



Volvo PV444 KS 1955–57.

- 1. Nevs vd i exklusiv intervju**
- 2. EU överens om fler laddstolpar och enklare betalning**
- 3. Rysslands bilindustri har kollapsat**
- 4. Ny elbil från 90 000 kronor**
- 5. Så pressas priset vid tillverkningen av Renault 5**
- 6. Provkörning av Ferraris första suv**
- 7. Sverige har fått sin första eldrivna ambulans**
- 8. Tesla börjar sälja eget dyrt öl i Sverige**
- 9. Teslas miss med nya ölet**
- 10. Elbilen som hann först**
- 11. Volvo PV444/544**



1. Nevs vd i exklusiv intervju: "Det är ingen konkurs"

Publicerad av Arik Söderlind

2023-03-31 uppdaterad: 2023-03-31

FOTO: Magnus Fröderberg, Arik Söderlind

FILM & REDIGERING: Magnus Fröderberg

Nevs har i hemlighet bland annat utvecklat en helt ny elbil, kallad Emily, avslöjar vd Nina Selander.



FILM: <https://youtu.be/ABbXqKD2wGo>.

Saab-ättingen Nevs blir kvar med 23 anställda, men ska sälja sina spännande elbilsprojekt Pons och Emily. "Vi kommer aldrig att sluta kämpa", säger vd Nina Selander.

För ett och ett halvt år sedan fick Nevs i uppdrag av sin kinesiska ägare Evergrande att få in nya investerare eller ägare. Hela företaget skulle säljas i ett stycke. Det visade sig vara svårt och i samband med ett byte av strategi, som går ut på att sälja företaget i delar, gick

Nina Selander in som vd efter Stefan Tilk, **som fick lämna**.

”Mitt uppdrag blev snabbt att lägga ner företaget. Det är ingen konkurs. Vi ska sälja av delar, bit för bit av företaget, som läggs i malpåse. Samma vecka som jag fick uppdraget var jag tvingad att lägga ett varsel, 320 personer fick gå, vi är nu 23 personer kvar”, säger Nina Selander.

Vad ska de som är kvar göra?

”Vi har sålt av en del av våra fastigheter men fabriken finns kvar. Direktivet är att underhålla den för att kunna hyra ut. Det kommer att finnas verksamhet i våra lokaler, men inte under våra vingar. Våra egna projekt drivs inte vidare. **Vårt hjärteprojekt Pons**, kommer vi inte att kunna utveckla vidare eftersom det är för dyrt. Samma personer som nu fått ett varsel har i uppdrag att paketera projektet för att de ska kunna säljas vidare.”

Ni har andra projekt som ni också försöker sälja?

”Ja vi har en elbil, ett projekt som vi kallar Emily, som är en fantastisk bil och det projektet försöker vi också sälja. Under våra tio år har vi så ofta fått frågorna: ’Vad vi gör ni, när kommer det en bil, när startar produktionen? Vi har haft väldigt många utvecklingsprojekt som vi inte har kunnat berätta något om. Men det ska vi göra nu. Samtidigt som vi kunde börja visa **vår självkörande bil Sango** kom Corona, som gjorde att de finansiella möjligheterna försvann. Vi har haft rejäl otur på ett projekt som skulle kunna ha blivit fantastiskt.

Nevs elbil Emily har Auto motor & sports Alrik Söderlind också fått provköra. Håll utkik här på sajten nästa vecka för nästa del från vårt besök hos företaget!

Vad ser ditt positiva jag om framtiden?

”Jag har alltid haft ett positivt jag och vi kommer aldrig att sluta kämpa. Nevs finns fortfarande kvar. Fördelen med den här resan är att vår ägare Evergrande har gått från att vilja sälja oss till att de inser att man måste ha kvar oss. De har flaggat för en del spännande saker, som jag tyvärr inte kan avslöja. Hoppet kommer inte att lämna mig, men vi är tydliga med att vi kommer att fortsätta att försöka sälja både Pons och Emily, och det kan komma nya uppdrag som vi är redo för.”

Det som är mest värdefullt är allt kunnande som personalen har, och de flesta går nu ut genom dörren ...

”Ja. Det är en skatt som lämnar. Och det gör projekt som Pons och Emily svåra att sälja när alla personer försvinner, kunskapen följer inte med. Vi har haft ett team som har gjort ett otroligt arbete med elbilsprojektet, på så kort tid. Har man inte så mycket hjärta som vi har hade det varit omöjligt att ta fram en så fantastisk produkt på den här tidplanen. Jag skulle önska av hela mitt hjärta att Emily skulle få ett liv. Det är paketerat så gått vi kan, för att bli verklighet.”

Försvinner projekten från Nevs?

”Förhoppningsvis säljer vi dem, och drömmen är att det startar ett Emilyföretag eller ett Ponsbolag, det hade varit helt fantastiskt. Att allt det här som vi gjort inte var för ingenting.”

Det finns hemliga saker som du inte får tala om ... Kan du skissa lite mer om framtiden?

”Ja det finns det, och de skulle kunna innebära att vi kan bli fler än 23 personer. Evergrande ser att vi har en möjlighet att köra produktion, den ska vi inte bortse ifrån. Vi är deras enda produktionsanläggning i Europa och den är värd jättemycket. Jag talar dagligen med Evergrande och ibland måste jag nästan bromsa så att vi kan gå på det bästa spåret.”

Det är fortfarande väldigt spännande?

”Ja det är det. Vi kommer att fylla vår tid.”



2. EU överens: Fler laddstolpar och enklare betalning

Av redaktören för bytbil 2023-03-30

Senast 2025 ska kraven vara på plats – om de nu godkänns



Inom några år ska det bli tätare mellan laddstolparna på de stora motorvägarna inom EU. Ovanpå det ska det gå att betala med vanligt bankkort utan någon särskild mobilapp. Så lyder de krav som EU nu kommit överens om.

Elbilarna blir allt fler i Europa. Men ett vanligt hinder på vägen mot en mer elektrifierad framtid är att laddstolparna är för få. Inte minst gäller detta för Sverige.

I mitten på februari larmade Riksförbundet M Sverige att bristen på laddstolpar bara blir värre och att Sverige inte ens når upp till hälften av EU:s målsättning.

Laddplats var sjätte mil

Men nu har Europaparlamentet och ministerrådet kommit överens om en ny lagstiftning. Denna ska öka antalet laddplatser för elfordon men också öka antalet tankställen för vätgasdrivna fordon.

Avtalet som har tecknats lyder att det ska finnas en laddplats var sjätte mil på större motorvägar. Senast 2025 ska detta vara verklighet – och sedan är ambitionen att samma förutsättningar ska råda även på mindre motorvägar senast 2030.

Inget appkrav

Ovanpå detta ska det bli enklare att tanka och betala.

Bilägaren ska på förhand kunna få reda på vad laddningen kostar och själva betalningen ska kunna ske med ett vanligt bankkort. Alltså ska telefonen inte behöva fyllas med en mängd olika appar för att sköta betalningarna.

