Se
29 maj

SE-special om VM-fotbollen

Det kan bli UPPLOPP när SVERIGE möter Ungern!

Gör din Volvo roligare!

SE-foto: Anders Engman

NR 22 1973 PRIS 2:50
(inkl moms)
Danmark 6:20, Finland Fmk 3:10,
Norge 5:70 (inkl moms)

På tände det hos Volvo!

Vilken show! Volvo invigde sin nya testanläggning utanför Borås med ett jättejippo för hela världspressen. Det blev en väldig demonstration av Volvos resurser och den ackompanjerades av ett par Viggar som brakade fram i en hissnande uppvisning vinge vid vinge strax ovanför trädtopparna. Skumsläckning av en brinnande Opel (!) var egentligen den enda malörten i Volvos glädjebägare. När den hyperelegganta brandbilen var borta tog Opeln helt enkelt till att brinna igen!

SE-reportage:
Åke Borglund –
Anders Engman (foto)

VÄND!

SE har varit med om Sveriges största show. Det var Volvo som ordnade den.

Det var ingen billig historia, för 250 reportrar från hela världen var inbjudna. Om en 24 000-kornors-Volvo prishöjs till 24 000 kronor och 50 öre så är det förmodligen vårat fel.

Anledningen till att Volvo hyrde in oss hela bunten på Grand Hotel i Borås under två dar, var att man ville visa sin nya 46-miljoners testbana. Evenemanget innebär en väldig markering från Volvos sida:

"Volvo har kommit för att stanna och våra nya resurser ger oss möjlighet att möta varje utmaning från vem det vara må!"

● Om gamle Assar Gabrielsson var en krutgubbe som envist fortsatte att smida bilar trots att Volvo gick med förlust i fyra år i sträck, så var Gunnar Engellaus strävan ungefär att göra Volvo världsbäst i Sverige.

Men den stugan känns för trång för den fenomenale pojkdirektören Pehr Gyllenhammar: Han är nu på god väg att göra Volvo till ett stort svenskt internationellt företag.

Det ska vi nog vara förbannat glada för.

Glada var det många som var i Borås. Redan klockan åtta första kvällen utbröt mycket sång vid det norska långbordet. Medan sällskapet käkade lax så det sprutade ur örona så framfördes "Sådan är kapitalismen". Sången blev allt yvigare och mer och mer okontrollerad. Till nattgroggen spelade norrbaggarna Internationalen på kam.

● PR-gubbarna hade en stor kväll. Bilföretag över hela världen brukar alltid bjuda in journalister när det är dags att låta täckelset falla för en ny bilmodell. Sådana resor kostar förstås stora pengar. Men man räknar kallt med att de kommer tillbaka i form av publicitet.

Volvo hade ingen ny bil att visa och det kan också kosta pengar. Pengarna måste gå åt ändå eller kanske just därför.

Informationsdirektören Hans "Balla" Blenner hälsade välkommen. "Balla" är f d sjöofficer med stor showtalang. Han sa:

– Många av er känner mej sen tidigare. Några av er känner mej alltför väl. He he.

Åt Engellau fick "Balla" mest vara springschas. Somliga tror att han bara är en pajas. Men idag nämns han av initierade bedömare som en av Volvos skarpaste hjärnor. Det säjer inte lite i så fall. För om nånting kan säjas om Volvos ledande killar, så är det inte att dom är tappade bakom en vagn. Ja, inte framför heller.

Innan vi visste att Volvo inte hade något nytt fordon att visa, så gissades det vilt vid vårt bord. En ny sportbil, sa nån. En ny skördetröska, sa nån annan. Nä, en ny asfaltblandare, sa en tredje.

Den paranta doktorinnan Irma Söderberg, tidigare verksam på Damernas Värld i huvudstaden, numera PR-dam för Bolinder Munktell i Eskilstuna, log bara mångtydigt:

– Jag lovar er att det inte finns något som är mer fascinerande än väghyvlar, sa hon drömskt.

