



*Volvo P1900*

- 1. Kris för Northvolt snart tomt i kassan**
- 2. Tesla kopplas till gruvor med barnarbete**
- 3. Tesla får ut registrerings skyltar och kan leverera trots blockad**
- 4. Metall-medlemmars pensioner placeras i Tesla-aktier**
- 5. Så stor andel av svenskarna stödjer Tesla-strejken**
- 6. Tesla arbetar på trådlös laddning**
- 7. Så dyra är reservdelar till Tesla Cybertruck**
- 8. Nya Tesla Model 3 är inte helt perfekt**
- 9. BMW upprepar gammalt trick och ställer om helt**
- 10. Renault Kangoo är bilen för både post och påve**
- 11. Opel levererar 400 elbilar till PostNord**
- 12. Första Volvo ES90 tillverkad**
- 13. Så dyr blir lyxiga elbilen Maserati Grecale Folgore**
- 14. Chocksänkt bränsle vid nyår men siffran hålls hemlig**
- 15. Fejkade film döms nu till fängelse**
- 16. Brutal Volvo P1800 med 5,7-liters V8**
- 17. Provkörning av Volvo P1900**
- 18. AC MK1 2 Liters Sports Tourer 1950**



## 1. Kris för Northvolt – snart tomt i kassan

Av Magnus Fröderberg Publicerad: 2023-12-18 Uppdaterad: 2023-12-18

Northvolt har gått back med 11 miljarder under årets första nio månader, rapporterar Dagens industri. Nu måste bolaget få in mer pengar.



*Northvolt blöder pengar. Produktionstakten är låg samtidigt som kostnaderna skenat. Nu dras svångremmen åt.*

**Northvolt har inte lyckats** hålla upp produktionen av battericeller som utlovat – bara 13 MWh har levererats under tredje kvartalet mot tidigare 33,5 MWh.

Enligt Northvolt beror produktionstappet på underhåll och uppgraderingar i fabrikerna, som ännu inte är färdigbyggda. Därför har Scania inte fått tillräckligt många battericeller till sin [nya fabrik för batterimontering](#) i Södertälje. Något som leder till lägre intäkter för Northvolt.

I en **hemlig kvartalsrapport** som [Dagens industri](#) kommit över framgår att Northvolt gjort en förlust på 10,8 miljarder under årets första nio månader.

Samtidigt gjorde Northvolt av med 18 miljarder kronor då kostnaderna ökat med 170 procent under perioden, vilket nu lett till en likviditetskris. Pengarna i kassan är snart helt slut.

– **Vi bränner mer**, men det är inte en väsentlig skillnad från vår plan, trots externa utmaningar. Det mesta av kapitalet används för investeringar och vi hade också avsatt ganska mycket för uppstarten i Skellefteå. Men det är klart att vi ser över våra kostnader och drar åt svångremmen för att säkerställa att vi inte hamnar i en likviditetsfälla, säger Northvolts vd Peter Carlsson [till Di](#).

## 2. Tesla kopplas till gruvor med barnarbete

Publicerad 2023-12-18 kl 8:54 (uppdaterad 2023-12-18 kl 9:01) Text Erik Söderholm

Tesla har tagit emot leveranser av glimmer med kopplingar till barnarbete, enligt Aftonbladet. Även Volvo Cars kritiseras för att i stället köpa batterimineraler från Ryssland.



**Tesla köper in** mineralen glimmer, som används i elbilar, från Madagaskar där den bryts av barn, skriver [Aftonbladet](#).

Enligt tidningen har Tesla tagit emot över 50 leveranser av glimmer på totalt flera hundra ton från två olika exportbolag i Kina. Eftersom det inte finns något spårningssystem går det enligt ett av exportföretagen inte att skilja ut glimmer som brutits av barn.

Tesla har inte kommenterat kritiken, men däremot flaggat Aftonbladets artikel som "vilseledande" på plattformen X (tidigare Twitter), som ägs av Elon Musk. Även BMW finns med på listan över företag som tagit emot glimmer från de kritiserade företagen.

**Volvo Cars uppger** att företaget inte köpt glimmer från Madagaskar. Men i stället **köps mineralen in från Ryssland**.

– Det finns inga förbud som innebär att vi inte kan eller får köpa glimmer från Ryssland, men när kriget bröt ut inledde vi tillsammans med vår leverantör omedelbart ett projekt för att hitta en ersättning till glimmer från Ryssland, säger Magnus Holst, presschef på Volvo Cars, till Aftonbladet.



Erik Söderholm



### 3. Tesla får ut registreringsskyltar och kan leverera – trots blockad

Posted by Kristofer Rask december 18, 2023

IF Metall inledde sin strejk mot Tesla den 27 oktober. Sedan dess har strejken utökats i olika etapper med nya blockader och sympatiåtgärder.



En av de mer kniviga situationerna var när anställda vid Postnord sattes i sympatistrejk. Registreringsskyltarna som Tesla beställde från Transportstyrelsen till nya bilar fastnade helt enkelt hos Postnord. Det ledde till en rättslig konflikt som ska avgöras i Tingsrätten vid ett senare tillfälle.

Nu skriver Arbetsvärlden att Tesla har hittat ett sätt att runda blockaden. Tesla genomför helt sonika ett ägarbyte på de nya bilarna som ska levereras, och sedan beställs ersättningsskyltar som istället skickas direkt hem till kunden, [skriver tidningen](#).

– Det är inte speciellt vanligt att man beställer ersättningsskyltar till en bil som precis registrerats. Vi brukar inte se den här typen av beställningar. Det är inte ett allt för vågat antagande att göra att det har med blockaden att göra, säger Mikael Andersson, presschef på Transportstyrelsen till tidningen.

Tilltaget bekräftas av flera snart nyblivna ägare i Tesla-grupper i sociala medier. Hittills har 961 Tesla-bilar registrerats för trafik i december.



Kristofer Rask

## 4. Metall-medlemmars pensioner placeras i Tesla-aktier

Av Maths Nilsson 16 december 2023, 18:44

Flera stora pensionsfonder hotar att sälja sina Teslaaktier på grund av konflikten om kollektivavtal. Men IF Metall-medlemmars pensioner placeras fortfarande i Teslaaktier via AMF Pension.



Protesterna mot att Tesla inte vill teckna kollektivavtal ökar nu bland pensionsfonder och investerare. Den stora danska fonden PensionDanmark har sålt hela sitt innehav i Tesla för att bolaget inte vill teckna kollektivavtal. Även norska oljefonden som är en av Teslas största ägare har uttalat sig kritiskt sedan Tesla-strejken bröt ut.

På lördagen framkom det att 16 stora investerare skickat ett protestbrev till Tesla för att markera mot att bolaget inte tecknat kollektivavtal, [uppges Ekot](#). I brevet står det att Tesla måste ompröva sin inställning till facket. Bland undertecknarna finns Folksam och Norges största pensionsbolag KLP.

Svenska AMF Pension som ägs av LO har valt att fortsätta äga aktier i Tesla. Det innebär att IF Metall-medlemmar får sina pensionspengar placerade i Teslaaktier om de inte gör ett aktivt val, [uppges Dagens Arbete](#). AMF äger idag Teslaaktier värda två miljarder kronor och har idag inga planer på att sälja.

– Vi fortsätter vårt påverkansarbete. Dels har vi en juridisk dialog med bolagets styrelse, dels kommer vi inför stämman att kräva ökad transparens, säger Tomas Flodén kapitalförvaltningschef för AMF till Dagens Industri.

Även statliga Första AP-fonden behåller sina Teslaaktier som är värda cirka 2 miljarder kronor.

### LÄS MER:

- [Svensk pensionsjätte protesterar mot Tesla](#)
- [Tesla svarar: Vi har redan bättre avtal än IF Metall](#)
- [Facket beredda driva Tesla från Sverige: "Jajamän"](#)
- [Strejk hos Tesla idag: "Kommer inte ge oss"](#)
- [Norska oljefonden går ut och markerar mot Tesla](#)
- [Facket: Tesla i Sverige har lägre löner och sämre villkor](#)

## 5. Så stor andel av svenskarna stödjer Tesla-strejken

Av Maths Nilsson 18 december 2023, 05:51

En majoritet av svenska folket stödjer IF Metalls strejk för kollektivavtal hos Tesla. Stödet är störst bland Vänsterpartiets väljare och minst bland moderater, uppger SvD.



