

Med bilen Bil mot



● En femtondel av 240-bolaget samlad i bakluckan. Anna Nilsson-Ehle och Robin Staffansson arbetar för att 245 ska hänga med i nästa årtusende.

Jag jobbar med Bil, vad jobbar du med?

Så kan en skämtsam replik låta från en Volvo-tekniker till en annan. Hör man den i Göteborg kan man vara 100-procentigt säker på att den fällt av någon av de 32 personer som ingår i Anna Nilsson-Ehles gäng.

De sitter i en barackliknande byggnad vid portarna till Volvos Torslandafabrik och arbetar med att utveckla en snart 20 år gammal produkt.

Anna Nilsson-Ehle är chef.

– Vi har lånat ett uttryck från Japan, säger hon: Problem är rikedom.

Och Bil, det är förstas Volvo 240.

Resten av Volvo Personvagnars sortiment – 740, 850, 940 –

Och det är morsan Annas gäng som skall hålla lådan rullande.

kan i det här sammanhanget hänföras till koncernens övriga verksamhet; saltgurka, varmkorv och snus.

Problemen – att hålla jämna steg med den snabba tekniska utvecklingen – är sällan svårnäckta om man har duktiga tekniker, snabba datorer och gott om pengar. Om man kan skapa förutsättningarna själv, börja från början med ett blankt papper.

Men att ständigt anpassa och utveckla en konstruktion som presenterades 1974 och som har sina rötter i tidigt 1960-tal, det är något av en teknisk sportprestation.

Sedan introduktionen 1974 har Volvo tillverkat totalt 2 596 220 stycken 240-vagnar. Av dem har 242 621 varit tvådörrars, 1 444 296 fyrdörrars och 909 303 femdörrars (siffror till och med vecka 9/1992). Dessutom tillkommer 142 341 exemplar av 260 sedan och 35 061 femdörrars

Av George Johansson – Volvos och Teknikens Världs arkiv (foto)

år 2000



i 260-serien.

Att 1994 års modell kommer att bli en maxad jubileumsmodell verkar ställt utom allt tvivel.

Sedan finns det bedömare som tvivlar på att bilen lever längre, åtminstone som svensktillverkad. En tänkbar framtid är att hela 240-fabriken exporteras till ett annat land, på samma sätt som VW-bubblan fortfarande tillverkas i Brasilien.

Musseltätt om nedläggning

Att få någon på näst intill Pehr G Gyllenhammar-nivå att bekräfta eller förneka sådana spekulationer är naturligtvis lika omöjligt som att få riksbankschefen att tillkännage nästa räntechock en vecka i förväg. Men ambitionen är uttalad hos 240-gänget:

– Internt har ju 240 haft namnet P 2000, så vi säger ”Med 2000 mot 2000”, berättar Anna. Den är ju så generös och förlåtande, man kan pillra rätt mycket med den. Och i mörkblått klär den så fint.

Hon säger det med det varma tonfallet hos en mor som ser hur en kalvig, finmig pubertetsyngling till son plötsligt och oväntat visar sig vara en ståtlig ung man i välskuren studentkostym.

”Pillandet” innebär 200-300 detaljändringar per år, från att en liten plastflirp plötsligt dyker upp bakom vindrutan för att hålla fast pareringsbiljetter, till grundläggande ”ÄT:n” (ÄndringsTillfällen, gammalt Volvo-ordspråk) som nya motorer, ny instrumentpanel eller ABS-bromsar och airbag (extra tillbehör).

Just ABS och airbag är Anna stolt

över, för det var på Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg hon fick impulserna som kom henne att börja arbeta som bilkonstruktör.

– Det var arbetet med människor som förde mig till bilarna. Jag hade sommarjobb på Volvo som nästan alla andra som går på Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Men ett år sommarjobbade jag på Sahlgrenska, och så kom jag in på medicin. Där såg jag en annons från Volvo som sökte trafiksäkerhetsforskare. Det tyckte jag lät kul. Jag kunde utveckla mitt människointresse i kombination med min tekniska utbildning.