Som vanligt när det kommer till byråkrati – inte minst på europeisk nivå – är det fler steg kvar i processen innan kraven blir lag. Nästa steg är således att ministerrådet och parlamentets transportutskott ska godkänna dem.

3. Rysslands kollaps: Bilindustrin paralyserad

Av Marcus Berggren 29 Mars, 2023

Att den ryska bilindustrin fullständigt misshandlats sedan landets invasion av Ukraina är inget nytt. Nya siffror avslöjar att det är värre än man anat: Ryssland har inte tillverkat så lite bilar sedan Sovjetunionen kollapsade.



Det går inget vidare för Rysslands bilindustri.

Vi har tidigare rapporterat om hur den ryska bilindustrin och marknaden tagit sig en rejäl törn efter att Ryssland invaderade Ukraina.

Västerländska tillverkare har flytt, Ryssland har norpat ett antal fabriker, samt tvingats styra om hela sin tillverkning.

Minskat med 70 procent

Under februari 2023 tillverkades det 32 500 bilar i Ryssland, vilket är en minskning med 69,9 procent jämfört med samma period förra året.

Det rapporterar Reuters.

Det är flertalet faktorer som ställt till det för Ryssland – dels är det en fråga om de sanktioner som landet måste handskas med, dels har kriget ställt till det i termer av logistik, arbetskraft och efterfrågan.

Högt och lågt

Jämfört med januari ökade produktionen av bilar i landet med 52,6 procent i februari. Om man emellertid jämför perioden januari-februari 2023 med samma period 2022 ser man en minskning på 73,5 procent.



Moskvich ska födas på nytt som en Kina-designad elbil.

Värsta året sedan Sovjetunionens fall

Den ryska bilindustrin genomgick ett riktigt katastrofår under 2022. Det var det värsta året sedan Sovjetunionens fall.

Totalt tillverkades det 450 000 bilar i landet, en minskning på 67 procent jämfört med 2021.

Rysslands konsumenter tvingas välja

Ryska köpare kan välja mellan kinesiska och ryska bilar, samtidigt som iranska bilar även börjar göra intåg på marknaden.

Den inhemska produktionen kan komma att utökas, inte minst med hänsyn till att Ryssland tagit över en rad västerländska bilfabriker.

Det gamla ryska märket Moskvich har även börjat tillverkas igen, men bygger på bilar från kinesiska JAC.

2023 ser ut som ett dystert år för Ryssland och dess bilindustri.

Läs även: [Inte ens ryssarna vill ha kinesiska bilar.](#)

Läs även: [Rysslands miljardkupp – konfiskerar Toyota.](#)

Läs även: [Ryska Moskvich erövrer Renaults fabriker.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



4. Ny elbil från 90 000 kronor – så långt kommer du på en laddning

PUBLICERAD AV CARL UNDEHN 2023-03-30

Med ID. 2all har Volkswagen presenterat sin 25 000 Euro-bil som ska lanseras tillsammans med syskonmodellen Cupra Raval 2025. Efter det säger sig Volkswagen också jobba på en ännu billigare elbil med ett pris från 20 000 Euro. Men att det går att bygga elbilar billigare än så finns det exempel på i Kina.



Amerikanska General Motors har i sitt samarbete Wuling med kinesiska SAIC – som bland annat äger varumärket MG – redan lanserat minibilen [Wuling Hong Guang](#). Med ett pris från omräknat knappt 40 000 kronor blev modellen en storsäljare 2021. Nu lanseras en ny och något större modell från samarbetet: Bin Guo.

I jämförelse får den ett betydligt högre pris än Hong Guang. Det börjar nämligen på omräknat 90 000 kronor, men är alltså fortfarande överkomligt.

Den 3,9 meter långa bilen har plats för fyra personer och går att få med 41 eller 68 hästkrafter. Om det är fram- eller bakhjulsdrift som gäller nämns inte.

Även batteristorlek erbjuds i två versioner som båda är av typen LFP.

Med ett batteri på 17,9 kWh tar sig bilen 20,3 mil på en laddning. Det är versionen för 90 000 kronor.

För drygt 130 000 kronor får du det större batteriet på 31,9 kWh ska ge en räckvidd på 33,3 mil.

I båda fall är det räckviddsiffror enligt den mer förlåtande, kinesiska körcykeln.

Det större batteriet kan också snabbaddas, men med vilken effekt framgår inte. Endast att det tar 35 minuter att ladda från 30 till 80 procent. Med tanke på batteriets storlek borde det alltså inte vara snabbaddning med allt för imponerande effekt.

Om Bin Guo kommer till Sverige och Europa är oklart, men knappast troligt.



Carl Undéhn



5. Renault 5 vintertestas i Sverige – så pressas priset vid tillverkningen

PUBLICERAD AV CARL UNDÉHN

2023-03-31

Renault är på väg att återuppliva sin långlivade modell Renault 5 som elbil. Lanseringen är planerad till nästa år och inför det har nio prototyper varit på vintertest i norra Sverige. I iskalla temperaturer uppger Renault att de testat bilens mekaniska prestanda.



Om du legat och lurat med teleobjektiv i snön för att få några smygbilder av bilens design var det förgäves. Prototyperna som kördes var så kallade ”mulor”, alltså täckta av en kaross från en annan modell.

I det här fallet Renault Clio. Några egna bilder bjuder Renault inte heller på.

Med ett tidigare utsatt riktpreis från 25 000 Euro, eller omkring 280 000 kronor, är Renault 5 planerad att bli en viktig volymmodell. Om det verkligen blir priset är inte säkert, men klart är att Renault 5 ska bli billigare än dagens Renault Zoe, som idag kostar från 469 990 kronor. Ett mål som nämnts är att eldrivna Renault 5 ska bli 30 procent billigare att tillverka än dagens Renault Zoe.

Avgörande för att lyckas med det är en kostnadseffektiv tillverkning. Renault berättar nu lite mer om vilka vägar de valt för att lyckas med målet.

Renault 5 kommer visserligen byggas på den för elbilar framtagna plattformen CMF-BEV. Men för att sänka kostnaderna vid utvecklingen av elbilsplattformen är den baserad på dagens plattform CMF, som används till modeller som Clio med förbränningsmotor.



Renault 5 ska byggas på elbilsplattformen CMF-BEV.

Chassi, infotainmentsystem och assistanssystem är exempel på saker som till stor del är identiska med nuvarande förbränningsbilar. Chassit ska däremot ha fått sig en genomgång för att anpassas till den låga viktpunkten på grund av batteriet.

Enligt Renault har de kunnat återanvända 70 procent av komponenterna från de fossil-drivna modellerna men ändå lyckats få till fördelarna som en elbilsplattform erbjuder.

Bland annat en lång hjulbas för mer plats på insidan av bilen och möjligheten att optimera integrationen av batteripaketet.

Renault beskriver batteripaketet som en reducerad konstruktion bestående av endast fyra moduler. Med få komponenter sänks både vikten på paketet med 15 kilo jämfört med batteriet hos Renault Zoe och kostnaden vid tillverkningen.