● Följande dag hälsade Volvo oss 250 reportrar välkomna till sin störthemliga anläggning med stängsel, schäferhundar och fotograferingsförbud. Det regnade och vi utrustades först med Assars pjäxskydd, Rönnlunds inte Gabrielssons, för vi skulle gå i lera. Sen fick vi naturfärgade plastregnrockar som låg i tändsticksaskstora förpackningar. En del gick sönder när vi vecklade ut dom och drog dom på oss. Sen tågade vi ut i terrängen som en jättemanifestaion för RFSU.

– Akta er grabbar, sa PR-Ola Johansson. Vakthundarna är så ruskiga att våra egna ingenjörer måste gå med oxfiléer i bakfickan ... Hur många jyckarna är? Det säjer jag inte för vi betalar ingen skatt för dom.

● Hälleredsbanan är en topputrustad testanläggning mitt i vildmarken. Här finns motorvägsnät med planskilda korsningar där man kan köra 200 km/tim. Insyn är omöjlig utom från luften och förmodligen kan Volvo utverka flygförbud i luftrummet. Här finns verkstäder med avancerad elektronisk utrustning som matar in mätvärdena i datorer. Här finns skakbanor, lervällinggravar och rallyvägar.

Testbanorna är så extremt hårda att 2 000 mil härinne sägs motsvara 10 000 mil på usel landsväg. Volvo hoppas nu att barnsjukdomar på nya modeller ska vara ett minne blott.

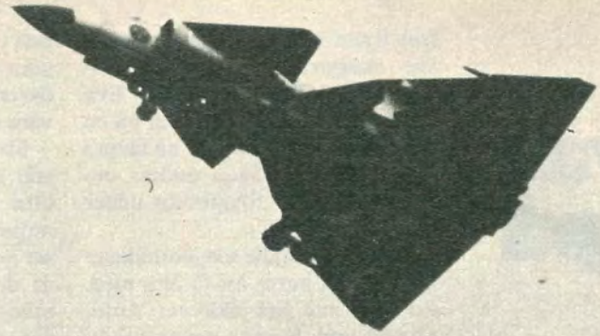
– Visst går mycket att göra i labbens simulatorer, säjer Gerhard Salinger, som är en av Volvos utvecklingschefer. Men de kan aldrig ersätta realistiska prov. Hittills har vi fått göra alla högfartsprover öppet nere på kontinenten. Här kan vi göra dem i fred. Inte minst kan vi testa alla komponenter till t ex det nya bromssystem som lagstiftarna kommer att kräva.

Hälleredsbanan är en stat i staten. Hakorna ramlar ner en efter en på erfarna utländska industrireportrar.

● Först tittar vi på Bolinders skogsmaskiner. Var och en av dom gör 15 mans jobb, (går dom

VOLVO forts

Här flyger Volvo både högt och lågt



Se upp med kepsen, Gyllenhammar och kompani! T v Volvo 142," den flygande Ornässtugan", t h två Viggar i en bländande och brakande luftcirkus. Volvo tog tillfället i akt att visa att det inte bara är SAAB som kan det där med flygplan. Jetmotorn är byggd av Volvo.

VÄND!

Det var som på en kolchos 1 maj

andra 14 och stämplar på arbetsförmedlingen?) Maskinen tuggar in granar i ena ändan och spottar ut Svenska Dagbladet i den andra. Nästan.

På annan plats demonstreras i fritt framförande en något snabbare skogstraktor: Gunnar Andersson och två killar till och Eva Heinonen kör var sin 142:a på en rallyslinga. Dom hoppar så långt i guppen så att någon undrar om dom har Volvo Flygmotor under huven.

Det gavs tillfälle för journalister med mod i barm att få åka med. En som inte fick åka var Auto, Motor und Sports representant. Han vägrade absolut att sätta på sig säkerhetsbälte, ett villkor från Volvos sida. Det är till att föregå med gott exempel på Tysklands största motortidning.

