



Renault Dauphine-Gordini 1960

1. MG:s nya laddhybrid är bättre men dyrare
2. Oväntade resultatet när nya Tesla Model Y möter gamla
3. VW ID.7 Pro S Tourer
4. Elbilen Smart #5 får svensk prislapp
5. Det här är den nya Aston Martin Vanquish Volante
6. Snart lanseras tre nya kinesiska elbilmärken i Europa
7. Bilja blir helhetspartner för Lynk & Co
8. Hemi V8 återkommer från de döda
9. Ammoniakdriven förbränningsmotor
10. Svenska Tesla-strejken växer
11. De tjänar allra mest på Northvolts konkurs
12. EU granskar BYD:s nya elbilsfabrik
13. Daimler Trucks kör med vätgas över Alperna
14. Catlin var den svenska muskelbilen
15. Renault Dauphine-Gordini var bilen som blev en succé
16. Volvo Valp 1961–1970

DAGENS NYHETER.**1. MG:s nya laddhybrid är bättre men dyrare**

Publicerad 2025-03-15

Text Erik Wedberg

När allt fler kunder vänder elbilarna ryggen till förmån för laddhybrider passar MG på att lansera en ny generation av laddhybridsuven HS, nu med batterikapacitet värdig en



*MG:s nya laddhybrid är mycket bättre än föregångaren på allt.
Betyder det att den är ett bra köp?*

Första generationen MG HS, som endast såldes i laddhybridutförandet EHS i Sverige, marknadsfördes stort främst genom ett konkurrenskraftigt lanseringspris på 372 500 kronor. Och den kunde privatleasas för endast 2 995 kronor per månad. Billig är inte nya generationen HS, instegspriset på 499 990 kronor innebär en rejäl prisökning om 34 procent, men så är det också en helt ny bil som, förhoppningsvis, kommer att få mindre skäll för sitt sätt att vara.

För just skäll var vad gamla EHS fick av oss eftersom det helt eldrivna körläget inte gick att nyttja om man ville ha värme i kupén. Någon extra värmekälla utöver fossilmotor fanns alltså inte.

Vilken typ av uppvärmning nya HS Plug-in Hybrid har, ja det är stört omöjligt att ta reda på, men något tycks det vara för vi lyckas köra 8,3 mil på el i två plusgrader. Någon bensin gick inte alls åt. Det är en imponerande elektrisk räckvidd för en laddhybrid, men också en liten besvikelse. Den ska ju klara tio mil, säger importören Hedin Bil.



Rival 1. Ford Kuga 2,5 Plug-In Hybrid FWD 243hk Framhjulsdrivna Kuga kommer upp till 6,9 mil på en laddning. Nyligen uppdaterad. Pris: 479 900 kronor.

Elmotorn som driver på framhjulen är mer än tillräckligt stark för att ensam dra HS framåt. Den samarbetar med en bensinmotor som sällan gör något väsen av sig. Först vid hård belastning brusar den upp en aning och ger sig till känna.

Motorerna är sammankopplade med en stark elmotor/generator och något så udda som en tvåväxlad automatlåda. Det ger en mycket behaglig och stark drivlina. Det enda minus vi kan hitta är en ojämn gång vid landsvägskörning. Därtill skulle fyrhjulsdraft vara bra, eller bara en bättre diff på framhjulen för att motverka de hjulspinn som är lätta att råka ut för vid start från stillastående.

Batteripaketet rymmer hela 24,7 kilowattimmar och kan laddas med upp till 7 kilowatt, även om vi vid redaktionsgaraget laddstolpar som normalt ger 11 kilowatt aldrig lyckas ladda HS med mer än 3,4 kilowatts effekt.

Utseendet och känslan i inredningen är ett enormt lyft jämfört med föregångaren. Det ser modernt, prydligt och påkostat ut även om pekskärmen då och då inte uppfattar kommandon från ett finger.

Även körkänslan har förbättrats men den är fortfarande inte fantastisk. Bilen har en ganska mjuk fjädring men på bekostnad av att kontrollen går förlorad. Kör över ett fartgupp för snabbt, och bilen studsar med bakdelen.

Förarstolens dynan går inte att höja i framkant så att lårstödet blir bättre och passageraren till höger sitter direkt obekvämt eftersom stolen inte går att höja eller sänka. I baksätet sitter man bekvämt, med stort benutrymme och bra plats för fötterna under framstolarna. Takhöjden är bra och golvet är helt platt.



Nya HS är ett rejält lyft från föregångaren EHS, både sett till design och kvalitetskänsla i inredningen.

MG HS säljs bara i ett utförande som heter Luxury och det är som namnet antyder, lyxigt. All utrustning ingår men en välfungerande klimatanläggning står på önskelistan. Kupéfläkten bullrar och måste vara igång annars immar alla rutor igen. Att använda klimatanläggningens Auto-läge går inte, då kommer ingen luft alls. Lösningen hittas på nätet i kommentarsfältet till en provkörning av MG HS: "Öka fläkthastigheten i början för att rensa rutan, sänk sedan ner till 24 grader och sätt på auto". Vi hade hellre sett att klimatanläggningen, som i de flesta bilar, sköts av bilen själv och att man bara behöver ställa in temperaturen.

All utrustning gör att MG HS får anses ha en konkurrenskraftig prislapp. Volkswagen Tiguan 1,5 eHybrid med en elräckvidd på 12,7 mil kostar från 521 200 kronor, men då saknas en del utrustning man vill ha. BYD Seal U DM-i kostar i basutförande 469 900 kronor, för 65 000 kronor extra får man fyrhjulsdraft och 18-kilowattsladdning. Det är kanske där klassens bästa köp finns.