Koncept av Renault 5 vid bilsalongen i Paris 2022.

Ytterligare ett sätt att sänka kostnaden vore att använda ett billigare LFP-batteri. Det ser däremot inte ut att bli fallet. Batterierna ska komma från Renaults egna batterifabrik som byggs tillsammans med AESC Envision i norra Frankrike. Där finns det – i alla fall för tillfället – inga planer på att tillverka LFP-celler.

Batteriets storlek och med det bilens räckvidd är något som Renault ännu inte har bekräftat. Tidigare har det däremot talats om ett batteri på 40 kWh. Hur långt Renault 5 kommer ta sig på en laddning hänger naturligtvis också på frågan vad bilen får för motor och hur effektiv den är.

Men några uppgifter kring effekt och förbrukning finns ännu inte. Säkert är i alla fall att Renault blir framhjulsdreven.



Carl Undéhn



6. Provkörning av Ferraris första suv: fullblod eller kallblod?

Av: Clemens Hirschfeld BEARBETNING: Tobias Mersinger /// FOTO: Ferrari

Publicerad: 2023-03-29 Uppdaterad: 2023-03-29

Maranellos första suv har namnet Purosangue – vilket betyder fullblod. Men kan en suv verkligen vara det?



Prislistan för Ferrari Purosangue börjar vid 4,3 miljoner kronor. Det är bara ena problemet, det andra är att väntetiden är över två år.

Vi kör Ferraris senaste alster med tolvcyldrig sugmotor och 725 hästar på snö och is. Vansinne? Kanske, men oj så roligt!

Snön faller ljudlöst och klär landskapet i bländande vitt. Genom dalgången ekar ett distinkt bultande. Nej, än så länge är det ingen V12 som är ansvarig för att vinterfriden störs, ljudet kommer istället från linbanan ovanför oss som fraktar mängder av skidåkare till en bergstopp i närheten av Madonna di Campiglio.

Ska man vara petig kommer bultandet från åkarna som slår mot kabinernas plastrutor när de se vad vi kör runt i. En ny Ferrari – och ingen verkar bry sig det minsta om att det inte rör sig om en sportbil eller en GT.

Det som räknas är märket, historien och självklart effekten. Allt detta har nya Purosangue gott om. Med 725 hk är bilen starkast i den klass som den enligt Ferrari inte ens tillhör – suvarna. Visst är det bara marknadsföringstrams, inget annat.

Men oavsett vilket: en V12 utan överladdning finns inte i någon annan familjebil nu för tiden. Ett unikum alltså – och bara det betingar ett högt pris. I Purosangues fall innebär det minst 4,3 miljoner kronor. Om man lyckas få tag på en, vill säga. Modellen är slutsåld två år framåt.



V12:an ligger bakom framaxeln för en idealisk 49/51-viktfördelning.

Tillbaka till hjärtat i skapelsen. Motorn är nämligen lite av ett Frankensteins monster. 6,5-litersblocket kommer från insomnade 812, toppen från en Competizione och skapelsen har placerats bakom framaxeln. Motorn ligger lågt under den fjäderlätta motorhuven som är översållad av luftintag, vilket dessvärre innebär att man inte kan se hela pjäsen.

Det i sin tur betyder att föraren sitter väldigt nära den, och man kan känna det vibrationslösa bultandet när varvräknarens nål vilar vid 1 000 r/min-strecket.

Nog med lugnet. En smal bro leder till en preppad skogsväg som liknar en specialsträcka i ett vinterrally. Underlaget är packad snö med hårda vallar i vägrenen. Skyddsmattor, som annars skyddar skidåkare från linbanans pelare, har fästs vid träden runt banan. Terrängen känns konstig, främmande och ändå helrätt för Ferraris nykomling.

Vi startar försiktigt i ice-läget: den fyrhjulsdrivna bilen accelererar nästan utan något hjulspinn alls och tar sig enkelt genom de första is- och snötäckta kurvorna.

Fyrhjulsdriften är ett något modifierat system från GTC4 Lusso som har kombinerats med styrelektroniken från SF90. Ingenjörerna påpekar dock mer än en gång att vridmomentet inte bara fördelas mellan två axlar utan variabelt mellan samtliga hjul. Det låter komplicerat men fungerar perfekt: kraftfördelningen sker omärkligt, men var så säker på att elektroniken alltid arbetar i bakgrunden.

Dags för lite mer action. Vrid manettinon förbi wet och komfort och du hamnar i sportläget. Nu drar sig den elektroniska övervakningen tillbaka och ingriper enbart när du håller på att förlora kontrollen helt.

Vill du köra helt utan säkerhetslina väljer du ESP off, något som inte kan rekommenderas i vinterväder. I sportläget spänner sig dämparna ordentligt vilket inte känns helt optimalt på det allt annat än jämna underlaget. Lösningen på problemet är att ändra dämparkarakteristiken till soft.

Det är dock inget tal om luftfjädring här. Ferrari går återigen sin egen väg och utrustar Purosangue med ett komplext system av adaptiva dämpare där varje fjäderenhet är försedd med en liten elmotor. Dessa påverkar dämparna aktivt och kan i extrema fall till och med lyfta ett hjul.

Ja, det är 48-volts-overkill och det med besked, men systemet är löjligt bra och får bilen att sväva även över riktigt dåligt underlag. Dessutom sänker de små motorerna karossen vid en launch control-start.



Maffigt: fälgarna mäter 22 tum fram och 23 tum bak, fyrhjulsstyrning och aerodynamiska kanaler.

Detta måste naturligtvis testas och resultatet är inget annat än herrejösses! Även om den största delen av kraften hamnar hos bakhjulen känns Purosangue nästan som en rallybil och avverkar kurvor med helt sanslösa sladdvinklar. V12:an har inget som helst behov av elektriskt stöd, som exempelvis V6-hybriden i 296. Sugmotorn behärskar samtliga situationer utan minsta problem, och utan den minsta antydning till tveksamhet.

Det räcker med minimala ändringar av gaspedalläget för att motorn ska brusa upp och vråla för kung och fosterland. Ända tills ljusdioderna på den övre delen av rattkranen påpekar att det är dags att peta i nästa kugge.

Man använder dock bilens läckra kolfiberpaddlar ganska sällan. Det beror på att 80 procent av det maximala vridmomentet på 716 Nm finns tillgängligt redan vid 2 100 r/min och att den subjektivt upplevda kraften fördubblas vid 8 250 r/min, även om så inte är fallet.

Nåväl, jag piskar bilen genom skogen några gånger till tills jag kan banans kurvkombinationer med förbundna ögon: lätt vänster – tajt höger – bromsa – full gas – drifta och styr emot. Det är löjligt roligt, men allt det roliga har ett slut.

Vi sparkar snön ur fälgarna (22 tum fram, 23 tum bak) och följer den förprogrammerade rutten i navigationssystemet. En liten kuriositet: Ferrari har inte ens bemödat sig med att utveckla navigationsmjukvaran utan satsar (hoppas?) istället på att kunden använder sig av Android Auto (med kabel) eller Apple CarPlay (utan kabel).



