

Stockholm för 50 år sedan:

Två herrar festade på kräftor – och beslöt att starta Volvo!

Det här borde man kunna göra pengar på!

Det var försäljningschefen på SKF, Assar Gabriellssons, bestämde uppfattning när han som ansvarig för företagets Frankrike-kontor vid seklets början kunde studera den explosionsartade bilutvecklingen på ort och ställe.

Sagt och gjort! Han sa upp sin befattning på SKF och tog kontakt med sin gode vän, teknikern Gustaf Larsson. De båda herrarna beslöt över ett fat kräftor på en stockholmsrestaurang att dra igång ett svenskt bilprojekt. Året var 1924 och hösten stod för dörren.

Två år senare var tio bilar klara för provkörning. Därmed var grunden lagd till Sveriges största, privatägda företag och ett av de få lönsamma bilföretagen i världen under energikrisens år 1974.

Redan året därpå – efter att SKF överlät ett vilande patentbolag med det latinska namnet Volvo (= jag rullar) till herrarna Larsson och Gabriellsson – blev de första seriebilarna klara.

Först ur fabrikslokalen på Hisingen rullade en svart, fyrsitsig cabriolet med det välkända Volvo-emblemet diagonalt över kylaren och vi skrev den 14 april i dagboken. Det är 50 år sedan nu.

Under den tiden har mycket hunnit hända med det lilla göteborgsföretaget. Det har utvecklats till att bli Sveriges största, privatägda och tillika landets största exportföretag.

Tre direktörer

Under de 50 åren har tre direktörer suttit vid ratten: Assar Gabriellsson, Gunnar Engellau och Pehr G Gyllenhammar. De oiet nämnde fortfarande verksam som VD för Volvo-koncernen trots att illasinnade rykten på senare tid velat göra gällande att hans fall är nära förestående.

Betala för kvalitet

Nuvarande VD:n, Pehr G Gyllenhammar yttrade vid sitt senaste möte med pressen, det som hölls med anledning av slutredovisningen för 1976, följande ord om nuläget på personbilssidan:

– Vi bygger bilar som inte har priset som främsta försäljningsargument. Vi gör specialbilar till människor som vill ha och är beredda att betala för kvalitet, säkerhet och riklig utrustning.

Medvetenheten om att volymerna på personbilssidan inte skulle bli särskilt stora fick Gabriellsson att redan från början tänka på buss- och lastbilstillverkning.

Knappt 300 bilar

Den första Volvo-lastbilen

byggdes 1928. Den hade samma fyrcylindriga motor på 28 hk som personvagnen. Under Volvos två första decennier fram till 1948 dominerades produktionen antalsmässigt av lastbilar.

Volvo hade redan från början högflygande planer på snabb ökning av omsättningen. Men på grund av svårigheter med materialleveranser kom Volvos tillverkning första året att stanna vid knappt 300 bilar – långt färre än planerat.

Problemet kvarstod även under 1928 och tillverkningen uppgick då inte till mer än 938 bilar varav merparten var lastbilar.

Ute i världen var dock optimismen stor och börskurserna steg. I augusti följande år visade Volvo för första gången vinst – dock endast för en månad.

12 mars 1932 kom Kreugerkraschen. Börsen stängdes under en vecka och den gnutta optimism om framtiden som fortfarande fanns kvar fick sig ytterligare en knäck. Samma år – 1932 – anställdes en 21-årig civilingenjör vid Statens järnvägar. Det var en man som sedan skulle komma att imponera på Assar Gabriellsson och bli ytterst värdefull för företaget. Namnet var Gunnar Engellau.

1935 presenterades Volvos första personbil med stälkaros. En två tons bumling med strömlinjeformad kaross och många tekniska finesser. Den döptes efter dåtidens dansmode till Carioca.

Men publiken var tydligen inte mogen för en så avancerad bil och den kom inte att tillverkas i mer än 500 exemplar fram till 1938.

Ny personbil

Under kriget arbetade Volvoteknikerna intensivt på utvecklingen av personbilar. Man räknade med att efterfrågan på privatbilar skulle bli stor när kriget upphörde.

Vid Stockholmsutställningen 1944 hade Volvo därför en personbil klar. Den fick modellnamnet 444 och blev, skulle det senare visa sig, den definitiva vändpunkten för Volvos hela personbilstillverkning.

Bilen hade självbärande kaross och en fyrcylindrig, bränslesnål motor. Den såldes för 4 000 kronor mot förskotts betalning. Leveransdagen var ovisst, men man fick 5 procents ränta intill leverans.

