



*Marcos GT 1960–63*

**MOTORNYTT**  
Föregående

**onsdag 6 maj**  
**måndag 4 maj**

1. Volvo drar i handbromsen – här är nyheterna som kan pausas
2. Volvos stora satsning – ett batterilabb i Göteborg
3. Efter uppehållet – nu smyger Volkswagen igång fabrikerna igen
4. Xpeng G3 och X7 på väg – nya elsuven ska säljas i Norge
5. Audi A6 Avant blir laddhybrid – så mycket kostar den
6. Triton Model H är en enorm elsuvs med 95 mils räckvidd
7. Modern bilsterio tar klassisk Porsche in i framtiden
8. Volkswagens hårda kritik efter Ionitys prishöjning
9. Varning för HVO – kan finnas palmolja i svenska pumpar
10. Tunneln mellan Danmark och Tyskland börjar byggas i januari 2021
11. Härifrån får Hollywood sina film-bilar
12. Mercedesen som var bäst på allt för 45 år sedan
13. Så såldes Volkswagen i Sverige på 1950-talet
14. Reklamfilmer – Volkswagens 1960-tal!
15. Loffe säljer Volkswagen
16. Elbilens laddade historia
17. Klassiskt bilmärke: Scania-Vabis

## 1. Volvo drar i handbromsen – här är nyheterna som kan pausas

Publicerad 2020-04-27 12:52

Text: Erik Söderholm

**Volvo ska pausa eller försena projekt som inte är nödvändiga. Samtidigt kommer obekräftade uppgifter om tuffa krav från ägaren Geely.**



**De tuffa tiderna** har fått de flesta stora biltillverkare att dra i handbromsen och pausa satsningar som kostar för mycket.

För Volvos del ska fabrikerna nu [långsamt smygas igång](#) igen efter ett tillfälligt stopp. Men coronakrisen kan sätta djupare spår än så i framtidsplanerna.

**Volvo ska utvärdera** alla pågående satsningar inom forskning och utveckling och antingen stoppa eller försena allt som inte är helt nödvändigt. Det uppger Volvochefen Håkan Samuelsson i en intervju med [Automotive News](#).

### Elbilsplanerna står fast

**Exakt vilka projekt** som pausas eller stoppas berättar han inte, men enligt Automotive News handlar det bland annat om ansiktslyftningar av modeller som kan försenas. Volvo har nyligen presenterat [uppdaterade versioner av S90, V90 och XC90](#), och näst på tur stod en uppdatering av 60-serien som alltså skulle kunna försenas.

Obekräftade uppgifter har också gjort klart att Volvo planerar en [coupéversion av suven XC40](#) och en ny toppmodell i form av en [lyxsuv som går under namnet XC100](#).

**Volvo gör däremot** klart att besparingarna inte kommer påverka elektrifieringsplanerna. Volvo ska inte spendera mindre pengar än tidigare på att lansera elbilar och laddhybrider eller utveckla självkörande bilar.

– Vi kommer inte kompromissa med vår elektrifieringsstrategi. Det är vår väg framåt och vi kommer fortsätta våra planer på att elektrifiera modellprogrammet, säger Volvos strategichef Mårten Levenstam till [Wired](#).

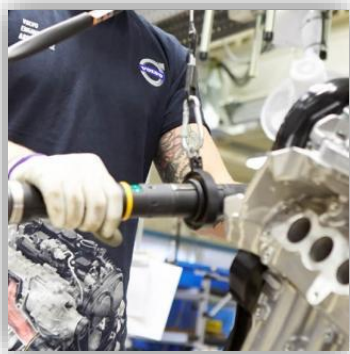
## Krav på resultat från Geely

Enligt obekräftade uppgifter till [Dagens Industri](#) kan Volvos nedskärningar också sprida sig till elbilmärket Polestar och "mobilitetsmärket" M (tidigare bilpoolsföretaget Sunfleet).

Anledningen ska enligt DI vara att Håkan Samuelsson fått krav på sig från ägarna att minska kostnaderna. Lanseringen av Polestar 2017 ska ha kostat sex miljarder kronor och nu kommer alltså krav på resultat, enligt uppgifterna.

**Volvo Cars pressavdelning** uppger att det inte är aktuellt med något besparingsprogram varken för Polestar för M men att det "kontinuerligt" pågår ett arbete med att kontrollera kostnaderna.

## Relaterade artiklar



### [Volvos besked: Snart smygstartas fabriker](#)

[Volvo ska börja bygga bilar i Torslanda, Skövde och Olofström i liten skala.](#)



### [Officiell: Volvo V90 uppdateras – och flera nya mildhybrider på ingång](#)

[Dessutom lanseras nya mildhybridmotorer i flera modeller.](#)



### [Volvos planer avslöjade: Två nya suvar på gång](#)

[Ska utmana tyskarna med ny jättemodell – 18 centimeter längre än XC90.](#)



## 2. Volvos stora satsning – ett batterilabb i Göteborg

Av Elias Medelberg

Publicerad 2020-04-28, 05:42

**Försäljningen av laddhybrider och elbilar ökar. BIL sweden tror att 30 procent av nybilsförsäljningen i år kommer att bestå av laddbara bilar.**



**Volvo tänker förstås inte missa det tåget** och kompletterar dagens uppställning av laddhybrider med helelektriska XC40 Recharge som anländer senare i år. Vi ser fram emot att få köra den men vi vet nog mer eller mindre vad som lär sägas efter första provkörningen. Det kommer att vara en trevlig bil men räckvidden blir nog sämre än hos konkurrenterna, eller i alla fall kommer den inte kunna ta sig i närheten av lika långt på en laddning som en Tesla Model 3. Utöver det lär laddningsmöjligheterna vara sämre.

Tesla har ett massivt försprång på alla områden som är specifika för en elbil. Batterier, elmotorer och laddning. Vad gör Volvo för att inte bli fränkörda av Elon Musks mannar? Vi tog en tur i Volvos nybyggda batterilabb på Hisingen för att ta reda på mer.

Det här är en satsning på 500 miljoner. På ett och ett halvt år har första delen byggts upp och steg två, som är större än det första, är under uppstart och ska stå klart senare i år. Lokalerna som labbet byggts i har tidigare använts för transmissions- och motorutveckling. När vi var på besök jobbade tio personer i labbet men planen är 15 personer till i sommar. Ungefär hälften av dagens tio nuvarande är nyanställda.

### **Vad händer i labbet?**

I själva labbet finner man vad som ser ut som ugnar i olika storlekar. De största är till för att studera fullständiga batteripack och tillräckligt stora för att rymma två-tre enheter i samma skåp om man bygger på höjden. För tillfället finns det tolv stycken av den största typen av ugn. De mindre används för tester av celler och moduler och har plats för tolv celler eller ett par moduler.

Det sker ingen forskning på cellnivå. Det man finner inuti cellen som elektrolyter och batterikemier är upp till leverantören att ta fram. Däremot finns kompetens bland personalen hos Volvo för att göra det.

Volvo gör prover på de stängda cellerna som kommer från leverantörerna. Ensamma, i moduler eller i fullständiga batteripack. Med cellerna följer en torrspecifikation som enkelt uttryckt visar vad cellen klarar av, Volvo testar hur den kommer att fungera i dess specifika användningsområde.

**Temperaturen i cell-, modul- och batteriskåpen** kan anpassas för olika sorters tester. Allt från minus 40 grader till plus 80 grader. Det går även att ändra klimatet från torrt till fuktigt. Mer utförliga klimattester och tester av den mekaniska hållbarheten görs utanför laboratoriet.

Man testar att ladda och ladda ur, och elen som laddas ur återanvänds. Även hur cellen, modulen eller packet hanterar gas och energiåtervinning undersöks. Det är mest tester av kompletta system som utförs.

Det görs långtidstester för att kontrollera hur bra cellen klarar sig över tid med laddning, urladdning och så vidare. Just detta görs mest på celler och moduler. Ett livstidstest är ungefär 18–24 månader. En del tester med simulerade batterisystem och olika mjukvaror genomförs också.



*Här syns en av de stora skåpen som rymmer 2–3 hela pack.*

**Allt från celler i tidig utveckling till klara produkter** kan man utföra prover på och de behöver inte nödvändigtvis komma från Volvos egna leverantörer. Ny teknik från andra aktörer kan alltså undersökas. Labbet är rustat för att klara av att göra väldigt mycket mer än vad det används till idag.

Däremot ville inte Volvo gå in på hur arbetet med nya batterikemier ser ut, mer än att man håller ögon och öron öppna för att hänga med i den snabba utvecklingen. Det gäller att konstant optimera den teknik som finns och lyfta ner den nyare och bättre batteritekniken i bilarna så fort som möjligt. Historiskt sett har nya kemier som måste testas framkommit ungefär varannat eller var tredje år.

Alltihop styrs från ett kontrollrum där väggarna är täckta av skärmar med (för oss dödliga) helt oförståeliga grafer och tabeller, likt kommandobryggan på ett rymdskepp i valfri science fiction-film.



*Batteriet från XC40 Recharge inne i ett testskåp.*

### **Ingen egen batteritillverkning**

**Volvo har ännu inga planer** på att börja tillverka batterierna själva. Istället kommer modulerna från leverantören till Volvos bilfabriker i belgiska Gent och kinesiska Luqiao där de sätts ihop till de pack som används i bilarna. Volvo har överenskommelser med CATL och LG Chem som sträcker sig fram till 2028 och det förs en kontinuerlig dialog om den tillgång på batterier som Volvo behöver.

