

**Volvo och Saab säljer som aldrig förr i USA. Men vad säger de amerikaner som provat svenska bilar på vägarna i några år? Jo:**

# Volvo? No thanks!

När man träffar en riktigt nöjd ägare till en svensk bil i USA, då har han oftast en riktigt gammal Volvo eller en alldeles ny Saab 99. Volvos 140-serie från 1970 och 1971 får bister kritik. Men de allra nyaste får bättre betyg.

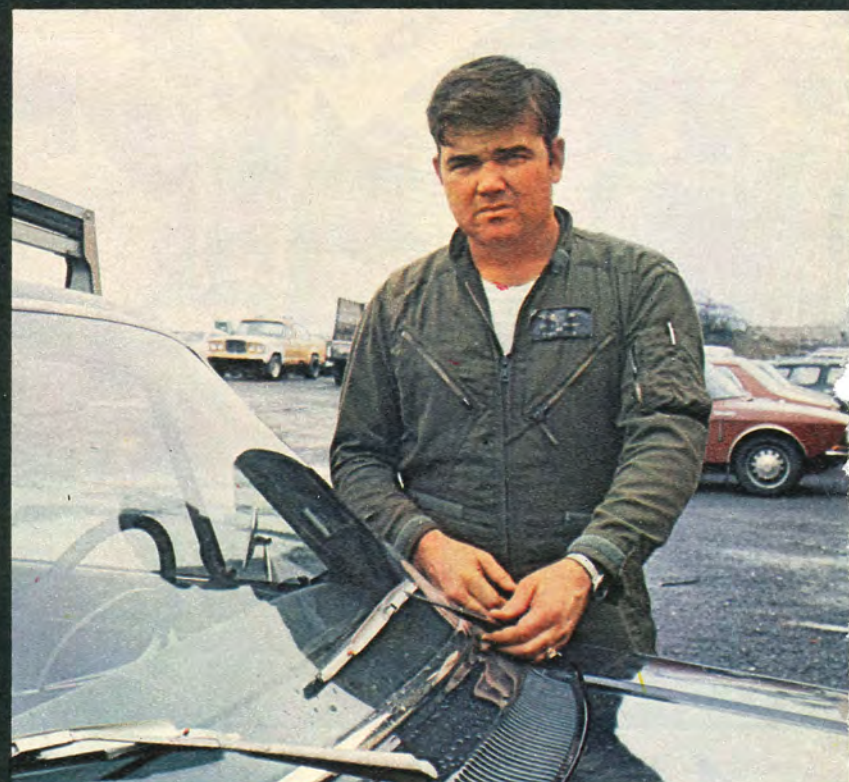


## Hur kan en svensk bil vara så svårstartad?

**Susanne Cowang, hemmafru, Volvo 145 -68:**

— Min man har en Mercedes. Jag fick den här herrgårdsvagnen för att frakta mej själv och bar-

nen. Jag har kört 6 000 mil. Efter 3 500 måste växellådan repareras för 1 700 kronor. Den är väldigt svårstartad, det begriper jag inte att en svensk bil kan vara. Och så glödtänder den väldigt ofta. Nästa gång ska jag inte ha en Volvo. Det får bli något sportigare. En Triumph eller Saab, kanske. Bara inte Volvo.



## Min sista Volvo — alldeles för mycket trassel

**Jim Gillard, pilot, Volvo 145 -71:**

— Första Volvon för min del. Och sista. Jag köpte den för att jag gillade sikten och vägenskaperna. Efter 1 500 mil var

däcken blankslitna. Efter lika mycket till är det nu dags att byta bromsklossar. Vindrutetorkarmarna har lossnat vid tre tillfällen. Två gånger har hela instrumentbrädan måst tas bort. Förgarsarna kräver ständig justering. Två gånger har jag fastnat i snöyra för torkarnas skull.



## Saaben är säker som en stridsvagn att krocka med

Isabel Evans, servitris, Saab 96 -72:

— Min man hade en Amazon -66 då vi gifte oss. Den fick jag överta vid skilsmässan. Hade aldrig nå-

