



Förnuftets seger



Med Volvo 140 inleddes en trettioårig epok med trygga och praktiska bilar där leklusta och experiment fick stå tillbaka för saklighet och funktion. Många förknippar 140 med tristess och vardag medan andra älskar den trubbiga charmen. Sossecontainern har blivit kultbil!

Text & foto: Olle Wilson



Volvo 140 är knappast bilen man väljer för att skilja sig från mängden. Karisman får man stå för själv. Staffan Eriksson från Enköping demonstrerar hur.

Det kan verka underligt att Volvo, som genom åren satsat stora resurser på säkerhet, bygger så kantiga bilar. Formspråket uttrycker vid en första anblick knappast trygghet, snarare styrka och hårdhet. Först med 1996 års S40/V40 mjuknade Volvo, bra precis 30 år efter det att 140-serien inledde lädbilsdesignen 1966. Med S80 togs ytterligare ett steg framåt - eller bakåt - mot en avrundad linjeföring. Och inom kort kommer nya S70/V70 som följer samma koncept. Därmed är Volvos klassiska Legokloss-bilar förpassade till historien.

Det är fascinerande hur effektivt Volvos design fungerat genom åren. För det är knappast slump eller fantasilöshet som ligger bakom bilarnas präktiga utseende.

Kantigheten är ett typiskt exempel på hur enkla former kan representera värden. Rektangeln är helt enkelt en mer rationell form än cirkeln - ställ en 740 bredvid en Audi TT och jämför. Eller föreställ dig att bo i ett runt hus.

För ett lutherskt fostrat folk var Volvos gamla design helt i harmoni med folksjälen. Den som köpte en Volvo kunde ha rent samvete och behövde inte stå och försvara sina vidlyftiga bilaffärer för grannen. Han hade ju en likadan. Det var decennier då bilkonsumtionen styrdes av nykter saklighet och okontrollerade utbrott av flärd eller skönhet var otillåtna.

Mot den bakgrunden blir Volvos säkerhetstänkande tydligare: hellre tryggt än snyggt, skulle konceptet kunna formuleras. Till skillnad mot de andra biltillverkarna gjorde Volvo en poäng av att bilar inte var lekstugor där trafikfarorna förträngdes.

Men vägen till skyddsrummet hade inletts tidigt. 1959 lanserades trepunktsbältet som idag anses vara den säkerhetsdetalj i bilvärlden som räddat flest liv. I år firade uppfinningen

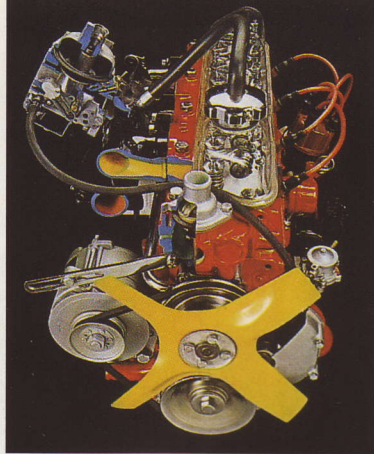


Exklusivt värre blev det i en 140 med skinnklädsel och GT-instrumentering. Lasse Erikssons -74:a har även förädlats med luftkonditionering. "Svalt och friskt i bilen med Volvo Air Conditioning", lovades det i reklambroschyren från samma år. Men få aggregat torde ha sålts - det var mestadels exportbilar till USA som utrustades med finessen.

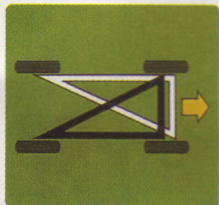
40 år och på bilsalongen i Detroit stod en stolt Volvo PV och poserade med ett rejält bälte i grått över stolsryggen. En annan säkerhetsdetalj i 544:an var den stoppade instrumentbrädan som kanske inte räddat så många liv, men den var en viktig symbol för ett nytt förhållningssätt till bilen.

Amazonen tillförde inte så mycket nytt på säkerhetsfronten, i stället blev det 140-serien som fylldes med hälsosamma trygghetsfunktioner. Skivbromsar runtom med ett finurligt tvåkrets-system, som var konstruerat så att endast ett bakhjul tappade bromsverkan helt om något rör sprang läck.