På snöbanan blir det trångt för en två meter bred SUV. Framsättespassageraren navigerar via en app och kan samtidigt övervaka bilens variabla 4WD-system via en egen skärm.

Det leder oss till något som vi egentligen aldrig tar upp när vi provkör en ny Ferrari: användargränssnittet. Hur enkelt/svårt är det att använda eller ens begripa sig på bilens funktioner?

Infotainmentsystemets mjukvara, som är tagen från 296 GTB, har förenklats en del och medan passageraren fram kan peta på en egen skärm har föraren lite lättare att hitta rätt tack vare pekytor på rattekrarna. Vi hade dock hellre sett några snygga aluminiumknappar på ratten, det hade lyft den högkvalitativa interiören av läder, kolfiber och alcantara ännu ett snäpp.

Men oavsett knappar eller beröringskänsliga ytor – man sitter kungligt i Purosangue och naturligtvis högre än någonsin i en Ferrari. Efter några kilometer märks det dock bara när man som förare tittar över mitträcket istället för genom det, samtidigt som assistansarmadan håller dig i rätt fil och på säkert avstånd från fordonet framför.



Elektroniska kontrollenheter för klimat- och säteskonfigurationen. Purosangue är till lika stora delar sportbil som lyxkryssare.



Självmordsdörrar leder in till ett fullt fungerande baksäte.

Trots den höga sittpositionen känner man sig ändå helintegrerad i bilen. De klimatiserade massagestolarna fram är nämligen förvånansvärt lågt monterade i bilen, precis som baksätet. Apropå baksätet gömmer det sig bakom självmordsdörrar. Ett nödsäte? Inte alls. Med en elektronisk position- och klimatkontrollenhet kan man justera sätet precis som man vill ha det, och även mörklägga panoramataket.

Ännu en sak som hittills inte har varit relevant i Ferrarisammanhang är bagageutrymmet. Purosangue sväljer nämligen vardagsdugliga 473 liter och om det inte räcker kan baksätet fällas. Elektroniskt, naturligtvis. Du som bortskämd Ferrarikund tvingas dock att själv ta bort och stuva undan världens kanske lyxigaste hatthylla under lastgolvet.

Och innan du börjar undra: nej, det finns ingen dragkrok, varken standardmonterad eller som tillval. Anledningen? Platsbrist. Dubbelkopplingslådan är monterad baktill för att man velat uppnå en perfekt viktfördelning, vilket man också gjort.

Bra balans är just det som krävs när vi anländer vid foten av Trento Bondone, där sjutton slingrande kilometer skiljer oss från toppen. Många av hårnålskurvorna verkar vara alldeles för tajta för Purosangue, men även här har Ferrari ett svar: precis som i 812 Competizione styr bakhjulen med eller emot med upp till två grader beroende på situation. Det förbättrar rörligheten och greppet i kurvorna, men förhindrar inte att bakhjulen kliver ut i sidled (naturligtvis med full kontroll) när man bestämt accelererar ut ur kurvan.

Med dramatiska sladdar (som egentligen bara känns dramatiska) tar man med sig farten ut på de alldeles för korta rakorna. Här upptäcker man att den högprecisa styrningen inte alls är lika kommunikativ som sportbilarnas. Men å andra sidan filtrerar ratten bort drivlinans påverkan när man piskar bilen genom kurvorna.



På väg mot toppen har chassits 48V-teknik händerna fulla med att motverka karoskrängningarna, men kan inte helt förhindra att den 2,1 ton tunga bilen ibland skjuter över framhjulen på nysaltade vägar. Men inte heller det är ett problem – ABS-Evo-systemet som har tagits från 296 GTB fungerar absolut felritt i Purosangue. Detta är kort sagt en vinterbil av Guds nåde. Ett kallblod – och ett fullblod.

TEKNISK INFO/Ferrari Purosangue

Motor: V12, bensen, 6 496 cm³, 725 hk vid 7 750 r/min, 716 Nm vid 6 250 r/min. 8-växad dubbelkopplingslåda. Fyrhjulsdraft.

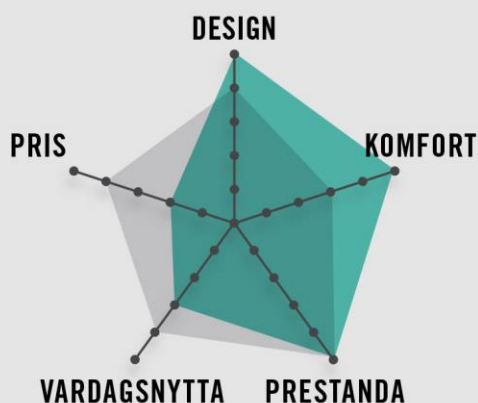
Kaross: L/b/h 4 973/2 028/1 589 mm. Axelavstånd 3 018 mm. Tjänstevikt 2 108 kg. Bagagevolym 473 l.

Prestanda: 0–100 km/h 3,3 sek. Toppfart 310 km/h. Förbrukning 17,1 l/100 km.

Pris: Cirka 4,3 miljoner kronor. Aktuell nu, men väntetiden är över två år.

PERSONLIGHET

- Ferrari Purosangue
- Aston Martin DBX 707



SUMMERING

Bäst: Överdådiga fartresurser, förvånansvärt komfortabel, hög kvalitet, superlyxig, flexibelt bagageutrymme ...

Sämst: ... som inte är särskilt stort, högt pris, lång väntetid, vem behöver en V12 idag?





7. Sverige har fått sin första eldrivna ambulans

AV BOBBY GREEN 2023-03-30 KL 14:45

Kom kanske inte som en chock



Det är klart att även räddningstjänsten ska köra på el. Här har vi Sveriges första el-ambulans som nu är i drift. Det är Samariten i Stockholm som sedan några veckor tillbaka kör en Mercedes-Benz eVito som transportambulans med utgångspunkt från Järfälla. Den används i huvudsak för planerade transporter mellan olika vårdinrättningar. Den är alltid bemannad med minst en ambulanssjukvårdare och en sjuksköterska med specialistutbildning. Den har blåljus och sirén och används även på akuta uppdrag av typen prio 1 och prio 2. Bilen har en räckvidd på 32 mil.

Torbjörn Kanfjäll som är VD för Samariten AB säger i ett uttalande:

"Vi ville prova eldrift i praktiken för att lära oss hur det verkligen fungerar i vår verksamhet. Vi har ett antal Mercedes-Benz sedan tidigare – både Vito och Sprinter – och efter att ha utvärderat vad marknaden hade att erbjuda så föll valet på Mercedes-Benz eVito. Vi är ju vana vid Vito och den eldrivna modellen har ju samma mått både in- och utvändigt så det blev ett bra jämförelseobjekt."