MG HS Plug-in Hybrid Luxury

Miljö

Koldioxidutsläpp vid blandad körning: 14 gram/km.

Förbrukning vid blandad körning: 0,05 l/mil.

Räckvidd: 10 mil.

Ekonomi

Pris/Förmånsvärde/Privatleasing: 499 990/6 061/– kronor.

Fordonskatt: 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 7 år, vagnskada 3 år, rostskydd 10 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.



Stort batteri ger hela tio mils elräckvidd på papperet och HS drabbas inte av EU:s straffutlär som riktas mot elbilar från Kina. Någonstans där nere finns en tvåväxlad automatlåda.

Teknik

Motor: Bensin 105 kW (143 hk), 230 Nm. El 154 kW (209 hk). Totalt 200 kW (272 hk), 432 Nm.

Batterikapacitet: 24,7 kWh.

Max laddeffekt hemma/snabbladdning: 7/– kW.

Drivning: Framhjulsdraft.

Växellåda: Tvåväxlad.

Acceleration 0–100 km/tim: 6,8 sekunder.

Toppfart: 190 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 467/189/166 centimeter.

Bagagevolym: 441/1 484 liter med bakre ryggstöd uppe/nere.

Tjänstevikt: 1 930 kg.

Maximal släpvagnsvikt: 1 500 kg.

Betyg del för del:

Köregenskaper 3

Säkerhet 4

Miljö 3

Komfort 3

Ekonomi 3

Totalbetyg = 16 av 25

Plus

Lång räckvidd på el.

Bra baksäte.

Stark drivlina.



Minus

Dålig klimatanläggning.

Studsig gång.

Buggig pekskärm.

Det här är nytt

Lång räckvidd. Nya HS är snudd på klassledande när det gäller elräckvidd för laddhybrider – 10 mil.

Storbatteri: För att den långa elräckvidden ska vara möjlig krävs ett stort batteri. Och det har HS – 24,7 kilowattimmar.

Dubbelskärm: Förarmiljön domineras av två 12,3-tumsskärmar som sitter ihop.

Lång garanti: Osäker på kvaliteten? MG erbjuder europeiska kunder sju års nybilsgaranti.

Rivaler

Toyota RAV4 Laddhybrid AWD

Cirka sju mils räckvidd på en laddning i tidigare tester. En av fortfarande relativt få laddhybrider som finns med fyrhjulsdraft.

Pris: 517 900 kronor.

Ford Kuga 2,5 Plug-In Hybrid FWD 243hk

Framhjulsdrivna Kuga kommer upp till 6,9 mil på en laddning. Nyligen uppdaterad.

Pris: 479 900 kronor.



Erik Wedberg

2. Öväntade resultatet när nya Tesla Model Y möter gamla

Av Kevin Neemé25 mars 2025, 06:19

Tesla har uppdaterat Model Y men hur mycket bättre blev den? När nya modell Y ställdes mot den äldre, blev resultatet överraskande.



FILM: <https://youtu.be/KzzTAAfAN-Y>

På pappret ser allt lovande ut. Den uppdaterade Tesla Model Y har fått en modernare design, bättre material i interiören och en mer komfortabel fjädring. Dessutom har räckvidden ökat till 622 kilometer enligt WLTP-cykeln. Samtidigt har Tesla lovat att nya Model Y ska vara 10 procent effektivare än sin föregångare – men stämmer det verkligen?

För att ta reda på det genomförde Youtube-kanalen Out Of Spec ett räckviddstest. Två Model Y, en äldre och en ny, kördes i en konstant hastighet på 60 mph (cirka 96 km/h) tills batterierna var helt urladdade. Resultatet visade att den nya Model Y rullade 480 kilometer innan den stannade – 21 kilometer längre än den äldre versionen, som landade på 459 kilometer. En skillnad på fyra procent.

– Det är imponerande, särskilt med tanke på att testet genomfördes i kraftiga vindar, säger testföraren i klippet, som där och då inte visste att den riktiga överraskningen skulle komma senare.

När man dock jämförde elförbrukningen visade sig den äldre Model Y faktiskt vara något mer effektiv. Trots att den nya är mer strömlinjeformad. Båda bilarna kunde köra 3,7 kilometer per kilowattimme, men den äldre modellen drog något mindre energi. Testarna spekulerar i att skillnader i aerodynamik eller däck kan ha spelat in, särskilt med tanke på de kraftiga sidovindarna.

I Sverige var Model Y den **tredje mest registrerade bilen i mitten av mars**. Efter en trög start på året har Tesla börjat få upp farten i Sverige. I mitten på mars hade 318 Model Y registrerats, vilket redan då överträffade januaris siffror. Under februari landade registreringarna på 479 elbilar, och de senaste siffrorna tyder på en tydlig återhämtning. Och i grannlandet Norge har Model Y återtagit förstaplatsen efter jätteraset månaderna innan.

LÄS MER:



Tesla höjer priser i Sverige – trots sänkning i USA



Tesla bekräftar: Då kommer Model 3 Performance



Priskriget i Kina trappas upp: Ny stor sänkning av Tesla



Enkla knepet ger gammal Tesla superkomfort



Ett år efter chocksänkning – Tesla sänker priser i Kina



Uppgifter: Elon Musk visar nya Tesla Model 3 i Kina



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.



3. VW ID.7 Pro S Tourer till GBG

2025-03-24

Motvind förstör



FILM: <https://youtu.be/YQttmQoH-SE>

Jag har kört en Volkswagen ID.7 Pro S Tourer ner till Göteborg och tillbaka. När jag åker ner så har jag kraftig motvind vilket förstör förbrukningen för mig men varför är det så att jag märker det mycket mer i en elbil? ID.7 Pro S Tourer ska gå 680 km enligt WLTP men jag når inte dessa siffror, det finns såklart en anledning till det. Kostnaden blir under 6kr/mil för en resa på över 100 mil, allt i denna video.