● Reportrarna från de stora facktidningarna i England och USA har stor respekt för Volvo. Jeffrey Howard från Autocar:

– Volvo är starka och säkra bilar. Det jag inte tycker om är att bilen är en aning jobbig att köra och i bullrigaste laget. Med en tyst sexa och lättare "handling", manövreringsförmåga, så skulle Volvo vara den perfekta bilen.

Mr Howard och hans kolleger står lite undrande inför att Volvo ofta kritiseras hårt av svenska motorjournalister. Beror det på att ingen blir profet i eget land? Så är det nog. Plus det faktum att många svenskar känner sympati för entusiasterna hos lilla SAAB-fabriken som mer inriktar sig på att bygga begåvade och välutrustade bilar än på att tjäna pengar.

Om Volvo är business så är SAAB pleasure. Men går det att leka så länge till?

● Vi ser ändlösa rader av skördetröskor, grävmaskiner, lastare och allt vad det heter. Man känner sej som på en kolchos den 1 maj. En hydraulmanick demonstrerar sina känsliga jättefingrar genom att tillhandahålla pilsner med klorna. Fast öppna kapsylerna kan den inte.

Vi provkör hela Volvos personvagnsprogram på banan plus åker med i experimentbilen VESC. Volvomännen gläntar frikostigt på VESC-bilarnas motorhuvar. Där sitter ännu ingen sexa, bara den gamla vanlig fyran.

Den stora finalen på jippot blir både grandios och festlig. Hundratals fordon av olika skepnader paraderar framför oss och framför honoratiores från Volvo med Pehr Gyllenhammar i spetsen.

Två Viggar, flygvapnets nya stolthet, gör en halsbrytande och brakande låghöjdsuppvisning vinge vid vinge. När trumhinnorna slutat bågna säjer högste konstruktionschefen Rolf Mellde:

– Oj. Det lät nästan som inuti

Den stora finalen i Hällered: Ett imponerande maktspel där 100-tals Volvos av olika slag bildar en kilometerlång parad.

en gammal DKW.

● Skumsläckning av en gammal Opel med en hypermodern brandbil gick inte så bra. (– Att tända på en Volvo? Otänkbart, det skulle vara som att elda upp morsan sin!)

Först ser det väldigt imponerande ut. Fotograferna tumlar omkring i orgier av skum, en får strålen rätt i nosen, några faller pladask och vitmenas som i en 20-talsfars. Opeln slocknar.

Efter fem minuter börjar lågorna flämta igen. Efter tio brinner det ordentligt men då är brandbilen borta. I det ögonblicket lösgör sig en liten tuff skara från publiken. Tre fransmän, eldade av öl och brännvin och revbenspjäll går med beslutsamma steg mot lågorna. De tar sig upp över vägbanken på andra sidan och man tycker sig höra Marseljäsen i luften. En meter från eldhärden gör de halt med ryggarna mot oss och kissar.

Publiken applåderar. PR-gubbarna ser plågade ut. Gyllenhammars mungipor rycker.

● Gyllenhammar ja. På den avslutade presskonferensen säjer han en del i klartext:

– Vi får ofta kritik för våra glesa modellbyten. Jag vill deklarera en gång för alla: Vi struntar i kosmetikan. Det viktiga ligger under skalet!

– Den okontrollerade privatbilismen i städerna kommer att strypas. Bättre planering behövs. Myndigheterna har visat för lite förutseende. Volvo forskar i nya trafiksystem, bl a spårtaxi.

– Det talas alltmer om världens energikris. En sak är säker: Olja och bensin kommer att stiga kraftigt i pris. Andra energikällor blir inte tillgängliga förrän på 80-talet.

– Det är svårt att hitta en ersättare för explosionsmotorn. Alla bilfabriker arbetar på lösningar. Möjligheterna för elmotorn är inte uppmuntrande. Den är tung, dyr och har kort aktionsradie.