Vid de ovan nämnda fabrikerna finns en förstation där underdelen av batteripacket kommer in och moduler och kylsystem monteras. Sedan åker locket på med en tätningsträng runt om för att säkerställa att batterierna klarar alla täthetskrav som finns. Att Volvo bygger ihop packarna själva gör att de har bättre kontroll på kvaliteten och de slipper den svårare logistiken i att skicka fullständiga pack.

**Det som Volvo kan styra över** är längd och bredd på påcellerna vilket gör det lättare att använda det tillgängliga utrymmet optimalt. Volvo får prisamtiskaceller av en annan leverantör, dessa följer standardmått. Det går inte att blanda påcellerna med prismatiskaceller i samma pack utan att använda speciell mjukvara som inte är värd att utveckla. Volvo använder inga cylinderformade celler.

Packet är designat av Volvo vilket även det hjälper till att utnyttja platsen på bästa sätt då det går att arbeta tillsammans med konstruktörer för olika delar av bilen. Exempelvis kan batteriet då lättare användas tillsammans med krockstrukturerna för att göra bilen säkrare. Krocktester med batteribilar görs givetvis men det är inget som folket i batterilabbet håller på med.



### **Volvos planer för framtidens teknik**

**Elbilarna har gett oss möjligheter** att göra framsteg inom flera områden. Ett elnät uppkopplat mot elbilarna – brukar benämnas Vehicle to grid eller V2G – för energilagring är något som kan bli en nödvändighet framöver. Volvo säger att det inte är något som kommer i XC40 på grund av att det inte är något som kunderna bryr sig om för stunden.

Vehicle to vehicle (V2V) är en annan teknik som kan bli viktig. Just i det här fallet är det laddning mellan två laddbara fordon som avses med V2V. Det är inget som Volvo implementerat ännu, mycket på grund av att regelverken gör att det kan bli juridiska problem om något sker.

Volvos batterileverantör CATL har pratat om en batteriteknik som hoppar över steget med moduler och bygger cellerna rakt in i packet, vilket ska höja energidensiteten. Även när det gäller det här är det relativt otydliga svar som mynnar ut i att de håller koll på all utveckling. Mer får vi inte veta.

### **Vitala kliv i en riktning**

**Att Volvo gör den här satsningen** kan visa sig vara avgörande för hela företagets framtid. Samtidigt skulle det kunna vara ett rejält snedsteg om bränslecells-bilarna plötsligt skulle få ett uppsving. Det är ändå mycket viktigt att man gör något och inte sitter stilla medan många andra tar steg mot vad som troligtvis blir vår framtid.

Volvo tillsammans med elbilmärket Polestar ser ut att ligga bra till inför framtiden jämfört med väldigt många andra tillverkare.

---

## **VOLVO XC40 RECHARGE & POLESTAR 2**

### **Tekniken – nu och i framtiden**

Polestar 2 och XC40 Recharge är i grunden samma bil. Batteriet har ungefär 75 kWh användbar batterikapacitet. En laddningseffekt på 150 kW vid DC-laddning ger laddning till 80 procent på 40 minuter. Ombordladdaren är på 11 kW. Batteriet består av 12 litiumjonceller i 27 moduler med ett aluminiumhölje, det hela väger ungefär 500 kg. Kylsystemet går under modulerna och inte inuti som det gör hos vissa konkurrenter, och är ihopkopplat med AC-systemet för att både kunna kyla och värma batteripacket. Även motorerna kan kylas.

Elmotorerna kommer från Valeo Siemens men Volvos planer är att göra sina egna motorer till nästa generation elektrifierade bilar. Transmissionen är konstruerad av Volvo och det gäller även mycket av mjukvaran.



### Batteridegradering – är det ett problem?

Batterikapaciteten påverkas negativt av laddningar och urladdningar. Volvo tror dock inte att detta ska vara något problem, det är alltså inget som borde skrämja en eventuell begagnatköpare av en XC40 Recharge. Volvo är tydliga med att batteriet ska klara hela bilens livslängd. Hur lång en bils livslängd är vill man inte uppge men nämner att branschstandarderna är 15 år, vilket känns lite väl pessimistiskt.

### Service

En elbil har väldigt få rörliga delar jämfört med en förbränningsmotorbil och kräver därför mycket mindre underhåll. Det ska inte heller krävas något batterikylvätskebyte likt det som Kia e-Niro och e-Soul behöver.

### Räckvidd och laddning

Det är viktigt att få till en laddeffektkurva som är anpassad för den laddning som ägarna oftast behöver, det är inte så enkelt som att ha högsta möjliga effekt genom hela laddningen. Det kan ge en bättre totaltid om man har lägre effekt en längre tid jämfört med att ta i fullt redan från start.

För tillfället samarbetar inte Volvo med något laddnätverk. Det är något som kommer att lösas, men exakt hur vet ingen. För tillfället får man alltså nöja sig med ett väldigt litet antal laddstolpar eller Ionitys höga priser om man vill utnyttja bilens maximala laddningseffekt på 150 kW.

Däremot ser Volvo räckvidden som det som först måste förbättras – laddningseffekten är sekundär. Utvecklingen av laddningskapaciteten tas upp ordentligt först när räckvidden nått en nivå som kunderna är komfortabla med.

### ELBILAR – MED BATTERI ELLER BRÄNSLECELL

Elbilar kommer att dominera marknaden framöver, det syns tydligt redan nu. Däremot är det inte klart vilken typ av elbilar som kommer att stå för merparten av försäljningen. Just nu är batterielbilar klart vanligare än vätgasdrivna dito, men vilken typ som kommer att dominera i slutänden är svårt att säga. Volvo verkar inte tro alltför mycket på vätgas och håller för tillfället inte på med något arbete kring bilar med bränsleceller.

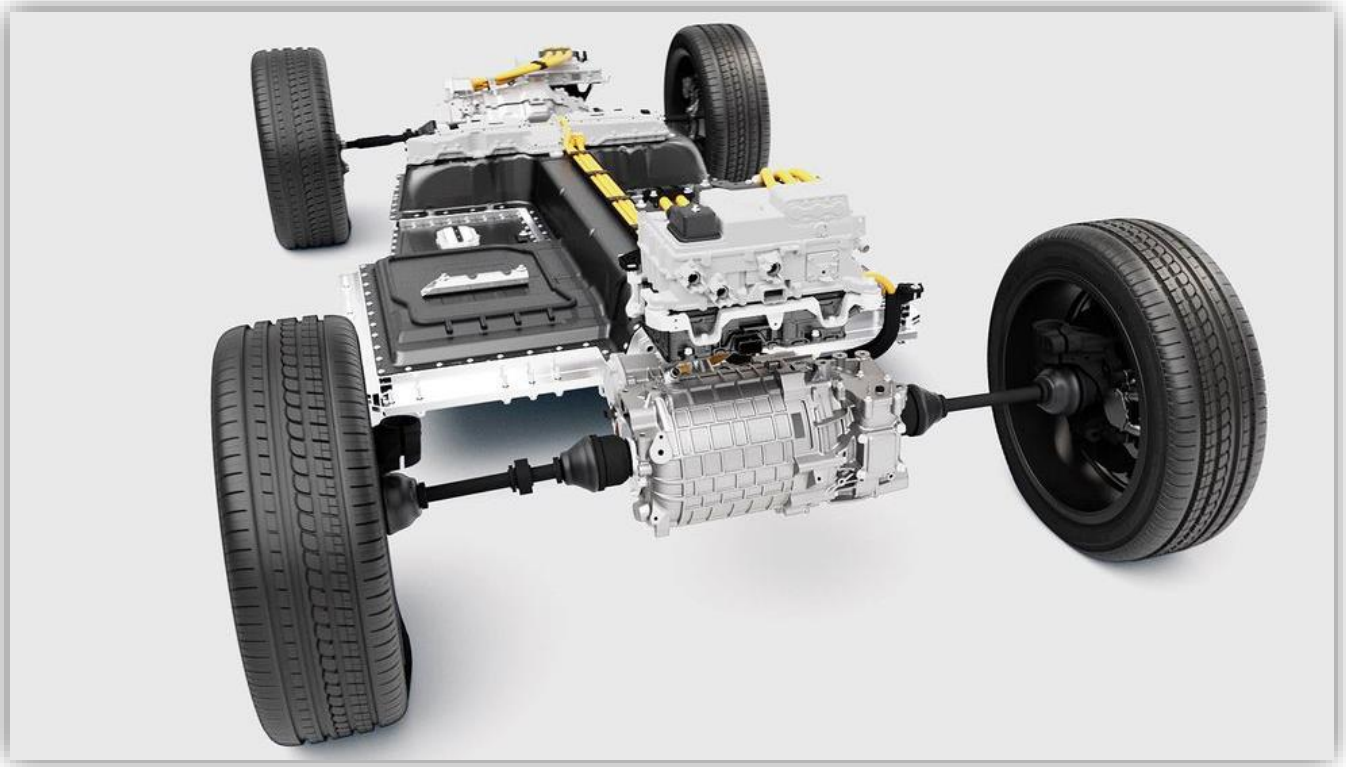
**MER HÄSTKRAFTER I BILEN!**  
**MED NÅGRA KNAPPTRYCK**

**JUST NU!**

**20%**

TUNE CAR

BSR



*Drivlinan i XC40 Recharge.*

*Notera gropen i batteriet som finns för att ge mer plats åt baksätesspassagerarnas fötter.*

## **KOBOLTGRUVORNA – VOLVO FÖRST MED BLOCK CHAIN**

Enligt Volvo var man den första tillverkaren att införa block chain-nätverk, som ger kontroll över alla steg i leverantörskedjorna. Nätverken innehåller ursprunget för kobolten, egenskaper som exempelvis vikt och storlek, spårbarhet och information om att deltagarna följer OECD:s (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) riktlinjer för leveranskedjor.