IF Metalls strejk för att Tesla ska teckna kollektivavtal har nu pågått i drygt sju veckor. Totalt är 12 fackförbund delaktiga i strejken med olika blockader och sympatistrejker, dessutom deltar fackförbund i Danmark, Norge och Finland.

Nu visar en ny opinionsundersökning som SvD genomfört att det finns ett brett folkligt stöd för strejken. 58 procent av svenskarna tycker att det är rätt av IF Metall att ta strid mot att Tesla vägrar teckna kollektivavtal, medan 20 procent svarar nej. Bland vänsterpartister är stödet 93 procent, medan 36 procent av moderaternas väljare stöder strejken. Bland socialdemokrater är stödet 79 procent, medan 42 procent av Sverigedemokraternas väljare stöder strejken.

– Det är intressant att en så stor andel ställer sig bakom stridsåtgärderna. Stödet för den svenska modellen är mycket starkt och det blir en tydlig krock mot den amerikanska logiken som Tesla står för, säger Novus vd Torbjörn Sjöström till SvD.

Undersökningen genomfördes den 30 november–4 december där en riksrepresentativ panel med 1 627 personer i åldrarna 18–84 år deltog.

### LÄS MER:

- [IG Metall: Olagligt med sympatistrejke i Tyskland](#)
- [Tesla svarar: Vi har redan bättre avtal än IF Metall](#)
- [Strejk hos Tesla idag: "Kommer inte ge oss"](#)
- [Tesla och IF Metall tänker lika – därför är strejken olöslig](#)
- [Därför är Elon Musk chanslös mot svensk strejk](#)
- [Facket i Sverige varslar Tesla om strejk](#)



## 6. Bekräftat: Tesla arbetar på trådlös laddning

Posted by Kristofer Rask december 19, 2023

Tesla har under året gett flera indikationer på att de arbetar på trådlös laddning. Bland annat fick vi se bilden nedanför i samband med en presentation av Rebecca Tinucci som är ansvarig för laddningsinfrastruktur hos Tesla. Den visar en Tesla Model S som laddar trådlöst. Hon kommenterade dock aldrig bilden utan sa bara att Tesla jobbar på att förhöja laddningsupplevelsen i framtiden.



FILM: <https://youtu.be/BGDOKD7ZZqI>

Nu har företagets designchef Franz von Holzhausen bekräftat rakt ut att Tesla faktiskt har trådlös hemmaladdning på gång.

– Vi arbetar med induktiv laddning, så du behöver inte ens koppla in något vid laddningen. Du bara kör över enheten och den börjar ladda, berättar Franz.

Avslöjandet kom i samband med att Jay Leno kollade in Tesla Cybertruck tillsammans med Franz von Holzhausen och Teslas vice vd för fordonsteknik Lars Moravy.



**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## 7. Så dyra är reservdelar till Tesla Cybertruck

Av Maths Nilsson 15 december 2023, 06:14

Nu har det läckt ut hur dyra delarna är till nya Tesla Cybertruck. Att hålla igång pick-upen kan bli en kostsam historia – en vindruta kostar 20 000 kronor. Plåtdelar i rostfritt stål är däremot rimligt prissatta.



Nya Tesla Cybertruck blev betydligt dyrare än vad Tesla lovade vid lansering för fyra år sedan. De som köat längst och får beställa Cybertruck Founders Edition får räkna med att punga upp med över 1,2 miljoner kronor. Även reservdelar kommer att kosta en hel del visar det sig efter att reservdelskatalogen läckt ut.

En del av komponenterna är visserligen relativt billiga. Att en framskärm i den nya rostfria plåten kostar så lite som 5500 kronor förvånar. Bilen har en enorm vindrutetorkare där bladet kostar 800 kronor att byta ut. Men den verkliga chocken kommer när vindrutatan ska bytas ut: 20 000 kronor plus arbetskostnad för en ny ruta vill Tesla ha, något [Teslarati](#) var först med att berätta om.

Den som vill ha ny däck runt om får räkna med 20 000 kronor för en hel uppsättning terrängdäck från Goodyear. Reservdelskatalogen avslöjar också en del finesser hos bilen, bland annat är den främre stötfångarkameran eluppvärmd.

### Så mycket kostar olika reservdelar till Tesla Cybertruck

- Vindrutetorkarblad: \$75
- Vindrutetorkararm och blad: \$165
- Vindruta: \$1900
- Främre styrmanöverdon: \$3300
- Krosssäkra sidofönster: \$200-\$260
- Powered frunk & fascia: \$1910 + \$935
- Framskärmar: \$550/styck
- 35" All-Terrain A/T-däck (Goodyear Wrangler Territory RT (285/65R20): 470 \$/styck

## 8. PROV: Nya Tesla Model 3 – inte helt perfekt

Av Luca Leicht Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Patric Stolz

Publicerad 2023-12-18 Uppdaterad 2023-12-18

En efterlängtdad facelift vässar utseendet, aerodynamiken och även komforten – batteriet och drivlinan är däremot oförändrade.



*Ny front på uppdaterade Tesla Model 3, men viktigare är att chassit blivit betydligt mer kompetent.*

### VAD ÄR NYTT?

**Nya Model 3** är naturligtvis inte helt ny, men ska ändå kunna göra allt bättre än den utgående modellen – åtminstone.

Under världspremiären i Oslo lovade Tesla en förfinad design, högre komfort, mindre buller, finare material, ett nytt infotainment- och ljudsystem samt lägre förbrukning och följaktligen bättre räckvidd och det utan att uppdatera drivlinan eller batteriet.

**Den bakhjulsdrivna instegsversionen** matas därför fortfarande av ett LFP-batteri med en kapacitet på 60 kWh och systemeffekten ligger fortfarande på 283 hk. Vår testbil, en fyrhjuldriven Long Range-version, satsar fortfarande på NMC-celler med en kapacitet på 79 kWh, en asynkron elmotor fram samt en PSM-motor bak som tillsammans utvecklar 440 hk.

Det innebär att även sprintförmågan är oförändrad – Tesla anger 0-100 km/h-tiden till 4,4 sekunder. Skillnaden mot urversionen är däremot att den nya inte bara är greppstark rakt fram utan numera även i kurvorna.



*Nya material gör interiören mer högkvalitativ, i baksätet sitter man fortfarande bekvämt och med gott om plats och kan styra temperaturen med en egen pekskärm som mäter åtta tum. Man kan till och med titta på film på skärmen.*

**Överlag erbjuder Model 3** en högre greppnivå tack vare en modifierad bakaxel, åtskilliga finjusteringar och en uppstuvad kaross som även gynnar fjädringskomforten. Korta slag och långa, vågiga passager sväljs nu betydligt mer kompetent och man har dessutom fått bukt på skramlandet från chassit med mer ljudisolerande material i kupén, nya däck av typen Hankook iON Evo, bättre aerodynamik (cw= 0,219) och akustikglas.

Long Range-modellen laddar precis som förr med upp till 250 kW (enbart vid en Tesla Supercharger), vilket ger korta laddningstider på långresor.

### **HUR ÄR DEN ATT KÖRA?**

I stadstrafik är den uppdaterade modellen riktigt trist. Varför? På grund av användargränssnittet. Precis som i prestandaversionen "Plaid" med sin "Knight Rider"-inspirerade Yoke-ratt saknar även nya Model 3 spakarna på rattkolumnen. Styrdonen för blinkers och helljus har flyttats till ratten i form av knappar.

**Växelspakens funktion** har ersatts av mjukvaran Smart Shift som gissar den önskade färdriktningen och en uppdaterad infotainmentskärm som mäter 15,4 tum. Eftersom Smart Shift mer än gärna gissar fel, framför allt när man försöker fickparkera, får man istället förlita sig på swipe-rörelser på skärmen för att växla mellan "D" och "R". Märkligt nog är det dock inte särskilt jobbigt och man vänjer sig snabbt.

Det är dock inte alls så när det gäller blinkersfunktionen: knappar på ratten är inget man vänjer sig vid, vid första försöket när man vill byta fil på motorvägen, men att blinka i kurvor eller rondeller är snudd på omöjligt. Det krävs nämligen att man släpper blicken från vägen framför för att hitta de minimala symbolerna i form av pilar.