Christoffer Gullin



4. Elbilen Smart #5 får svensk prislapp – börjar på 566 800 kronor

Posted by Kristofer Rask mars 24, 2025

Nu presenterar Smart de svenska priserna på sin största bil någonsin. Det med lanseringen av Smart #5.



Elbilen placerar sig i ett segment av mellanstora suvar och ska fokusera på äventyrliga utflykter.

– Vi är stolta över att lansera smart #5 som vår allra första mellanstora familje-SUV i Europa, byggd på en avancerad 800-voltsplattform för överlägsen effektivitet och prestanda. Som vår mest mångsidiga modell hittills kombinerar Smart #5 räckvidd, användarvänlighet och framtidssäkrad teknik, säger Dirk Adelman, VD på Smart Europe.

Bilens 800-voltssystem ska leverera rekordsnabb snabbladdning och löftet var tidigt en elbil som ska klara intervallet 10 till 80 procent på omkring en kvart. Men det är inte alla modellvarianter som får just den plattformen med stöd för 800 volt.

Instegsversionen Smart #5 Pro kostar från 566 800 kronor i Sverige. Den får ett LFP-batteri på 76 kWh och levererar en räckvidd på 465 kilometer. Denna varianten får ett 400-voltsystemet och att ladda från 10 till 80 procent tar 30 minuter, med en maximal laddeffekt på 150 kW. Framåt drivs den av en elmotor på bakaxeln med en effekt på 250 kW.



Först på Smart #5 Pro+ introduceras 800-voltssystemet. Här sitter ett batteri på 100 kWh som levererar 590 kilometer i räckvidd. Intervallet 10 till 80 procent avklaras på 18 minuter med en maximal laddeffekt på 400 kW. Priserna börjar på 661 800 kronor. Även denna varianten är bakhjulsdriven med en motoreffekt på 267 kW.

För den som vill ha fyrhjulsdraft är det Smart #5 Pulse som gäller. Den levererar en total systemeffekt på 432 kW och klarar exempelvis 0 till 100 km/h på 4,9 sekunder. Priserna börjar på 678 800 kronor.

Till sommaren öppnar Smart orderböckerna till Smart #5.



Kristofer Rask



5. Det här är den nya Aston Martin Vanquish Volante, och det är en charmör

Av Shafiq Abidin Publicerad: 25 mar 2025

En extra vikt på 95 kg kan sänka 0-62-körningen till 3,4 sekunder, men kommer du verkligen att bry dig om hur mycket uppmärksamhet detta kommer att få?



Den nya **Vanquish** med 824 hk är en speciell sak. Det är inte bara **Aston Martins** mest kraftfulla produktionsbil hittills, utan den slog också **Ferrari 12Cilindri** för att vinna **vårt pris för årets Super GT** för 2024. Och det blir bättre: välkommen till Volante-versionen, som behåller 12-krukan men lägger till en miljon mil himmel till en redan vacker bild.

Det finns en limmad aluminiumstruktur på plats för att behålla så mycket som möjligt av **coupéns** vridstyvhet, och tygtaket fungerar i upp till 31 mph - ner på 16 sekunder eller upp igen på 14 sekunder. Omvandlingen har dock lagt till 95 kg till coupéns vikt (nu 1 869 kg), vilket innebär att dess 0-62-tid har sjunkit med två tiondelar till 3,4 sekunder. Fortfarande hänsynslöst snabb, sinne, och fortfarande kapabel att nå den topphastighet på 214 mph som får 98 procent av världens quiffs att lägga i överväxeln.

Men stressa inte, fotgängare kommer knappt att märka det. Inte med en styling som den här svepande runt dig. Från den massiva, lamellförsedda grillen som överförts från **V12 Vantage**, till den helt uppfräschade bakdelen med ett spetsigt bakljuskluster och ett svävande "sköld"-stycke, svämmar Volante över av dramatik. Den saknar inte heller utbuktningar och luftfickor.



De rektangeltunga 21-tums smidda legeringarna kan lindas in i ett urval av två Pirelli-däck: P Zero PZ4s för sommaren eller P Zero Winter 2s för de andra 51 veckorna i den brittiska kalendern. Ason har pillat lite precis bakom här också och justerat om fjädringen för att ta hänsyn till den extra massan. I kombination med Bilsteins adaptiva dämpare anser vi att det fortfarande bör finnas en generös mängd flexibilitet i Volantes körning och hantering. På ett bra sätt, förstås.



Shafiq Abidin

6. Snart lanseras tre nya kinesiska elbilmärken i Europa

Bobby Green 2025-03-24 kl 17:00

Brace yourselves



Changan Automobile Co., Ltd. är en kinesisk statsägd biltillverkare. Snart kommer de att lansera inte mindre än tre nya elbilmärken i Europa och dessa är **Changan**, **Avatr** och **Deepal**. Den eldrivna suven **S07** från Deepal lanseras först, sen **Changan E07** som är en slags coupé-SUV-pickup och därefter den något mindre suven **Deepal S05**. Vi har tidigare skrivit om några av Avatrs modeller men vilken som blir först ut i Europa är oklart för tillfället. Exakt när lanseringarna kommer att ske är också oklart.

De första marknaderna man kommer att satsa på här är grannlandet Norge, Danmark, Tyskland, Storbritannien och Nederländerna. År 2028 ska man finnas på alla stora marknader i Europa.