– There is nothing to beat the truck, inget kan slå lastbilen på när- och medeldistanstransporter. Regeringen må plussa för SJ så mycket dom vill, men vi ökar vår utvecklingstakt på lastbilssidan.

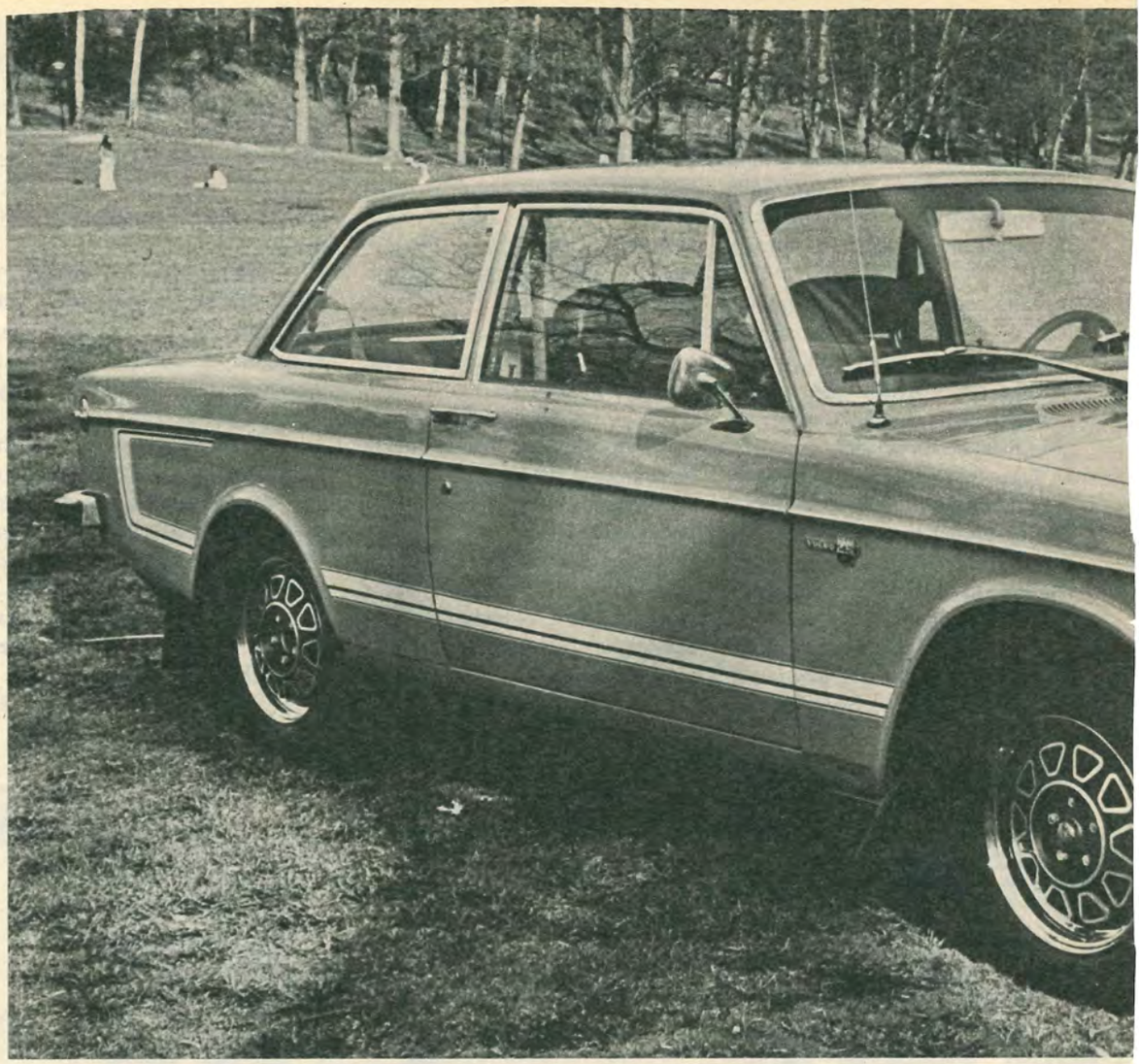
– Volvo-Penta expanderar kraftigt. Vi ser marinsidan som en bro mellan arbete och fritid.