Har ingen tänkt på att ratten snurrar och att när den är uppochnedvänd och pilarna pekar åt fel håll samtidigt som armarna som håller i ratten är i vägen för att blinka? Då spelar det ingen roll heller att knapparna återkopplar med vibration.



*Blinkersknappar på ratten är en användarteknisk katastrof.*

### **NÖRDFAKTA**

Projekt Highland har inte enbart handlat om att göra Model 3 mer bekväm, mycket fokus har även lagts på att kapa produktionskostnaderna ytterligare med bland annat speciella gjutningsprocesser som förenklar komplexiteten i produktionen.

### **BORDE JAG KÖPA DEN?**

Bortsett från några riktiga tabbar är den faceliftade versionen av Tesla Model 3 ytterst lyckad. Tack vare nya däck och bättre aerodynamik har man lyckats öka räckvidden. Med 19-tumsfälgarna Nova (tillval) ska man klara 629 WLTP-kilometer (+27 km), med de standardmonterade Photon-fälgarna (18 tum) klarar man till och med 678 km, en förbättring med 52 km.



*Med standardmonterade 18-tumsfälgar ökar räckvidden till 678 km.*



**Om Autopilot-mjukvaran** har blivit bättre vet vi dock inte. Vid premiären var systemet inaktiverat. Uppgraderad Autopilot och total självkörningsförmåga säljs dock fortfarande för Model 3 och kostar 38 900 respektive 77 700 kronor. Dragkrok kostar 14 000 kronor.

Nya Model 3 blir naturligtvis något dyrare, men kan fortfarande konkurrera med sin prisbild. Instegsversionen med bakhjulsdrift börjar på 519 170 kronor, den fyrhjulsdreven Long Range-varianten kostar däremot från 609 170 kronor.

**Har man lyckats** att förbättra industrins måttstock? Klart man har. Chassit är betydligt mer kompetent, materialvalet är mer högkvalitativt och ljuddämpningen gör underverk för komfortintrycket. Att man har ökat räckvidden något är bara ett plus i kanten.

**Blinkerskatastrofen** hade vi däremot kunnat klara oss utan.

## TEKNISK INFO/Tesla Model 3 Long Range

**Motor:** 2 x el (asynkron fram, synkron bak) system-effekt 440 hk, 493 Nm. NMC-batteri, 79 kWh. Fast utväxling. Fyrhjulsdraft.

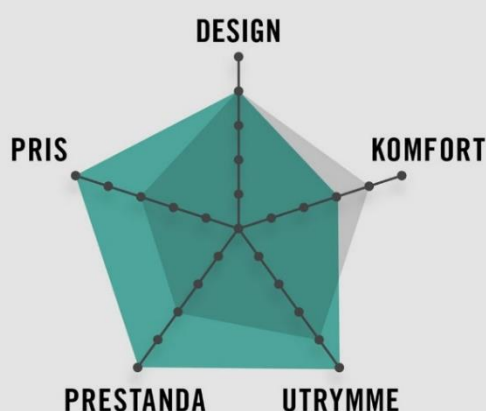
**Kaross:** L/b/h 4 720/1 850/1 441 mm. Axelavstånd 2 875 mm. Bagageutrymme 88/594 liter. Tjänstevikt 1 824 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 4,4 sek. Toppfart 201 km/h. Förbrukning 14,0 kWh/100 km.

**Pris:** 609 170:– Aktuell nu.

## PERSONLIGHET

- Tesla Model 3 LR
- Hyundai Ioniq 5



## SUMMERING

**Bäst:** Fin dämpning, vasst chassi, trevligare material, bättre ljuddämpning, låg förbrukning, prisvärd.

**Sämst:** Användargränssnittet.



## SvD Näringsliv

## 9. BMW upprepar gammalt trick – ställer om helt

Publicerad 2023-10-09

**BMW står inför den största investeringen någonsin. Men också den mest riskabla. Allt hänger på om den tyska biljätten lyckas upprepa ett 60 år gammalt trick.**



*Intresset var stort när BMW visade upp konceptbilen i Neue Klasse. Konceptet sägs likna hur den första riktiga elbilen i Neue Klasse kommer att se ut när den blir klar 2025.*

**Inne på BMW:s** museum, alldeles intill Olympiaparken i München och bara ett stenkast från företagets huvudkontor, gör guiden det helt klart. Bolaget var extremt illa ute. Stod faktiskt på konkursens rand.

Men så fick de fram BMW 1500.

En bil i en ny serie som gick under namnet Neue Klasse. Den första helt nya bilen på närmare 30 år för BMW. En fyrcylindrig bil i mellanklassen som skulle anpassa bolaget till vad bilägarna i början av 1960-talet ville ha.

Den blev också starten för en lång rad av uppföljare. Och med det räddade Neue Klasse BMW.

Nu ska den tyska biljätten försöka upprepa tricket. Och återigen är det Neue Klasse som står i fokus. Men den här gången ska Neue Klasse bli grunden för bolagets alla kommande elbilar – och i förlängningen därmed också för alla BMW-bilar.

På det viset är det en helt avgörande satsning. För även om BMW under förra året sålde drygt 2 miljoner bilar och gjorde en nettovinst på 220 miljarder kronor så är bolaget hårt pressat.

Omställningen mot eldrivna och digitaliserade bilar kostar enorma summor. Dessutom hotas traditionella tillverkare som BMW, Volkswagen och Mercedes av att en mängd kinesiska elbilstillverkare tränger fram och skärper konkurrensen. Både i Europa och i Kina.



*BMW 1500 räddade bolaget från konkursens rand.*

**Det är för** att möta den här anstormningen som Oliver Zipse, BMW:s koncernchef, ställer sig på scenen i München och lovar en snabb utrullning av nya elbilar i det man kan beskriva som Neue Klasse 2.0.

Bilarna ska kunna köra 30 procent längre på en laddning och det ska gå 30 procent snabbare att ladda dem. Och inom sex till sju år ska hälften av BMW:s alla bilar bygga på den nya plattformen, lovar Oliver Zipse.

Framme på scenen visar han upp en konceptbil som ska vara väldigt lik den första riktiga Neue Klasse-bilen som börjar tillverkas 2025.

**En del av dragen** från en klassisk BMW känns onekligen igen. Men enligt Frank Weber, bolagets teknikchef, är det väl ungefär där likheterna tar slut.

– Allting är nytt, säger han och pekar mot konceptbilen som står några meter bort, omringad av fotografer som vill fånga framtidens BMW-bil.

– Den elektriska arkitekturen, datorerna, drivlinan och batteritekniken. Det finns ingenting som förts vidare från den generation bilar vi har nu, försäkrar Frank Weber.

**Att allt är nytt** kan ju låta lockande. Men med det nya kommer också nya problem.

Den senaste tiden har till exempel stora bilföretag som Volkswagen och Volvo Cars gått på rejäla minor när de försökt ta fram helt ny mjukvara till sina elbilar. Det har i sin tur lett till att bilarna försenats kraftigt.

**Finns det inte en risk för att ni också drabbas av bakslag och blir försenade?**

– Under de senaste 20 åren har BMW inte blivit försenat med ett enda program, säger Frank Weber kaxigt.

**Så du är helt säker på att ni blir klara i tid?**

– Ja, det är jag. Jag vet vilken förmåga vi har och jag är säker på att vi kan leverera om två år.

Om han får rätt eller inte visar sig senast under 2025. Det är då de första bilarna i Neue Klasse-serien ska levereras efter att ha tillverkats vid den nya fabriken i ungerska Debrecen.



*Oliver Zipse, koncernchef för BMW, satsar allt på bolagets nya elbilar i Neue Klasse.*

Först ut blir en sedan och en mellanstor SUV i BMW:s 3-serie. Totalt ska det bli sex nya modeller i Neue Klasse bara under de första två åren.

**Dessutom ska den** nya elbilsplattformen användas även av Mini. Den klassiska brittiska tillverkaren som sedan länge ägs av BMW.

Den som fått ansvaret för allt det här hos BMW heter Mike Reichelt. Han är chef för fler än 5 000 personer som arbetar med Neue Klasse och medan de jobbar på sitter Mike Reichelt djupt nedsjunken i en soffa och berättar om projektet.

Kunderna ska bland annat lockas med att den nya tekniken gör att elbilarna kan köra längre på en laddning än vad motsvarande elbilar från BMW klarar i dag.