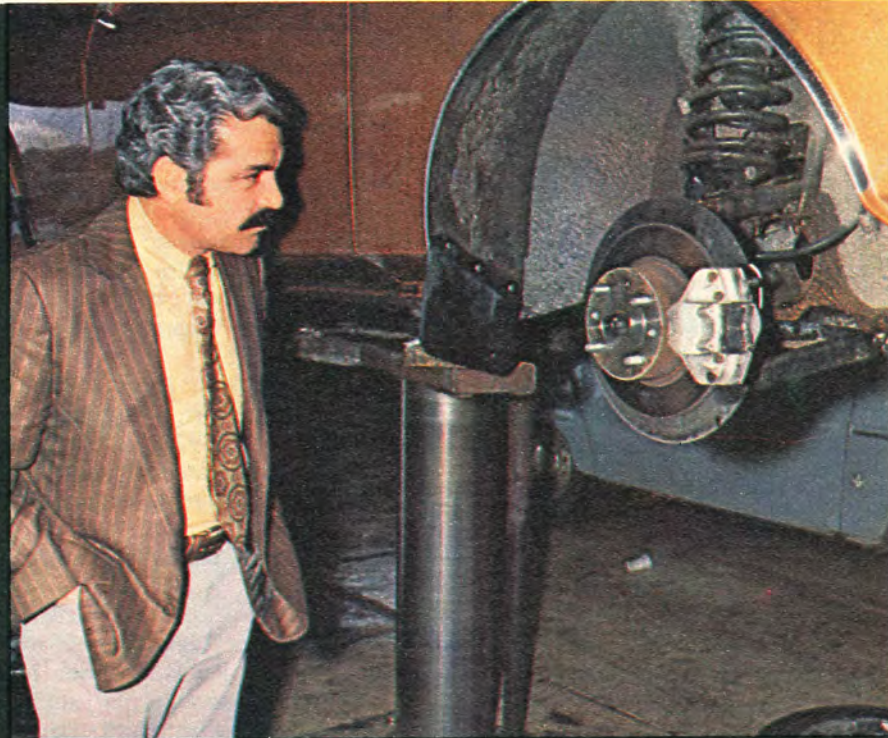
ra direkta problem med den men efter 12 000 mil tyckte jag det var dags att byta. Så nu kör jag en Saab 96. Jag blev påkörd härmandan av en amerikanare. Den måste repareras för flera hundra dollar. På min Saab blev det knappt en skråma. Den är som en stridsvagn. Och så är den så ful att jag hittar den på parkeringen.

## Den börjar redan krångla — efter några hundra mil

Rafael Thorsson, banktjänsteman, Saab 99 -73:

— Jag har haft stora amerikanska bilar i flera år. Nu fick jag för mig att jag skulle ha något mindre

och sportigare. Provkörde först Volvo 164 och Chevrolet Monte Carlo, men jag gillade inte deras uppförande på vägen. Det var mest en tillfällighet att jag provade en Saab. Då föll jag direkt. Jag har bara kört ett par hundra mil och redan fått en oljeläcka. Det är i tidigaste laget för en bil att börja krångla.



## En bra bil, men servicen är alldeles för dyr

J T Willis, expressbyråchef, Volvo P 1800 -69:

— Det här är en bra bil och värd pengarna. Men servicen är åt hel-sike för dyr. Därför gör jag en del

själv. Jag är här för att köpa fläktrem, tändstift och luftfilter. Har kört 14 000 mil utan problem tills överväxeln nyligen började krångla. Sportvolvon är säker och bekväm och om dom inte ändrar modellen så köper jag nog en till om några år. Men inte om dom gör om den. Nya modeller är aldrig pålitliga.

**VÄND!**



## Social-grupp 1 köper svenska bilar!

Se Förra året sålde Volvo för första gången fler bilar i USA än i Sverige. Samtidigt ökade Saab sin försäljning med närmare tio procent på andra sidan Atlanten.

Så då borde det ju vara en lätt match att fånga var sitt exemplar av dom båda svenska fabrikaten på samma bild när dom susar fram på en amerikansk motorväg. Tänkte man.

Efter tre timmars väntan vid ett räcke på Sjätte gatan där denna hänger över Harbor Freeway i Los Angeles downtown kom dom i skymningen. En grön 99:a och en benvit. 142:a. Då hade cirka 60 000 bilar passerat och man började förstå att det inte i första hand är svenskbyggena som orsakar den stickande smogen i LA.

● I själva verket är både Volvo och Saab väldigt små där borta i det väldiga billandet, där det förra året såldes nästan 11 miljoner personbilar. Volvos drygt 50 000 var en knapp halvprocent av det totala antalet, Saabs mindre än 15 000 var lättare att räkna i promille.

Totalt rullar för tillfället ca 300 000 Volvo och 60 000 Saab på vägarna i USA. Bara i Los Angeles och dess omgivning finns det 6 miljoner bilar.

Jag har under några år i USA träffat en hel del svenskbilsägare. Dom flesta har varit nöjda.

Häromdagen parkerade jag från åtta till fem i en verkstad där man serverar både Volvo och Saab.

Här är resultatet:

■ Mest nöjda: Ägarna till riktigt gamla Volvo (65:or och äldre).

■ Näst mest belättna: Dom som kör nya 99:an.

■ Direkt förbannade: Dom som hade oturen att dra på sej exemplar ur Volvos 140-serie 1970 och 1971 och 99:orna fram till i början på 1972.

Övrigt: Volvon anses allmänt ha varit bättre förr, även om kvaliteten höjts sen 1971. Saab betygsätts som pålitligare än nånsin.

