

Familjeliv

Med Volvo 140 och Saab 99 bytte svensken upp sig. Nu åkte han stort, flott och modernt. Den ene var en konventionell, lite prätig, men tidlös typ. Den andra excellerade i formgivning och teknik men led av tveksam kvalitet. Rolf och Rut provkör två svenska hjärtan.

Text och foto: Claes Johansson

Fortfarande i mitten av sextioalet var det roligt att vara bil. Ingen avgasrening. Inga parkbänkar till stötfångare. Riktigt krom. Navkapslar i plåt. Bilar hade ännu inte blivit bilism.

Familjens allra första bil hade bara på ett drygt decennium förvandlats till ett avlägset minne, ett kuriosainslag i familjealbumet.

Nu hade svensken råd att köpa nytt. En ny årsmodell var en given signal för ett nytt steg i konsumtions-trappan. Så visst sträcktes det på grannars halsar fortfarande 1966 när nya Volvo 144 rullade upp på garageinfarten. Det låg avund i luften.

Ett-fyrtian var Volvos första egna bil. På trettioalet såg Volvobilarna ut som amerikanare, fast mindre, så även på fyrtioalet. Volvo PV var en nerskalad Ford, och femtioalets Amazon var en slickad italienare. I mitten av sextioalet skulle moderna bilar vara kantiga, ett mode i både USA och Europa. Volvo fann sin helt egna stil, en ren linje, harmonisk och tidlös. Utan tvekan var den Jan Wilskaards mest lyckade.

Vad fanns kvar av Amazonen? De insvängda sidorna, de upprättstående bakljusen och den pressade lättmetallgrillen, som i sin form antydde Amazonens två näsborrar.

Det var en i det närmaste genialisk överflyttning av Volvos identitet, men framför allt gav den Volvo en oändlig möjlighet att bygga vidare för framtiden.

Låt vara att man redan till 1973 valde den groteska byggnadsstilen. Inredningen förstördes grundligt och året därpå kom historiens fulaste stötfångare.

Nya Volvo var efterlängtdad som bara en ny Volvo kan vara. "Den största händelsen inom svensk bilindustri på tio år", skrev Teknikens Värld som 1966 utsåg den till Årets Bil.





– Och så le in i kameran, mässar Rolf. Rut och lille Anders försöker vara till lags även om det känns hopplöst. Rolfs fotokunnande är nämligen väl dokumenterat.



” *Volvo häver sig olustigt i kurvorna men Saaben, den har man i sin hand, utbrister Rolf.* ”

I grunden var 140 en Amazon, rymligare, säkrare, snabbare och mer komfortabel. Men arvet gick inte att ta miste på.

Priset var 20 900 (för "S"-modellen) vilket var billigare än BMW, Mercedes och Rover men dyrare än Ford och Opel. Beroende på förgasarmängd (en Zenith eller två SU) fanns den beprövade B18-snurren att få med 85 hk eller 115 hk.

150 miljoner kronor i utvecklingskostnader räckte inte till mer än en ytterst konventionell layout med stel bakaxel i skruvfjädrar och en framvagn hämtad från Amazon. Ändå förvånades journalistkåren över 140:s goda vägegenskaper.

Nya Volvo var stor invändigt, bagaget rent enormt. Skivbromsar runt om var modernt tänkande, liksom kollapsbar rattstäng och ett smart kretsdelat bromssystem, där det alltid fanns 80 procents bromsverkan kvar om en krets skulle falla bort.

Handbromsen satt av någon märklig anledning (som Amazon) till vänster om förarstolen.

Stilfullheten blev som sagt mindre uttalad med åren, istället utskristaliserade återigen en riksläkare, en superkvalitetspryl som kom att

stå svensken lika nära som någon PV och Amazon någonsin gjort. Volvo hade lyckats med sitt trick ännu en gång.

När Saab skulle ömsa skinn i mitten av sextioalet var läget mer dramatiskt. Volvo byggde vidare, Saab fick uppfinna bilen på nytt. Draget till sin spets kan 99:an sägas vara den sista Saaben som Saab själva fick göra. 900:an var en förlängd 99:a och 9000 ett samarbetsprojekt med sydeuropeer. Dagens 900 är en Opel i grunden.