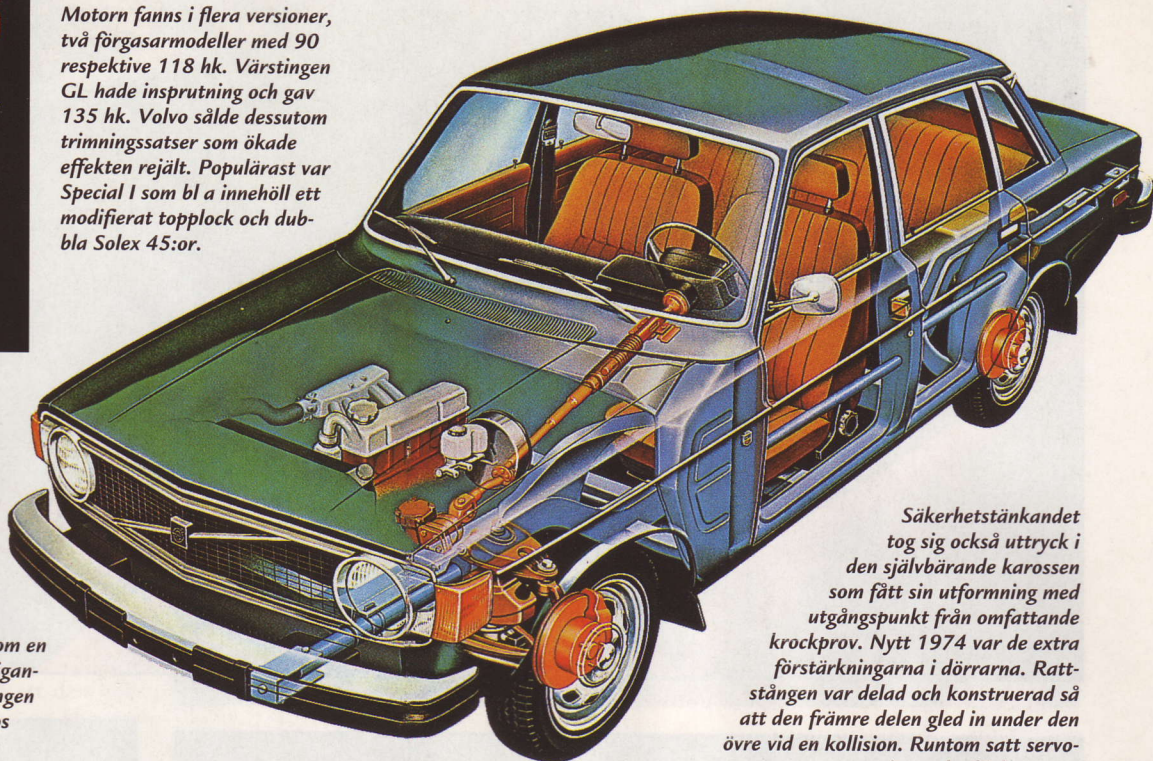




Motorn fanns i flera versioner, två förgasarmodeller med 90 respektive 118 hk. Värstingen GL hade insprutning och gav 135 hk. Volvo sålde dessutom trimningsatser som ökade effekten rejält. Populärast var Special I som bl a innehöll ett modifierat topplock och dubbla Solex 45:or.



Volvos triangelade tvåkretssystem garanterade bromsverkan på tre hjul om en krets skulle tappa sin funktion. Den gigantiska stötfångaren fick snart benämningen ljugarbänk. Men den etablerade Volvos trygghetskoncept genom att prioritera säkerhet framför en vacker yta.



Säkerhetstänkandet tog sig också uttryck i den självbärande karossen som fått sin utformning med utgångspunkt från omfattande krockprov. Nytt 1974 var de extra förstärkningarna i dörrarna. Rattstängan var delad och konstruerad så att den främre delen gled in under den övre vid en kollision. Runtom satt servoassisterade skivbromsar.

”
Volvos
design är helt i
harmoni med
folksjälén...





Nackstöd på stolarna var ytterligare en detalj som bidrog till att göra Volvo säkrare att köra.

Ett annat Volvokoncept som skulle bli långlivat var prioriteringen av god sikt. Fönstren var betydligt större än på föregångarna PV och Amazon. Denna strävan skulle nå sin yttersta konsekvens i 740-serien vars mest karakteristiska drag är den låga midjan till följd av att rutorna dragits ner maximalt i karossen.

Med 1973 års modell kom så den kraftiga stötfångaren som till nästa år skulle svälla upp som en stor fläskläpp på 140-modellen. Idén kom dock inte från Volvo som man kan miss-tänka utan var ett krav från de amerikanska trafikmyndigheterna. Man kan spekulera i om inte Volvo kan ha förutsett dessa krav i sin ursprungliga design. Alla andra bilar såg idiotiska ut med de överdrivna buffertarna fram och bak, men på Volvo stämde linjerna perfekt. Vilket kanske är mer komiskt än smickrande.

