senare stadium alternativt kunna ingå istället för tidigare nämnda turbin.

Transmissionssystemet omfattar samlingsväxel, en växellåda av planettyp samt en vinkelväxel. Samlingsväxeln som förbinder de båda motorerna är försedd med låsbara frihjul, vilka möjliggör in- och urkoppling av de båda motorerna på ett enkelt sätt.

Konstruktionen är vidare utförd på ett sådant sätt att den möjliggör start av kolvmotorn med hjälp av gasturbinen vid extremt låga temperaturer.