

Med Volvo 240  
in i 2000-talet:

# DET ÄR EN EVIGHETSMASKIN!

■ ■ ■ I Japan hinner en bilmodell knappt födas förrän begravningsentreprenörerna förbereder sista smörjelsen. Ännu i sin blomstrings-tid knuffas modellen över attestuppan. Sörjd och saknad av få.

Så är det inte i Sverige.

Saab och Volvo värdar ömt sina modeller. Putsar än här, än där för att hålla liv i dem.

Ett slags konstgjord andning dikterad av företagets storlek och ekonomi. De har helt enkelt inte råd att hänga med i biljättarnas modell-raseri.

Samtidigt som det är en svaghet är det också en styrka i ett längre tidsperspektiv. I en värld där resurserna krymper för varje dag borde det bli det allt viktigare att tillverka saker som håller och står sig över tiden.

Saab 900 är inne på sitt tjugoförsta levnadsår. Och företaget dementerar envist alla spekulationer om en nära förestående hädanfärd.

– 900 ska hänga med en bit in i

” Nu ska  
23-åringen för-  
hoppningsvis  
rulla i elva år till ”

90-talet. Den är inte färdig som modell, heter det från Saab-håll.

Och nu gör Volvo sitt till för att ytterligare bredda den smala toppen i bilmodellernas egen befolkningspyramid. Volvo 200, som hunnit fylla 23 år sedan starten 1966, ska få uppleva sekelskiftet är det tänkt.

Med 200 mot 2000 skulle man kunna säga.

Idén kommer från Roger Holtbacks välordnade hjärna. Han är chef på Volvo Personvagnar, bolaget som tillverkar bilarna, som sedan säljs vidare till Volvo Svenska AB, företaget som sköter försäljningen till kund.

Mannen som ska förlänga livet på Volvo 240 heter Sven Eckerstein. En 43-årig före detta chalmérist, som i Volvoorganisationen utmärkt sig som en projektrallare.

Han är med andra ord en jäkel på att sjösätta olika projekt. Han blir nödvändigtvis inte chef när allt fungerar som det ska.

Men för tillfället håller Sven Ec-

– 240 är för bra för att läggas ner! Så säger Sven Eckerstein, chef för det nybildade 240-bolaget. Gammelvolden ska leva ända in på 2000-talet – men troligen tillverkas i Brasilien!

Av Sören Johansson – Roger Lundsten (foto)

kerstein 200-modellens öde i sina händer. Tillsammans med 49 andra personer jobbar han i det nya bolag som bildats inkom för 200-seriens skull.

Bolaget bär det framtidsmässiga namnet P 2000.

Tror du verkligen själv på att 200-bilen är en bil för år 2 000?

– Ja, det tror jag definitivt. Vi menar allvar när vi säger det. Det går inte att få omvärlden att tro på oss om vi inte själva tror på vad vi säger. Därför måste vi jobba långsiktigt samtidigt som vi visar att vi jobbar med bilen. Det går inte att bara visa upp ett fotografi med människor som arbetar och en bunt ändringsmeddelanden liggande i bakluckan och vara trovärdig.

Vad tror du det är som ger 240-modellen dess livskraft?

– De som tog fram bilen på 60-talet var besjälade av att bygga in säkerhet och kvalitet. Och det var

djävrt eftersom det inte precis var vad omvärlden ropade efter. Jag vågar påstå att det är grundorsakerna till att 240 fortfarande lever.

Men är det hela förklaringen?

– Nej, men det konceptet har tillåtit oss att jobba mycket med bilen i den takt som omvärlden ställt ökad krav. Det gäller framför allt säkerheten, men även kvaliteten.

Jag tycker ändå att det verkar vara ett vägspele. Ser vi till försäljningen under 80-talet har den hela tiden sjunkit. Hur kan ni vara säkra på att ni valt rätt väg?

– 240 är helt enkelt en för bra produkt för att läggas ner. Och tre händelser i USA under 1988 har gett oss bevis för att det är så. Vi kom på andra plats efter en Nissanbil i en kvalitetsundersökning, Family Circle, den största och mest ansedda familjetidningen, korade 240 till bästa familjebil och Highway

Loss Data Institute rankade oss som den säkraste herrgårdsvagnen i mellanklassen.

Nu kan ni väl inte fortsätta att tillverka 240-bilen i all oändlighet. Någonstans måste det finnas en smärtgräns när bilen blir olönsam?

– Jag kan säga så mycket att vi inte behöver fortsätta göra den i 100 000 exemplar om året för att den ska vara intressant. Vi kan dra ner produktionen betydligt. Se bara

” Det är inte  
nödvändigt  
att tillverka  
100 000 exemp-  
lar om året ”

på 760-modellen. Den tillverkas bara i 30 000 exemplar om året.