Anna Nilsson-Ehle är född 1951 och hennes första bilminne är hur hon som lillflicka står grensle över kardantunneln till en Goliath, inklämd bland syskon och sommarpackning på väg till landet.

Så vann hennes mamma en författartävling och då köpte familjen en ny Simca. Anna minns bilen och oljegruset från Askersund till Örebro. Är man född i början av 1950-talet blir barndomens bilminnen starka. Bilen var inte den självklarhet den är nu.

Anna är spindeln i det stora 240-nätet

I dag ser Anna med självklarhet på sitt arbete som chef för 240-bolaget:

– Jag bygger bilar. Jag är ansvarig för 240, för att skapa förutsättningarna så att bilen kan byggas i fabriken. Det är mitt jobb att se till att Volvo 240 ser bra ut, att den är säker att åka i, att den har bra prestanda så att den hänger med i konkurrensen. Vi är 32 personer som håller ihop bilen, vi bestämmer vad den ska innehålla, sedan

● *Alla har åkt i en, många har ägt en och de flesta gör det fortfarande: Volvo 245. Här i Classic-version, perfekt för medelmåttiga golfare.*

gör vi ritningar och bestämmer processen hur bilen ska byggas.

Men Volvo 240 är ju en färdig bil?

– Vi säljer på alla marknader. Vi håller hela tiden på med ett förbättringsarbete. Det är det som är så otroligt med 240, den rymmer så mycket. Det finns ingen modern teknik som jag inte kan tänka mig att man skulle kunna stoppa in i en 240.

Fyrhjulsdrift också?

– Ja, det skulle gå, säger Anna, men det blir nog inte så. Det skulle bli för dyrt för kunden.

Den gamla traktorn blev plötsligt innebil

Det hindrar inte att 240 flirtar med nya kunder. I Italien har den gamla ”traktorn” blivit något av innepryl för medelålders, välutbildade människor som vill ha en bil med exotisk, äventyrs- och vildmarksbejakande framtoning. Där säljs ferrariröda 245:or med svart dekor, rails på taket och lättmetallfälgar. De kallas Polar och har attraherat en helt ny kundkrets.

Anna menar att de nya kunderna är företrädare för 1990-talets trend: förnuft, säkerhet, inget flams, ekonomi.

– Fast vi har ju pillat in elspeglar, centrallås, fjärrstyrt stöldlarm, du kan få trimatsats till motorn, sänkt chassi, airbag, ABS.

Men ingen ny turbo?

Anna rynkar pannan.

– Nej. Även om många sörjer den. Vad jag förstår är 84-or med turbo rena kultbilar, går inte att uppbringa. Men Volvos program ligger inte åt turbohållet nu . . .

Själv kör hon en röd 245 med ►

► kromblanka Italienrails på taket och 136-hästarmotorn. I motsats till sina föregångare kommer bilens baklucka inte att rosta sönder.

– Vi har gjort om luckans underkant så nu rostar den inte längre, försäkrar Anna.

Men även om det trollas med den gamla bilen finns det saker som inte går att ändra på.

– Folk vill att vi ska ta bort de inträngande hjulhusen, men hur skulle det gå till? Och så vill dom ha turbo, men det tycker vi skulle göra bilen för dyr.

Just nu arbetar man med den bil vi får se om två år, i augusti 1994. Men både Anna och kollegan Robin Staffansson tror att 1990-talets Volvo Duett kommer att få se 2000-talet.

– Det var för övrigt samme karosskonstruktör till både Duett och 140-serien, Erik Skog. Vi förvaltar ett arv.

Skogens tyste man väljer Volvo 245

Det arvet uppskattas nu mest av människor i 45-årsåldern med barn. Allt fler kvinnor ingår i kundkretsen.

– 240 är ingen pubertetsracer. Det är klart att den kan vara lite macho, men då tilltalar den nog den mer diskreta, tysta typen, skogens man.

Den goda tillgången i Sverige på bättre och sämre begagnade bilar och reservdelar i 140- och 240-serien har naturligtvis gjort sitt.