OECD ger detaljerade rekommendationer för att hjälpa företag att respektera mänskliga rättigheter och undvika att bidra till konflikter genom sina beslut och rutiner för köp av mineraler.

Tyvärr innebär inte det att kobolten garanterat är framställd på ett etiskt sätt. Men det görs tredjepartsgranskningar av gruvorna och Volvo Cars är med i ett program kallat ASM (Artisanal and small-scale mining) från revisionsföretaget RCS Global Group som dagligen kollar över gruvor. Informationen från granskningarna används för att ta fram rekommendationer för hur gruvorna kan förbättras.

## **VOLVOS MILJÖPÅVERKAN**

Volvos har som mål att sänka varje bils livscykelutsläpp av CO2 med 40 procent 2025. 25 procent av den minskningen ska komma från leveranskedjan. 2040 ska bilarna vara klimatneutrala.

Vad som händer med batterierna efter att de gjort sitt i en bil är inget som Volvo har klart redan nu men det är något det jobbas på tillsammans med leverantörerna. Det kan handla om återvinning, återanvändning eller både och.

## **GEELY – HUR FRIA TYGLAR HAR VOLVO?**

Hur mycket påverkar de kinesiska ägarna Volvos satsningar? Volvo samarbetar med Geelykoncernen för både tekniska och kommersiella fördelar som kommer av stor skala. Geely och Volvo producerar inte samma produkter och därför finns en, som Volvo kallar det, nödvändig differentiering – men målet är så mycket synergier som möjligt.

### 3. Efter uppehållet – nu smyger Volkswagen igång fabrikerna igen

Publicerad 2020-04-26 17:38 text Erik Söderholm

Allra först ur startblocken är fabriken som bygger elbilen ID 3.



Volkswagen har precis som de flesta andra stora biltillverkare tvingats [stänga fabrikerna](#) de senaste veckorna på grund av coronaviruset. Men nu ska några av fabrikerna långsamt börja startas upp igen.

Allra först ut är Volkswagens fabrik i Zwickau, och det är ingen slump. Det är den fabriken som bygger nya elbilen ID 3, som drabbats av [en del inkörningsproblem](#) men där Volkswagen flera gånger gjort klart att modellen ska nå de första köparna [i sommar som utlovat](#).

**De anställda jobbar** under hård press för att få modellen klar i tid och därför är det inte konstigt att det är just Zwickau som är först ur startblocken när Volkswagen börjar köra igång fabrikerna efter uppehållet.

Fabriken i Zwickau ska i början bygga 50 bilar per dag. Den vanliga kapaciteten i normala fall ligger på 150 bilar per dag.

**De anställda i fabriken** måste ha ansiktsskydd när de befinner sig mindre än 1,5 meter från en kollega. De måste också kolla kroppstemperaturen innan arbetspasset påbörjas.

I Kina har Volkswagen redan öppnat 32 av de 33 fabrikerna.

#### Relaterade artiklar

[Volkswagen drar i handbromsen – nu stoppas fabrikerna](#)

[Coronakrisen: Volkswagen bränner tre miljarder om dagen](#)

[Volkswagen håller fast – ID 3 kommer i sommar](#)

#### 4. Xpeng G3 och X7 på väg – nya elsuven ska säljas i Norge

Publicerad 2020-04-27 16:13 Text Erik Söderholm

En ny kinesisk elbil som lockar med mycket räckvidd för pengarna ska börja säljas till norska köpare. Dessutom kommer en lyxsedan som ska utmana Tesla Model S.



**FILM:** [https://youtu.be/JT6Nc1t\\_wmA](https://youtu.be/JT6Nc1t_wmA)

**Snart ska ett nytt** bilmärke börja sälja elbilar i Norge – och eventuellt kan märket dyka upp även i Sverige. Det handlar om [kinesiska Xpeng](#).

De allra flesta märken som säljer bensin- och dieselmotorer har funnits länge. Många av dem har en hundraårig historik. Men när det gäller elbilar finns många märken som dykt upp "från ingenstans" bara de senaste åren. Hit hör till exempel Tesla och Polestar, och med hjälp av elbilar kan även gamla märken få en nystart som i MG:s fall.

**Xpeng är det kanske** inte så många som känner till men det är heller inte så konstigt. Märket lanserades 2014 och i oktober/november 2020 ska elsuven Xpeng G3 börja säljas på nätet i Norge. Första exemplaret är redan typgodkänt.

Priserna och utrustningsdetaljerna är ännu inte klara men batteripaketet är på 66,5 kWh och räckvidden ligger på omkring 45–46 mil enligt WLTP-körcykeln. Bilen har flera system som gör bilen delvis självkörande och ett eget operativsystem för infotainmentsystemet.

**Instegspriset för** Xpeng G3 ligger på motsvarande 230 000 kronor. Även den dyraste versionen är betydligt billigare än motsvarande Tesla Model Y.

Vid sidan av suven G3 har Xpeng också visat upp en större lyxsedan som är 20 centimeter längre än Tesla Model 3 men tio centimeter kortare än Model S. Den kallas Xpeng X7 och har bland annat Brembobromsar, ansiktsgenkänning och en särskild sensor som följer ögonens rörelser och anpassar menyerna i infotainmentsystemet, infällbara dörrhandtag och en stor mediaskärm i liggande format.



Xpeng X7 lockar med ett batteripaket på 80 kWh och en räckvidd på 70 mil, vilket i så fall skulle vara 15 procent längre räckvidd än i Tesla Model S trots ett batteripaket som är 20 procent mindre. Det återstår att se om det är görbart men räckvidden uppges enligt den kinesiska körcykeln som är betydligt snällare och mer tillåtande än den nya europeiska WLTP-körcykeln.

**Interiören i Xpeng-bilarna** har uppenbara likheter med den i Teslas modeller. Tesla hävdar också att Xpeng stulit källkoden till företagets Autopilotssystem. Xpeng hävdar å sin sida att anklagelserna är felaktiga och spekulativa.





### Relaterade artiklar



[Lucid Air kommer med tre elmotorer och 1 800 hästkrafter](#)  
[Tre elmotorer och upp till 1 800 hästkrafter. 4](#)

## 5. Audi A6 Avant blir laddhybrid – så mycket kostar den

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-04-27, 14:32

**5 eller 5,5 mil. Så långt klarar Audi A6 Sedan respektive Audi A6 Avant på el. Försäljningen drar igång denna vecka och de första bilarna börjar levereras efter sommaren.**



Som brukligt i en laddhybrid drivlina går det att kräma ut en hel del effekt. Audi A6 55 TFSIe quattro är inget undantag. En tvåliters turbofyra på 252 hästar jobbar tillsammans med en elmotor på 105 kW, vilket ger en systemeffekt på 367 hästar och 500 Nm. Maximalt vridmoment ges redan vid 1.250 varv/min tack vare elmotorn.

**Vi körning på el** klarar elmotorn en hastighet på 135 km/h på egen hand.

Elmotorn matas med ström från ett batteri på 14,1 kWh som är placerat under golvet i bagaget. Det har medfört att bagageutrymmet krympt med 160 liter jämfört med vanliga A6 Avant, vilket kanske är en "deal breaker" för en del köpare.

**På uppsidan finns** dock en gedigen lista med utrustning som är standard i A6 55 TFSIe quattro. Exempelvis Audis otroligt bra Matrix-strålkastare, sportstolar, virtual cockpit och navigation.

Priset för en Audi A6 TFSIe quattro börjar på 649.000 kronor för sedanversionen och 666.000 kronor för Avant, vilken lär bli storsäljaren i alla fall här i Sverige. En beställning kan alltså göras nu i dagarna och leveranserna sker efter sommaren.



## 6. Triton Model H är en enorm elsuv med 95 mils räckvidd

Publicerad 2020-04-21 12:22 text Erik Söderholm

Plats för åtta personer och en design som inte lämnar någon oberörd. Här är elsuven som är 75 centimeter längre än Volvo XC90.



För amerikanska familjer kan det vara lockande med en Chevrolet Suburban – den enorma suven som nyligen visades i ny upplaga.

Men den maffiga storsuven ligger knappast i framkant av utvecklingen när det gäller motorer och drivlinor. De allra flesta köpare lär fortfarande välja bensin-V8:an även om General Motors nu även försöker [relansera dieselmotorn i USA](#). Någon modell med laddkontakt verkar inte vara aktuell.