Bobby Green

8. Tesla börjar sälja egen öl till Sverige – så sjukt dyr är en flaska

AV MATHS NILSSON

PUBLICERAT 31/03/2023

Nu börjar Tesla sälja egen öl till Sverige. GigaBier-flaskan ska likna Cybertruck och bryggs enligt de tyska renhetslagarna. Men priset är chockerande högt: 1 039 kronor för tre flaskor.



Tesla är inte riktigt som andra biltillverkare, bilarna har pruttkuddar och märket har sin egen tequila. Och nej, detta är inte ett tidigt aprilskämt. Nu lanseras även den första Tesla-ölen i Europa. Redan vid lanseringen av Gigafactory i Berlin lovade Elon Musk göra egen öl i Europa och nu är GigaBier här.

– Tesla GigaBier är designad för att efterlikna formen av Cybertruck samtidigt som den hedrar den 500-åriga traditionen av tysk Reinheitsgebots öltillverkning, uppger Tesla.

Men Elon Musk tar rundligt betalt för sitt Tesla-öl. Om bilarna nu är relativt billiga efter prissänkningarna så är ölen desto dyrare. Motsvarande 900 kronor för tre 33 cl-flaskor är priset. Den levereras i ett svart glansigt plastfodral och köparna får inte beställa mer än tre flaskor. Ölen gör sig nog bäst som samlarföremål, än att drickas för 346 kronor per flaska.

– Njut av denna begränsade upplaga pilsner-stil öl bryggd i Berlin med vår exklusiva stam av cyberhops och toner av citrus, bergamott och söt frukt. Varje flaska har ett sömlöst, glansigt svart fodral med en Giga-vattenstämpel som lyser i mörkret. Prost! uppger Tesla.

Ölet bryggs i Berlin, inte långt från Teslas fabrik, men det är inte Tesla själva som står för bryggningen, det görs av Cyberhops.

9. Teslas miss med nya ölet: Bröt mot svensk alkohollag

PUBLICERAT 31/03/2023 AV MATHS NILSSON

Tesla bröt mot den svenska alkohollagen när de sålde öl till personer under 20 år. Att sälja öl över nätet med 18-årsgräns är att betrakta som langning, och kan ge sex månaders fängelse för brott mot alkohollagen. – Det rimmar inte med svenska alkohollagen, för svensk del är det 20 år som gäller för beställningar, uppger Tullverket för Carup.



I morse kom nyheten att [Tesla börjat sälja sin egen öl till svenska köpare](#). Elbilsjätten har satt upp en ny hemsida på svenska som vänder sig till svenska köpare där de säljer sin nya Giga Bier som kom till efter en idé från Elon Musk själv. Ölet som har fem procents alkoholkhalt är extremt dyrt och kostar 1 039 kronor för tre flaskor.

– Njut av denna begränsade upplaga pilsner-stil öl bryggd i Berlin med vår exklusiva stam av cyberhops och toner av citrus, bergamott och söt frukt. Varje flaska har ett sömlöst, glansigt svart fodral med en Giga-vattenstämpel som lyser i mörkret. Prost! uppger Tesla.

Flera läsare har hört av sig till Carup och påpekat att Tesla har en åldersgräns på 18 år för att köpa öl. Det höga priset gör att Tesla-ölen knappast är något man köper för berusningens skull, men man måste enligt den svenska alkohollagen vara minst 20 år för att få handla alkohol över nätet med leverans i Sverige, precis som på Systembolaget.

– Du ska vara 20 år för att handla alkohol på nätet. Om du är 20 år får du beställa alkoholvaror för ditt eller din familjs privata bruk. Det rimmar inte med svenska alkohollagen, för svensk del är det 20 år som gäller för beställningar, uppger Tullverket för Carup.

Att sälja alkohol över nätet till yngre personer än 20 år är ett brott mot den svenska alkohollagen och att betrakta som langning. Den som gör sig skyldig till brottet kan få böter eller fängelse i upp till sex månader. Efter att Carup kontaktat Tesla i Sverige med frågor om alkohollagen meddelar de nu åldersgränserna för Sverige ska ändras så snart som möjligt.

Tesla har satt upp en svenskspråkig sajt där de säljer öl till 18-åringar, något som bryter mot svensk alkohollag.

10. Elbilen som hann först

Av Marcus Berggren

31 Mars, 2023

Om man frågar någon vilken den första massproducerade moderna elbilen faktiskt var lär vissa säga "ingen aning" och andra säga "Nissan Leaf". Faktum är att det – enligt vissa – var Mitsubishi med modellen i-MiEV.



Mitsubishi i-MiEV anses, av vissa, var den första moderna massproducerade elbilen.

Mitsubishi i-MiEV lanserades i Japan i juli 2009, men då bara för företagskunder. Den första april 2010 gjordes den dock tillgänglig till den stora massan.

Bilen började säljas i Europa under 2010 – och kunde även fås som Peugeot iOn, Citroën C-Zero och **Mitsusoka Like**.

En fråga om definition

Om man blickar tillbaka i historieböckerna dyker bilar som Detroit Electric upp som tillverkades i 13 000 exemplar mellan 1907 och 1939, vilket även gör den till massproducerad.

Men den var långt ifrån modern. Med andra ord är benämningar som "massproducerad" och för den delen "modern" rätt flytande i termer av definition.

Med det sagt var Mitsubishi i-MiEV tvivelöst tidigt ute, inte minst när man tar hänsyn till hur många som faktiskt tillverkades – över 50 000.

Mitsubishi byggde inget fartmonster

Likt många tidiga elbilar – för att inte tala om de som debuterade innan år 1900 – var inte prestanda högst upp på prioriteringslistan för Mitsubishi i-MiEV.

Bilen fick nöja sig med en elmotor på 63 hästkrafter och 180 newtonmeter. Det resulterade i en 0–100-tid på 15,9 sekunder, vidare till en toppfart på 130 kilometer i timmen.



Interiören var troligtvis det minst moderna med bilen.

Räckvidd och laddning

Mitsubishi i-MiEV har ett batteri på 18 kilowattimmar – ungefär hälften av **laddhybridversionen av Range Rover**, och en elftedel av en **Hummer EV**.

Räckvidden var 16 mil enligt den japanska körcykeln och 10 mil enligt den amerikanska, som ofta är mer verklighetsförankrad. Maxladdningen för i-MiEV är 3,6 kilowatt.

Mitsubishi i-MiEV blev en global hit

Mitsubishi i-MiEV erbjöds på den europeiska marknaden fram till 2014, med Norge som största marknad med 4 900 bilar. I Japan såldes det över 10 000 i-MiEV.

Även Frankrike och Tyskland var stora köpare, medan det i USA såldes 1 800 stycken. Totalt såldes det över 50 000 bilar mellan 2009 och 2015. Modellen tillverkades till mars 2021 och såldes i Norge ända tills produktionen upphörde.

Andra körde ikapp

Trots att Mitsubishi var först ut, lyckades de inte behålla ledningen. Modeller som **Nissan Leaf**, Volkswagen e-Golf och BMW i3 debuterade också i ett tidigt skede och elbilsracet var därmed ett faktum.