Det finns inte en korvmack i en svensk by vars parkeringsplats inte oljebefläckats av högmilare ur 140- och 240-serien, det finns inte en vägstump i Sveriges land som inte befärits av tonåringar i en väl inkörd Volvo 240, så inkörd att det inte längre är kvalitet som får den att fungera utan bara gammal vana; ventil mot ventil-säte, kolv mot cylinderlopp, kardan mot växellåda...

Bensinmacken-korvkiosken-skogsbrynet är ofta några av slutetapperna på den långa resa som de flesta 240-bilar gör genom livet.

Nu utvecklas den för 2000-talet med andra förtecken. Robin Staffansson sammanfattar:

– Det är den snabbaste bilen från 0 till Dagens...

Och därmed sluts cirkeln, för den unge mannen utanför korvmacken i Älvsbyn brukar förr eller senare ändra route och styra sin 240 just till – dagis. Kanske fick han sälja komponentstereon och sina superwoofers för att kunna byta från fyrdörrars till femdörrars (blöjpaketet, barnvagnen, pottstolen och allt det där) och dessutom ha råd med barnstol.

Men trots att han kanske saknar sina turbinfälgar och sneglar på sådana i Volvohandlaren's fönster, vet han ändå att han är hemma i sin tvåförtfem, i sitt rullande folkhem. ■

En septemberdag 1966 kör motorjournalisten Eric H Arnell vägen mellan Göteborg och Stockholm.

Han håller god fart. Det händer att gaspedalen långa stunder ligger dikt an mot durken.

När vägen är fri och rak kan det hända att han tvärbromsar, efter en flyktig blick i backspegeln lägger han in tvåan och accelererar upp genom växlarna. Det är ingen svårighet att pressa upp bilen i 140 km/h.

I frisksiktskurvor provocerar han bilen. Det framkallar vilda tjut från däck, men bilen håller sig kvar på asfalten, även om karossen vaggar olycksbådande. Han gör simulerade undanmanövrer som för en oförberedd iakttagare skulle indikera att bilen framfördes av ett rattfylllo.

På andra vägvagns snitt sänker han hastigheten och försjunker i detaljstudier av instrument och reglage.

När en svart-vit Volvo Amazon med bokstäverna "POLIS" målade på sidorna kör om honom märker han det inte förrän en röd-vit-svart spade sträcks ut genom ett sidofönster. Polismannen tecknar åt honom att köra in till vägkanten.

Eric H Arnell tycker inte om situationen.

Han anar att Amazonen kan ha följt honom i flera mil. Inte roligt. Eftersom det sitter två besättningsmän i den är de kapabla att vittna på ett sådant sätt att han efter tiotals år av prickfri körning kan komma att förlora körkortet.

Ingen entusiastisk bilist tycker om



Då var nya Volvon

att förlora körkortet. För en motorjournalist är det en personlig katastrof, inte bara för att det är omöjligt att utöva yrket körkortslös, utan också för att kollegernas sarkasmer fräter som surt regn äter bilkarosser.

Eric H Arnell försöker formulera ett försvarstal men tungan klibbar mot en torr gom.

Polismännen stegar resolut fram till Arnells bil. Arnell vevar oroligt ned sidorutan. Ventilationsfönstret är redan öppet.

Den ene polismannen gör en slarvig honnör, sedan flåsar han:

– Hur är den? Bra...va...?

Och han slukar bilen med ögonen; Volvos nya modell 144. En "S", till och med. Hundrafemtonhästarn.

– Det var svårt att köra fatt, säger den andra. Fan va den verkar gå...

Och Eric H Arnell spricker upp i ett lättat leende, ett riktigt bilhandlarleende, knäpper loss trepunktsbältet och kliver ur den vita Volvon.

– Pojkar, säger han, ni kommer ju

att få såna här. Det blir den bästa polisbil ni nånsin haft. Provsitt vettja! Vilken motor! Vilken fjädring! Vilken väghållning! Vilka bromsar – skivor runt om! Vilka utrymmen! Vilken komfort!