Det är där Triton Model H kommer in i bilden. Detta är en enorm, eldriven suv med plats för åtta personer från New Jersey-baserade företaget Triton Solar. Bilen ska locka köpare som tycker Tesla Model X är för liten och transportbilsbaserade Nissan e-NV200 för plåtig.

**Redan vid första** anblicken står det klart var designteamet hämtat sin inspiration. Det boxiga utseendet har definitivt likheter med nyss nämnda Chevrolet Suburban och dess något mindre syskon Tahoe. Designen ska ge gott om plats för åkande och bagage

Triton Model H har ett batteripaket på hela 200 kWh vilket är dubbelt så stort som i Tesla Model S och Model X. Räckvidden ska ligga på 95 mil – att den inte blir längre beror på bilens vikt och det massiva luftmotståndet.

**Som vi vet är det** enkelt att skryta med imponerande siffror om en bilmodell som ännu inte börjat säljas, så det blir intressant att se om Triton Model H blir verklighet och om den i så fall kan prestera som utlovat. Än så länge är det inte bevisat.



**Modellen kommer** i två varianter – Standard och Performance – som båda får fyrhjulsdraft eftersom de har en elmotor som driver varje hjul. Motorerna sitter dock inte ute vid hjulen utan en bit in. Effekten ligger på 1 000 eller 1 500 hästkrafter beroende på version.

Den som gärna drar husvagnar, båtar eller andra släp efter bilen kommer uppskatta dragvikten på mellan sju och tolv ton (!) beroende på modellversion. Kolossen mäter 5,7 meter på längden vilket är hela 75 centimeter längre än Volvo XC90.



**Att reservera ett** exemplar går på 5 000 dollar. Instepris ligger på 140 000 dollar och Performanceversionen går loss på 180 000 dollar. Att direktöversätta det till svenska kronor är svårt men lägger vi på moms och avrundar uppåt för andra omkostnader hamnar vi på mellan 1,8 och 2,3 miljoner kronor.

## 7. Modern bilstereo tar klassisk Porsche in i framtiden

Publicerad 2020-04-25 10:21 text Erik Söderholm

**Porsches nya bilstereo förser klassiska modeller med Apple Carplay och blåtand. Men är inte tanken med en veteranbil just att vara nedkopplad?**



**Den som köper en bil** som har några år på nacken inser direkt hur fort utvecklingen kring mediasystem och infotainment gått. Det räcker att bara gå tillbaka några år i tiden för att skärmarna på instrumentpanelen ska se ut som text-tv med pixlig grafik och långsamma processorer.

Å andra sidan är det kanske precis det som är tanken med att köpa en äldre bil eller en veteranbil? Att vara nedkopplad, tänka på annat och för en liten stund inte stirra sig blind på mobilskärmen?

**Porsche tycker** i alla fall inte att veteranbilsägarna ska behöva acceptera att köra runt utan att vara uppkopplade. Därför lanseras nu flera nyheter som ska ta äldre modeller in i framtiden.

Porsche Classic Communication Management, som modellerna kallas, är en uppkopplad bilradio som ska se ut ungefär som en "klassisk" enhet från när bilen var ny. Den finns i antingen enkel-DIN- eller dubbel-DIN-format för att passa många modeller från 1960-talet fram till 1990-talet.

**Bilradion ska alltså** vid en första anblick se ut som en klassisk bilstereo, men den har en stor högupplöst skärm för att föraren ska kunna använda Apple Carplay – ett sätt att visa mobilens appar i ett mer lättillgängligt format. Det finns även möjlighet att koppla upp mobilen med blåtand, lyssna på digitalradio, ansluta en musikenhet med USB eller stoppa in ett SD-minneskort med musik.

"PCCM smälter harmoniskt in i instrumentpanelen på en klassisk Porsche tack vare den svarta ytfinishen och rattarnas former", står det i pressmaterialet.

## 8. Volkswagens hårda kritik efter Ionitys prishöjning

Publicerad 2020-04-27 15:09 TEXT Erik Söderholm

**Elbilschefen tycker laddpriserna är alldeles för höga, avslöjar hon i en intervju.**



**Det senaste året** har inte varit någon dans på rosor för snabbladdningsnätverket Ionity, som ägs av flera stora biltillverkare och som skulle bli en utmanare till Teslas nätverk med Superchargerladdare.

Planen var att ha 400 öppna snabbladdare igång redan i år, men det blir en [tuff utmaning med tanke på byggtakten hittills](#). Tidigare i år kom också beskedet att de låga lanseringspriserna för att ladda på Ionity nu [ersätts av betydligt högre priser](#).

**Det ordinarie priset** ligger numera på 8,70 kronor per kilowattimme. Priset blir lägre om bilägaren tecknat ett särskilt abonnemang genom sitt bilmärke men det kommer oftast med en extra månadskostnad och bindningstid. Beroende på bil kan laddningen bli dyrare än att tanka en dieselbil.

De nya priserna har fått Silke Bagschik, försäljnings- och marknadschef för Volkswagens elbilar, att reagera. Hon kommer med hård kritik mot Ionitynätverkets höga priser i en [intervju med tyska journalister](#).

– **Det är jag inte** nöjd med. Priserna är helt klart för höga, säger hon.

Silke Bagschik berättar att hon själv försöker övertala bilköpare om hur billigt det är att köra elbil jämfört med en bil som har förbränningsmotor. Det är inte så lätt med Ionitys priser. Men hon är å andra sidan övertygad om att priserna kommer ”normaliseras” när fler elbilar dyker upp på vägarna.

**Ionitys försvar av de** högre laddpriserna går ut på att i genomsnitt 90 procent av elbilsladdningen görs hemma – inte vid snabbladdare – och att laddkostnaden måste slås ut över ett års tid. Dessutom tycker Ionitys regionchef att det är orättvist att jämföra kostnaden för snabbladdning längs vägen med att ladda elbilen hemma.

[Ionity höjer priserna – så dyr blir laddningen](#)

## 9. Varning för HVO – kan finnas palmolja i svenska pumpar

Jan-Erik Berggren

27 april 2020

HVO är en miljövänlig diesel som minskar bilens klimatpåverkan, men tillverkningen av HVO har fått kritik då råvaran palmolja används i stor utsträckning. Nu varnar miljöorganisationen Gröna Bilister för att palmolja kan ingå i den HVO-diesel som säljs i Sverige. ”Det enda som kan bita på palmoljeprodukterna just nu är konsumentmakten”, säger Per Östborn, drivmedelsansvarig på Gröna Bilister.



Produktionen av palmolja har ökat explosionsartat sedan börjar av 1970-talet. Palmolja är ett vegetabiliskt fett som utvinns från oljepalmen. Oljan används i många produkter och bland annat i livsmedel och som råvara vid tillverkning av biodrivmedlet HVO. HVO kan användas i stället för fossil diesel i flera dieselmotorer och med HVO i tanken minskas bilens klimatpåverkan väldigt mycket, hur mycket beror på hur bränslet tillverkats.

HVO och biodiesel är två olika bränslen. Biodiesel RME är baserat på växter, till exempel raps, och HVO baseras på fetter från rester och avfall. HVO är också godkänt som andra generationens biodiesel.

**LÄS OCKSÅ:** [HVO100 – räddaren i dieselnöden](#)

Palmolja kan användas som råvara för tillverkning av HVO samt för biodiesel FAME. I Sverige tillverkas dock FAME av uteslutande rapsolja. I Sverige är därmed palmolja mest förknippat med tillverkning av HVO.

Ett problem med palmoljan är att med stor efterfrågan på HVO får tillverkarna av bränslet att hugga ner regnskog för att i stället odla oljepalmen. Att tanka HVO med en stor andel palmolja kan alltså vara direkt dåligt för klimatet.



*I fjol gav Volvo klartecken till att tanka HVO100 i deras bilar. [Läs mer om det här.](#)*

Enligt EU-kommissionen har biodrivmedel gjorda av palmolja en högre klimatpåverkan än fossilt diesel.

Organisationen Gröna Bilister har därför arbetat hårt för att få en ursprungsmärkning av HVO i Sverige. Gröna Bilister har uppmanat alla företag som producerar HVO för den svenska marknaden att offentliggöra fördelningen av råvaror och dessa råvarors ursprungsländer.

Men arbetet har gått trögt. Enligt de svar som Gröna Bilister fått tillverkas den största delen av den HVO som säljs i Sverige av Neste. Förra året bestod 21 procent av råvarubasen i Nestes HVO av palmolja. Nestes har inte velat uppge hur stor del som bestod av Palm Fatty Acid Distillate, en biprodukt som fås vid raffinering av palmolja. Enligt Neste används mer slaktavfall och använd matolja än PFAD men Neste har inte avslöjat varifrån deras råvaror kommer.

### **LÄS OCKSÅ: [HVO100 och E85 kan bli extremt dyra i Sverige](#)**

Preem, en annan stor producent av HVO, använder varken palmolja eller PFAD i sin produktion. Men då efterfrågan är stor måste Preem köpa HVO från Neste.

Nordiska St1 vill börja tillverka HVO om drygt ett år. St1 har inte avslöjat något om varifrån de tänker hämta sin råvara men enligt Gröna Bilister ska St1 använda tallolja, använd matolja och palmolja från Colombia.

Att palmolja och PFAD används beror på att tillgången är stor och att det är en billig råvara.