Grundkonstruktionen kom att behållas i inte mindre än 21 år. När tillverkningen upphörde 1955 hade 440 000 444:or och 544:or byggts. Modellen utgjorde också grunden till den välkända skåpbilen Duett. En bil som än i dag är mycket eftertraktad och som säljs

för betydligt högre pris än den egentligen borde ha med tanke på ålder och mital. Men den praktiska formen, de stora bakdörrarna och "robustheten" gör att Duett-spekulanterna är många...

Engellau tar över

En viktig milstolpe i Volvos historia och orsaken till den dittills långvarigaste rättssaken i Sverige kom 1954. Då införde Volvo sin femåriga vagnskadegaranti. "Tilltaget" ansågs strida mot försäkringslagen och Gabriellsson hotades av fängelse. 1958 kom dock den friande domen i Högsta Domstolen.

Samma år som vagnskadegarantin infördes visade Volvo sin första sportvagn. Det var en prototyp i plast kallad P 1900. Bilen var framför allt ett resultat av Assar Gabriellssons eget stora intresse för amerikanernas försök med plastbilar. Bilen kom aldrig i produktion.

Volvos amerikana-export började 1955 och det året tillverkade man över 50 000 fordon.

Nästa år började en ny epok. Med orden "jag tar av mig hatten för det som gjorts hittills – men jag tar av mig kavajen för framtiden" tar Gunnar Engellau över rodret för Volvo i samband med en fest för de anställda.

1956 skedde en generationsväxling på produktionsidan. Det året introducerades såväl Amazonen – 120-serien – som den lätta lastbilen Snabbe. Båda bilarna blev mycket väl mottagna, men Amazonen fick från början ett välförtjänt dåligt rykte för att vara otät. "Fotbad ingår i priset", löd en av många sarkastiska kommentarer.

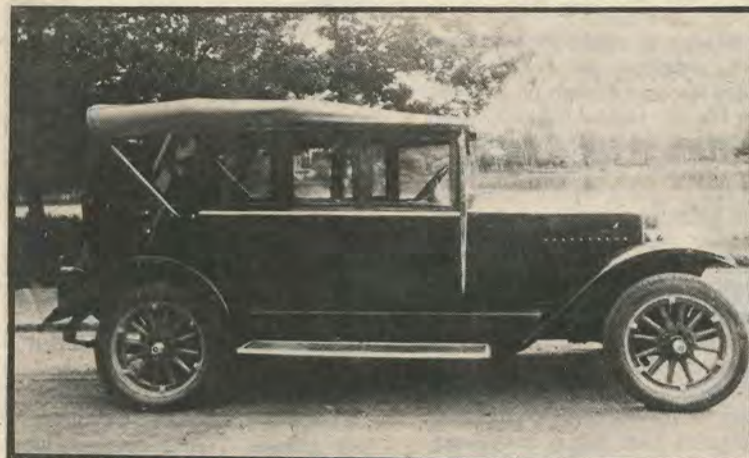
Satsning på USA

Mot slutet av 50-talet gjorde Engellau sin beryktade hård-satsning på Amerika trots att, som man sa, det är lika svårt att sälja bilar till amerikaner som att sälja kylskåp till eskimåer...

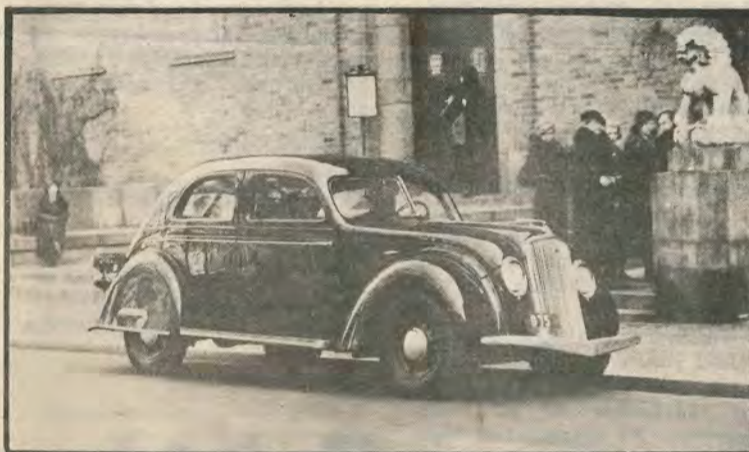
På fyra år – från 1955 till 1959 – nästan fördubblades Volvos produktion och under det sistnämnda året rullade 89 000 fordon av banden på Hisingen. Samma år kom också Volvos första serietillverkade sportvagn, P 1800.

"Vi kan inte lägga alla ägg i samma korg", sa Engellau och menade med det att en så kallad riskspridning på olika marknader var lämplig när den handelspolitiska blockbildningen började göra sig gällande.