1974 föddes också den lilla glödtrådsvakten som drivit så många Volvoägare till vanvett genom att i tid och otid lysa utan anledning. Finessen som skulle förhindra att bilföraren ovetande åkte runt i ett fordon med trasiga lyktor fick diplom av Motormännens riksförbund.

En Volvo visslar förbi. Bokstavligen. Årsmodellen med rutig grill kunde i vissa fall ge upphov till ett tjutande ljud i högre fart. Staffan Eriksson, ägare till denna vita, hävdar dock att ljudet kommer från huvens framkant. Botas med en remsa eltejp mellan list och huv!

Att sitta bekvämt är en annan lite mildare säkerhetsaspekt som Volvo tog fasta på med 140-serien. Stolarna var betydligt spänstigare än tidigare och sportigt skälade med reglerbart svankstöd.

Med 140-serien inleddes en epok som skapade grundstenen för Volvos moderna existens. Internationellt, och framförallt i USA, fick designen en sorts positiv antieffekt som gav bilmärket kultstatus. Det blev en intellektuellt snobbig publik som uppskattade Volvo för att den väjdade mer till förnuft än känsla.

Utomlands är Volvo ett exotiskt bilmärke som sticker ut i mängden. Ett fenomen som vi svenskar kan ha svårt att förstå eftersom Volvo tillhör vår vardag. Idag har den nyktra utstrålningen ersatts med en mjukare formgivning som typiskt nog mottagits med större entusiasm i Sverige än i övriga världen eftersom man där saknar den gamla hederliga skokartongen.





PV 444 och Amazon var uttryck för en tid som fortfarande levde kvar i bilismens ungdom. En naiv och vacker tid där trafikolyckor visserligen fanns men inte i samma omfattning som idag. Det glada 50-talet kunde inte pågå för evigt och en motreaktion kom med bilar som anpassades till verkligheten. Tyvärr många gånger på estetikens bekostnad. Idag har värderingarna ändrats, bilarna behöver inte skämmas och vi kan återigen se glada former på vägarna. Det var kanske inte alltid bättre förr. ■■

Svenska Volvo 140-Klubben

Klubben bildades sommaren 1990 på Mantorp vid den stora Volvoträffen och har sedan dess vuxit till cirka 600 medlemmar.

Klubben verkar för bevarandet av Volvo 140-seriens alla utföranden och årsmodeller samt skapa gemenskap mellan dess ägare. Bruksbilar, helrenoverade, trimmade, ombyggda eller fint originalskick. Alla är lika välkomna, även intresserade utan bil välkomnas.

Klubben ger ut en tidning, 140-bladet 4 gånger om året med annonser, reportage och information om träffar som medlemarna är inbjudna till. Träffarna arrangeras antingen av 140-klubben eller andra klubbar. Klubben är sedan några år också ansluten till MHRF vilket ger möjlighet att veteranförsäkra dom mycket fina originalbilarna efter stränga regler.

För att komma i kontakt med klubben så har den bemannad telefonpassning på onsdagar kl 19 - 21 övrig tid telefonsvarare.



Telefon: 08-376 140

Fax: 08-374 060

Brev skickas till:
Svenska Volvo 140-klubben
Robert Scherman
Björnssongatan 138
168 44 Bromma

Information finns även på hemsidan:
<http://www.autosite.se/140-klubben>
Email: volvo140-klubben@hotmail.com



*140-serien inledde en epok
som skapade det moderna
Volvo...*



Staffan Erikssons minnen av Volvo 140 är traumatiska.

- Morfar hade en orange med automat och jag tyckte att det var en hemsk bil, berättar han. Trots detta äger Staffan inte mindre än 4 stycken -74:or.

- Fulaste årsmodellen också, konstaterar han med en suck. Klasskompisens brorsa hade en 70:a och den var ju faktiskt ganska snygg med sin smala stötfångare och blanka grill.

Vi undrar förstas varför. Och Staffan för-svarar sig med att det är en ren slump. Han tycks ha en fantastisk förmåga att dra till sig bilmodellen. Den första dök upp 1990. Det skulle bli en praktisk vinterbil var det mening-en. Så en dag hade Staffans pappa, Lasse Eriksson, lovat att besiktiga en Volvo som bekanta till familjen ägde. Till sin häpnad kunde han konstatera att bilen var i nyskick med endast 6 000 mil på mätaren. Lasse berättade om bilen för sin son som kontaktade ägar-na och bad att få köpa Volvon om den even-tuellt skulle säljas. Efter en tid hörde de av sig och talade om att nu skulle det inte köras bil mer. Var han intresserad av att överta Volvon?

Staffan nappade och blev sålunda ägare till en californiavitt 142 De Luxe med orange inredning.



