

Den ene säljer Volvo, den andre Saab

Vilken match!



■■■ Volvo eller Saab — vilken bil är bäst?

Det är en fråga som gjort svenska bilister osams i 25 år.

För att besvara den behövs två verkliga experter, två som lever för — och på — sitt bilmärke, som kan sina saker, som har argumenten. Två lejon.

Här släpper vi dem lösa: Sven Leijon, 54, Saabförsäljare i

Kungälv med ett personbästa på 24 sålda bilar i veckan, möter Anders Leijon, 27, som har ett veckorekord på 20 sålda Volvo i Alingsås.

De ska avgöra det. Vilken bil ger dig mest för 29 900 kronor, Saab 99 L eller Volvo 242 de Luxe?

Anders slår först:

— Vilken bil har triangeldelat

tvåkrets bromssystem?

— Volvo, svarar han. Om en krets går ur funktion har Volvo ungefär 75 procents bromsverkan kvar. Med Saabens diagonalsystem får man räkna med 50 procents bromsverkan. Det kan leda till sneddragning.

Sven: — Diagonalsystemet ger under alla förhållanden minst 50 procents bromseffekt men någon

risk för sneddragning finns inte. Saabens bromsar är utformade så man får en jämn bromsverkan.

— Dessutom går vår handbroms på framhjulens skivor och den motioneras varje gång man trampar på fotbromsen.

Anders: — Men faktum kvarstår att 75 procents bromsverkan är kvar med Volvos triangeldelade system. Så från trafiksäkerhets-



Det är självklart att en Volvoförsäljare säger att Volvo är bäst och att en Saabrepresentant håller på Saab. Men hur håller deras argument? Teknikens värld förde samman två av de svenska märkenas bästa försäljare: Anders Leijon (t v på bilden), som säljer Volvo och Sven Leijon, som livnär sig på Saabförsäljning. Det blev en hård match...

Av MARIANNE STERNER — BERTIL WAHLIN (foto)

synpunkt borde det vara en fördel om även Saab skaffade detta system.

Saabs trumfkort: framhjulsdrift

Det erkänner **Sven**:

— Ja, det är en fördel. Men när det gäller säkerhet har Saab något som inte Volvo kan ställa upp

med:

— Framhjulsdriften. Ge dig ut på en hal väg och kör så märker du skillnaden i säkerhet.

Anders: — Men Volvo med sin nya framvagnsupphängning har fått köregenskaper som nästan går att jämföra med framhjulsdrift.

— Dessutom tror jag det är dyrt att reparera om något händer

i framvagnen på en Saab. Och det är svårare att manövrera en framhjulsdriven än en bakhjulsdriven bil om något går sönder i framvagnen.

Sven: — Vi måste förutsätta att inget händer. Det kan ju bli fel på en bakhjulsdriven bil också — det kan t ex slå stopp i kardan.

Anders: — Ja, man kan inte säga, att framhjulsdriften är nå-

gon nackdel.

Sen klipper Volvohandlaren till: — Har Saaben eluppvärmd bakruta?

Nej.

— Men jag har märkt att Saabs polisbilar inte har den vanliga bakrutan. Polisen kräver eluppvärmd och det får den också. Varför får inte vanliga konsumenter detta?

Har Saabägarna bättre pli på sina fruar?

Sven: — Med polisens utrustning bak försvinner effekten med vår ventilationsramp. Vi har även elbakruta på kombikupén. Men vi tror fortfarande på bakrutedefroster.

Anders: — Du menar nackdraget bak!

Sven: — Vad vi har på Saaben är en ramp med fyra sprutor som ger väldigt fin effekt. Och framför allt får du en torr ruta — du har inte en massa immiga streck att sitta och titta igenom.

— Det ger också en stor effektförlust med elbakruta, cirka 200 watt.

Anders: — De immiga strecken försvinner fort.

— Och ställ effektförlusten mot trafiksäkerheten så tar jag hellre eluppvärmd bakruta.

Sven: — Du gör det, ja. Jag gör det inte.

— Defrosterrampen i baksätet fungerar också som nackskydd, fortsätter han. Den skyddar halskotpelaren vid en krock.

Anders lämnar rampen:

— Jag förstår inte varför inte Saab har infällda dörrhandtag. De sticker visserligen inte ut mycket, men tillräckligt för att välla en skada.

Sven: — Vad händer t ex vid en voltning när en dörr med plan yta får en smäll och trycks ihop? Konsekvenserna kan bli att man inte har en chans att öppna den utifrån. Saaben har åtminstone ett handtag man kan ta tag i.

Varför inte polstrad ratt?