Läs även: **Redan 1911 hade elbilen 34 miles räckvidd.**

Läs även: **GM EV1 var världens första moderna elbil.**



Marcus Berggren

Volvos klassiska bilar

11. Volvo PV444/544



FILM: <https://youtu.be/KXHRmwp00gE>.

Volvo PV444A/AS 1944-50

Antal tillverkade: 12 504

Motor: 4-cyl 40 hk (SAE) vid 3 800 v/min

Cylindervolym: 1 414 cc

Motorbeteckning: B4B

Axelavstånd: 260 cm

Längd/Bredd/Höjd: 436,5/158/156 cm

Växellåda: H1 (3-vxl med osynkad etta)

Bränsletank: 35 l

Bränsleförbrukning: ca 1 l/mil (annan uppgift: 0,85 l/mil bl.k.)

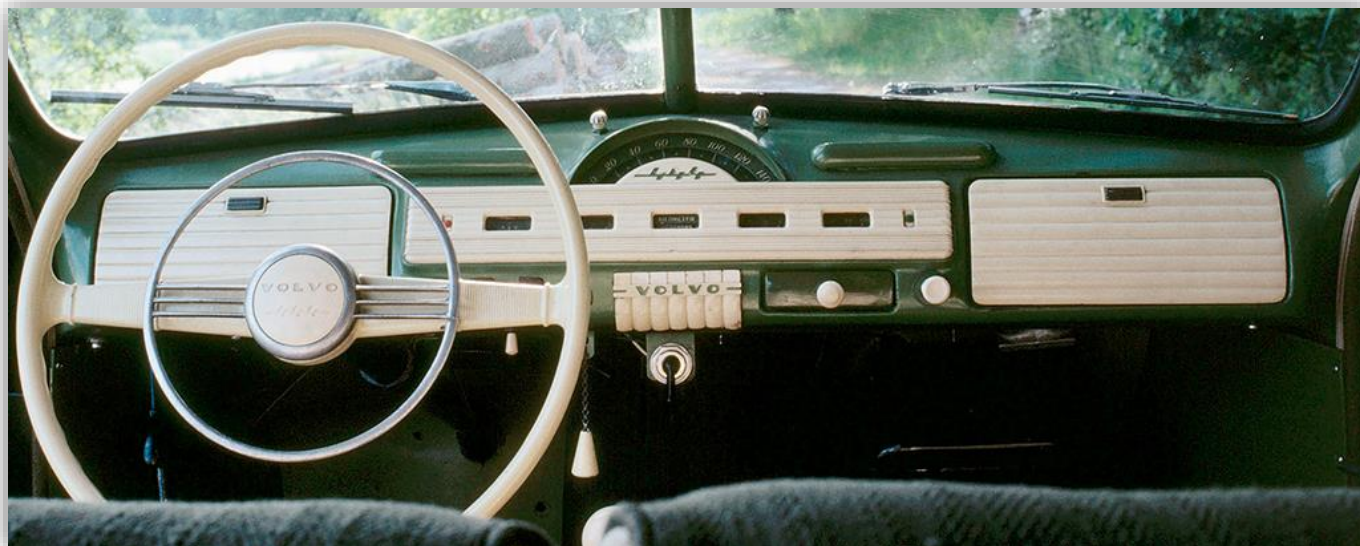
Tjänstevikt: 995 kg, 1 040 kg (Special)

0-100 km/t: ca 22 sek

Toppfart: Ca 120 km/t

Pris: 4 800 kr (6 050 kr år 1947)

Övrigt: Volvo första efterkrigsmodell visades redan i september 1944 i Kungliga Tennishallen, Stockholm. Närmare 150 000 personer besökte Volvoföretagens utställning som pågick under tio dagar. Den visade allt från en stridsvagn till slipmaskiner! Men den stora stjärnan var den nya personvagnen från Volvo.



PV444 är den första Volvomodellen med självbärande kaross, laminerad vindruta och säkerhetskaross. Alla lackerades i en svart cellulosa färg medan plåtdelarna i inredningen hade en ljusgrön kulör. Ratt, instrument och handsfackslucka var beige (krämgul nyans). Vindrutan var delad och i planglas, vilket gjorde den billig att tillverka, men var även en fördel för Volvoägare då vägnätet till största delen bestod av grusvägar och glas ännu inte fanns med i bilförsäkringen. Extrautrustning var bl.a. värmeledning, radio, extraljus och snökedjor.

Introduktionspriset på 4 800 kr var det samma som för Volvos första modell ÖV4 från 1927. Den första PV:n registrerades inte förrän 3 februari 1947, bland annat beroende på stålbrist. Då hade listpriset ökat till 6 050 kr. På andrahandsmarknaden låg priset på hela 8-9 000 kr.

Lanseringen ansågs så viktigt för företaget att personalen, totalt ca 3 500 personer, gavs möjlighet att resa till huvudstaden. Gratis var det dock inte! Tågbiljetten Göteborg-Stockholm kostade 4 kr och 10 öre. Volvo PV444A kom i endast en färg – svart.



En specialmodell PV444AS om ca 500, vissa källor säger 700, vagnar byggdes under slutet av serien. Till skillnad från standardvagnen hade den duvgrå lack, grå/röd inredning, stötfångarhorn, rostfria lister på skärmarna, vita däcksidor med snobbringar och kromdekor på huvsidorna samt en huvkråka. Motoreffekten ökade till 44 hk.



Volvo PV444B/BS 1950-51

Motor: 4-cyl 44 hk (SAE)

Antal tillverkade: 7 500

Pris: 7 600 kr (Std) 8 100 kr (Special), 7 925-8 425 kr inkl. lev. Trimning

Övrigt: Motoreffekten höjs till 44 hästar vid 4 000 r/min, vilket uppnåddes genom förändringar i ventilmekanismen och en ny kamaxelprofil. "Takgöken" var den mest uppseendeväckande nyheten på B-modellen. Körriktningsvisaren på taket lyste med ett blått sken framåt och blinkade orange åt valt håll. "Fixlight" blev aldrig någon succé och den förbjöds från 1953. Övriga nyheter på utsidan var bl.a. att de hela stötfångarna fram och bak hade bytts mot en tredelad variant med två horn, registreringsskylten bak flyttades ner till stötfångaren och en ny typ av fälgar. Interiört kunde man njuta av en ljusblågrå, modernare färgsättning, en ny ratt och att den svåravlästa hastighetsmätaren bytts ut mot en rund som placerats framför föraren. Ratten var elegantare och stolarna fick en ny typ av fjädrar som höjde komforten. Standardmodellen fanns fortsatt endast i svart, medan Special fortsatt kunde fås i duvgrå lack, som egentligen var av en svårbestämd blågrön/turkos nyans.



