

■ — Nu förstår jag inte hur vi skulle klara oss utan den nya provbanan... (Gerhard Saling-er, Volvo.)

— Man får akta sig för att bli en slav under datorerna. Människan är intelligentare än datorn... (Rolf Melde, Volvo)

— På provbanan kan vi prova konceptioner, accelerera prov och samla in alla data för att kunna bygga de säkrare och än mer tillförlitliga och ekonomiska bilar kunderna kommer att efterfråga i framtiden... (Erland Gustafsson, Volvo.)

— Det är av vital betydelse för Volvos framtida existens att vi även framgent satsar på att bibehålla den erkänt höga kvalitetsnivå våra produkter har... (P G Gyllenhammar, Volvo.)

Som bakgrund till de här citaten från i tur och ordning chefen för Utveckling av nya produkter, chefen för Förberedande produktutveckling, chefen för laboratorier och teknisk ADB och VD i Volvokoncernen skulle vi önskat att läsaren kunnat se slutdemonstrationen på den nya provbanan, som Volvo byggt i vacker Västgötaterräng mellan Borås och Alingsås vid Hällered. Det var en styrkedemonstration av Sveriges största enskilda företag, en illustration till den imponerande produktbredden i tillverkningsprogrammet och ett understrykande av att produktutveckling, rationell tillverkning och höga kvalitetskrav alltför kommer att fungera som hjärna, nerver och muskler i en livskraftig organism.

Där stod vi i skogskanten och såg en nästan ändlös ström av fordon dra förbi. Tjogtals av olika personbilar, lastfordon, bus-sar, anläggningsmaskiner, skogs-avverkare med helt bedövande kapacitet, lantbruksmaskiner, rallybilar och — Viggen. Ja, det är motorn som kommer från Volvo. Man kan instämma med kollegan Erik Nyberg i GHT som skrev att det var som en parad på Röda torget i Moskva! Men så är ju Volvo i Sverige större än vad GM är i Amerika när man jämför det företaget med sitt hemland.

Vi skulle kunna skriva sida upp och sida ned med siffror, jämförelser med provbanor på kontinenten, saltvattengravar, för bil och förare ytterst plågsamma provavsnitt, belgisk pavéväg, livslängdsbanor, trottoarkanter att slå sönder däck och fälgar emot, trettiogradiga lutningar, där fullastade grusbilar startar, startar, startar, högfartsbanor för 200 km, slirbanor med plastytor, som vid vattenbegjutning ger ytterst låg friktion, grusvägar, banor där man testar styrning, fjädring, stöt-dämpare, karossens motståndskraft mot skakningar, hur man accelererar påfrestningar till döds för alla detaljer i Volvon. Men vem skulle orka läsa det? Viktigare är att Volvos 38 500 anställda och de som arbetar hos



Volvos provbana i Hällered för 46 miljoner kronor visar det komplicerade system som behövs för en avancerad produktprovning. Högfartsbanan runt om är 6,3 km lång och anläggningen sysselsätter ett fyrtiotal man, åtskilliga med bevakning av banan. Ytan är 700 hektar eller 1 400 tunnland.

Volvo kan testa skogsmaskiner på provbanan för 46 miljoner

de 600 underleverantörerna vid invigningen av provbanan kan känna ökad trygghet i att företaget ständigt strävar efter att hålla sig på toppen på produkt-sidan, i rationella tillverkningsmetoder och i en effektiv marknadsorganisation.

Därför är investeringen på 46 miljoner kronor i skogen vid Hällered en nödvändighet. Till-sammans med investeringen på 220 miljoner i Volvos tekniska center. En dryg kvarts miljard för produktutveckling. Som VD P G Gyllenhammar sammanfattar: För att ge oss en topposition bland säkra och tillförlitliga bilar och att hjälpa oss att

hålla den marknadsposition vi anser att våra produkters kvalité berättigar oss till.

Provbanan är till för hela Volvos produktsortiment. Som man strävar att vidga, att fördela sina resurser på, så att ingen enskild produkt blir så dominerande att det skulle kunna riskera företaget om just den produkten råkade ut för svårigheter.

Det går bra för Volvo på de flesta marknader. Inte bara i Sverige, i Norden. Försäljningen ökar i USA, i Tyskland, den ökar alldeles väldigt i England. Och ledarskiktet på Volvo planerar för att säkra företagets

ställning och hålla kostnaderna nere. Mot den bakgrunden ska man se de samarbetsavtal man knutit med Renault och Peugeot om nya motorer. Liksom avtalen med DAF och med Saviem. Och nu studerar man möjligheterna till samarbete med bjässen Berliet i Frankrike.

P G Gyllenhammar: Det är så dyrt att utveckla och prova nya produkter att alla möjligheter till kostnadsänkningar måste tas tillvara. Plus att nya idéer föds vid de vidgade utblickar man får, vår know how ökar vid nära samarbete med andra företag.

Motorförarens medarbetare har hört bilföretaget på kontinenten kritisera Volvo för deras som man tycker väl djärva marknadsföring. Men samtidigt kommer delegationer från många länder för att studera Volvos rationella produktion, åtgärder för trivselfrämjande arbetsmiljö och okonventionella lösningar för ökad säkerhet och tillförlitlighet i företagets produkter.

Så länge Volvo håller den ställningen internationellt sett, kommer företaget att få ökad betydelse för det svenska folkhushållets utveckling.

N N-n



↓ I samband med provbaneinvi- gningen visade Volvo en nyhet, terrängbilen 4141, som svenska försvaret kommer att skaffa omkring 4 000 exemplar av. Bilen finns också som treaxling och provas även i ett fyraxligt utförande. Vagnen bygger på gamla 903:an, populärt kallad Valpen.

↑ En bild som säger något om den imponerande bredden i Volvos produktprogram. Visste ni förresten att Volvo i sitt dotterbolag Bolinder-Munktell tillverkar Europas mest köpta allroundlastare? Ett faktum som i detta hänseende placerar Volvo bland de ledande tillverkarna i världen.

Säkerhetskontrollen är rigorös på Volvos provbana. TV-kame- ror övervakar trafiken och dess- utom finns radio i provbilarna.

När bilen hoppar till i den här svackan slår fjädrarna i botten. Ett effektivt sätt att avslöja mattnings- tendenser i fjädrings- systemet.



Livslängdsprovet, som sker på två sätt: antingen 10 000 mil med full last och 90 km medelfart eller 2 000 mil med accelererade påfrestningar och mattningar av materialen i en fullastad bil, körs på bl a grusvägar inom banområdet. Här kan man också testa rallyutrustningar.

Bilens kursstabilitet är mycket viktig för säker körning. Den testas på den här slingerspår- banan.

Med 30 km hastighet kör bilen på den ena trottoarkanten efter den andra. Sedan studerar man vad som hänt med bilen. Det känns förskräcklig att köra så kan vi försäkra efter att ha pro- vat.

Med hjälp av plastade ytor kan man få en lågfriktionsbana mitt i sommaren när man sprutar vatten på. Se'n snurrar det så lätt att man blir alldeles yr i skallen!