– Det enda som kan bita på palmoljeprodukterna just nu är konsumentmakten. Därför är det viktigt att samla information. Därför måste privatpersoner och upphandlare efterfråga eller kräva HVO fri från palmoljeprodukter, säger Per Östborn, drivmedelsansvarig på Gröna Bilister.

Gröna Bilister har i många år kämpat för att få till en ursprungsmärkning av drivmedel vid mackarna och regeringen hade planer på att ett krav skulle införas i maj i år. Men beslutet är uppskjutet till oktober 2021.

### **LÄS OCKSÅ: [Elbilen är lönsam i dag](#)**

## 10. Tunneln mellan Danmark och Tyskland börjar byggas i januari 2021

Mattias Rabe 27 april 2020

Efter många överklaganden och förseningar står det nu klart att bygget av tunneln över Fehmarn Bält ska inledas nästa år.



**FILM:** <https://youtu.be/Tfpxt0EZzY0>

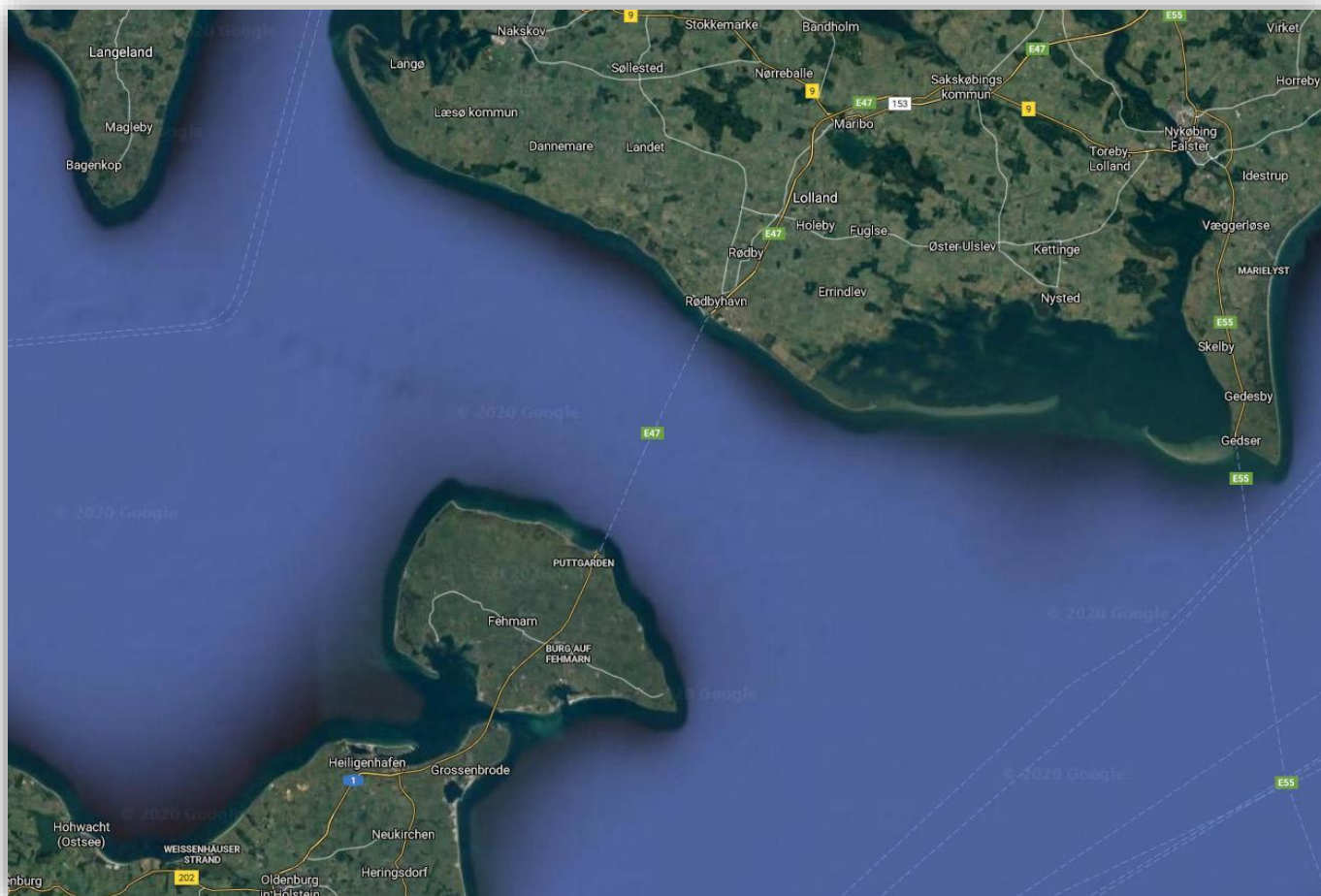
För att förkorta restiden mellan Danmark och Tyskland har en fast förbindelse i form av bro eller tunnel mellan danska Rødby och tyska Puttgarden länge diskuterats. 2007 skrev både Danmark och Tyskland under en avsiktsförklaring om den fasta förbindelsen som då inte var en uttalad bro eller tunnel.

2015 gav de båda ländernas regeringar klartecken till en tunnel, även om det tyska miljögodkännandet lät vänta till 2018. Under 2015 gav även EU sitt klartecken till projektet.

Diverse förseningar, bland annat på grund av överklaganden från miljöorganisationer, har redan kantat projektet, men nu har det tagits ett beslut i danska folketingen om att bygget ska påbörjas i inledningen av 2021, trots att alla överklaganden mot miljögodkännandet i Tyskland ännu inte är undanröjda.

– Det är ett historiskt beslut som gör det möjligt att aktivera de stora anläggningskontrakten och inleda byggandet på den danska sidan. Nu kommer vi snart att kunna se stora anläggningsarbeten påbörjas i Rødbyhavn, säger danska transportministern Benny Engelbrecht och fortsätter:

– Fehmarn Bält-förbindelsen blir en ny port till Europa och en port till framtidens gröna transportlösningar. Förbindelsen kommer att medföra stora och viktiga samhällsekonomiska vinster för såväl Danmark som för övriga Europa. Den betyder att vi kan förkorta restiden med bil med en timme och upp till två timmar med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg.



*En sträcka många svenskar är vana vid att åka färja över, men år 2029 är det tänkt att vara över med färjetrafiken mellan Rödby och Puttgarden.*

**FILM:** <https://youtu.be/30RECLGITOq>

Tunneln mellan Rödby och Puttgarten blir en så kallad sänktunnel, det vill säga av samma typ som den tunnel som är en del av Öresundsförbindelsen. Man har även tittat på en borrhäls tunnel samt både hängbro och snedkabelbro, men dessa alternativ valdes bort.

79 tunnelelement ska sänkas i en 16 meter djup och 60 meter bred ränna som ska muddras upp. Varje tunnelelement är ungefär 200 meter långa och väger 73 tusen ton. Tillsammans med tio specielelement blir tunneln, som kommer att bestå av fyra rör, två för tåg och två för flerfilig fordonstrafik, att täcka den ungefär 18 kilometer långa sträckan under vatten.

Projektet, som färjerederiet Scandlines varit hård motståndare till, beräknas kosta 85 miljarder kronor och vara slutfört 2029. Då ska restiden med bil från Malmö till Hamburg vara uppemot 1,5 timme kortare än i dag. Precis som med Öresunds- och Stora Bält-förbindelserna ska Fehmarn Bält-förbindelsen finansieras av de som utnyttjar den, det vill säga resenärerna. Enligt danska beräknar kommer projektet att till fullo vara finansierat efter 36 år.

<p><b>Alkohol kan skada din hälsa.</b></p>	<p><b>YES, WE CAN</b></p> <p><b>ORIGINAL CRAFT BEER</b></p>  <p><b>GREAT BRANDS</b> Drinkability!</p> <p><small>Distribueras av Great Brands AB. Konsumentservice: 0513-22606 www.greatbrands.se 355ml 6.8% vol</small></p>
--	---