**De blir också** betydligt mer digitaliserade med kraftfulla datorer. Det gör att BMW i efterhand i än högre grad än i dag kan lägga till nya funktioner och uppdatera bilarna under hela deras livstid.

Det finns också en annan aspekt. Eller som Mike Reichelt uttrycker det:

– Vi har fyra superhjärnor i bilarna och vi har själva skrivit varenda rad kod i vår plattform. Så vi kommer inte att vara lika beroende av våra leverantörer som vi varit tidigare.

**Det sista har** potential att förändra hela maktbalansen i bilindustrin.

För hittills har biltillverkarna varit beroende av att mängder av underleverantörer tagit fram både bildelar och de dataprogram som styr hur de delarna fungerar. Leverantörerna står till exempel både för fönsterhissarna och mjukvaran som sköter dem.

Med det nya systemet styrs i stället nästan allt av biltillverkarnas egen mjukvara. Det gör att de får mer kontroll och kan göra förändringar mycket snabbare.

Men att på det här sättet göra om både hur bilar tas fram och tillverkas är varken billigt eller enkelt. Det får också stora konsekvenser för hela företaget.

– Neue Klasse är inte bara vår största investering, det är också det största omställningsprojekt vi drivit. Det inkluderar allt, även nya fabriker och ändrade nätverk för produktionen. Det är helt enkelt gigantiskt, säger Mike Reichelt.

Just produktionen håller verkligen på att hamna i fokus. Och det märks på många håll. Hos Toyota till exempel.



*Det blir mycket nytt både på insidan och utsidan med Neue Klasse.*

**Världens största biltillverkare** har länge utmärkt sig med sin effektiva produktion och nu siktar Toyota på en **stor omställning** av hela tillverkningen för att i samband med elektrifieringen spara ännu mer.

Ett annat exempel är **Volvo Cars** som håller på att gå över till ett nytt sätt att ta fram stora delar till en bil. Med hjälp av en högtryckspress kan hundratals delar i stål ersättas med en enda stor pressad del i aluminium.

Och så har vi förstås Tesla som med nya sätt att tillverka bilarna vill sänka kostnaderna rejält. Lyckas de med det kommer bolaget att bli en än svårare konkurrent till BMW och andra traditionella bilföretag.

**För att möta** det håller BMW på med en egen mångmiljardsatsning på att göra om sina fabriker. Och även för Milan Nedeljkovic, chef för bolagets tillverkning, kommer det stora steget med introduktionen av Neue Klasse.

De bilarna ska tillverkas i fabriker som byggts upp på nya sätt. Tillsammans med it-jätten Nvidia har BMW till exempel först gjort en digital version av den nya fabriken i Debrecen.

Det gör att de som planerar och bygger har en digital tvilling av fabriken att utgå ifrån. Därmed kortas hela byggtiden med 30-40 procent.

– Det är en revolution i fabriksplanering, säger Milan Nedeljkovic innan han börjar rabbla upp alla siffror om hur mycket snabbare ett fabriksbygge på det här sättet går.

**Det finns ytterligare** en fördel med att ha en digital tvilling. När den riktiga fabriken väl är färdig kan den köra igång med full produktion nästan direkt. Det krävs ingen startsträcka eftersom allt redan provats ut i datorerna.



*Konceptbilen för nya Neue Klasse har rullat ut.*

*Men det dröjer två år innan BMW:s riktiga elbilar i Neue Klasse når ut till kunderna.*

Enligt Milan Nedeljkovic ska de nu också få ned den genomsnittliga tiden det tar att tillverka en BMW med 4–5 timmar, från de omkring 30–35 timmar som gäller i dag.

Det är en klar förbättring, men ändå långt ifrån de tio timmar som Tesla siktar mot.

– Vår siffra skiljer sig från Teslas eftersom de bara pratar om själva sammansättningen, säger Milan Nedeljkovic.

**Om man räknar på samma sätt. Får ni med Neue Klasse till en lika effektiv produktion som Tesla?**

– Ja, även om vår inriktning är lite annorlunda. Vi levererar en premiumbil som är individuellt anpassad.

**Elbilarna allt större del**

Under förra året levererade BMW-gruppen totalt 2,4 miljoner bilar. Av dem var 216 000 elbilar. Under 2023 räknar BMW med att 15 procent av alla bilar som bolaget säljer ska vara elbilar.

Bolaget har omkring 150 000 anställda. Rörelsemarginalen för bilarna låg på 8,6 procent under 2022.

De första bilarna i den nya Neue Klasse ska levereras 2025 och tillverkas vid den nya fabriken i Debrecen, Ungern. Efter det blir det produktion i München från 2026 samt i Shenyang, Kina och i San Luis Potosí, i Mexiko från 2027.



**Tomas Augustsson**



## 10. Renault Kangoo: Bilen för både post och Påve

Uppdaterad 18 dec. 2023

Publicerad 18 dec. 2023

Det var pukor och trumpeter när Renault Kangoo nummer 4 miljoner rullade ut från fabriken i franska Maubeuge.



*Sedan 1997 har franska Renault byggt över 4 miljoner exemplar av den lilla skåpbilen Kangoo. Ett svårslaget rekord.*

Den lätta smidiga mini-vanen Renault Kangoo har sedan den första bilen rullade av bandet 1997, blivit en monumental succé för Renault.

Bilen, som självklart är döpt efter den alerta, trevliga och snabba kängurun – Kangaroo – togs fram som ett fordon mellan den traditionella combin och den stora hantverkarvanen.

En bil som skulle vara praktisk som få men utan att vara stor och klunsig.

Redan från starten formades Renault Kangoo så att den skulle fungera som både personbil och som smidig hantverkarbil.

Personbilsvarianten blev bekvämt inredd och isolerad som en "vanlig" bil, medan hantverkarvarianten var en enklare variant med endast två framsäten och resten som ett isolerat skåp.



*Visst känner du igen den postgula Kangoon som med postverkets logga på trafikerat miljontals svenska postvägar.*

### **Fyra generationer senare**

Sedan dess har fyra generationer av den lilla smidiga bilen producerats med mängder av varianter för att fylla all de krav och önskemål som marknaden kommit med.

Den finns i dag med kort eller långt skåp, som pickup, med fyrhjulsdraft och med mängder av olika inredningsalternativ för både professionellt och privat användande.

Redan 2011 släppte Renault Kangoo Z.E. där efternamnet står för Zero Emission. Bilen var då mycket tidigt ute med ett eldrivet kommersiellt fordon, vilket också resulterade i utmärkelsen Van och the Year samma år.

### **400 per dag**

I Renaults fabrik i franska Maubeuge rullar i dag 400 nya Kangoos ut ur fabriken varje dag – eller om du hellre vill: en ny bil var 90:e sekund.

Många bilar lackeras redan i fabriken i beställarens speciella kulör, vilket inte är något bekymmer. Lackverkstan har direkt tillgång till 370 olika kulörer, några speciellt framtagna till större kunder, som ett dussin statliga postbolag och budfirmor som är stora Kangoo-användare.

### **Kangoo som Popemobile**

En av de mer överraskande Kangoo-användarna är Påven, som har en specialutrustad bil på sitt sommarställe som vardagsbil.



*Renault Kangoo Maxi Z.E. Ambulance 2011–13.*



*2011 släppte Renault den första elektriska Kangoon och sedan dess har de miljövänliga och tysta arbetsbilarna sålts i mängder.*



*Med fyrhjulsdrift och personbilsinredd är en lång Kangoo en praktisk lekkamrat för äventyr i skog och mark.*



*Påven Benedict XVI i baksätet på sin Kangoo Z.E.  
Och duger den åt påven borde den väl duga åt oss dödliga också?*

Läs mer:



**Då visas efterträdaren till Renault 5**



**Anders Værnéus**

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar. .



## 11. Opel levererar 400 elbilar till PostNord

Posted by Kristofer Rask december 19, 2023

Opel ska genom den svenska generalagenten K.W. Bruun nu leverera 400 eldrivna bilar till PostNord. Det genom specialanpassade och högerstyrda versioner av transportbilen Opel Combo Electric.



PostNord är en av Nordens största fordonsägare med närmare 7500 fordon. Som en del av omställningen och företagets egna klimatmål ska man successivt ställa om till eldrivna fordon. Redan idag står ungefär en tredjedel av flottan av elfordon.