– Volvo exporterar mer än någon annan bilindustri i världen. Vår hemmamarknad är mindre än någon annans. Vi står och faller med att våra bilar kan möta alla tänkbara utmaningar i en hårdnande konkurrens. Det är ett livsvillkor att se om sitt hus om man vill vara med i framtiden.

Lycko-Pehr och framtiden. Ser han själv om sitt hus, denne 38-åring som gäller för att vara en företagsledare i världsklass? Förvisso. Gyllenhammar har ett starkt socialt engagemang och han försitter inga tillfällen att visa det.

Gyllenhammar har deklarerat att han har en stark tro på förnyelse och inte vill sitta i chefsstolen på Sveriges största företag mer än ett visst antal år. Vad tänker han göra sen? Är det statsminister han vill bli? ●

VÄND!



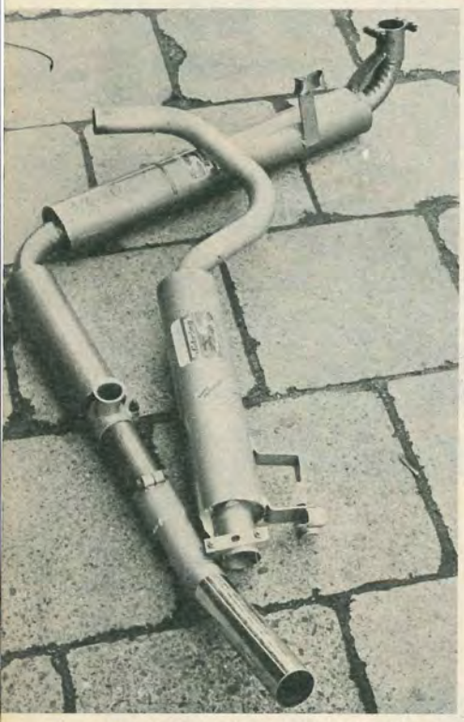
15 sätt att göra en Vol

SE En bil skall inte bara vara bra, den skall vara annorlunda också. I varje fall annorlunda än grannens. Helst starkare, snabbare och kanske också litet ärtigare.

Det är bara det att de allra flesta i Sverige i alla fall väljer Volvo. Det är en Svensson-bil. Präktig, gedigen, litet tung — också att köra. Men det är svensk kvalitet och det sätter svensken sin lit till. Men visst kan man få den litet vassare, litet ärtigare, litet roligare än grannens.

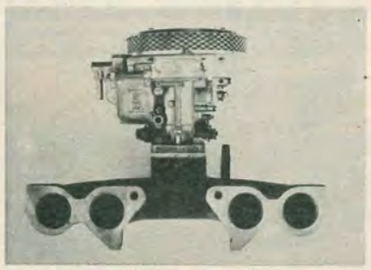
Man kan satsa 20 kronor på en enkel växelspaksknopp så har man en god början. Eller skaffa en trimningssats för uppåt 3 000 kronor för att få litet mera krut. Vill man ha allt som bjuds i den här vägen kostar det cirka 8 000 kronor. Men då kunde man ju köpt en annan bil redan från början.

SE har tittat på sortimentet av grejor som finns att köpa till en Volvo 142 för att göra den litet roligare och ge den lite extra krut i motorn. Det är möjligt att bilen blir roligare så. I varje fall blir den dyrare.