Svensk Citroën

Vid den här tiden hade 96:an nått sin fulla utvecklingspotential. Saab behövde en större bil.

Flera parallella tankegångar hos Sixten Sason mynnade så småningom ut i projekt Gudmund. Redan i de olika förstudierna går det att spåra 99:ans särpräglade stil.

Nosdesignen stulen från Citroën DS följde dock inte med, men väl den karaktäristiska bakdelen. Idén med en tvärrädd motor (och ett extra bagageutrymme längst fram) lades åt sidan till förmån för en längsmonterad motor - som lutades 45 grader åt höger.

Motorn ja: återigen ett nytt kapitel för Saab.

Ekonomin tillät inga egna konstruktioner så i början av 1960-talet inleddes ett samarbete med engelska Ricardo & Co Engineers Ltd. Efter en omgång provmotorer var pengarna slut. Även Triumph stod i begrepp att ta fram en ny grundmotor - som också skulle fungera i dubblad form, som V8.

Det passade Saab bra. Man kunde dela på kostnaderna och i februari 1965 var företagen överens. Ett mindre lyckat drag - sett så här i efterhand. De "engelska" motorerna hade två egenskaper: antingen var djävulen permanent inkvarterad i dem, och det var han i de flesta, med allt vad det innebar av trilsande toppar och växellådor. Eller så bodde där en ängel.

- Allt, precis allt, gick sönder på min 99:a berättar en desillusionerad 99-ägare som ägde första årsmodellen 1969.

- Aldrig några problem, säger en annan.

Ändå var den smått genialisk i sin uppbyggnad. Gunnar Ljungström, som inlett sin bilkarriär med att konstruera Saab 92, fick åter bevisa att en bil inte behöver vara som alla andra. Dussinbilar var Volvos mission här i världen.

Framhjulsdriften var självskriven, liksom fri-



hjulet. Andra Ljungströmska måsten var att de inre förstärkningsprofilerna i vindrutestolparna skulle vara förankrade ända ner i hjulhusen.

- Vi hade mycket bekymmer med att anpassa dom till produktionen, minns Per Gillbrand.

Gillbrand var djupt involverad i utvecklingen av bland annat motorinstallationen.

En annan käpphäst var att använda så lite elkabel som möjligt. Istället för eltrådar gjordes bakrutan imfri via speciella luftkanaler.

- Där kan man säga att han var före sin tid. Idag är det ett stort problem med all elektrisk utrustning som påverkar bensinförbrukningen.

Även Volvo kom med en liknande lösning i 140:an.

- Men han fick ge sig med motorupphängningen. Idén var att motorn skulle balansera på ett motorfäste i mitten. Sedan skulle krafterna tas upp av olika stäg i motorrummet. Men det fungerade aldrig, motorns vibrationer gick rakt in i kupén.

Formgivaren Sixten Sason briljerade på nytt, en sista gång. Sason hann aldrig se sin 99 helt färdig. Han dog i januari 1967. Saab 99:an var ett värdigt arv, kanske en av de mest

underskattade och förbisedda bilarna när det talas om klassisk svensk formgivning. Se bara den skulpturala behandlingen av motorhuv.

Samtidigt som formen var tidlös fanns ett stort mått av egensinne: välvd vindruta, indragna trösklar, startnyckel på golvet, generös motorhuvsöppning. Golvet var befriande slätt såsom alla framhjulsdrivna bilar borde vara.

Innanför det återhållsamt eleganta skalet fanns det bra plats för de åkande. Den nya stora Saaben var bred och rymlig för sin storlek och reklamen överdrev inte när modellen kallades "den bredaxlade svensken".

Rektangulära strålkastare kom till i en hast, länge var den första fullskaliga prototypen utrustad med runda dito. Över en helg ritades nosen om, och det hela var bestämt.

Beslutsvägarna var korta i det lilla bilföretaget.

Även Saab hade skivbromsar runt om med delade kretsar. Andra genomtänkta detaljer var fällbart baksäte och en bensintank indragen mellan bakhjulen. Alla takstolparna var elegant polstrade på insidan, en pionjärgärning.

Rut och Rolf

Vi vrider klockan tillbaka och låter Rut och Rolf Larsson med sonen Anders, sex månader, ta en titt på de svenska drömbilarna. Pappa Rolf dokumenterar med Kodak Instamatic.