– Vi är mycket glada att PostNord valde oss som leverantör av sina nya elektriska postbilar. Opel Combo Electric är en smidig transportbil som erbjuder både en rymlighet och elektrisk prestanda som gör den ideal för arbeten som exempelvis postutdelning, säger Pamela Åkesson, Key Account Manager på K.W. Bruun.

Fordonen som Opel levererar är specialtillverkade för att möta upp till PostNords specifika krav om att underlätta postutdelningen. Fordonen är högerstyrda men man har också förändrat delar av karossen. Ett exempel är en modifiering till fönsteröppningen på förardörren där man planat ut karossen i öppningen för att få en så plan yta som möjligt.

– Vi byter konstant ut fordon över året där nya bilar tas i bruk och vid en upphandling fick våra ramavtalsleverantörer för lätta fordon inkomma med anbud till PostNord på efterfrågad volym. Opel blev i denna upphandling det mest fördelaktiga valet för oss med den elektriska modellen Opel Combo Electric, säger Serkan Aktas, Vehicle Specialist på PostNord Sverige.

De nya bilarna ska börja rulla under våren.



**Kristofer Rask**

## Teknikens Värld

### 12. Första Volvo ES90 tillverkad

Publicerad av Mattias Rabe 19 dec 2023, kl 11:03 Uppdaterad: 19 dec 2023, kl 12:33

Volvos andra modell på SPA2-plattformen, den som EX90 byggs på, närmar sig skarpt läge. Nu har Volvo tillverkat första exemplaret, en så kallad verifikationsbil, av kommande ES90 som internt benämns V551.



*Volvo V551 finns ännu inte på bild,  
Till vänster ses konceptbilen Concept Recharge från 2021.*

Många ögon är riktade mot **EX30**, Volvos kompakta elbil som inom kort ska börja levereras. Volvo själva har blickarna riktade åt ett annat håll, nämligen modell nummer två på nya SPA2-arkitekturen, alltså samma som försenade **EX90** samt **Polestar 3** använder sig av. Denna än så länge hemliga modell benämns internt V551 och kan komma att heta ES90 för att ses som en elektrisk efterföljare till **S90** (som numera bara säljs i utförande med lång hjulbas). Modellbeteckningen kan bli en annan då **Lexus** har opponerat sig mot användandet av bokstavskombinationen ES. Det japanska märket har som bekant en modellserie som heter just **ES**.

I måndags förra veckan nåddes vad som beskrivs som en milstolpe i V551-projektet. På Volvo Cars intranät beskrivs hur den första riktiga bilen rullade av förserieproduktionslinan i fabriken i kinesiska Cixi i Zhejiang-provinsen söder om Shanghai. Med riktig bil menas inte en som ingår i den skarpa serieproduktion som inleds nästa år utan det rör sig om en så kallad VP-bil där akronymen står för **Verification Car**, eller verifikationsbil som man kan säga på svenska. En form av förseriebil som tillverkas för att testa och utvärdera en rad olika variabler på både bil och produktionslina – för att få allt intrimmat inför den riktiga tillverkningen.

## Samarbete mellan Kina och Sverige

V551 (ES90) beskrivs som märkets första nya globala modell där utvecklingen har genomförts under ledning av ingenjörsteamet i Shanghai där Volvo Cars forsknings-, utvecklings- och designcenter finns. Teamet består av medlemmar från både Kina och Sverige.

– Jag är extremt exalterad över att se den riktiga bilen av V551 rulla av linjen. Att nå denna milstolpe är en fantastisk prestation, och det hela möjliggjordes tack vare tvärfunktionellt samarbete och engagemang från alla inblandade team genom utveckling, förberedelser och VP-byggnad, säger Hans Lindh, Volvo Cars tekniska chef i Kina.



*Så här föreställer sig en Youtube-användare en stor eldriven Volvo-sedan, större än ES90.*



FILM: <https://youtu.be/e4OpqA3CIK8>

– VP-bilbyggandet tar oss ett steg närmare att leverera en ny, färdig bil till våra kunder. Som en riktig bil kan vi beröra och använda den för tester, den spelar en avgörande roll i utvecklingsprocessen för V551, säger Göran Larsson som är teknisk ledare för V551-projektet.

### Fem meter lång

En hel del om ES90 är känt sedan tidigare tack vare kinesisk dokumentation som läckte ut på nätet våren 2022. Då sades det att serietillverkningen ska påbörjas i maj 2024 och det verkar, baserat på VP-produktionen, som att Volvo är på väg att hålla tidsschemat, om nu inte **förseningarna med EX90 och Polestar 3** också drabbar modellen.

Bilen, som på intranätet beskrivs som en sedanmodell, är 499 centimeter lång, det vill säga 2,1 centimeter längre än S90 med kort hjulbas (den S90 som vi är vana vid men som inte längre tillverkas) men tio centimeter kortare än "S90L" med förlängd hjulbas.

Axelavståndet är rejäla 310,2 centimeter, hela 16,1 centimeter längre än vanliga S90 och 4,1 centimeter längre än S90 med lång hjulbas.

ES90 är med 154,7 centimeter på höjden 10,7 centimeter högre än S90 och med 194,5 centimeter på bredden också 6,6 centimeter bredare.

Med dessa mått lär ES90 bjuda på bra interiöra utrymmen, kanske framför allt i baksätet.

En av Volvo ES90:s hårdaste konkurrenter lär bli **Mercedes EQE** som är cirka fem centimeter kortare men också ungefär två centimeter längre mellan hjulaxlarna. En annan är **BMW i5** som är hela sju centimeter längre men med tio centimeter kortare axelavstånd än Volvon.

Volvo ES90 ska enligt de läckta dokumenten finnas med ett 111 kWh-batteri (107 kWh netto), samma som i **EX90** som i fyrhjulsdrevet utförande har knappt 60 mils räckvidd enligt WLTP-körcykeln. Vi kan tänka oss att en slank ES90 når över 60 mil i samma konfiguration. 2 600 kilo uppges den väga. Den bakhjulsdrivna versionen kapar 100 kilo på vikten.



*I förra veckan rullade första Volvo V551 (ES90) av produktionslinan i Kina.  
Bilen är "Top secret".*



### 13. Så dyr blir lyxiga elbilen Maserati Grecale Folgore

Posted by Kristofer Rask

december 18, 2023

Maserati smyger nu ut de första prisuppgifterna som sin nya elbil Maserati Grecale Folgore. En presenteradaorienterad fyrhjulsdriven suv med teknik från Formula E med leveransstart under 2024. Prislappen blir dock hög.



Modellen har två motorer med en total motoreffekt på 410 kW (550 hk) och ett vridmoment på 820 Nm. Sprinten 0 till 100 km/h klarar Grecale Folgore 4,1 sekunder. Toppfarten är 220 km/h.

Räckvidden är 487 kilometer (WLTP) på en laddning från ett batteri på 105 kWh. Att ladda batteriet från 0 till 80 procent ska vara möjligt på 29 minuter.

Grecale Folgore har plats för fem personer och mäter 4865 mm i längd, 2163 mm i bredd och 1651 mm på höjden. Hjulbasen är på 2903 mm. Bagaget lastar 535 liter.

Maserati har inte kommunicerat de svenska priserna, men det europeiska riktpriiset bekräftas nu till 122 900 euro (motsvarande 1,4 miljoner kronor). På detta är det sedan lätt att göra en rad tillval för att få priset att dra iväg ytterligare.

Som ett exempel kostar val av kulör från 2 040 euro, ett ljudsystem från Bowers & Wilkins går på 2 640 euro, panoramataket kostar 2 040 euro och ett klimatpaket med uppvärmda baksäten, uppvärmd ladderratt, ventilerade framsäten, och uppvärmda spolarmunstycken går på 2 256 euro.



**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 14. Chocksänkt bränsle vid nyår – men siffran hålls hemlig

Av Maths Nilsson

19 december 2023, 16:48

Vid nyår är borde priset på både diesel och bensin chocksänkas efter att reduktionsplikten slopats och skatten på bensin sänkts.



Enligt regeringen blir sänkningen 3,85 kronor liter på diesel och en krona på bensin. Men bränslebolagen har tidigare flaggat för mindre sänkningar och hemlighåller den exakta siffran.

– Det är viktigt att påpeka att det finns stora osäkerheter på hur stor sänkningen verkligen blir då det är en mängd faktorer som påverkar, säger Anders Norén, hållbarhetschef på Drivkraft Sverige.