Zhu Huarong som är ordförande för Changan Automobile säger följande i ett uttalande:– Det är fantastiskt att vara här i Tyskland. ChangAn är ett öppet och samarbetsinriktat företag som drivs av ett tydligt uppdrag: att leda hållbar mobilitet och gynna människors liv. I år siktar vi på att nå tre miljoner enheter i global försäljning och en miljon kommer att vara elektrifierade fordon. År 2030 siktar vi på att leverera fem miljoner fordon per år, varav tre miljoner är elektrifierade. Tillsammans driver vi innovation för en bättre framtid."



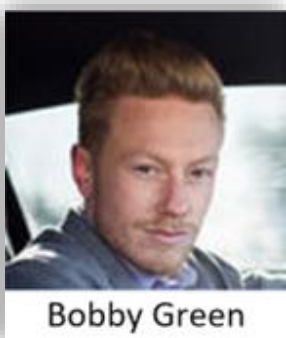
Mazda presenterar elbilen EZ-6
Är en Deepal SL03 i andra kläder



Avatr presenterar eldrivna suven 07
Går även att få med räckviddsförlängare



Kinesiska regeringen till biltillverkare: expandera inte i EU
Ombeds hålla en låg profil





7. Bilia blir helhetspartner för Lynk & Co. Ska börja sälja nya bilar

Bobby Green

2025-03-24 kl 11:20

Nu har Bilia ingått ett avtal med Lynk & Co Sales Sweden AB och ska bli helhetspartner inom service och försäljning av tillverkarens nya personbilar.



Först ut är fem anläggningar i Sverige men tanken är att det ska bli fler i framtiden. Man har sedan tidigare kunnat serva sin Lynk på Bilia men nu adderar man alltså även försäljning.

Mathias Nilsson som är vd Bilia Personbilar AB säger så här:

"Det känns mycket bra att ingå detta partneravtal och därigenom bredda vårt kunderbjudande med attraktiva produkter. Vi jobbar redan idag med Lynk & Co bilar i våra serviceverkstäder och ser mycket framemot att växa denna affär ytterligare genom försäljning av nya Lynk & Co bilar i våra distributionskanaler, traditionella som digitala. Att Lynk & Co nu väljer att använda Bilias breda försäljningsnätverk tror vi kommer gynna varumärket Lynk & Co och upplevelsen för våra gemensamma kunder.



**Lynk & Co har laddhybriden som kommer längst på el i Europa
Svenska priset är nu klart**



**Lynk & Co presenterar stora suven 900
Laddhybrid med upp till 869 hästar**



**Så bra är Volvosyskonet Lynk & Co 02
Bättre på alla sätt faktiskt!**



**Volvo Cars säljer sin andel i Lynk & Co
Till Zeekr**

8. Hemi V8: Återkomsten från de döda?

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 25 mars 2025 Publicerad 25 mars 2025

En legendarisk motor sägs göra comeback. Rykten sprids om kraftfulla varianter av V8 och möjliga återkomster i klassiska modeller.



Rykten florerar om att den ikoniska Hemi V8-motorn kan göra en oväntad återkomst. Tillverkningen, som tidigare skedde i Mexiko, sägs nu flytta till Dundee Engine Plant i Michigan, USA. Detta skapar spekulationer om att motorn kan återvända till modeller som Ram 1500 och Dodge Durango, skriver [Carscoops](#).

Återupplivning av en legend

Produktionen av Hemi V8-motorn avslutades i Stellantis anläggning i Saltillo, Mexiko, vilket väckte starka reaktioner från entusiaster. Den tidigare vd:n för Stellantis, **Carlos Tavares**, ansågs vara ansvarig för beslutet. Men efter hans avgång har situationen förändrats. Dodge vd, **Matt McAlear**, har gett antydningar om att V8-motorns saga kanske inte är helt slut.

Enligt källor inom branschen planerar Stellantis att återuppta tillverkningen av motorn i Michigan redan i augusti 2025. Det ryktas om att flera varianter av motorn kommer att tillverkas, inklusive 5,7-liters, 6,4-liters Apache och den kompressormatade 6,2-liters Hellcat. Den enda motorn som inte kommer att tillverkas i Dundee-anläggningen är 6,4-liters Big Gas Engine (BGE), som för närvarande driver Ram 2500 och 3500 Heavy Duty-lastbilarna.