**Feber**

## 11. Härifrån får Hollywood sina film-bilar

AV BOBBY GREEN 2020-04-27 KL 13:40

Ett besök hos Cinema Vehicles



**FILM:** <https://youtu.be/LtzsDsaLY90>



**FILM:** <https://vimeo.com/156634748>

## 12. Mercedesen som var bäst på allt för 45 år sedan

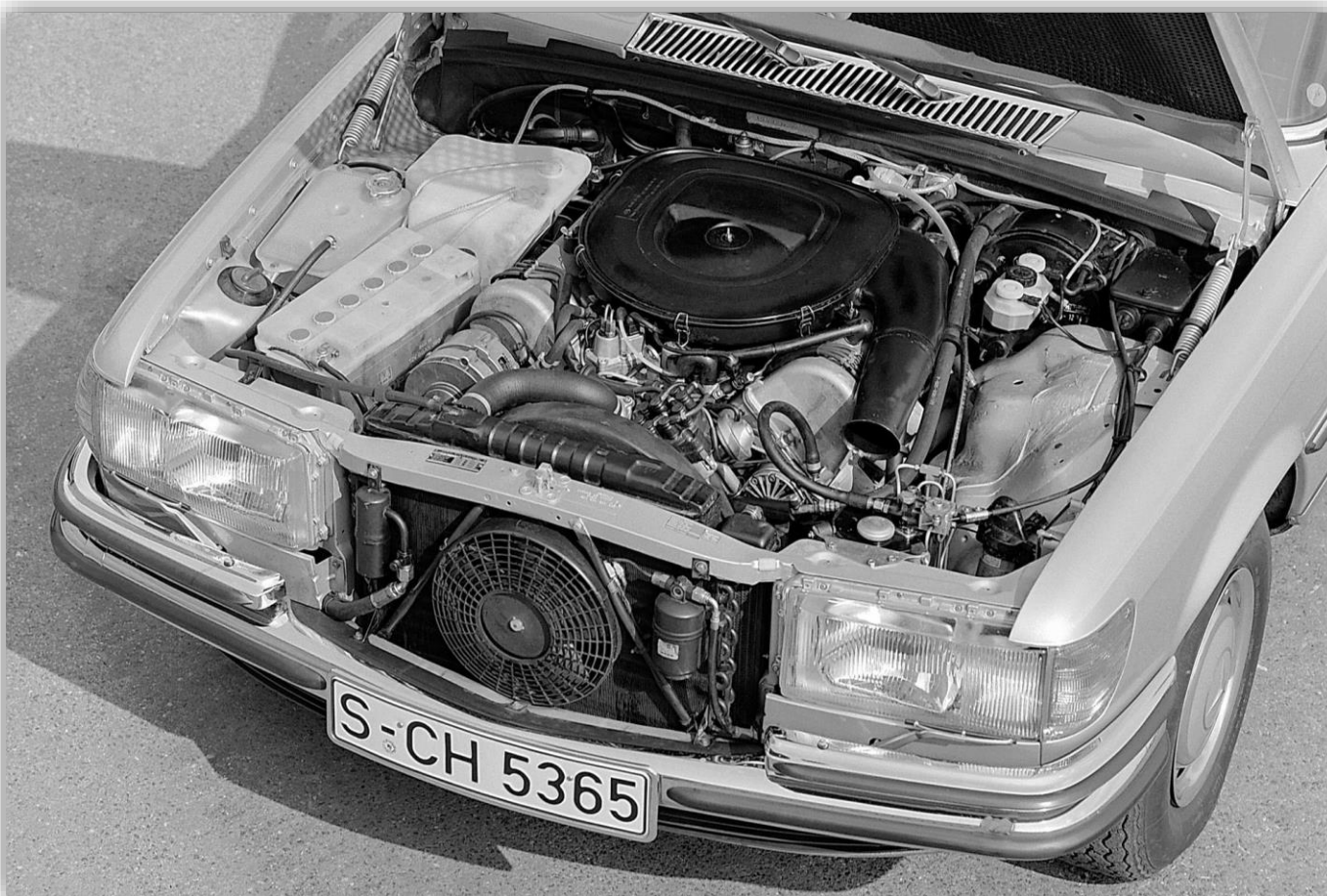
Text: Emanuel Gylling Publicerad: 2020-04-24 06:00 Uppdaterad: 2020-04-24 08:17

Bland Mercedes modeller på 1970-talet var den störst, bäst och ... tja, kanske inte vackrast men åtminstone vräkigast.



Stora, lyxiga och snabba 450 SEL 6,9 fyller år nu i april och imponerar fortfarande, så här 45 år senare.

Den lanserades som toppmodell i Mercedes W116-serien, det som oftast benämns S-lassen. Höjdpunkten i 450 SEL 6,9 är motorn, en V8 på 6.834 cc som har sitt ursprung i föregångaren Mercedes 600 (W100).



Maxeffekten och maximalt vridmoment var sensationellt höga och i klass med – eller högre än – många dåtida sportbilar: 286 hk och 550 Nm. Mercedes använde sig av torrsumpsmörjning med 12 liter olja i omlopp vilket gjorde att intervallen för oljebyten kunde förlängas till 1.500 mil.

Mercedes 450 SEL 6,9 var en mycket kvick bil 1975. Fabriksuppgiften för 0-100 km/h angavs till 7,4 sekunder och toppfarten hela 225 km/h. Detta trots en tomvikt på 1.935 kg.



Totalt tillverkades 7.380 exemplar av 450 SEL 6,9 på fabriken i Sindelfingen mellan 1975 och 1980. Grundpriset i Tyskland var 69.930 Mark – mer än dubbelt så mycket som instegsmodellen 280 S. I priset ingick bland annat centrallås, farthållare, fönsterhissar och luftkonditionering. Den som hade mer pengar att bränna kunde exempelvis slå till på en mobiltelefon – Becker AT 160 S – för hela 13.542 Mark, alltså nästan en femtedel av bilens grundpris ...



Prisläget är fördelaktigt för den som vill satsa på Mercedes 45-åriga värsting idag. Utbudet i Sverige är magert, för att inte säga obefintligt, men i Tyskland finns en hel del exemplar till salu. Priserna startar vid omkring 20.000 Euro men för riktigt fina exemplar begärs omkring tre gånger så mycket.



*Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (W116) 1975–80*

### 13. Så såldes Volkswagen i Sverige på 1950-talet

Publicerad 2020-04-24 12:48

text Carl Legelius

Femtioalets svenska reklamfilmer för Volkswagen Typ 1 andades självförtroende och framåtanda. Här bjuder vi på några av de allra bästa. Se till att ha ljudet på du vill inte missa snacket!



**FILM:** [https://youtu.be/p\\_UFD-IXync](https://youtu.be/p_UFD-IXync)

### 14. Reklamfilmer – Volkswagens 1960-tal!

Publicerad 2020-04-25 8:00

På 1960-talet visste alla vad en Volkswagen var och den såg likadan ut som den alltid hade gjort. Det försökte reklamarna utnyttja till sin fördel som vi ser i dessa svenska reklamfilmer!

**FILM:** <https://youtu.be/P7kK4zqAk6c>

### 15. Loffe säljer Volkswagen

Publicerad 2020-04-26 9:00

Janne "Loffe" Carlsson är helt underbar i de reklamfilmer som han gjorde för Volkswagen. På 1970-talet spelade Folkabubblan nästan i en egen division. De kunder som valde den visste vad de hade att vänta sig – en kul typ precis som Loffe!

**FILM:** <https://youtu.be/wvmVoSiszQA>

## 16. Elbilens laddade historia

Publicerad: mån 06 dec 2010

uppdaterad: tor 10 mar 2011

### En sultan och amerikanska hemmafruar grundlade elbilarnas första storhetstid



*Förmodligen världens första fungerande elbil.  
Konstruktören Magnus Volk vid styrspaken.*

Sultanen Abdül-Hamid den andre var envåldshärskare över Turkiet i slutet av 1800-talet. Han gillade nymodigheter som järnvägar och telegrafi. Och så hörde han talas om en vagn i England som gick av sig själv – utan häst. Abdül-Hamid beställde en självgående vagn. Den drevs av elektricitet.

Den turkiske sultanen var en av världens första elbilskunder. Hans köp ökade intresset dramatiskt i Europa för elbilar.

#### **En hästkraft i första elbilen**

Säljare var den engelske uppfinnaren Magnus Volk. Sultanens elbil levererades förmodligen till hovet i Konstantinopel, det som senare blev Istanbul, år 1888. Motorn gav en enda hästkraft.

Vi vet inte hur långt den gick på en laddning men det kan inte ha varit särskilt långt – några kilometer, kanske en mil.

Men historien om elbilen börjar några tiotal år tidigare men som så ofta är det svårt peka ut ett bestämt datum för det första fordonet som drevs av elektricitet och vem som gjorde vad. Och historien om elbilen börjar faktiskt i vattnet.

Redan 1839 – alltså femtio år innan sultanens bilköp – byggde tysken Moritz von Jacobi som levde i Ryssland, en båt som drevs av en liten elmotor. Jacobi sjösatte sin båt i floden Neva i Sankt Petersburg.

Båten var nio meter lång och tog fjorton passagerare. Motorn gav ungefär tre hästkrafter och det räckte för att båten skulle gå med en hastighet av ungefär tre knop eller drygt fem kilometer i timmen.

Jacobis korta båttur i Sankt Petersburg blev en sensation. Om det gick att bygga en självgående båt så kunde man förmodligen bygga en hästvagn också – men utan häst.

### **Skotte byggde elvagn**

Storbritannien var ingenjörskonstens Mecka på den här tiden och där jobbade man redan med ångdrivna självgående fordon. Men de var stora, tunga, bullriga och skitiga. Och medan man väntade på att få upp trycket i ångpannan gick passagerarna hem på lunch och när de kom tillbaka var veden slut. Ånga passade för vagnar som gick på räls enligt tidtabell. På landsvägen behövde man något smidigare.

En skotsk uppfinnare som hette Robert Anderson byggde en vagn med en elmotor ungefär samtidigt som Jacobi experimenterade med sin båt. Men Anderson lyckades aldrig fullt ut med sin vagn. En del anser ändå att Anderson var först med att konstruera en elbil.

Samtidigt knåpade andra uppfinnare runt om i Europa med elmotorer.

Problemet med elbilarna var att "bränslet" tog slut innan man kommit runt kvarteret. Tysken Werner von Siemens byggde spårvagnar som drevs av el men de fick kraften från luft- eller markledning. Riktiga självgående vagnar var de alltså inte. Franska militärer förstod att ingenjörerna hade någonting bra på gång och de byggde en u-båt som drevs av el.