Volvo PV444C/CS 1951-52

Antal tillverkade: 8 000

Övrigt: Förhållandevis få uppdateringar gjordes på den nya versionen av PV'n. Fälgstorleken minskade från 16" till 15" för att bilen skulle upplevas som modernare. Samtidigt ökade antalet fälgbultar till fem. Interiört inskränkte sig ändringarna till att blinkersspaken flyttade från höger till vänster sida om ratten. På bilden syns "takgöken", som slutade att monteras på bilarna någongång under sensommaren 1952. En av grundarna till Volvo, Gustaf Larson, slutade i juli samma år, men fortsatte som inflytelserik konsult under flera år.



PV444D/DS 1952-53

Antal tillverkade: 9 000

Pris: Pris: 10 860 kr (Standard) 11 415 kr (Special)

Övrigt: Om skillnaden mellan B- och C-modellen var minimal var det fler nyheter på PV444D/DS. Starkare strålkastare och möjlighet till en fabriksmonterad värmeanläggning höjde komforten flera snäpp. Och då takgöken förbjöds vid årsskiftet 1952/53 tillkom även sidomonterade blinkers. Den mest synbara nyheten var dock möjligheten att beställa en PV444DS (Special) med maroonröd lack! Tyvärr höll inte cellulosalacken måttet utan den blev matt efter några år. Bilen på bilden har dessutom det populära tillbehöret "gangsterkaps", ett solskydd framtaget av Helmer Petterson, mannen bakom designen hos PV444!



PV444E/ES 1953-54**Antal tillverkade:** 31 951**Tjänstevikt:** 1 050 kg**Pris:** ca 8 570 kr (Standard)

Övrigt: Mest uppseendeväckande med detta modellåret var när accisen (försäljningsskatten) togs bort i mitten av december 1953. Då sänktes priset på en PV444 med ca 20 procent! Bilen i övrigt skiljde sig mycket lite mot tidigare år. Stötfångarhornen fick en ny design, värmesystemet standardmonterades och mot slutet av modellåret lanserades den 5-åriga PV-garantin. Under året ersattes även den svårbestämda duvgrå lacken med en ny färgton benämnd pärlgrå. Bilden är från årets försäljningsbroschyr med texten: "God plats i bagageutrymmet" – en sanning med modifikaton eftersom reservhjulet tog en hel del plats!

**PV 444H/HS/HE 1954-55****Antal tillverkade:** 29 045**Tjänstevikt:** 990 kg (Export)**Pris:** 7 475 kr (Export), 8 500 kr (Standard), 9 075 kr (Special)

Övrigt: En årsmodell med många nyheter, varav en hel del var relaterade till säkerhet. Exteriört gjordes bakrutan hel och dubbelt så stor. Även framrutan blev större genom att stolparna gjordes smalare och den övre kanten höjdes. Bakljusen flyttades upp från bakskärmarna till karosidorna och blev betydligt större. Strålkastarna gjordes starkare och antalet domkraftsfästen dubblerades. Bland övriga exteriöra nyheter kan två nya lacker nämnas: kejsargrön & midnattsblå. Under 1955 övergavs cellulosalack för syntetisk dito och man testade svart, pärlgrå och den ovanliga kejsargröna syntetlacken sommaren 1955. När syntetlack blev standard hösten samma år fanns inte den gröna färgen kvar. Ny var även Exportmodellen, en betydligt sämre utrustad variant än Standard. Den innehöll endast sådant som var absolut nödvändigt; t.ex. var stolarna mycket enkla och oljefiltret togs bort, vilket innebar byte var 200-250 mil.



PV444K/KS/KE 1955-57

Antal tillverkade: 33 917

Motor: 4-cyl 51 hk (SAE)

Toppfart: ca 130 kmt/t

Marschfart: 100-110 km/t

Pris: 9 997 kr (Standard), 10 497 kr (Special)

Övrigt: Största nyheten var en starkare motor på 51 hk som åstadkoms genom bl.a. ökad kompression, ny kamaxel samt nya stötstänger och nytt avgasrör. Exteriört hade grillen varit i stort sett likadan sedan starten, och den fick nu ett nytt utseende med grålackerat galler och en kromad sarg. En ny midnattsblå lackfärg lanserades, tillsammans med ny grå/blå textilklädsel, båda framtagna av "designprinsen" greve Sigvard Bernadotte. Redan på hösten 1955 debuterade PV444HS i USA på en utställning i Kalifornien och i första sändningen skeppades tolv st PV444 och 70 Duetter över Atlanten. Våren 1956 började den nya vitlackerade PV444 "California"-modellen exporteras med sportmotor B14A på 70 hk och "Amerika-bågar" på kofångarna fram (*bilden*). Det året exporterades 5 000 bilar till USA och året efter 10 500.



Volvo PV444L/LS 1957-58

Antal tillverkade: 64 087

Motor: 4-cyl 60 hk (DIN)/66 hk (SAE)

Cylindervolym: 1 583 cc

Motorbeteckning: B16A

0-100 km/t: 23 sek

Tjänstevikt: 995 kg

Pris: 9 275 kr (Standard), 10 025 kr (California), 10 762-11 237 kr (Sthlms-priser)

Övrigt: Bland många nyheter var den största den nya motorn B16A, som lanserats i Volvo Amazon 1956. En annan uppskattad nyhet var de elektriska vindrutetorkarna. Tidigare var torkarna vakumdrivna vilket skapade problem vid omkörning i ruskväder eftersom de saktade ned vid gaspådrag. Exteriört blev PV444L den enda Volvomodellen med ett gyllene "V" i grillen. Baklampor och blinkers fick ny placering och utformning. Våren 1958 introduceras den senare så populära färgen rubinröd (körsbärsröd). Dessutom var bältesfästen fram standard, men säkerhetsbälten standardmonterades först från 1959 i PV544 och Amazon.

Totalt tillverkades **196 004** st PV444 i dessa varianter:

PV444A/AS 1944-50: 12 504*

PV444B/BS 1950-51: 7 500

PV444C/CS 1951-52: 8 000

PV444D/DS 1952-53: 9 000

PV444E/ES 1953-54: 31 951

PV444H/HS 1954-55: 29 045

PV444K/KS 1955-57: 33 917

PV444L/LS 1957-58: 64 087

*Alla PV444A/AS registrerades som årsmodell 1947 eftersom Volvo inte ändrade typbeteckningen de första åren. 1 920 st tillverkade 1947. (Källa: tidskriften "Klassiker: 1950-talet").

PV544

PV544A 1958-60**Antal tillverkade:** 99 495**Motor (SAE):** 4-cyl 60 hk, 85 hk (Sport)**Cylindervolym:** 1 583 cc**Motorbeteckning:** B16A, B16B (Sport)**0-100 km/t:** ca 15 sek (Sport)**Toppfart:** ca 150 km/t (Sport)**Pris:** 9 520 kr (Standard), 9 995 kr (Special I), 10 375 kr (Special II), 11 280 kr (Sport)

Övrigt: När PV544 överraskande lanserades i augusti 1958 hade de flesta väntat en nedläggning av den något ålderstigna modellen. Istället kom en bil med 13 större nyheter; från hel vindruta och större bakruta samt ny instrumentering, t.ex. ny ratt med försänkt nav och vadderad översida på instrumentbrädan, till större baklyktor och totalt fem sätesplatser då baksätet blev tresitsigt när armstöden försvann. Antalet varianter dubblades och dessutom fanns möjligheten att köpa PV544 Sport i Sverige med 85 hk stark motor. Tidigare var den modellen förbehållen USA-marknaden. Utöver starkare motor innehöll även Sportmodellen 4-växlad helsynkad låda, elektrisk vindrutespolare, säkerhetsbälten i framsätet och trippmätare m.m. Utvecklingskostnaderna för PV544 var låga, ca 10 procent av vad en helt ny modell hade kostat att ta fram, och under karossen var bilen modernare än många av konkurrenterna.