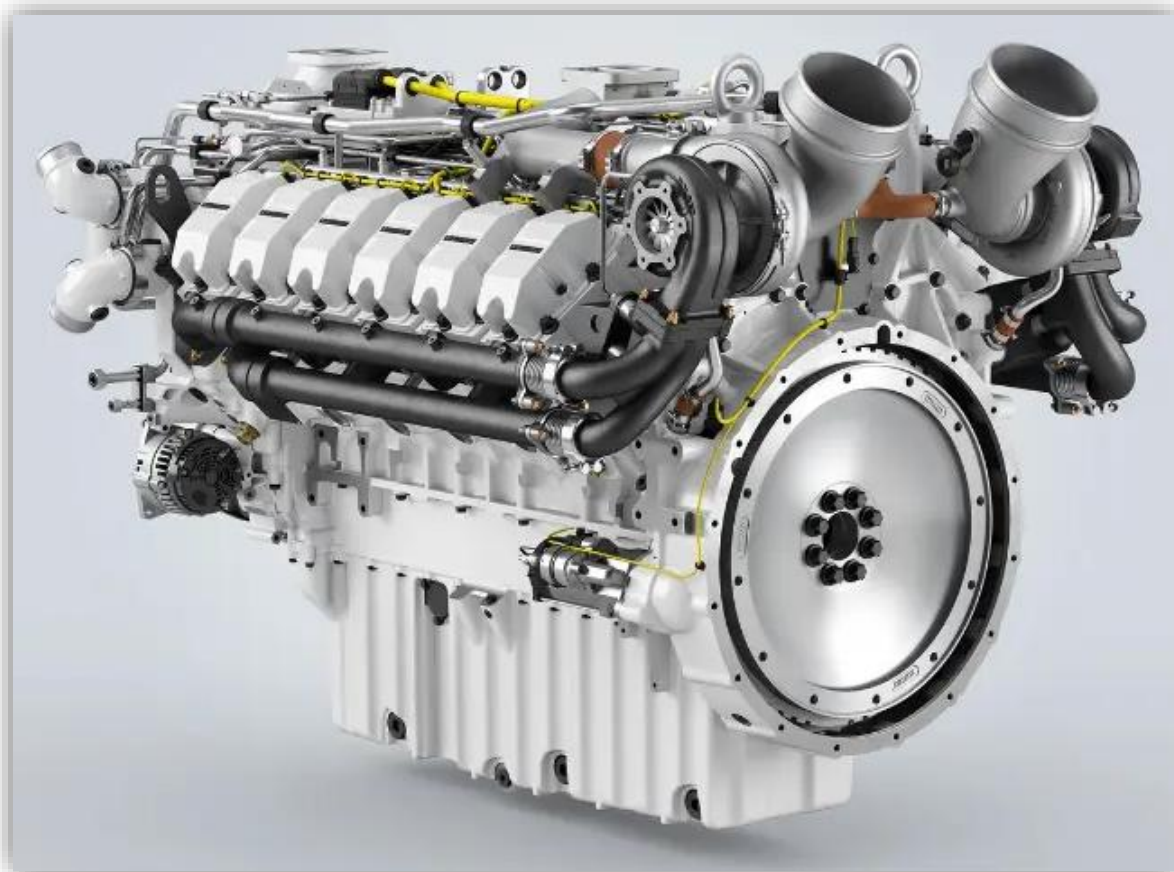
Återkomst av V8 till Ram och Durango?

Läckta dokument tyder på att Hemi V8-motorn kan återvända till Ram 1500-serien, eventuellt i en uppdaterad TRX-variant. Samma dokument pekar på att 5,7-liters V8-motorn kommer att fortsätta att användas i Dodge Durango R/T fram till modellåret 2026, innan suven får en fullständig omdesign 2027.

9. Motorrevolution: Tysk förbränningsmotor utan bensen

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 24 mars 2025 Publicerad 24 mars 2025

En sensationell nyhet i motorvärlden. Tyskt bolag presenterar en revolutionerande förbränningsmotor som drivs av kväve och väte.



Den här motorn är en förbränningsmotor men den drivs inte av bensen eller diesel.

En tysk-schweizisk industrijätte, har avslöjat planer på att introducera en **ammoniakdriven motor** på byggmaskinsmässan Bauma 2025. Detta banbrytande koncept syftar till att erbjuda en hög effekttäthet för tunga "off-highway"-tillämpningar, som gruvdrift.

Företaget har under flera år bedrivit forskning kring vätgas- och ammoniakmotorer, specifikt inriktade på bygg- och gruvindustrin. Utvecklingen markerar en potentiell omvälvning i en sektor som traditionellt dominerats av dieselmotorer.

Framtidens förbränningsmotor drivs av kväve och väte

Ammoniak, en förening av kväve och väte, ses som en potentiell energikälla för framtidens förbränningsmotorer. Det fungerar som en vätgasbärare, vilket innebär att grön vätgas, producerad genom elektrolys av vatten med förnybar energi, kan omvandlas till grön ammoniak. En av de stora fördelarna med ammoniak är dess relativt enkla lagring och transport jämfört med vätgas. Detta gör det till ett attraktivt alternativ för tunga maskiner som ofta opererar i avlägsna och svårtillgängliga miljöer.

Liebherr menar att generatorer och drivlösningar för “off-highway”-applikationer som drivs av grön ammoniak kan erbjuda utsläppsnåla eller till och med helt utsläppsfria alternativ. Detta kan vara särskilt relevant inom gruvindustrin, där behovet av kraftfulla och pålitliga maskiner är stort samtidigt som kraven på minskad miljöpåverkan ökar. Ammoniak kan därmed spela en nyckelroll i övergången till mer hållbara arbetsmetoder inom denna sektor.

Tekniken bakom förbränningsmotorn

En utmaning med ammoniak är dess höga antändningstemperatur, cirka 650 grader Celsius, jämfört med bensen och diesel. Detta innebär att ytterligare bränslen kan behövas för att initiera eller upprätthålla förbränningen. Liebherr undersöker möjligheten att använda en “dual-fuel”-lösning, där antingen diesel eller vätgas, som utvinns direkt från ammoniak genom katalys, används i små mängder. Denna konfiguration kan potentiellt leda till en CO₂-fri förbränning, vilket skulle innebära ett stort steg framåt i minskningen av fossila bränslen inom tunga industrier.

Liebherr satsar på hållbarhet

Liebherrs pågående forskning kring ammoniakmotorer och andra alternativa bränslen indikerar en inriktning mot mer hållbara lösningar. Företaget utforskar nya tekniker och drivlinor med målet att minska utsläppen inom tunga industrier. Ammoniakmotorn, som visas upp i konceptform på Bauma 2025, kan ses som ett exempel på denna utveckling. Liebherr kommer att presentera tekniken i sin huvudmonter på mässan i München, vilket ger möjlighet för branschrepresentanter och allmänhet att undersöka de nya rönen.

Läs också:



Citroën 2CV: Från lingonplockare till elektrisk ikon. E55



Åsa Wallenrud

10. Svenska Tesla-strejken växer – Musks politiska profil ifrågasätts

Christoffer Lindén

2025-03-24

Elon Musks politiska profil får konsekvenser – stödet växer för IF Metalls strejk mot Tesla och kunder lämnar bilmärket.