Riksdagen har klubbat igenom att reduktionsplikten på diesel ska sänkas från 30,5 procent till sex procent nästa år. Enligt regeringen ska den minskade andelen biobränsle ge kraftigt sänkt pris på diesel. Regeringens egna beräkningar visar att priset på en liter diesel ska minska med fyra kronor, samtidigt höjs skatten med 15 öre per liter, så den totala sänkningen blir enligt regeringen 3,85 kronor per liter. När det gäller bensin blir sänkningen en krona per liter, när skatten sänkts 70 öre.

Men hur stor den verkliga sänkningen vill ingen säga idag. Bränslebolagen har tidigare gått ut och sagt att sänkningen inte alls kommer att bli så stor som fem kronor som var den förväntade sänkningen i somras. Preem har tvärtom påstått att priset kan gå upp på grund av en hotande brist på diesel.

– Det finns ingen i branschen som tror att det kommer att bli i närheten av den siffran, sade Preems presschef Dani Backteg till [Svenska Dagbladet](#).

Även Circle K gick ut sade att prissänkningarna skulle bli långt mindre än 5,50 kronor, utan att specificera någon nivå. Uttalandena från bränslebolagen fick stenhård kritik av Konkurrensverket.

– Varje bolag ska själv fundera på hur det bolaget ska reagera och hålla det hemligt för andra bolag. Att gå ut publikt och signalera hur man tänker göra eller vilka förväntningar man har kan bädda för uppmjukning av konkurrensen, säger Arvid Fredenberg på Konkurrensverket.

Sverige har en oligopolliknande marknad när det gäller bränslet. Fyra bränslegrossister står tillsammans för 97 procent av marknaden, vilket gör att konkurrensen inte fungerar normalt.

– Det finns en historia av kartellsamarbeten mellan drivmedelsbolagen. Det är få bolag och de bevakar varandra väl, säger Arvid Fredenberg.

Nu närmar vi oss sanningens minut när prissänkningen ska genomföras vid nyår. Många fruktar nu att bränslebolagen inte ska genomföra den beräknade sänkningen fullt ut och istället stoppa miljarder i egna fickor. Bränslebolagen vill inte gå ut med hur mycket de planerar att sänka diesel och bensin med från nyårsdagen, eller om det blir någon sänkning överhuvudtaget. Branschorganisationen Drivkraft Sverige uppger att de inte får diskutera priser med hänvisning till konkurrenslagen.

– Det är dock viktigt att påpeka att det finns stora osäkerheter på hur stor sänkningen verkligen blir då det är en mängd faktorer som påverkar drivmedelspriserna som t.ex. efterfrågan på diesel, tillgången på vinterkvalitet, råoljepriser med mera, säger hållbarhetschefen Anders Norén.



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter](#).

## 15. Fejkade film – nu döms miljardären till fängelse

Av Maths Nilsson

18 december 2023, 21:18

**Nikolas grundare Trevor Milton har dömts till fyra års fängelse för bedrägeri. Miljardären döms för att ha lurat investerare att satsa på tillverkaren av elektriska och vätgasdrivna lastbilar. Nikola förde hela världen bakom ljuset när de riggade en film med en lastbil som inte ens kunde köra själv.**



Trevor Milton blev mångmiljardär när han tog Nikola till börsen i juni 2020. Som mest var företaget värderat till över 300 miljarder kronor. Under en period var Trevor Milton en av världens 200 rikaste personer. Men ganska snart avslöjades det att Trevor Milton och Nikola lurat hela världen. De förde investerare och andra intressenter bakom ljuset med sin lastbil Nikola One och pickupen Badger.

Bland annat påstod företaget att en bränslecellsbil skulle gå 120 mil på full tank och att pickupen Badger skulle klara 96 mil. En youtubefilm med lastbilen Nikola One var riggad, lastbilen kunde inte ens köra själv. Följden blev att aktien gick ner kraftigt och GM drog sig ur ett samarbete med Nikola.

Åklagarna hade yrkat på 11 års fängelse för miljardären, men han klarade sig undan med fyra års fängelse, [uppges CNBC](#).

– Jag hade inte för avsikt att skada någon och jag begick inte de brott som jag anklagades för, sade Milton i rätten.

Aktierna i Nikola handlas nu under en dollar och företaget är värt 3,4 miljarder kronor, drygt en procent av värdet jämfört med när bolaget stod på toppen.



Här är Nikolas fejkade film: <https://youtu.be/yBCxCclCgtU>.

#### LÄS MER:

- [Efter bluffanklagelser: Nu lämnar vd:n Nikola](#)
- [Utredning mot Nikola: Här är filmen som påstås vara ren...](#)
- [Skulle utmana Tesla – nu tvingas Nikola lägga ner...](#)
- [Lucid och Nikola bränner pengar snabbt – fyller på med...](#)
- [Snacka om dålig dag – Elon Musk förlorade 17 miljarder i går](#)
- [Tesla Semi krossade Volvo i räckviddstest](#)



#### **Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 16. Brutal Volvo P1800 med 5,7-liters V8 säljs

Av Maths Nilsson

18 december 2023, 08:08

Den här Volvo P1800:n har förvandlats till en riktig Corvette-dödare. Den brutala Volvon med sidpipes har fått sin B20-motor utbytt till en V8 på 5,7 liter. Nu säljs bilen på auktion.



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

Volvo P1800 har blivit populär som restomod-bil, Cyan bygger om bilen med kolfiberkaross och en hårdtrimmad Volvofyra. Ett annan uppmärksammat P1800-bygge är det Saint som satsar på en Volvofemman och försiktigt moderniserade linjer av Volvos mest ikoniska modell.

Det här bygget har en mer brutal prägel och snarare formen av Corvette-dödare från sent 1960-tal. Den viskande B20-motorn på 118 hästkrafter har bytts ut mot en mullrande 5,7-liters V8 från Chevrolet. Avgasrören är utbytta mot två feta sidpipes på båda sidor av bilen. Den främre stötfångaren har tagits bort, vilket ger P1800 ett "outlaw-stuk".

V8-motorn på 5,7-liter har Holley-förgasare och kraften går ner i backen via en Tremec femväxlad låda. Tanken är utbytt mot en bränslecell som sitter i bagageutrymmet. Andra uppgradering är en luftfjädring i bak och breddade stålfälgar. P1800:n är också utrustad med servostyrning och luftkonditionering.

Bilen säljs just nu på auktionssajten Bring a Trailer i USA, och med kort tid kvar till auktionens stängning är budgivningen uppe i drygt en kvarts miljon kronor.



**Maths Nilsson**



**LÄS MER:**

- [P1800 Cyan släpps i USA – blir dyraste Volvon någonsin](#)
- [Bild-Extra: Första bilderna under skalet på nya Volvo P1800](#)
- [Mystiska bilderna: Maskerad P1800 dyker upp vid Volvos...](#)
- [Jay Leno hyllar Volvo P1800 Cyan för 7 miljoner: "Perfekt"](#)
- [En dröm i rött – första köparen får sin Volvo P1800 Cyan för...](#)
- [Prototyp av "fiskbilen" Volvo P1800 ES säljs på svensk...](#)

## Teknikens Värld

### 17. Provkörning av Volvo P1900

Publicerad av Erik Wedberg 06 nov 2022 kl 20:54

Med plastkaross och tvivelaktig konstruktion lyckades P1900 aldrig leva upp till Volvos grundfilosofi om kvalitet och hållbarhet. Vi har kört den först byggda P1900 som trots kvalitetsproblem lever och frodas många årtionden efter sin födelse. Gjorde Volvo rätt som drog ur sladden tidigt?



Hur ska det här gå till? Det första jag slås av är hur vacker bilen är. Den gör sig inte riktigt bra ur alla fotovinklar men sedd i verkligheten framstår den lilla sportvolvon som oemotståndligt vacker. Bilen med chassinummer 1 har vit kaross och röd inredning – precis som sig bör på en liten sportroadster och är naturligtvis ett hett eftertraktat körobjekt.