Ett helt nytt avgassystem med bättre dämpning och sportigare avgasljud. Vad sägs om det? 340 kronor och ett års garanti. Det är inte en Volvo originaldel bör det sägas.

H-4-insatser syns inte så mycket på dagen. Men på natten ger de bra ljus och det kan väl också vara nåt att skrodera med. 85 kronor kostar en sats om två.



En Weberförgasare är alla sportigas dröm. 675 kronor kostar den. Syns kanske inte så mycket men märks. 15 extra hästar gör att ni lätt kör om grannens vanliga kärra.

Ett svänghjul av duraluminium är nästan nio kilo lättare än ett vanligt dito. Men 882 kronor kostar det och ger betydligt bättre acc än en "vanlig" bil.

Det här är s k varselljus, dvs lampor man skall ha tända på dan för att synas. Äkta Volvo-grej till ett pris av 154 kronor. Och det är dessutom en nyttig grej.

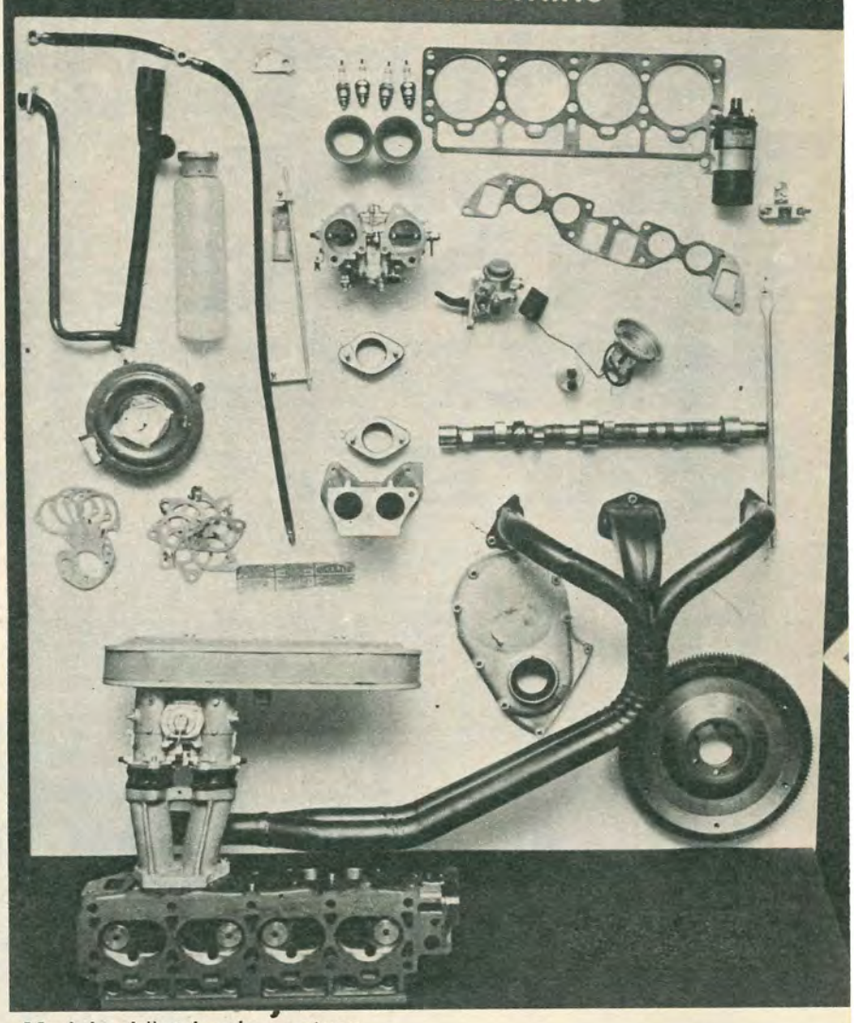
Den här eleganta läderratten är ännu inte godkänd av TSV — men blir det nog. 205 kronor är priset och den ger i alla fall ett ärtigare intryck än en vanlig ratt.