Och poliserna torrsimmar den nya Volvon medan radion knastrar ödsligt i deras Amazon som slokar bakom 144:an. Amazonen ser ut att ha åldrats tio år på tio minuter.

Så var det; överallt samma nyfikenhet, samma höjda ögonbryn, samma odelade entusiasm.

Var inte den nya alltför djärv?

Volvo 144, förfadern till Volvo 240, var en sensation i det svenska folkhemmet.

Man talade om stor bil. Om amerikainspiration. Man häpnade över den djärva instrumentbrädan av liggande termometertyp som djärvt kunde nudada 150 i den vassa S-versionen med 115-hästarmotorn. Man undrade vad



● Ett knippe tidiga bilar ur 140-serien. Notera de blanka dörrknapparna på bilarna från 1966-67, de är ett säkert tecken på den första årsmodellen.



● Volvo 142 GL (längst t v) är på väg att bli samlarvärd. Hösten 1974 kom 240-serien (mittbilden). 1976 kom sexcylindriga 265 GL.



en sensation i folkhemmet

den lilla röda, flyttbara pilen gjorde i hastighetsmätaren. Den var säkert bra i alla fall. Man imponerades av skivbromsarna med deras epokgörande kretssystem som behöll 80 procent av bromskraften om en krets föll bort.

144:an var nästan för mycket. Skulle verkligen detta idoga, sparsamma, lutheranska, jantelagspräglade folk våga köpa och köra en sådan bil? Eller kanske skulle den bara exporteras till USA?

Man kan se bilen som en myndig förklaring av svenska folket, av Volvo som industri. Den var det första steget från den provinsiella och lätt egensinniga filosofi som präglat Volvo efter andra världskriget.

144:an höjde både självkänsla och konsumtionsglädje hos svenska folket, precis som Ikea och Sibyllakorv hade gjort det.

Det började i juni 1960 med ett projekt som kallades P 660. Tittar man noga på den lermmodell som formgivaren Jan Wilsgaard presente-

rade för Volvoledningen 1962 ser man att den bilen verkligen utgör roten till ett stamträd för 140- och 240-serierna.

1974 kom Volvo 240-serien som ersättare för 140. Den bilen blev inte en lika stor sensation.

Den stora yttre skillnaden var det tunga underbottet till framsida som hämtats från Volvos säkerhetsbil VESC som i början av 1970-talet utgjorde rullande provbank för detaljer som teleskopstötfångare och låsningsfria bromsar.

Nya motorer tände intresset igen

De nya motorerna tilldrog sig intresse: B21 (2 127 cm³) hette den stora nyheten, den kom både i förgasarsversion (B 21A, 97 hk vid 5000 r/min) och insprutningsversion (B 21E 123 hk vid 5 500 r/min). Gjutfärsblock med topp av crossflow-typ gjuten i aluminiumlegering.

Det finns väl få som kunnat säga

att de älskat eller älskar en Volvo 240. Dock; många har gjort sina tidiga erotiska erfarenheter i en, liksom många transporterats hem från BB.

I dag hyllar få, om någon, den här bilen för att vara snål med bränslet, många uppfattar den som en tråkighetssymbol, tung och trist, otidsenlig som en oxkärra jämfört med en liten smidig japan.

Men möter du en som ägt eller äger en och som konstaterar att den är törstig, lite klumpig, rätt ful, traktorinspirerad, så ska du akta dig för att hålla med för mycket.

Konversationen klipps ofta av från målsägaren med orden:

– Det är ju det att dom bara går och går. Ja, du vet 20 000, 30 000, 40 000 mil, det är ingenting för en sån där jävel. Vettu!

Och vet hut! Du kan tulla mitt krus med Skogsstjärnan, du kan fläcka min glesbygdskavaj med ketchup, låna min jakthund, men kom inte här och snacka skit om min 245:a! ■

● Snabba 244 GLT lanserades 1980 (längst t v), medan 245 turbo från 1984 är kultbil i dag. 1986 fick bilen de förändringar som lever kvar än...

Av George Johansson