Anders: — Men det kan häkta tag

● — *Det är enklare att justera sätet i en Saab, förklarar Sven Leijon, sittande. — Det är inte svårt på Volvo heller, invänder Anders Leijon.*



i någon. Saabhandlaren **Sven** slår tillbaka:

— Det förvånar mig att Volvo envisas med att ha kvar sin blanka plastratt. Varför inte polstrad den i likhet med Saabs?

Anders: — Det kan jag inte svara på. Men Volvos ratt har kollapsdon — vid en smäll viker den sig och ställer ratten så den pressas mot kroppen. Den madrasserade stötplattan tar upp stöten och skyddar förarens kropp. Det blir mindre risk för inre skador, den saken är klar.

Sven: — Du ska inte glömma att Saab har en hel del säkerhet i ratt och rattstäng. Stängens pressas ihop och fästet viker sig.

— Volvo har en onödigt stor ratt. Vi har mindre ratt och stötplatta på Saaben men jag anser att den fyller sin uppgift vid kollision.

Anders: — Det kan aldrig vara en nackdel med en stor ratt och stötplatta, eftersom trycket fördelas över en större yta.

Sven: — En annan sak ska vi inte glömma: I Saabens vindrutestolpar ligger det en stålprofil, cirka en meter lång och 2,5 mm tjock och skyddar vid en smäll.

Anders byter ämne:

— Har Saab glöddradsvakt? Nej.

— Den är en av de finurligaste uppfinningar man gjort på Volvo när det gäller trafiksäkerhetsdetaljer. Hur många gånger har man inte mött enögd bil och det har nog hänt olyckor på grund av detta.

Sven: — Det är ett absolut plus för Volvo. Det är bara att beklaga, att vi inte har det på Saaben.

Anders fortsätter, sporrad:

— Har Saab varselljus? Nej. Men när man vrider om tändningen på Volvo tänds varselljusen — för att man ska kunna spara halogenbelysningen.

Sven: — Vi på Saab uppmanar våra kunder att använda halvljuset även under dagen. Och när man slår av tändningen, slocknar ljuset. Våra halogenlampor har en oerhört lång bränntid, så jag kan inte se att det skulle vara någon nackdel att köra med dem tända.

Anders: — Det är billigare att köra med varselljus i och med att lampans livslängd är 1 000 timmar — klart längre än halogenlampor. Och även varselljuset slocknar när du slår av tändningen.

Polis-Saab med Volvospegel

Anders: — Vet du för resten, att polisens Saabar har Volvos yttre backspeglar? Dom verkar vara framtåt hos polisen.

Sven: — Att dom är framtåt märker vi ju på deras intresse för Saab.

— Men man kan inte komma ifrån att Volvos backspegel är större.

Anders trampar på i ullstrumporna:

— Sen har vi en sak till. Bränslepåfyllningen är placerad på höger sida hos Volvo och på vänster hos Saab.

— När jag får bensinstopp på en landsväg måste jag gå ut mitt i körbanan och fylla bensin i Saaben.

Sven föredrar att snabbt byta ämne:

— Varför gör Volvo en så förtyvlat stor bil? Man svarar givetvis att det är med tanke på säkerheten. Men jag vågar påstå att säkerheten i Saab är väl så god trots att vi har en mindre kaross.

Anders: — Volvon anser jag är lite säkrare och kanske lite stabila därför att den är större, längre och kanske tål krockarna lite bättre.

Sven: — Saabs stötfångare tål en krock i 8 km/h och Volvos i 5 km/h.

Anders: — Men varför figureerar inte Saab i pressen med något krocktest? Volvo publicerar alla sina. Det borde ni också göra om ni ska hävda att Saab är lika säker.

Sven: — Du förstår nog att Saab gör lika intensiva prov som Volvo. Och du har ytterligare en säkerhetsaspekt som talar för Saab: ju större och längre bilen är — Volvo är 4,90 m — desto svårare blir den att hantera i trafiken.

Anders: — Ändå är vänddiametern hos Volvo 60 cm mindre än hos Saab.

Sven: — Men genom storleken på Volvon decimeras den mindre vänddiametern.

— Dessutom är Saaben oerhört lättstyrd.

Anders: — I och med den nya framvagnsupphängningen är Volvo nu också mycket lättstyrd.

— Vi har ju tagit efter Saab vad gäller kuggstängsstyrningen, erkänner han. Det är en klar förbättring.

Sven fortsätter med karosserna: — Saabs aerodynamiska utformning är också en säkerhetsaspekt. Du märker t ex kastvindar mindre i en Saab än i en Volvo.

Anders: — Volvon är sänkt lite och det måste vara en fördel i förhållande till vinden.

— Å andra sidan vill jag hellre krocka i en Volvo.

Sven: — Jag skulle lika gärna krocka i en Saab. Men en sak till med den aerodynamiska karossen: vi har en väldigt tyst gång.