Det andra jag slås av är att jag inte kommer att få plats. Förutom att vara vacker är Volvo P1900 väldigt liten. Jag känner mig som en jätte när jag viker in högerbenet under ratten och sedan pressar in resten av kroppen i sittbrunnen. Väl på plats är det trots allt ganska smärtfritt, den läckert röda skinnklädseln är behaglig att sitta på och även med tygsuffletten uppfälld finns det gott om plats i höjdlid. Värre är det med plats för fötterna. Pedalstället är tätt och prydligt samlat alldeles intill kardantunneln. Ingen plats för klumpiga fötter här inte. Medveten om detta har jag för dagen de minsta gympaskorna jag kunnat hitta. Trots det tvingas jag lirka in högerfoten mellan bromspedal och kardantunnel för att slutligen nudda den lilla gaspedalen som nästan fungerar som en strömbrytare – av eller på. Kopplingspedalen är av stående typ och är lätttrampad men svåradoserad, dragläget hittas inte förrän pedalen är nästan helt uppsläppt.



Bilen jag sitter i ägs av en privat samlare men står normalt på Volvo Museum i Arendal på Hisingen i Göteborg – som disponerar och sköter om bilen. Sedan 1995 har museet, som drivs gemensamt av AB Volvo och Volvo Personvagnar, visat allt från den första Volvo-bilen till konceptbilar och Penta-motorer för allmänheten. På andra våningen kan man hitta ytterligare en P1900, en ljusblå som kördes av Volvos dåvarande vd **Gunnar Engellau**.

Några år tidigare hade Engellaus föregångare och Volvos grundare **Assar Gabrielsson** börjat fundera på om inte Volvo skulle börja tillverka en liten sportbil. Om **MG**, **Porsche** och **Chevrolet** kunde så skulle väl även Volvo klara av det. På en av sina många USA-resor tog Gabrielsson kontakt med glasfibertillverkaren Glasspar i Kalifornien och bad dem på stående fot att tillverka en glasfiberkaross till en liten Volvo-sportbil.

Därefter var det snabba ryck. De första ritningarna från Glasspar hann komma hem till Sverige innan Gabrielsson. Designfolket i Göteborg försökte i all hast göra några nödvändiga ändringar men inom kort kom de första färdiga karosserna från Glasspar som totalt levererade 20 plastkonstruktioner till Volvo. Då återstod bara ett problem – chassit. Något sådant fanns inte. Eftersom **PV444** inte hade någon separat ram att dela med sig av tvingades ingenjörerna ta fram en helt ny stålörskonstruktion med kryss- och tvärstag. Det sägs att det fanns en del inre protester mot projektet men Gabrielssons ord var order.

För utrymmet under motorhuven fanns det däremot befintliga delar man kunde använda sig av. B4B-motorn från PV444 försågs med dubbla förgasare som höjde effekten till 70 hästkrafter och gjorde att motorn bytte namn till B14A. 70 hästkrafter i den lilla, lätta glasfiberbilen räckte gott och väl för sportprestanda. 55 år senare har motorn förmodligen tappat många av sina hästkrafter men känns trots det aldrig svag, snarare rapp och varvillig. När varvräknaren närmar sig 4 000 r/min vaknar motorn till liv och ger ifrån sig ett härligt ljud samtidigt som farten ökar snabbt.



Att hänga med den moderna trafiken är aldrig svårt. Åldern märks däremot när det ska bromsas. Bromsarna tycks inte ha så mycket större verkan än en nedsträckt fot på asfalten men lyckas ändå sent omsider få stopp på bilen. Med lite planerad körning går det bra.

I juni 1954 presenterades tre förseriebilar på [Torslanda](#) flygplats. Bilarna visades under namnet "Volvo Sport", P1900-beteckningen var det mer officiella namnet som har blivit mest ihågkommet av eftervärlden. Dessvärre var de tre bilarna inte särskilt bra. De fraktades på lastbilsflak mellan lämpliga torg runtom i Sverige men kan inte ha lockat med så mycket mer än sitt utseende. Motorhuv och baklucka hade monterats ovanpå resten av karossen och det fanns ingen sufflett, bara en hardtop. Dessutom var sidorutorna fast monterade och kunde bara vinklas utåt i bakkant när hardtopen satt på. Av detta märks inte mycket på den vita P1900 med chassinummer 1. Ändå är passformen mellan dörrar och kaross inte den bästa och med suffletten uppfälld är sittbrunnen fortfarande undermåligt skyddad mot regn. I en försäljningsbroschyr från 1956 låter det annorlunda: "Suffletten av nylontyg på rörram är mycket stabil och tät." Däremot stämmer det att: "Den fälls upp och ned med ett par enkla handgrepp. I nedfällt läge ligger den helt nere i karossdäcket och täcks med ett kapell. Bakrutan i plast går lätt att öppna med en dragkedja." Eftersom den här bilen ingår i serieproduktionen är den inte behäftad med samma brister som de första tre provvagnarna. Med det inte sagt att den är felfri.

Med Otto Linniger från [Volvo-museet](#) som medpassagerare och tekniskt stöd hinner jag inte rulla många meter innan jag känner mig uttittad. Fotgängare och medtrafikanter vänder sig om och tittar långt efter den lilla plastbilen. Det är förmodligen inte bara för att den ser så annorlunda ut, utan även för att folk undrar vad det är.



P1900 har blivit betydligt mindre ihågkommen än sin efterträdare **P1800**. Förklaringen ligger i att den aldrig hann bli annat än sällsynt. Volvos ursprungliga plan var att endast sälja P1900 på den amerikanska marknaden men man insåg snart att efterfrågan i USA inte räckte och man beslöt att sälja bilen även i Sverige. Det gjorde varken till eller från. Kunderna vallfärdade inte direkt till Volvo-handlarna. Efter att produktionen startat på våren 1956 såldes endast 44 bilar det året. Nästföljande år byggdes och såldes ytterligare 23. Kanske tvekade kunderna inför att köpa en sportbil från trygga (och lite tråkiga) Volvo, men allra mest tvekade de förmodligen eftersom konstruktionen inte var den bästa. Stål (chassit) och plast (karossen) har en tendens att expandera i olika grad vid värmewäxlingar, ofta med sprickor som följd.

Dödsstöten utdelades av Gunnar Engellau som 1956 lämnade sin post som chef för Volvo Flygmotor för att efterträda Assar Gabrielsson som vd för Volvo Personvagnar. Nyttillträde Engellau tog den ljusblå P1900 som i dag står på Volvo Museum på en weekendresa för att själv bilda sig en uppfattning om den olycksaliga Volvon. Det var ingen glad vd som kom hem till nästa arbetsvecka. Så här fick inte en Volvo vara! Engellau ansåg inte P1900 vara av Volvo-snitt, den var dessutom för udda i utbudet och för dyr att tillverka. Han bedömde också att glasfibertekniken snart skulle vara ett passerat kapitel i bilindustrin. Engellau såg till att den sista bilen byggdes den 21 maj 1957.

Efter provkörningen kan jag fortfarande inte bedöma om Engellau gjorde rätt när han drog i P1900-handbromsen. Jag kan bara konstatera att det är glädjande att det ändå byggdes 67 exemplar. Det är de mindre bra, men oftast mycket charmiga, bilarna som förgyller ett märkes historia och ger ytterligare djup till de nya modellerna. P1900 förtjänar dessutom ett tack då den gav Volvo blodad tand, motivation och nyttig erfarenhet inför P1800-projektet.



## VOLVO P1900

**Ursprungligt pris (1956):** 19 700 kr.

**Uppskattat pris (2011):** Beroende på skick och köpare, inget specificerat.

**Motor:** Bensin, 4-cylindrig längsmonterad radmotor. Dubbla SU-förgasare. Borrning/slag 75/80 mm, kompression 7,8:1. Cylindervolym 1 414 cm<sup>3</sup>. Max effekt 70 hk vid 5 500 r/min, max vridmoment 103 Nm vid 3 000 r/min.

**Kraftöverföring:** Motorn fram, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda.

**Hjul:** Lågtrycksdäck 5,90-15".

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 240, längd 422, bredd 157, spårvidd f/b 130/131. Tjänstevikt cirka 1 040, maxlast 300. Tank 57 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h ca 15 s, toppfart 175 km/h.