Tesla-strejken får allt större stöd i Sverige – samtidigt ifrågasätts Elon Musks politiska roll.

Den långdragna konflikten mellan IF Metall och Tesla, som bottnar i biltillverkarens vägran att teckna kollektivavtal i Sverige, går nu in på sin 18:e månad. Men trots att parterna ännu inte närmast sig en lösning, märks nu ett tydligt skifte i opinionen, enligt [SvD](#).

– Vi får mycket mer positiv respons nu än i början. Det känns som att vi har medvind, säger Emma Hansson, strejkvakt vid en av Teslas anläggningar i Stockholm.

Politiskt engagemang påverkar Tesla i Sverige

Att Tesla är så starkt förknippat med sin vd Elon Musk är inget nytt. Men Musks allt mer högljudda politiska engagemang i USA tycks ha fått negativa följder för varumärket – även i Sverige.

Enligt en artikel i [Dagens Nyheter](#) upplever flera svenska bilhandlare ett vikande intresse för Tesla, samtidigt som fler privatpersoner uttrycker att de inte längre vill associeras med bilmärket.

– En kvinna kom hit och sa att hon ville sälja sin Tesla för att hon inte längre kunde stå bakom det Elon Musk står för, berättar Linda Runcrantz från fackförbundet Kommunal, som stödstrejkar utanför Teslas lokaler.

Stöd i sociala medier och på gatan

Det ökade stödet märks både digitalt och på plats. Enligt Hansson möttes strejkvakter tidigare ofta av ifrågasättanden – nu får de mest tummen upp från förbipasserande.

Marie Nilsson, förbundsordförande för IF Metall, bekräftar bilden:

– Vi får signaler från hela landet om att folk är mer positivt inställda till vår kamp. Samtidigt har fler anställda valt att ansluta sig till strejken de senaste månaderna.

Inget genombrott i sikte

Trots vind i ryggen ser Nilsson inga tecken på att Tesla är villiga att börja förhandla.

– Motståndet är oförändrat. Men vi fortsätter kämpa – och hoppas att pressen till slut blir för stor för företaget, säger hon.

Bakgrund:

Strejken mot Tesla inleddes av IF Metall i oktober 2023 och har fått brett stöd från andra fackförbund. Konflikten rör företagets vägran att teckna kollektivavtal, något som strider mot svensk modell.

Läs också: [Tesla nya smarta knep för att komma runt fackets blockad](#)

Läs också: [IF Metall-strejken: 1–0 till Tesla?](#)

Läs också: [Teslas Sverigechef bryter tystnaden](#)



Christoffer Lindén

Redaktör och F1-expert med bred erfarenhet inom motorsport och bilindustri. Skriver om Formel 1, bilar och branschnyheter för auto motor & sport. Christoffer är Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter och har bevakat sporten på plats sedan 2019. Utöver F1 brinner han för att analysera bilindustrins utveckling och provköra nya modeller – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](#)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se



11. De tjänar allra mest på Northvolts konkurs

Publicerad av Jan-Erik Berggren

17 mar 2025 kl 22.32

Uppdaterad 18 mar kl 09.10

Ett hårt slag för Skellefteå och hela Sverige. Men också för Europa. För det blir de stora batteritillverkarna i Kina som tar marknadsandelar om batterifabriken i Sverige inte överlever.



Det är enkelt att hitta orsaker till varför **Northvolt** gick i konkurs. Framför allt lyckades Northvolt aldrig nå en produktion av batterier på mer än drygt 1 GWh (gigawattimme) mot planerade 16 GWh förra sommaren. Det var den stora anledningen till att **BMW** rev ett batterikontrakt värt över 20 miljarder svenska kronor.

Som ett resultat tvingades också Northvolt stänga produktionen av det dyra så kallade aktiva material som finns i batteriernas katod. Den delen av produktionen kräver mycket el och var en av Northvolts stora konkurrensfördelar jämfört med batterifabriker i södra Europa.

Storproducent

Northvolts konkurs är ett slag mot hela Europas batteriproduktion. Trots stora problem i produktionen var Northvolt Ett i Skellefteå Europas tredje största batteriproducent under 2024. Northvolt var dessutom största producent av så kallade premiumbatterier, de allra bästa och mest klimatvänliga batterierna.



Robin Zeng är vd för kinesiska CATL, som tillhör de stora vinnarna på svenska Northvolts konkurs.

Tillsammans med fabriken i Tyskland var planen att Northvolt 2030 skulle producera batterier motsvarande 76 GWh vilket då skulle stå för 13 procent av hela Europas produktion. Prognosen var att Europas batteriproduktion skulle fördubblas under åren 2025 till 2030 men om fabriken i Skellefteå inte räddas efter konkursen riskerar den prognosen att falla platt.

Utan Northvolts fabriker ska europeiska batteriproducenter stå för 30 procent av produktionen 2030. Överlever Northvolt genom att få europeiska ägare blir siffran 35 procent, förutsatt att produktionen tar fart och kommer ifatt ursprungsplanen.

Vinnarna på konkursen

Konkurrenterna gnuggar händerna nu och det är framför allt sydkoreanska LG Energy och kinesiska CATL som väntas ta över Northvolts del av marknaden.

”Europa har en mogen batteriindustri som har investerat kraftigt de senaste åren. Men det mesta är ägt av kinesiska eller koreanska intressen. Northvolt var den största aktören som är från Europa”, säger intresseorganisationen Benchmark Minerals utvecklingschef Evan Hartley och fortsätter:

”Northvolts stora ambitioner att verka inom flera olika områden av underleverantörskedjan och även i produktionen var svåra att klara av för ett startup-företag. Andra hemmaaktörer i Europa har sett och lärt av Northvolt.”