Förstärkta stötdämpare runt om för 200 kronor syns inte heller så mycket utanpå. Men låt nån åka med och påpeka hur mycket fastare bilen ligger på vägen. Det gör den.

Det som lyser mest och syns utåt är farträndер efter sidorna. 66 kronor kostar det och många får för sig att det går fortare så. GT-fälgarna, man måste ha fyra stycken, kostar tillsammans 776 kronor. Visst ser det sportigt ut!

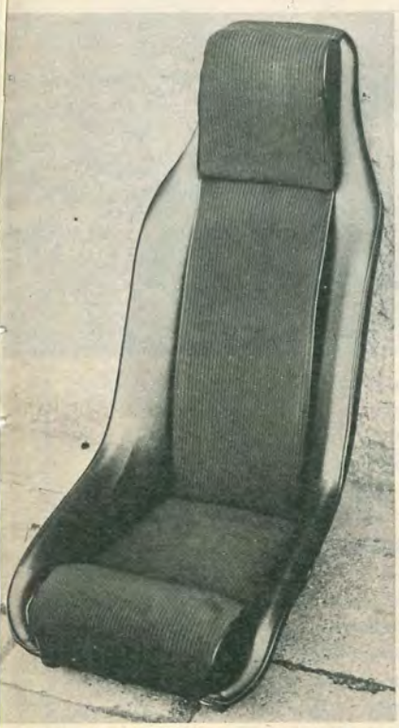
vo roligare

TÄVLINGSUTRUSTNING



Med den här trimningssatsen för 2 492 kronor får man verkligen en massa extra kraft. Men har man trimmat måste bilen ombesiktigas. Och det kostar mer än det smakar.

SE-foto: Christer Kindahl



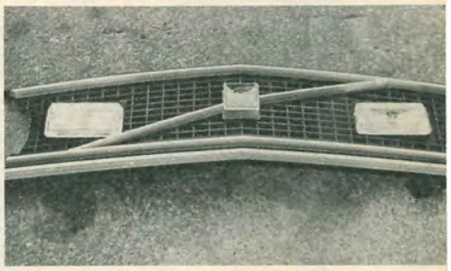
Det här är något som syns bra. En Monza-stol som sitter som gjuten på ägaren. Bara 270 kronor. Man sitter bättre och fastare i den. Men knappast bekvämare. Inte Volvo-del.

Det här är Volvos egen GT-ratt. Passar bara på 73:orna och kostar 229 kronor. Godkänd av TSV och läderklädd. Dessutom står det GT på den vilket kanske spelar roll.

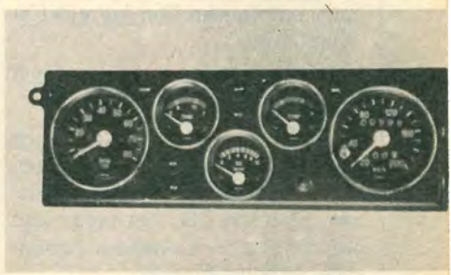
Den som inte nöjer sig med Volvos egna GT-fälgar kan köpa dom här. Dom är lättare och kostar 16 kronor mer per styck, alltså 210 kronor. De gamla däcken duger.

Nackskydd skall man ha. Det här är extra för baksätet. 75:50 kostar det men vittnar om omtanke om sina passagerare. Det är en Volvogrej och bra att ha.

En varvräknare — som visar motorvarvet — måste man ha om man skall köra sportigt. Och det skall man. 165 kronor tar Volvo för den. Och det ser nät ut också.



Vill man av nån anledning byta ut grillen på sin gamla bil finns den här med infällda extraljus. Det kostar 324 kronor och ger intryck av att man bytt upp sig.



För en hel panel instrument: varvräknare, olje-, ampere- och tempmätare får man betala 500 kronor. Men det är också nät att visa på för intresserade vänner.