Första intrycket av den beige 142:an från 1968 är gott. Här är en rejäl bil tycker Rolf. Och rymlig menar Rut.

Invändigt är den ljus. Knappt några skymmande stolpar överhuvud taget. Den smala instrumentbrädan är sober, men ser lite halvfärdig ut med de skarvade plastpanelerna. Kommer inte askkoppen från en husvagn? Anders tittar fascinerat på de tre orangefärgade strecken till värme och ventilation och de små knapparna som ser ut som lakritsbitar.

- Men nog är farsans Amazon mer arbetad i detaljerna, försöker Rolf.

- Men usch så omodern, fnysar Rut.

Anders har nu börjat fingra på dörrhandtagen på utsidan som också ser ut som lakrits.

Familjen lyfter på motorhuv. Rolf känner sig mallig, den här maskinen har sin överman i familjens karl. Till och med Rut kan peka ut både tändstift och oljesticka.

När Saabens motorhuv reses upp skruvar sig Rolf olustigt.

- Ska inte kopplingen sitta bakom motorn... och... hmm... vattenpumpen... mumlar Rolf.

Rut tittar inte för Anders kräks på hennes nya bruna postorderdräkt.

Rolf stänger Saabens lock och beslutar sig för en tur med Volvon istället. Rut får sitta bak i Volvon med Anders i famnen. Det är säkrast så.

B18-motorn purrar igång och snart kryssar familjen ut på den nybyggda motorvägen. Volvon svävar behagligt.

- Precis som Amazonen, säger Rolf när han växlar från trean till fyran.

- Ja, har du sett. Hastighetsmätaren är en sån där söt med ett streck.

Farten närmar sig 120 km/h och lille Anders ser konfunderat på hastighetsmätaren. Var bor strecket när det inte syns?

Men han är för liten att fråga, och pappa Rolf för korkad för att svara.

Familjen tar en sväng inne i stan, Rolf låter till och med Rut köra.

- Så bra man sitter, säger Rut, och så lättkörd.

- Men inte så rolig väl? Säger Rolf rastlöst bakom sina guldfärgade pilotbrillor.

Motorn går tyst och starkt. Bilen har fin känsla i reglage och pedaler. Men den häver sig olustigt i kurvorna tycker Rolf som ser sig själv som en sportig karl.

Den alldeles nya Saab 99:an från 1969 syns på håll.

- Vad konstig den ser ut, säger Rut.

Familjen stannar och byter bil. Flyttar över barnvagnen. Saabens utrymme i bagaget är stort, men inte lika stort som på Volvon.

- Men guuud, var är startnyckeln? flämtar Rut.

- Där, bredvid reglaget för frihjulet, på golvet, mässar Rolf.

- Frihjul?



Rut och Anders trivs i den rymliga Volvon. Det var långt före barnstolarnas tid.



– Här ser man var allt sitter, utbrister Rolf när han efter Saabens förvirring öppnar Volvons motorhuv.

För en liten stund får Rolf agera körlärare, vilket skänker hans manlighet lite glans. Rut rycker iväg, kopplingen är konstig, menar hon. Rolf suckar.

Anders blick har fastnat på de tre runda instrumenten med kromade sargar.

– Snygga, hade Anders sagt om han bara hade kunnat prata.

Rut fattar inte vitsen med frihjul, körningen går knykigt. Hon ska vända runt det lilla torget, och hon sliter i ratten som besatt. 99:an vägrar runda på första försöket. Det smäller i lädan när Rut lägger i backen.

– Usch, vilken bil, säger hon.

Rolf kan köra bil han. Med fingerkänsla får han rull på 99:an, lär sig att styra upp innan bilen står still, behandlar gasen jungfrueligt efter fri-rull och växlar med avslappnad högerarm. Bilen rinner genom stan, ut på den kurviga landsvägen.

– Man har den i sin hand, tjoar Rolf, vägen alltså... bilen... styrningen är suverän.

Rut blänger ilsket.

– Ska du inte använda kopplingen?

– Det behövs inte älskling.

Häftig instrumentbräda tänker Anders. Eller så mår han bara illa, för snart anländer spya nummer två. Rakt på den ömtåliga klädseln.