När Benchmark Minerals spår utvecklingen fram till 2030 är det framför allt Kina och Taiwan som tar en stor del av batterimarknaden medan Sydkorea och Europa minskar sin del av marknaden.

Förutom batterifabriken i Skellefteå hade Northvolt planer på att **bygga en fabrik i Göteborg tillsammans med Volvo Cars**. Där har **Volvo Cars** fått gå in och ta över projektet och det är i dag osäkert om det blir någon fabrik och, om så blir fallet, vem som ska bygga och driva den.

12. EU granskar BYD:s nya elbilsfabrik

Publicerad 2025-03-24 11:30 (uppdaterad 2025-03-24 13:58) Text Anders Nilsson

EU misstänker att BYD har fått otillbörliga subventioner i samband med bygget av sin nya elbilsfabrik.



Som du säkert vet införde **EU förra året strafftullar mot kinesiskt tillverkade elbilar** som importerats till kontinenten. För att runda tullarna planerade bland andra **BYD att bygga en fabrik i Ungern** som årligen kan producera 200 000 elbilar. Som en konsekvens har nu EU-kommissionen fått nog och startat en ny utredning, rapporterar **Financial Times**.

Den nya utredningen ska undersöka om Kina har gett nya, orättvisa subventioner till BYD i samband med etableringen av den nya fabriken i Ungern.

EU menar att BYD har använt kinesisk arbetskraft för att bygga fabriken i Ungern och planerar att importera de flesta komponenter till elbilarna från utlandet, vilket enligt kommissionen skapar en svag ekonomisk tillväxt för Ungern och EU.

Beroende på resultaten i utredningen kan BYD tvingas sälja tillgångar, minska produktionskapaciteten, betala tillbaka stöd eller även betala böter till EU.

Beslutet kan öka spänningen mellan EU och Kina – men också mellan EU och Ungern, som styrs av premiärminister Viktor Orbán.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Här är elbilarna som ska locka med vettig prislapp



Viktig tekniknyhet i BYD:s nya elbilsmodell



BYD lanserar "blixtladdning" – 40 mil på 5 minuter



13. Daimler Trucks kör med vätgas över Alperna

Carl Undéhn 24 mar 2025

Förra året började Daimler Trucks leverera sin nya eldrivna lastbil eActros 600 med batteripaket på över 600 kWh som ger den en räckvidd på upp till 50 mil. Men batterier är inte det enda Daimler Trucks satsar på för att elektrisera sina lastbilar.



Tillsammans med Volvo har Daimler Trucks företaget Cell Centric som utvecklar bränsleceller och en prototyp av vätgaslastbilen GenH2 har kört över 100 mil på en tank under test i Tyskland.

Nu har en vidareutveckling av GenH2 varit ute på vägarna, och då i de schweiziska Alperna. Under 14 dagar kördes två exemplar med 40 ton last över 650 mil genom bergen och gjorde under det en total stigning på 83.000 meter. Teststräckan innefattade även stigningar på upp till 12 procent.

– I vidareutvecklingen av vår Mercedes-Benz GenH2-lastbil bygger vi vidare på erfarenheterna från den första prototypgenerationen och kan därför testa den förbättrade tekniken under extrema förhållanden redan från början, säger Rainer Müller-Finkeldei som är chef för Mercedes-Benz Trucks Product Engineering.

Några exakta detaljer från testerna bjuds vi inte på. Rainer Müller-Finkeldei sammanfattar det endast som "lyckade resor" och beskriver prototyperna som tillförlitliga. Testerna gick ut på att kontrollera samspelet mellan drivlinans olika komponenter. Valet av sträcka i bergen var helle ringen slump då det fokuserades extra på energiåtervinning när lastbilen rullade nedför.

Lastbilarna med bränsleceller är planerade att lanseras 2027.



Carl Undéhn

14. Catlin var den svenska muskelbilen med imponerande prislapp

Publicerad 16 januari 2021 Text Calle Carlquist

På 1990-talet fanns hopp om att locka rika köpare med svenska muskelbilen Catlin. Trots dubbelturbomotor och imponerande toppfart blev det ingen succé.



FILM: <https://youtu.be/aA5v8mivNFc>

Listan över svensktillverkade sportbilar är längre och mer varierad än enbart olika versioner av Saab Sonett och Volvo P1800/1900.

När andra världskriget tagit slut ville många börja tävla igen. Tillgången på racerbilar var förstås knaper så man fick bygga egna, efter eget huvud. Så föddes Nordiska Specialvagnsklassen, med öppna, fantasifullt formade skapelser drivna av modifierade Ford V8-motorer.

Några tiotal byggdes och tävlade i olika sammanhang året runt. Flera av dem finns kvar ännu. Från slutet av 1950-talet kom bland annat den så kallade Ockelbo-Ferrarin, med kaross avgjuten från en äkta 500 Mondial, på 1960-talet dök bland annat RPB Piraya och ett par andra modeller från Burträsk upp, samt den linjesköna Reeva GT från Reva gård i Östergötland. Den hade bland andra blivande Volvodirektören Dan Werbin som upphovsman.

Kanske minns någon också det märkliga projektet OBC Mantorp från 1973–74? En skapelse som skulle få högpotent BMW-motor och revolutionerande krocksäkerhet med hjälp av ny skumplastteknik. Indigo 3000 och Lusitano 3000R, två linjesköna bilar på samma bas, samt – förstås – Koenigsegg är alldeles moderna exempel.