**PV544B 1960-61****Antal tillverkade:** 34 600**Växellådor:** M30 (3-vxl), M40 (4-vxl)

Övrigt: Leveranstiderna var så långa att B-modellen inte presenterades förrän i augusti 1960 (1959 blev året då flesta PV544:or tillverkades, hela 51 560 st). Klart största nyheten var nya, helsynkroniserade 3- och 4-växlade växellådor. Interiört fick stolarna ny utformning så att man satt stadigare i skarpa kurvor. En ny lackfärg – skifferblå, kompletterade de tidigare lackerna: svart, midnattsblå, gyllengul, olivgrön & klarröd (Sport). 1959 blev Volvo dessutom först i världen med att standardmontera trepunkts säkerhetsbälten i framsätena på de nordiska marknaderna. *Bilden visar en PV544 Sport som testas i Volvos vindtunnel!*



PV544C 1961-62

Antal tillverkade: 37 900

Motor (SAE): 4-cyl 75 hk, 90 hk (Sport)

Cylindervolym: 1 778 cc

Motorbeteckning: B18A, B18D (Sport)

0-80 km/t: ca 11 sek

Toppfart: ca 140 km/t

Pris: 9 950 kr (Favorit), 10 600 kr (Special), 11 100 kr (Sport)

Övrigt: I augusti 1961 fick PV544 den nya B18-motorn, som redan gjort succé i P1800 som "sportvagnsmotorn". I Sportmodellen hade den dubbla förgasare och gav då hela 90 hk (SAE). Man införde också 12V-elsystem samt gjorde framvagnen mer robust. Grillen fick ett glesare galler och järnmärket ersattes med ett statusfyllt rött B18-emblem (*bilden*). Uppgraderingarna interiört var få (diverse nya handtag och fönstervevar), men hastighetsmätaren gick nu till hela 180 km/t. Favorit blev ny basmodell med 75 hk och 3-växlad låda. Den fanns såklart i svart, men även med gråbeige lack. I utrustningen ingick säkerhetsbälten fram och vindrutespolning.



PV544D 1962-63

Antal tillverkade: 27 100

Övrigt: Försäljningen av PV544 fortsatte oförtrutet trots den ålderstigna designen. Nyheterna för året var sparsamma, men nya navkapslar med ett V på röd botten (från Amazonen) samt fabriksanlagt rostskydd i form av olja i karossens hålrum glädde kunderna. Under året försvann även den något mytomspunna färgen californiavit, ersatt av mer prosaiska pärlvit. *Bilen på bilden har färgen Fawn Brown.*



PV 544E 1963-64**Antal tillverkade:** 24 200**Växellåda:** M30 3-vxl (Favorit), M40 4-vxl (Special/Sport)**Tjänstevikt:** 1 050 kg (Favorit), 1 080 kg (Special)**Pris:** 11 800 kr

Övrigt: Efter att ha tillverkats i nästan 20 år började det bli tunnsått med nyheter. Men två nya lackfärger: gyllengul och blågrön, samt ny galonklädsel i två färger, röd och grå, mäktade man med. Lägg till ny däckdimension i lågprofil, nytt innertak samt ny, grön belysning av hastighetsmätaren skapade fortfarande habegär bland kunderna. Favorit var den enklaste modellen där sidorutorna bak inte gick att öppna och den saknade kromlister på skärmar och runt bakrutor.

**PV544F 1964-65****Antal tillverkade:** 17 300**Motor:** 4-cyl 75 hk (SAE) vid 3 800 v/min**Motorbeteckning:** B18A**Längd/Bredd/Höjd:** 445/159/156 cm**Bränsleförbrukning:** 0,85-0,95 l/mil blandad körning**Tjänstevikt:** 1 070 kg**Toppfart:** Ca 142 km/t**Pris:** 10 715 kr (Special)

Övrigt: Trots obefintlig marknadsföring och fallande försäljning fortsatte produktionen. Exteriört försvann B18-märket och ersattes av järnmärket. Interiört hade utvecklingen i stort sett stannat av bortsett från en ny klädsel, men nya rostfria navkapslar med ovala kylhål skänkte bilen ett sportigare utseende. En ny typ av huvlyftare i form av ett 544-emblem med sköld satt på motorhuvens sidor (*bilden*). Standardmodellen gick endast att få i färgen grafitgrå.





PV544G 1965

Antal tillverkade: 3 401

Motor (SAE): 4-cyl 75 hk, 95 hk (Sport)

Motorbeteckning: B18A, B18D (Sport)

Växellåda: M40 (4-vxl)

Tjänstevikt: 1 070 kg

Pris: 13 629 kr (544 Sport)

Övrigt: En ny version av PV544 visades programenligt i augusti 1965, men redan den 20:e oktober samma år rullade den sista av bandet i Lundby, Göteborg. Närvarande var bland andra Gustaf Larson, en av Volvos grundare (Assar Gabrielsson avled 1962). Sportversionen av PV544 hade fått 5 hk till genom en ny kamaxel samt s.k. S-däck (större däckdimension). Hålfälgar blev standard och navkapseln blev svart med V-emblem och fick mindre diameter. Rullgardinen (som användes för att undvika att kall luft kom in i motorutrymmet) framför kylaren försvann. Extrautrustning var radio, extraljus, vinterdäck, dragkrok m.m.

Även om mycket av teknikinnehållet i en PV444A och en PV544G skiljer sig åt har båda modellvarianterna samma kaross, trots att det är drygt 20 år som skiljer dem åt! Det går att byta karossdelar som skärmar och baklucka mellan den först och sist tillverkade.

Av sammanlagt 440 000 tillverkade PV444/544 stannade ca. 280 000 i landet. Exporten av de övriga 160 000 beräknades ha inbringat över en miljard kronor i inkomster för Volvo. 2013 fanns det ca 18 500 st PV kvar i Sverige, varav ca 4 400 trafik och ca 14 000 avställda (Källa: *Klassiker 1/2013*).

Totalt tillverkades **243 996** st PV544 i nedan varianter:

PV544A 1958-60: 99 495

PV544B 1960-61: 34 600

PV544C 1961-62: 37 900

PV544D 1962-63: 27 100

PV544E 1963-64: 24 200

PV544F 1964-65: 17 300

PV544G 1965: 3 401



Sista PV544 rullar av bandet den 20 oktober 1965.



Volvo PV444 1953.

SLUT