Det finns lite vaga uppgifter om att det körde omkring en eldriven taxi i London 1886.

Men vi vet att en tysk urmakare som hette Karl Moritz Immisch flyttade till London i mitten av 1800-talet eftersom det var mer drag i teknikutvecklingen där. Immisch höll på med lite av varje och tillverkade bland annat en liten stryktålig termometer som såg ut som en klocka och inte som en penna.

Han lyckades också bygga en liten användbar elmotor och så träffade han landsmannen Magnus Volk som senare sålde en bil till sultanen – och nu hände något.

Immisch och Volk inspirerade varandra att utveckla en självgående vagn för landsväg som drevs av elektricitet.



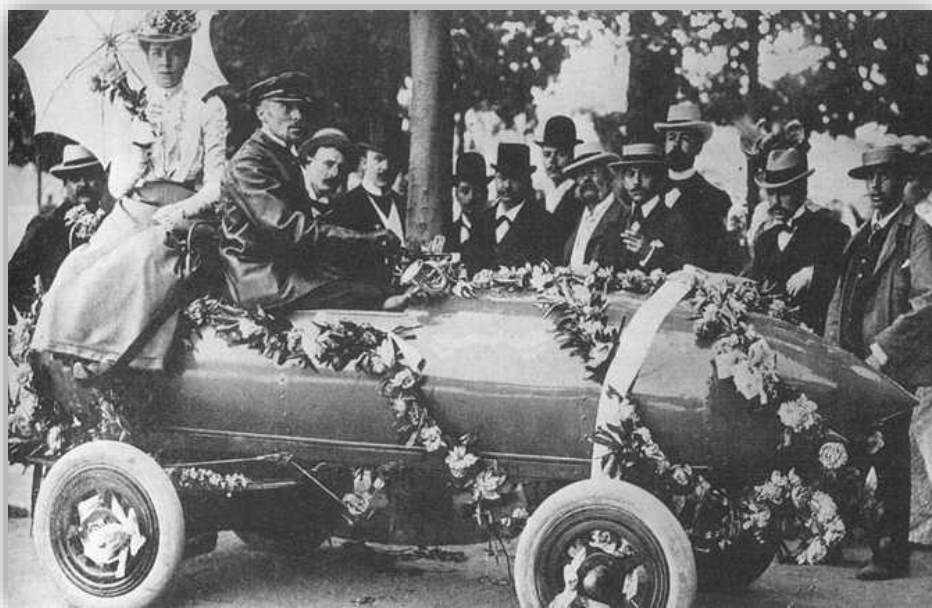
### Sultanen köpte elbil

Nyheten om detta märkliga fordon spreds via tidningar och det var så den teknikfrälste sultan Abdül-Hamid av Turkiet fick reda på vad de höll på med borta i England. Sultanen insåg värdet av uppfinningen och han inte bara beställde en självgående vagn av Manus Volk – han skickade också en medalj till honom.

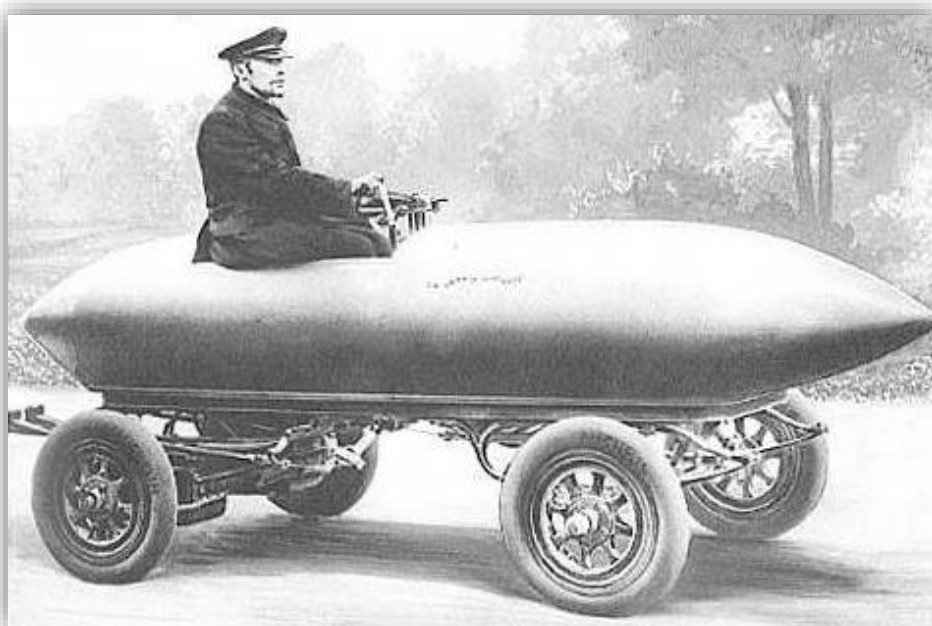
Nu fick Immisch och Volk ännu mer uppmärksamhet och allt fler intresserade sig för elvagnar och det dök upp konstruktörer och entreprenörer vars namn levte vidare till våra dagar som varumärken – Tudor, Edison och Siemens.

Brittiska National Motor Museum rankar Volks fordon som världens första användbara elbil.

Volk konstruerade också en helt osannolik spårvagn som gick på höga spindelben i strandkanten i Brighton. Folk döpte monstret till Pappa Långben. Den var fullkomligt oanvändbar och skrotades snart.



*Camille Jenatzy slog världsrekord 1899 och passerade hundrakilometersvallen för bilar. Elbilen han körde kallades Aldrig nöjd.*



*Camille Jenatzy kallades för Den röde djävulen på grund av sitt röda skägg.*



*Ferdinand Porsche var bara drygt 20 år när han utvecklade olika elbilar.*

### **Porsche satsade elektriskt**

Även Ferdinand Porsche laborerade med elbilar på sent 1800-tal. År 1900 visade Porsche – han var då tjugofem år – en elbil på världsutställningen i Paris.

Bilen var en slags hybrid. En explosionsmotor drev en generator som i sin tur laddade batterier som levererade ström till två elmotorer – en på varje framhjul. Porsches tekniska lösning dök upp igen hundra år senare i med Toyota Prius som är den första kommersiellt framgångsrika elhybriden.

Även om de första eldrivna bilarna byggdes främst i England så var det i USA som de gick att sälja till en större allmänhet.

I Philadelphia tillverkade två herrar – Morris och Salom – elbilar som alla fick olika namn som Fish Wagon, Skeleton Bat och Crawford Wagon. Men rätt snart tröttnade man och bilarna fick samlingsnamnet Electrobat. Till en början hade de lite olika konstruktion. En del var trehjuliga, några drev på framhjulen, andra hade bakhjulsstyrning.

Men en sak hade de gemensamt. Framhjulen var oftast störst och chauffören satt längst bak lite högre än passagerarna och styrde. Det var ett arv från hästdroskorna där kusken med hjälp av tömmar manövrerade hästen.



*Elbilarna sålde bra i USA:s storstäder.  
Senator George Wetmore med fru i en chaufförsstyrd Krieg Electric 1906*

## Eldriven taxi

De flesta av Morris och Saloms bilar gick som taxi. Bilarna gick att köra i cirka fyra mil i runt trettio kilometer i timmen innan batterierna var tomma.

Nu dök det upp elbilsfabriker lite varstans i USA och ett av de största drevs av en före detta överste – Albert A. Pope – som också tillverkade cyklar och bilar som drevs av ånga och bensen. Vanligaste bilen från överste Pope hette Columbia och kostade år 1900 cirka 950 dollar.

Även uppfinnargeniet Thomas Edison, han med glödlampan och fonografen, jobbade med att utveckla en elbil.

Snart började man naturligtvis också bygga elbilar i Detroit – var annars? Fabriken hette Detroit Electric och deras bilar var fyrkantiga pjäser med stora rutor och de kallades för Rullande Glasskåpet. Detroit Electrics bilar hade en elmotor på fyra hästkrafter och en pedalen som reglerade farten. Men den fungerade tvärt emot en modern gaspedal. Chauffören startade med pedalen nedtryckt och när han lättade på foten rullade bilen iväg allt snabbare med allt mindre pedaltryck.

Strax efter sekelskiftet vimlade det av bilar på gatorna i USA:s storstäder. De drevs av ånga, el eller bensen.

I Europa föredrog man bilar med bensinmotorer – här var vägarna på landsbygden bättre än i USA. Elbilarna var på grund av sin dåliga räckvidd ett stadsfordon.



*Bästsäljaren Detroit Electric var hemmafruarnas favorit eftersom den gick i gång utan startvev.*

## Hemmafruarnas val

Det var de amerikanska kvinnorna ur medelklassen som gillade elbilarna. Förklaringen var enkel. Kvinnorna orkade inte dra runt startveven på en bil med en explosionsmotor som drevs av bensen.

Den amerikanska medelklassen hade ofta råd med två bilar. Mannen körde en bensinbil och hustrun en elbil på shoppingturer. Elbilen klarade en hygglig stadsresa och på natten laddade man den.

Det finns ingen säker statistik på hur stor andel som var elbilar i USA vid den här tiden. Men det går att dra lite slutsatser av diverse gamla bilder.