Volvo bullrigare

Anders: — Jämför vi decibeltal Volvo — Saab tror jag inte Saaben ligger bättre till. Vi har förbättrat isoleringen i Volvon.



● — *Ljustorkarna, som Saab kom först med, kan ha räddat många liv, påpekar Sven Leijon.*

Anders går över på bilarnas komfort:

— Saaben har inte mittarmstöd i baksätet.

Sven: — Nej, inte på den vanliga 99:an men på EMS:en. Men det går ju bara att använda då det sitter två passagerare bak.

— När det sitter tre slipper i gengäld mittenpassageraren sitta med knäna under hakan och fötterna på kardantunneln som han måste i Volvo.

Anders: — Saab 99:an har inte heller öppningsbara sidorutor bak.

Sven: — Saabs ventilation är så förnämlig — 16 öppningar för kall- och varmluft — att vi inte anser öppningsbara sidorutor nödvändiga.

— Dessutom tror vi att fasta rutor minskar risken för inbrott i bilen. Volvo har ju t ex tagit bort sin lilla ventilationsruta fram av den anledningen. Och ett annat skäl var väl att man fick ont i axeln av draget från den.

Svankstöd eller inte svankstöd

Anders: — Saab har inte justerbart svankstöd i framstolarna. Nu skulle vi egentligen ha kallat in medicinsk expertis.

Sven: — Det behövs inte. För vi har medicinsk expertis som hjälper oss att utforma framstolarna i Saaben.

— Och vi är inte förtjusta i det där justerbara svankstödet. Jag tycker inte det är skönt. Vad Saaben har är en mjukdel där det normalt brukar sitta ett hårt stag. Har man dålig rygg — det har bl a jag — får man ett underbart stöd i Saabstolarna.

Anders: — Sitter man ordentligt i Volvosätet — det går inte att halvgiga — går svankstödet perfekt in i svackan i ryggen.

Sven: — Effekten är densamma i Saaben. Men på ett enklare sätt — man behöver inte sitta och vrida på den där ratten och fundera på hur det blir.

— Vi kan fortsätta med Saabens insvängda trösklar, säger Sven. Det för med sig att man aldrig får smuts på byxorna när

man stiger in i bilen, även om det är lerigt ute.

Anders: — Men dörröppningsvinkeln på Volvo är från och med i år hela 80 grader. Det gör det lättare att stiga in i och ut ur bilen.

Sven: — Men den dörrvinkeln kan du inte ofta utnyttja. Volvos dörr är ju 1,30 bred. När kan du utnyttja hela öppningsvinkeln med dagens parkeringsmöjligheter? I regel får du upp dörren cirka tio grader och får kliva ut bakåt. Då har du ett jåkla besvär att komma ur bilen.

Anders: — Vi kan inte sälja argumentet i en trång P-ficka. Det är inte intressant.

Sven: — Nej speciellt inte med Volvos stora dörrbredd. Man ska inte ha en dörr som är 1,30.

En Volvo blir över 14 år

Anders: — Vi kan fortsätta med ekonomin. Då frågar jag, vilken bil har en livslängd på 14,2 år?

Sven: — Det är en reklamgrej som Volvo gått ut med och 14,2 år är ju en aktningsvärd ålder. Men fortfarande rullar gamla tvåtaktssaabar omkring med både 12 och 14 år på nacken. Så hårdtaget kan man säga det — visst lever Saaben i 14,2 år.

Anders: — Men inte i genomsnitt.

Sven: — Nej, men du får tänka på att så långt tillbaka i tiden gjorde Volvo fler bilar än vi.

Anders: — Volvon har fler ekonomiska fördelar — andrahandsvärdet är högre.

Sven: — Det håller jag inte med om. Vi hos Saab kan inte sälja en begagnad Volvo för de priser ni tar ut.

Anders: — På Volvo har vi lägre andrahandsvärde på Saaben än på våra egna bilar. Saab är inte lika lättsäld.

● — *Volvos varselljus med 1000-timmarlampor är en klar fördel, säger Anders Leijon.*



Sven: — Både Volvo och Saab har lättare att sälja sina egna bilar. Det är ett naturligt förhållande.

Han fortsätter:

— Du kör Saaben billigare per mil än du kör Volvon.

Anders: — Men Volvon körs numera på 93-oktanig bensin. Även om du säger att Saaben är bensinsnålare säger jag att det är upp till var och en, beroende på hur man kör.

— Volvon har för resten större tank, 60 liter.

Sven: — Men du kommer nog fem mil längre med Saaben, fast den bara har 55-literstank.

Anders: — En annan sak är att Volvo har sexsiffrig vägmätare. Vi räknar med att bilarna ska gå över 10 000 mil.