”*Morfar hade en orange med automat, en hemsk bil...*”

Erikssons blåvita varor



- Samma som i morfars...

Staffan berättar att bilen var i fullständig avsaknad av finesser. Inte ens en radio hade paret kostat på sig under de 16 åren. Men nybils-känslan var exklusiv och Staffan insåg ganska snart att det vore synd att bara låta bilen risa ihop som transportmedel på vintern.

Och på en Volvoträff blev reaktionerna så positiva att Staffan slutligen bestämde sig för att rädda bilen till eftervärlden.

En parkeringsskada på bakskärmens åtgärda-des och trösklarna som fått en massa stenscott lackades om. Med nytt batteri och avgassystem var Volvon som ny.

Så fick han en idé. Den anonyma bilen skulle utrustas med så många tillbehör som fanns att få då bilen gick i trafik på 70-talet.

- Man kan föreställa sig killen som inte hade råd med en ny GL utan köpte en några år begag-nad DL och sedan lastade på allt han kunde hitta i Volvos tillbehörskatalog, förklarar Staffan.



automatlåda, servostyrning, skinnklädsel och taklucka. Det var bara AC som fattades, men genom 140-klubben fick Staffan snart nys om en bil som var utrustad med luftkonditionering. Ett inte helt vanligt tillbehör på svensksåldaagnar. Han köpte hela bilen, plockade ur härligheten och flyttade över alltihop till den blå amerikamodellen. Till hjälp hade Staffan Volvos egna installationsanvisningar för att det skulle bli helt korrekt.

- Jag har inte lyckats få fram varför bilen blev kvar här hemma, säger Staffan. Han har dock upptäckt att ena bakskärmarna är utbytta, och de tidigare ägarna säger att det inte kan ha hänt under deras tid, så det kan ha uppstått en transportskada. Bilen registrerades först 1975, vilket möjligen kan betyda att den till och med varit över till USA och skickats tillbaka. Den sena registreringen kan också betyda att bilen använts som testbil på Volvo, spekulerar Staffan.

Staffan Eriksson t v och Lasse Eriksson delar en lika omätlig som ovanlig passion för Volvo 140 1974. Lasses blå GL har bara rullat knappt 6 000 mil. Bilen är en fullutrustad GL-modell med insprutningsmotor på 135 hk. Den vita är i samma bländande skick. Som ny.



Och jakten började. Han gick med i 140-klubben där han efterlyste delar och nosade igenom annonser i alla motortidningar. Resultatet blev ATS lättmetallfälgar, GT-ratt, GT-instrumentpanel, kardantunnelfack, radio, voltmätare att sätta i cigarettruttaget, Marshall extraljus och ventilkåpa i lättmetall.

För att få ner motorvarvet har han skaffat en låda med överväxel, självfallet monterad med Volvo originaldelar rakt igenom.

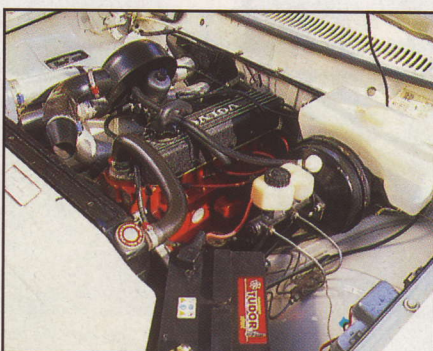
Men än är bilen inte fulländad. I garaget ligger en uppsättning fabriksnya Solex-fyrtiofemmor och GT-dämpare.

- Det är lite irriterande att farsan kör ifrån mig med sin GL, menar Staffan och flinar.

Den bilen dök också bara upp.

Staffan hade telefonjour i klubblokalen när en äldre dam ringde och undrade om det fanns någon som ville köpa hennes 142:a som bara gått 5 000 mil. Det fanns det. Efter att Staffan studerat typkoden kunde han konstatera att det var en exportmodell avsedd för Californien. Detta bekräftas av att bilen har EGR-ventil och kolfilter för att evakuera bensinångor från tanken. På svenska bilar fanns inte denna utrustning.

Såsom alla exportbilar är den ljusblå GL-modellen välutrustad redan från början med



Motorn är en B20F med insprutning och den har efter den sparsamma körningen under 25 år inte behövt någon reparation. Som gräddes på moset har Staffan monterat GT-ratt, lättmetallfälgar och GT-instrument.

Det är pappa Lasse som kör den ljusblå, men det blir ganska sällan bilen luftas. I Erikssons ägo har den bara rullat 700 mil.

Till vardags åker bägge två Volvo. Gissa modell och årgång. Rätt! De har varsin 1974 års 142.

En ren slump, förstås. ■■