Bilisternas erfarenheter får stöd av experter.

● Servicechef på en Volvoverkstad:

— Volvos 67:or och 68:or i 140-serien var rena skräpet. 69 var det bättre. Sen kom 70 och 71 års modeller som nästan aldrig gick på grund av en reningstillsats i plast (behövs inte i Sverige) i förgasarna. Den krävde ständiga justeringar. Nu säljs bara bilar med elektronisk bränsleinsprutning här. Dom är pålitligare. Men detaljkvaliteten är långt ifrån lika hög som för tio år sen.

● Servicechef på Saabverkstad: — Den nya 99:an är den bästa bil Saab sålt i USA. Fram till i början på 72 var det värre. Växellådorna rasade på löpande band och irritationen hos kunderna var stor. Vi höll på att ramla ur businessen då.

Medelsvenskbiltkunden är för resten enligt dom båda företagens egna undersökningar i 35-årsåldern, har femton års utbildning och tjänar 17 000 dollar om året. Det betyder socialgrupp 1 översatt till svenska.

Det är därför han har råd att köpa svenskt. För samma pengar som han lägger på den billigaste 142:an och 99:an kunde han ha fått en Ford LTD eller en Chevrolet Monte Carlo eller en Cadillac. Den senare för all del något beagnad. ●

## Volvon svek, men Sonetten är en underbar bil

Edmund Wachsmann, företagskonsult, Saab Sonett -73:

— För mig har det alltid bara funnits tre alternativ: Saab, Mercedes eller Volvo. Det är dom

enda jag litar på. Jag har avverkat tre Volvo, en PV, en Amazon och en 142:a. Den sista var klart sämre än de båda första, så då gick jag över till Saab. Jag köpte Sonetten i Sverige i somras, och hittills har den varit underbar. Jag gillar framhjulsdriften och den otroliga komforten hos en så liten bil.



## Bara skräp. Verkstadsbesök för nästan 6 000!

George Hagstrom, fastighetsmäklare, Volvo 145 -71:

— Bilen tillhör en bekant, men han är så trött på den att han inte längre orkar åka själv till verksta-

den med den. På 7 000 mil har han haft reparationer för över 5 000 kronor. Han har bytt bromsar, kamaxel- och vevaxeldrev, stötdämpare, förgasare, kardanknutar och startmotor. I dag är det kopplingen och ytterligare 800 kronor. Kopplingsgaffeln hade gett sig. Det är hans fjärde Volvo. Och sista.



## Reparationer för 5 000 när motorn skar

Laurence Laurent, marinbiolog, Saab 99 -71:

— Jag köpte den här 99:an för ett halvår sen. Då hade den gått 4 500 mil. När jag hade kört

1 000 mil skar motorn. Varför vet jag inte. Kolvarna måste bytas ut. Då hade man inte reservdelar. Två gånger har dom skickat efter och fått fel prylar. Nu är dom rätta delarna äntligen här, men jag tycker det är uselt att behöva vänta fyra veckor efter haveriet. Det hela kommer att kosta mig uppåt 5 000 kronor.

## En pålitlig kärra, lätt att reparera själv

Dan Ryan, matläggare, Saab 95 -65:

— Först hade jag en gammal Volvo PV, en 58:a. När den blev för gammal köpte jag Saaben, en

tvåtaktare. En så bra kärra som PV:n kommer nog aldrig att göras igen. Är nöjd med Saaben också, fast jag har blåst en cylinder efter 16 000 mil. Det fixade jag lätt själv, det är fördelen med en tvåtaktare. Nu står den här för att batteriet har laddat ur. När den här lägger av köper jag nog en Saab till. En V 4.



## Större än den ser ut — och säker!

Roy Benson, armétekniker, Saab 99 -73:

— Min första Saab var en 64:a. Den körde jag 16 000 mil utan trubbel. Det här är min tred-

je. Jag är tekniker och ställer höga krav på min bil. Den nya 99:an motsvarar dom fordringarna. Jag köpte den därför att den är säkrast av alla småbilar på marknaden, är större än den ser ut, är framhjuldriven och har stora hjul. Den är ekonomisk. Men servicen är onödigt dyr, så den sköter jag oftast själv.

## Till verkstan gång på gång på gång . . .

Richard Hulme, pilot, Volvo 142 -71:

— Det enda som är bra är sikten, komforten, bagageutrymmet, och vägegenskaperna. Resten är

botten. Var 500:e mil — i bästa fall — måste jag in till verkstad och justera förgasarna. Dessemellan händer andra saker, som t ex att brytarspetsarna måste bytas ut. Jag tänkte köra ekonomiskt med en liten bil, men eftersom den bara går på högoktanigt tjänar jag inget på det. Nästa gång blir det ingen svensk bil!