— Dessutom har Volvo trippmätare vilket Saaben saknar.

Sven: — Vi har förmodligen inget emot en sexsiffrig vägmätare och att det saknas trippmätare går inte att argumentera mot.

— Men Saaben har numera sk plugg-insystem och det är värdefullt för bilägarna. Det gör det mycket enklare för verkstäderna att kolla tändinställning m.m.

Anders: — Det kan väl inte förbilliga så mycket. Tändinställning var väl inte svårt att kolla tidigare?

— Vad Volvo kan erbjuda, fortsätter han, är bl.a. också ett större bagageutrymme, 395 liter mot Saabs 347.

Sven: — 347 liter räcker utmärkt. Vi har tex åkt till fjällen, fem personer, och haft gott om plats för vårt bagage.

Anders: — Då måste Saabs förare ha bättre pl på sina fruar än Volvos!

Han fortsätter:

— Volvo har tre lägen på värmefläkten men Saab har bara två.

Sven: — Saab har termostatreglerad fläkt och det gör bilens gång ändå tystare.

Tre motoralternativ mot två

Anders: — Volvo erbjuder tre motoralternativ men Saab bara två.

Sven: — Ni har det där stora flaggskeppet till bil, 264, och då är det kanske berättigat med tre motorer. Våra två motorer täcker väl Saabköpnarnas behov.



Anders: — Men skulle ni erbjuda flera motorer skulle ni väl kunna bredda er marknad?

Sven: Det medför också avsevärt fler bekymmer med fler motorer.

Anders: — Volvo ger större valmöjlighet ifråga om lacker och klädslar — och har dessutom en riktig herrgårdsvagn.

Sven: — Vi tycker sju lacker och klädslar är tillräckligt.

— Och i stället för herrgårdsvagn har vi kombikupén. Idén med den var ju att skapa en bil där man hade hela personvagnskomforten intakt plus ett väldigt stort lastutrymme.

Anders: — På Volvos herrgårdsvagn är också personvagnsutrymmet intakt.

Sven: — Vi har inte strävat efter den sista biten lastutrymme. Det utnyttjas bara av vissa. Vi ville skapa en smakfull bil som hade den vanliga modellens alla fina egenskaper plus det stora lastutrymmet.

Vilken är rostkänsligast?

Anders: — Den målgrupp vi riktar oss till med Volvos herrgårdsvagn behöver det utrymme.

— Säg mig, fortsätter han, har Saab nu förbättrat karossen vad gäller rostangreppen i dörrarna? Har ni ännu dubbla gummilister nedtill som gör att bilen rostar inom ett par år?

Sven: — Vi har upptäckt rost, det är sant. Men jag brukar säga att kunderna får skylla sig själva — rosten är lika onödigt som tandvärk. Minsta lilla vaksamhet hos kunden gör att han sprutar rostskyddsmedel mellan gummilisterna och sen är han av med problemet.

— Men, fortsätter han, apropå rost, har du sett en mera genial konstruktion är Saabs innerskärmar? Hela skärmen ligger öppen,

● — *Du behöver inte glömma tanklocket på bensinmacken om du åker Volvo, säger Anders Leijon och demonstrerar tanklockshållaren.*

— *Är man så dimmig så man brukar glömma tanklocket kanske man glömmar lägga det i hållaren också, tror Sven Leijon skeptiskt.*

den är ventilerad och kan aldrig rosta.

Anders: — Du får nog inte snabbare rost på en Volvo.

Sven: — Vi har jobbat mycket med rostskyddet på Saab och den detaljen är faktiskt värd att peka på.

Anders: — Men Volvo och Saab har väl samma rostskydd, elektrondroppmetoden?

Sven: — Men Saaben var först med det. Liksom vi var först med ljusstorkare, stötupptagande stötfångare och värmestolen.

Anders: — Det är helt och hållet ointressant vem som har upphovsrätten. Huvudsaken är att det finns på bilarna i dag — Volvo är ju för resten först med glödräds-vakt och eluppvärmd bakruta. Jag säljer ingen bil med att berätta, att vi var först med det och det.

Sven: — Man använder det inte som argument gentemot en kund, men jag är faktiskt stolt över att Saab, som ju i alla fall är ett mindre företag än Volvo, kommer först med så många detaljer.

— Våra ljusstorkare som kom 1971 kan tex ha räddat många liv.

Drivna säljare?

Så långt Sven Leijon, Saab, och Anders Leijon, Volvo.

Av deras samtal får du kanske inte fram om Volvo är en bättre eller sämre bil än Saab. Bara att Sven och Anders är drivna affärsmän med den moderne bilsäljarens argumentation.

Ska vi gissa att samtalet hade löpt i ungefär samma spår om Sven hade sålt Skoda och Anders Moskvitch? ■