Låt oss se framåt. Vilka speciella svårigheter kommer 240 att möta?

– Konkurrenten blir inte lättare framöver. Det stora problemet och risken ligger i att folk inte värderar 240 rätt. Att de ser den som en gammal bil.

Hur kommer ni till rätta med det? Vilket är receptet för fortsatt liv för 240?

– Bilköpet måste vara mer än hårdvara. Det finns en trygghet i att du vet vad du får för pengarna. Ingen blir överraskad åt vare sig det ena eller det andra hållet när han köper en 240. Sedan ska vi jobba vidare med kvalitet och säkerhet. Men det viktigaste blir att hålla priset nere. Vårt mål är att vi inte ska behöva höja priset genom att skära kostnader. Lyckas vi med det blir ju faktiskt bilen billigare.

Du sa tidigare att det inte räckte med att visa upp en bild med en bunt ändringsmeddelanden i bakluckan. Vad ska ni då visa upp för att få den trovärdighet du vill ha?

– Någon ny 240 kommer du inte att få se. Vår försäljningsorganisation vill inte ha en ny 240. Det skulle bara bli förvirrande. De vill ha en 240 och vad den står för. Efterfrågan på förändring och ny teknik ligger traditionellt inte i våra produkter. Det är inte vad man förväntar sig av oss. Men det är klart att vi måste presentera några synbara förändringar av 240.

Kan du vara lite mer konkret?