– I Volvon var det riktig galon, fräser Rut. Men Rolf har hittat sin rytm, och njuter i full drag.

– En bil för en bilkännare, en äkta Saab, smacker han nöjt. Han sitter försjunken i tankar om vattenpumpen. Motorn spinner som en katt. Vackrare än Volvons lätt knackande.

Rolf Larsson har bestämt sig.

Precis som Rut Larsson

Om familjen Larsson verkligen existerat belyser de ett intressant fenomen i svensk bilhistoria, och då avses inte manligt och kvinnligt beteende bakom ratten. För första gången konkurrerade Saab och Volvo om samma kun-



– Snyggt, tänkte Anders om de tre runda instrumenten.

der. En Saab kunde plötsligt köpas av skäl som liknade rationella och en Volvo hade plötsligt en uns av körglädje att erbjuda. Bilarna var dessutom:

- Ungefär lika stora.
- Ungefär lika snabba.
- Båda med en touch av sportighet, eller åtminstone "tjushet".
- Säkra, robusta, familjebilar.
- Ungefär lika dyra.

Ändå var det bara en manöver på pappret. De volvokunder som bytte till Saab var nog lätt räknade. Sade saabfolk sig vara beredda att byta religion, var det snarare att betrakta som ett rop på hjälp. De mätte inte bra. Få bilmärken kan som Saab och Volvo visa upp så trogen kundkrets, inte minst i stora exportland som USA.

140:an och 99:an tillförde egentligen inget i konkurrensen Saab och Volvo emellan. De fortsatte, precis som femtio-talets modeller lysa som parallella fenomen.

De var två framsynta, rent av livsavgörande, byggstenar i det fortsatta sökandet i jakten på kunder.

Kunder som Rut och Rolf.

Som när vi lämnar dem uppvisar klara spår av äktenskaplig kris. ■■



Rogers pedantiska möster

Roger Forssen i Norrköping tittade snett på möster Britas Saab 99 1969 års modell. Den var som ny.

- Hon körde väldigt lite och försiktigt. Servade den på samma ställe hela tiden och skötte den perfekt, berättar Roger, som från början inte var utpräglad saabfantast. Fast han har bara gott att säga om sina gamla Saab V4:or från ungdomsåren.

- Till slut fick jag köpa bilen, den hade gått strax över 5 000 mil.

Några större åtgärder har inte varit nödvändiga. Roger har bytt frihjulet och gått igenom bilen mekaniskt. Han är den ende i Östgöta Saabklubb som glider till mötena i en Saab 99, men kanske blir det fler.

Idag är det ont om fina 99:or av de tidiga årgångarna. Folkrace har utrotat åtskilliga och ytterst få har insett att den är bilhistoriskt milstolpe. Inte ens i Svenska Saabregistret har 99:orna rankats speciellt högt. Mindre än fem riktigt fina tidiga 99:or finns i klubbens matrikel.

- Jag ringde till några andra ägare, de blev jätteglada, berättar Roger som tycker det är på plats med lite gerillarörelse bland päronhalvsfantasterna.



Gunnars moderna helgkryssare

Stig bytte bil en gång i sitt liv. Föreställ dig känslan när han åkte från bilhallen efter att ha bytt in sin välvärdade PV. På väg hem i Volvo 140!

Där har det slitna uttrycket "att byta upp sig" funnit sin sannaste innebörd. Stig var stockholmare. Bilturer förlades till veckoslut och semestrar, men aldrig på vintern. Stig följde också instruktionsboken till punkt och pricka. Skötsel var väsentligt.

När Stig skulle sluta köra bil som det heter annonserades den ut och en ung motorredaktör fann i Volvon en god kamrat. Samma fortsatta goda skötsel. Näste man arbetade inom samma bransch och den stackars Volvon fick utstå sitt livs första vinter.

Sedan såldes den till Gunnar Magnusson, också boende i huvudstaden. Nu är den en högt prisad helgkryssare.

- Modern och ändamålsenlig, tycker Gunnar.

Nya skärmkanter bak och diverse mekaniska ingrepp, det är allt.

- Jag tycker det är en bra färdvagn, stor, luftig, ändå inte överdådig.

Idag har Gunnars Volvo 142 från 1968 rullat 21 000 mil.