Den 11 september 1963 startade Volvo lokal monteringen i Nova Scotia, Kanada. Det var Volvos första helägda monteringsföretag utomlands. Det skulle bli många fler...



Volvos första, seriebyggda bil var en svart cabriolet som rullade ut genom fabriksportarna den 14 april 1927 – för jämnt 50 år sedan.



1935 kom Volvos genom tiderna mest kända bil, den så kallade Carioca, döpt efter det rådande dansmodet. Bilen, som tillverkades i bara 500 exemplar på tre år, var alltför avancerad (med stälkaros och strömlinjeform) för att tilltala dåtidens bilkonsumenter.

1959 påbörjades Toroslada-fabriken, som invigdes fem år senare. Den var företagets största satsning dittills – 244 miljoner kronor.

1967 blev det nya huvudkontoret i Toroslada klart och de enheter som varit utspridda på 17 olika platser i staden kunde nu samlas under ett tak.

Året därpå kom Volvo 164 – "Bensinbilen". Den kallades så eftersom de två första årsmodellerna drack så mycket bensin att man helst skulle ha eget oljeborr-torn för att ha råd att ha den.

Gyllenhammar blev VD

I maj 1971 kom Pehr G Gyllenhammar som VD till Volvo. En plats som han ännu har trots att ryktena vill göra gällande att hans avgång är nära förestående.

På frågan om detta var ett bevis på att Volvo var på väg ut ur Sverige svarade Pehr G Gyllenhammar så här:

– Genom samarbete med andra, t o m våra konkurrenter, kan vi hålla kostnaderna på en dräglig nivå och samtidigt undvika en alltför stor kapitalbindning. Genom avtalens konstruktion kan vi också bibehålla vårt oberoende.

Vid 70-talets början startar Volvo sin strävan mot bättre arbetsmiljö under Gyllenhammars kampord: "Vi måste ägna individen större uppmärksamhet, när vi väljer produktionssystem. Kan vi inte höja industriarbetarens status genom reella åtgärder i samarbete med våra fackliga organisationer, kan vi inte heller rekrytera bra arbetskraft och bli konkurrensdugliga".

Under 1972 köptes 33 procent av aktierna i DAF:s personbilstillverkning. Man gjorde det för att få arbetskraft, produktionsanläggningar och en bil i den då mest expansiva storleksklassen i Europa, nedre mellanklassen.

I maj 1973 står Kalmar-fabriken klar. Den väckte stor uppmärksamhet internationellt och blev tidigt ett intressant studieobjekt för konkurrenter, vetenskapsare och massmedia från hela världen.

"Som ett barn"

Under 70-talets senare år har

det hänt en hel del med Volvos personbilar. En speciell, dieselmotorförsedd, framhjuldriven taxi har visats, en liten el-bil rullar för fullt i Göteborgstrafiken och nu senast visade Volvo en kupemodell på basis av 264 GLE.

Ersättaren till Volvos 200-serie kommer på hösten 1978. Men om den vill man inte tala och därför låter vi en ordväxling mellan Assar Gabriellsson och en journalist sätta punkt för den här historien. Han sa så här vid förfrågan om hur Volvos PV 444-modell skulle komma att se ut:

– Frågar ni ständigt era kvinnliga bekanta om de är med barn?

– Nej, måste journalisten generat medge.

– Det är på samma sätt med bilars tillkomst, de kommer till i tysthet och bör som barn få utvecklas i ro och avskildhet.

SVERKER DAHL



14) Volvo 66

○ **Pris:** 28.500 kr. Automat standard.

○ Kombi (bilden) enda modellen. Kombi-kaross. Två dörrar. Fem personer. Motorn fram/drivning bak. De Dion bakaxel.

○ **Motor:** fyrcylindrig, vätskekyld radmotor på 1289 cc och 57 hk/42 kW.

○ **Bränsleförbrukning:** 0,8 – 1,2 l/mil. 97 okt. n.

○ Fem års vagnskadegaranti. Tre års servicegaranti.

○ Försäkringsklass (66 SL Kombi) 2-13. Fordonsskatt 207 kr.

○ **Kommentar:** 66:an är minstingen i Volvo-familjen. Den tillverkas numera enbart som Kombi med två dörrar. Bilen är mycket lättkörd. Automatisk transmission (som standard), lättgående ratt och pedaler samt mycket god överblick gör den till den idealiska stadsbilen.



Vid Volvo Olofströmsverken tillverkas merparten av alla plåtdetaljer som ingår i bilen. Här är det en 245:a som "exploderat".