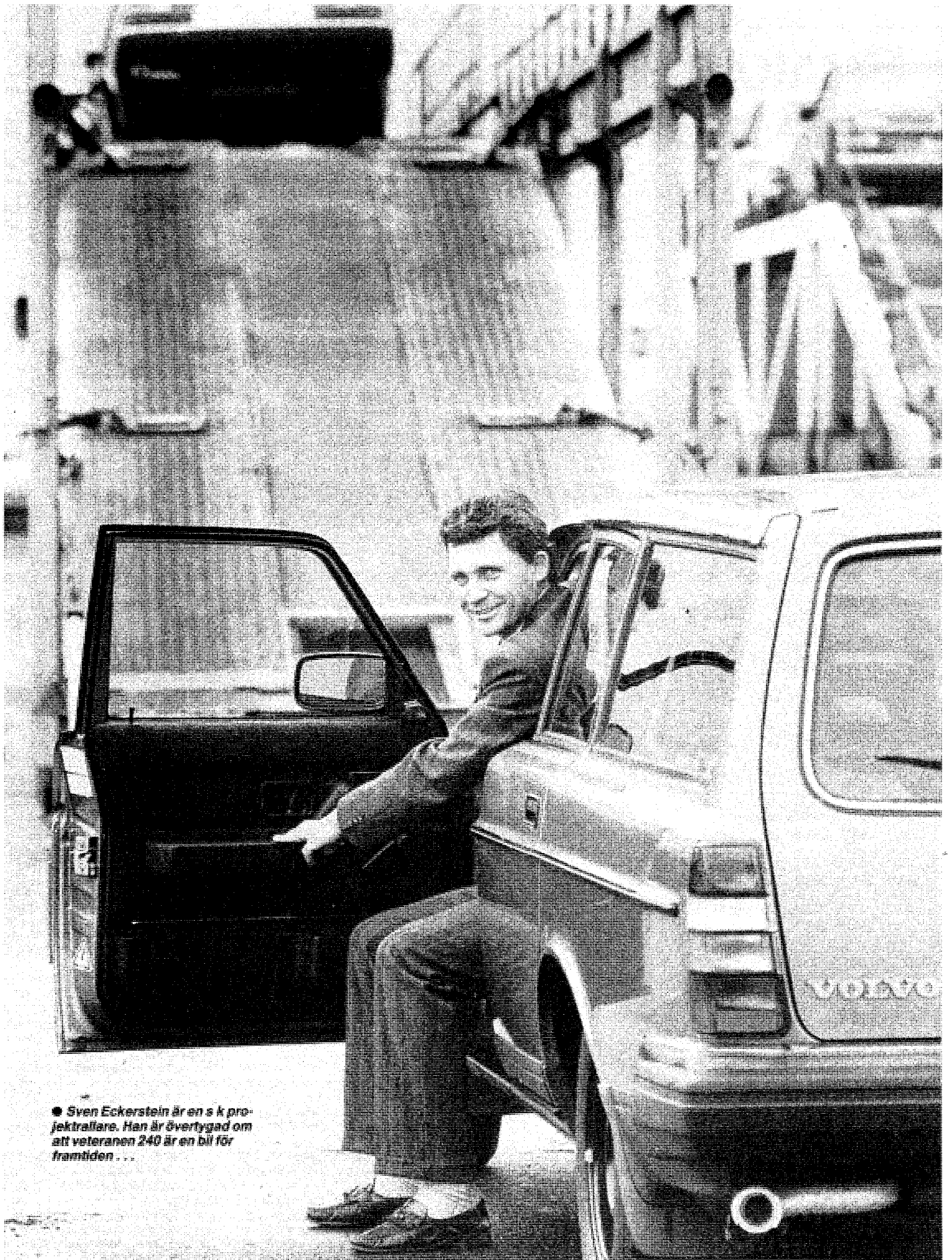
– Till hösten får alla USA-bilar

Forts sid 34

## Försäljningssiffror Volvo 240

År	Hela världen	Sverige	Marknadsandel Sverige %
1980	193 300	39 655	20,6
1981	210 600	40 376	21,4
1982	219 500	45 210	20,7
1983	232 000	49 734	22,9
1984	206 000	38 499	16,7
1985	133 500	23 508	8,9
1986	120 300	17 986	6,7
1987	114 400	16 350	5,3
1988	95 000	18 296	5,3

FOTNOT: Den kraftiga minskningen 1984 orsakad av introduktionen av 740-modellen.



● Sven Eckerstein är en sk projektraffare. Han är övertygad om att veteranen 240 är en bil för framtiden . . .

## **VOLVO 240 forts**

airbag som standard. I Sverige blir det tillval. Det kanske låter futtigt, men den satsningen är faktiskt en ganska omfattande apparat.

**Men karossen då? Du måste väl medge att den är gammalmodig och kräver en uppfräschning för att tåla ytterligare elva år?**

– Egentligen tycker jag inte det. Bakvagnen tycker jag står sig bra. Men det finns vissa delar, vindrutans lutning till exempel. Den hade vi inte gjort likadan i dag som då. Eller fronten. Den hade i dag fått ett annat kvalitetsintryck med andra linjer och passning.

**Även om ni nu gör lite småändringar här och var på 240, finns det inte en risk att kunderna ändå väljer att köpa en 740?**

– Jo, men vi blir inte ledsna om de gör det. Jag tror mycket väl att

en 240 med påhängda spoiler. Alla tillbehör som kommer ska vara till familjens nytta.

**Om vi bara ser till Sverige, är det då fel att anta att fyradörrarsmodellen får ett kortare liv än herrgårdsvagnen?**

– Jag kör själv 245 och anser den vara en mer komplett och praktisk produkt. Personligen tror jag att herrgårdsvagnen kommer att öka från de 45 procent den har idag på bekostnad av sedanmodellen.

**Det dröjer inte så förfärligt länge till förrän ni har ytterligare en bil, framhjuldriven dessutom, i famil-**

**”Made in Brazil? Det är ett intressant alternativ för oss...”**

● – *Vi tillverkar inte långhåriga bilar för folk som söker prestanda. Påhängda spoiler passar inte på 240, säger Eckerstein.*



**”Volvo är familjebilar, sexighet ligger inte i vår tradition”**

240 kan fylla en roll som andrabil i familjen. Det är litet förmätet att kalla den för shoppingbil. Men jag tycker mig se att den amerikanska traditionen med en lättlastad andrabil sprider sig.

**Du har i en intervju sagt att 240 inte ska bli sexig. Vad menar du med det?**

– Sexighet ligger inte i vår tradition. Porsche tillverkar långhåriga bilar med spoiler för folk som söker prestanda. Volvo är familjebilar och ska så förbli. Du kommer inte att få

jen. Man kan ju fråga sig om tillverkningskapaciteten då räcker till. Är det så att ni funderar på att så småningom flytta produktionen av 240 utomlands, till exempel till Malaysia?

– Det är tänkbart. Vi har ju en sammansättningsfabrik där redan som gör 1 500 bilar om året. Men det krävs vissa speciella förutsättningar för att utvidga om tillverkningen ska bli mer lönsam. Ska vi kunna dra nytta av den låga arbetskostnaden i Malaysia krävs det att vi förser bilen med dyrbar utrustning som skickas från Sverige.

**Om jag istället föreslår Brasilien då?**

– Det är ett intressant alternativ. Vi har ju lastbilstillverkning där. Men mer vill jag inte säga eller kommentera.

*Så långt Sven Eckerstein. Men nog låter det som att vi i framtiden får 240-bilar med skylten "Made in Brazil" på. Eller?* ■