**Bränsleförbrukning:** ca 0,8 l/mil.





## 18. AC MK1 2 Liters Sports Tourer 1950



AC, ett av Storbritanniens äldsta oberoende märken, var en överlevare. Efter två världskrig och den stora depressionen fortsatte AC att vara verksamt och byggde eftertraktade bilar med låg volym men ändå av hög kvalitet. I kölvattnet av andra världskriget återupptog AC produktionen 1947 med en sportig sedan som drevs av deras ärevördiga 1 991 cc raka sexcylindriga OHC-motor. 1949 kom en drophead coupé med i sortimentet, som endast tillverkades under det året. 1950 kom den sportiga och tilltalande tvådörrars, femsitsiga cabrioleten med karosseri, av Buckland Body Works i Hertfordshire. Den stiliga Sports Tourer tillverkades fram till 1956 och var en viktig milstolpe för AC, eftersom den markerade övergången från traditionella sedaner och dropheads till den helt moderna, John Tojeiro-designade AC Ace, en bil som inspirerade Carrol Shelby att skapa den ikoniska Cobra.

Ett ytterst sällsynt AC från tidig efterkrigstid, detta exemplar är ett av endast 85 tillverkade, och bara tre kända överlevande med raka dörrtoppar. Den här bilen har en spännande och väldokumenterad historia, efter att ha köpts ny av John Moir – en man som senare skulle bli en av de mest respekterade auktoriteterna på märket och en hängiven samlare av AC-bilar.

I slutet av 1940-talet körde Moir sin fars gamla Cadillac V-16 genom de livliga gatorna i Boston, där han bodde. Hans pappa ville ha en mindre bil för att klara den livliga trafiken och bad en vän till familjen om råd om en lämplig ersättare. Den här vännen, en älskare av brittiska bilar och en Lagonda-förare, föreslog en AC. Detta var en tid innan Ace och Cobra hade gjort AC till ett välkänt märke i Amerika. Så Mr. Moir begärde en broschyr från AC och beställde snart denna AC MK1 2-liters Sports Tourer i svart med en speciell begäran om upprullningsbara dörrfönster. Denna magnifika bil anlände till hamnen i New York City och var strax därefter i hans händer och på Bostons gator.

Moir uppger i en handskriven anteckning, som ingår i de dokument som följer med denna bil, att han körde denna bil fram till 1956 då han sålde den till en lärarkollega, som sedan sålde den ett år senare till en återförsäljare.

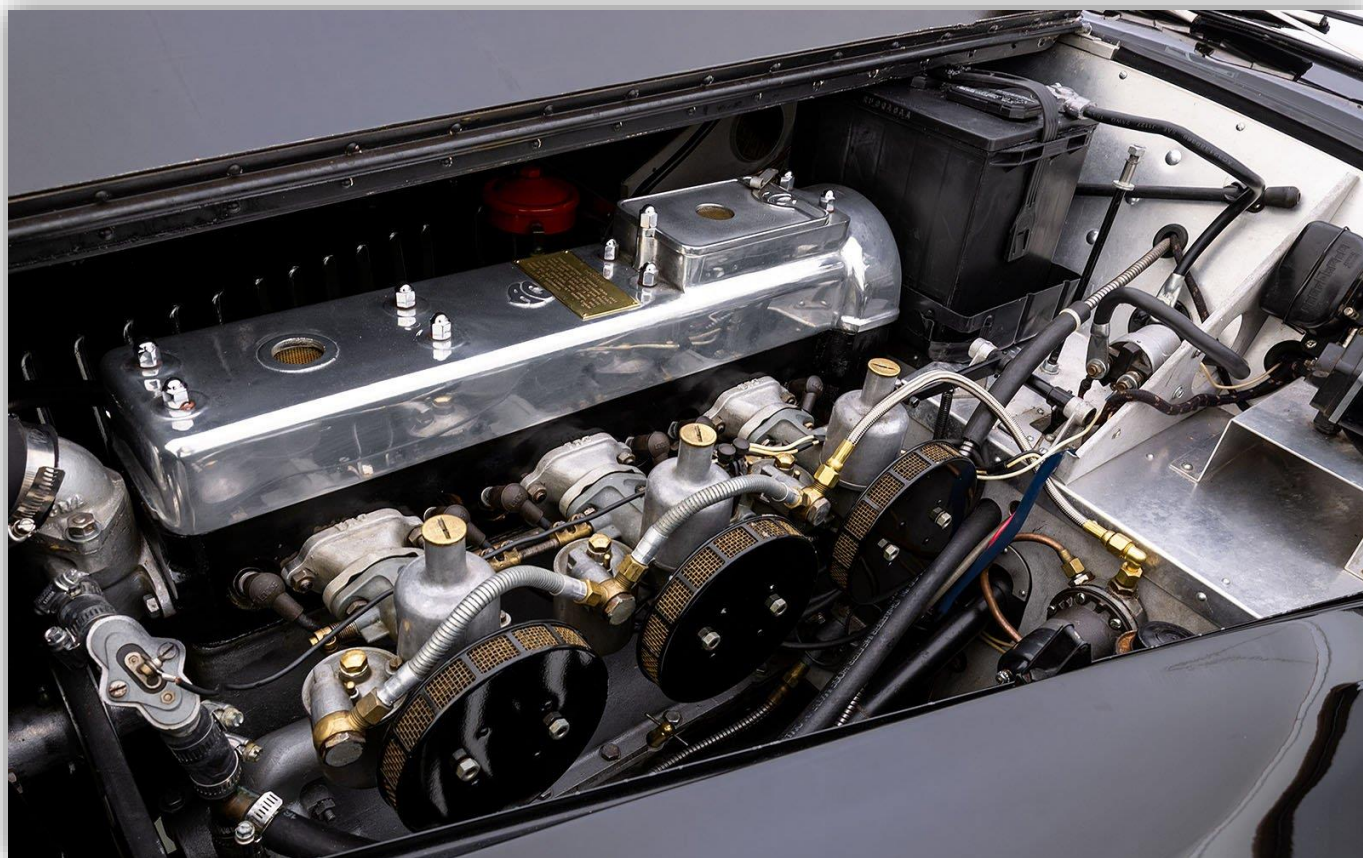


Trettio år senare såg Moir en annons i en två år gammal tidning från Antique Automobile Club of America som erbjöd en svart AC Tourer som han var säker på var hans gamla bil. Han ringde den nuvarande ägaren och flög till PA inom några dagar för att återförenas med sin älskade AC Buckland. I sitt brev skriver Moir att när han en gång övertygat säljaren om att han verkligen hade varit den ursprungliga ägaren, var de båda nära tårar. Han kunde återfå sin gamla AC efter trettio år och gav Sebert Motor Car Company i Ontario, Kanada i uppdrag att utföra en omfattande restaurering för att återställa den till den exakta specifikationen som han hade beställt den.

År 2014 bytte AC ägare och anslöt sig till samlingen av den kända samlaren Bobby Monical som fortsatte att ta hand om bilen och underhålla den utmärkta restaureringen. Den har gynnats av korrekt skötsel och förvaring och är utan tvekan ett av de bästa exemplen på en AC 2-liters tourer som finns.

Bilen restaurerades av Sebert Motor Car Company i början av 1990-talet och är färdig i sina ursprungliga färger och specifikationer både invändigt och utvändigt, med korrekta detaljer och finish. Efter många års lätt användning och skötsel kan några mindre lackfel noteras vid närmare inspektion, men i övrigt är bilen fortfarande ganska attraktiv och välbevarad. Utmärkt bruna lädersäten visar bara den minsta lilla användning och kompletteras av utmärkta ullmattor och beige dörrkort/instrumentbräda. Den modifierades på fabriken för att ha upprullningsbara dörrfönster, men har även bakre sidogardiner i beige canvas för att matcha toppen.

Kraften kommer via den raka sexcylindriga OHC-motorn på 1 991 cc med tredubbla SU-förgasare, som producerar 74 hästkrafter och är kopplad till en fyrväxlad manuell växellåda. Motorn vilar i ett prydligt och autentiskt detaljerat motorrum. Chassit hade hydrauliska frambromsar och mekaniska bakbromsar, solida framaxlar och aktiva bakaxlar med tvärgående halvelliptiska bladfjädrar. Rullande materiel består av stålfälgar med svart fälg och Blackwall Firestone Deluxe Champion-däck.



En attraktiv, fascinerande och sällan skådad touringbil från AC, denna underbara motor är mycket kvalificerad för många prestigefyllda körevenemang före 1957. Detta kan mycket väl vara det finaste exemplet i sitt slag, med den extra cachén av unika specialbeställningsfunktioner, originalmotor och en rik, fascinerande historia med en av märkets främsta mästare.



**Roger Warolin**