Det finns ett fotografi från 1914 som visar parkeringsplatsen utanför Detroit Athletic Club. Den här dagen hade man inbjudit medlemmarnas fruar. På parkeringsplatsen står 35 bilar. 32 av dem är elbilar. Men runt 1915 så går proppen ur för elbilarna. När vägarna blev bättre, folk fick mer pengar och ville köra mellan städerna, var elbilarna hopplösa förlorare. Bensinbilarna konkurrerades snabbt ut elbilarna.

Folk ville ha Ford, Daimler, Mercedes, Peugeot, Rolls-Royce, De Dion... De hade alla en sak gemensam – de drevs av explosionsmotorer.

### Startmotorn knäckte elbilen

Och snart kunde även kvinnorna köra bensinbilar eftersom startveven ersattes av en elektrisk startmotor.

År 1921 fanns det drygt nio miljoner bilar i USA. Bara 18 000 drevs av el – alltså 0,2 procent. 1938 var förmodligen sista året som man kunde köpa en bil av märket Detroit Electric. Tillverkningen hade förmodligen slutat långt tidigare. I Europa försvann i princip personbilar som drevs av el redan 1914 när första världskriget bröt ut.

Billig olja, kort räckvidd och den moderna startmotorn knäckte elbilen.

### Christer Gerlach



Boka en Ditec® Lackskyddsbehandling fr. 3.995:- så bjuder vi på övernattnig på herrgårdshotell för 2 pers.

Inkl. frukost (värde upp till 1.700:-)

för att du  din bil  
**DITEC**®

Gäller vid bokning av någon av Ditec's grundbehandlingar, t.o.m. 2020-06-30, kan ej kombineras med andra erbjudanden eller avtal.



## 17. Klassiskt bilmärke: Scania-Vabis

Publicerad 15 februari 2011

Sveriges båda äldsta riktiga bilmärken blev ett för 50 år sen och nu är det inte ens svenskt. Ändå började det så bra...



Scania är det latinska ordet för Skåne och där, i Malmö, bildades år 1900 Maskinfabriksaktiebolaget Scania. Längre norrut hade Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje grundats redan 1891, som dotterbolag till Surahammars Bruk. År 1897 byggdes den första bilen, fast man sa antingen Surahammar-automobil eller rätt och slätt "åkvagnen".



*Scanias första bil, byggd 1901–02.*

*Motorn låg rakt under främre kuskbocken och drev bakhjulen med kedja.*



*Scania Tonneau Typ A från 1903, företagets första serietillverkade bil. fem exemplar byggdes. Den har gått London-Brighton-rallyt ett par gånger.*

Ordet bil fanns ju inte då, och knappt ens automobil, i varje fall inte i dagligt tal. Denna bil hade fotogenmotor men byggdes efter något år om och fick då en tvåcylindrig bensinmotor.

En försiktig tillverkning kom igång några år senare och Vabis visade 1903 flera egenhändigt tillverkade bilar på en utställning i Stockholm. Tillverkningen uppmärksammades så pass att några två- och fyrcylindriga modeller byggdes och såldes, trots att det bedrevs en ganska flitig automobilimport vid denna tid.



Vabis 1909 2S Limosine. Ref. 1



*Scania-Vabis Typ I personbil tillverkades i 305 exemplar 1914-1925. Minst 5 exemplar finns bevarade i Sverige, för den nu aktuella bilen anges inget tillverkningsår, men det bör vara någon gång under 1910-talet.*

Scania började 1902 på en serie om sex bilar och 1903 kördes till nyssnämnda utställning en Scania-automobil. Från Malmö till Stockholm var det då 69 mil på riktigt usla vägar och resan tog 32 timmar.

1904 köpte dåvarande kronprinsen Gustaf, sedermera kung Gustaf V, en Scania-bil. Flera olika modeller byggdes de kommande åren, precis som i Södertälje.

År 1911 slogs de båda tidiga svenska biltillverkarna samman. De hade ungefär samma inriktning, vilket bland annat innebar att huvuddelen av produktionen gällde tunga fordon.

Efter samgåendet riktade man in sig på litet större vagnar, det vill säga fyrcylindriga automobiler. De var på 22, 30 och 40 hästkrafter, den senare siffran imponerande för sin tid. Liksom exempelvis konkurrenten Tidaholm exporterade Scania-Vabis ett antal bilar österut.

Det väderstrecket var det naturliga för svensk industri av många slag. I Europa var det ju fullt av verkstadsindustri, men i Ryssland och i de då ännu fria baltiska staterna törstade man efter industriprodukter. Intressant nog exporterade Scania-Vabis också bilar till Australien!

### **Anständig siffra**

22-hästarsmodellen blev en klar framgång och åren 1914–25 tillverkades den i drygt 300 exemplar, för sin tid en relativt anständig siffra. Förmodligen hade fler kunnat byggas och säljas om inte Scania-Vabis allt mer koncentrerat sig på lastbilar.

Eftersom denna så kallade Typ 1 såldes i chassiform var det långt ifrån alla som blev personbilar. Gott och väl 100 av chassierna karosserades som ambulanser, piketer, drosk- och paketbilar.

Scania-Vabis höll höga priser på sina automobiler men så var också material och hantverk av högsta klass. En T-Ford var på alla sätt enklare och kostade inte ens en tredjedel. Däri låg naturligtvis ett jätteproblem, och Södertälje-firmans personbilsavdelning var långt ifrån någon vinstmaskin.



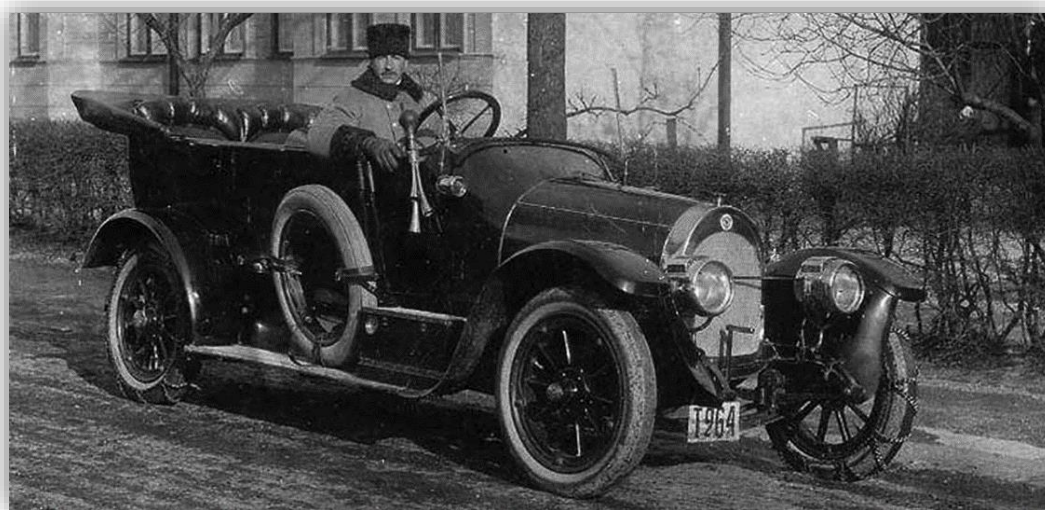
*Med litet tur kan man hitta resterna av denna 1911 års Scania FP på en skrot i Ural-bergen ty det var dit den såldes som ny. Cylindervolym: 6,9 l.*

Under 1920-talet kom Scania-Vabis också att bli en stor busstillverkare. Företaget hade därmed två stabila tillverkningsben att stå på. Trots att företagsledningen beslutat lägga ner personbilstillverkningen 1925 byggdes åren 1926–29 ytterligare 52 vagnar av kvarblivna delar.

De två sista bilarna byggdes 1929, den ena som tjänstebil för vd Gunnar Lindmark. Att dessa bilar alls byggdes är ganska märkligt för reservdelslagret innehöll inte allt som behövdes för att bygga en komplett bil.

Sålunda sägs exempelvis skärmarna komma från en Ford A! En av bilarna har överlevt och var i trafik ända till 1957 då Scania-Vabis köpte tillbaka den. Efter en omfattande renovering för ett 20-tal år sedan har bilen kunnat beundras på Scanias museum i Södertälje.

Totalt blev det faktiskt inte fler än omkring 830 personvagnar, men de var av högsta kvalitet.



*Mannen sitter i en Scania-Vabis Phaeton som inregistrerades den 29 september 1914 och då tilldelades igenkänningsmärke T264. Registrerad ägare var då grevinnan Marianne Kalling, Ringkarleby. Bilens storlek och vissa detaljer tyder på att detta är en typ II med 30 hästkrafters motor.*



*Stockholm och Sverige fick den första polisbilen 1913. Det var denna piket för 10 personer från Scania-Vabis, en typ 3S med 30-36 hästkrafters motor. Vid registeromläggningen 1916 fick bilen igenkänningsmärke A2013. Det skedde den 3 mars och som ägare angavs Överståthållareämbetet för polisärenden, Stockholm. Leif Holmberg har hjälpt till med uppgifter.*



*Den 25 februari 1916 inregistrerade källarmästare A. Karlsson i Falun en 10-sitsig 30/35 hästkrafters bil som fick igenkänningsmärke W69. Fotot visar sannolikt denna bil, en Scania-Vabis typ II med charabang-karosseri. (2015-09-25)*



\* 1925 Detroit Electric Model 95 \*

**SLUT**