Sedan har vi de tre skapelserna med ursprung i Linköping: Uno 001, konstruerad av Uno Johansson, och dess båda "efterföljare" som kallades Catlin. I Vi Bilägare nummer 9/1993 fanns en kort provkörning av Catlin #2, "en muskelbil som får andra att krypa på vägen". Skribenten Torsten Laursen fick dock inte sitta vid ratten, det gjorde konstruktören Peter Rydheden.

Catlin – en svensk tiger



Catlin är en läcker, signatörd skapelse. Men det är inte en bil för vem som helst.

Från Linköping kommer en muskelbil som får andra bilar att krypa på vägen. Den nya svenska sportbilen Catlin gör 0-100 på fyra sekunder och har en toppfart på över 320 kilometer i timmen. Priset för den som har råd är knappt en miljon kronor. Vi var med om den första prototypen som ägde rum i all hemlighet.

AV TORSTEN LAURSEN

Nå finns en helt ny sportbil på marknaden och den är svensk – Catlin, en läcker skapelse i signatördesign. Men det är inte en bil för vem som helst. Priset är nämligen nära en miljon svenska kronor. Den som har råd får en bil med prestanda stöver det vanliga.

Det var Uno Johansson, uppfinnare i Linköping, som begärde arbetet med ursprungsbilen UNO 001. Men det blev en bil som aldrig kom i produktion. Därefter har konstruktören Peter Rydheden och hans kollega Lars Olav Ahlgren kämplat vidare för att lamna en svensk sportbil. Nu är målet nått och

1990 några missade ska den första bilen finnas till försäljning.

Ett hantverk

– Det har varit serietönt mycket arbete med att få fram bilen, säger Peter Rydheden. Vi förtjänar på Uno Johanssons koncept och arbetade vidare. Vårt mål var hela tiden varit att få fram en snabb och säker bil till ett överkomligt pris. Vi har visserligen en massa kostnader mer än arbetade nämn som Ferrari och Lamborghini. Men när det gäller pris och prestanda ligger vi mycket bra till. Vår bil är faktiskt både billigare och mer potent när det gäller prestanda.

Firman Catlin Car AB i Linköping har som mål att tillverka cirka 20 bilar per år. Det blir en tillverkning som kan liknas vid ett rent hantverk. Varje bil skräddarsys efter kundens önskemål.

Finns det verkligen köpare till en bil av den här typen i dessa orostider?

– Vi hade en bil utställd på

biändan i Frankfurt och många spekulanter visade intresse för den. Det är för att den är perfekt för många personer – både för många nöjes- och dels för att den är mycket speciell med sin lilla uppbyggnad. Prestandegata bilentusiasterna saknas inte.

Vi Bilägare rapporterar var med på en av de första hemliga provkörningarna med Catlin på en liten bana i Jönköping. Den anonyma, läckert röda sportbilen väckte stor uppmärksamhet och det blev flirande minner när åskådarna fick höra att det var en svensk produkt.

Flyger iväg

För säkerhets skull är det konstruktören själv, Peter Rydheden, som sitter bakom ratten under provturen. In med ettans växla och bilen förmågen flyger iväg. På några sekunder har bilen nått en fart på över 100 kilo-

meter i timmen och innan vi hinner reagera pekar klockan på 200 kilometer i timmen. Det är en enorm fart! Den 400 häkter starka motorn som byggts av delar från olika tillverkare världen över.

Eftersom bilen i huvudsak är byggd i kompositmaterial har viktiga buntar begränsat till 1100 kilo, vilket ger ett mycket bra förhållande mellan vikt och effekt. Antalet häkter ger en toppfart på 320 km/h och en toppplacering bland jämförbara bilar i världen.

Namnet Catlin för tankarna till ett katbyrå av någon slag. Det kanske inte är helt fel ty Catlin är oenkligen en svensk bil med klöf!

Fakta

Längd: 4,20 m. Bredd: 1,80 m. Höjd: 1,15 m.
Bromsar: Ventilerade skivbromsar fram och bak.
Dtn. framhjul: 255/45, bak: 255/45.
Motor: V6:a på 2,5 liter med dubbla turbo.
Effekt: Cirka 400 hk DIN.
Växellåda: 5-växlad manuell låda.
Tank: 70 liter, 98 oktän.
Vikt: 1 100 kg.
Säkerhet: Progressiva krockelement. Dubble bakre i förarna. Säkerhetskupé. Bränslesäckningssystem i motornumret.



Konstruktören Peter Rydheden: – Tillverkningen kan liknas vid ett hantverk. Varje bil skräddarsys efter kundens önskemål.



64 • Vi Bilägare 8 1992



Calle Carlquist

Catlin, som hade vissa drag av såväl Ferrari F40 som Testarossa (och andra generationens Pontiac Fiero), var låg och slank och skulle som så många andra entusiastbaserade projekt snart vara klar för serieproduktion. Tjugo bilar om året skulle det bli. ”Men det är inte en bil för vem som helst. Priset är nämligen nära en miljon svenska kronor.”

V6-motorn med dubbla turbo och 400 hk hade byggts ”av delar från olika tillverkare världen över” och karossen bestod av ”kompositmaterial”. Alltsammans skulle borge för 320 km/tim i toppfart och 0–100 km/tim på fyra sekunder.

På vår nutida underhållningskanal Youtube kan man hitta en **videosnutt från en testkörning på Mantorp Park**, vill man se bilen – det enda exemplar som byggdes – i verkligheten får man bege sig till Autoseum i Simrishamn.

SVENSKA DAGBLADET

15. Bilen som blev en succé i funktion – och design

Publicerad av Jon Remmers 2019-06-16

Med sin solkyssta färgpalett och sina smäktande former var Renault Dauphine en fullträff när den lanserades 1956. Plötsligt kunde folkbilar vara vackra och inte bara funktionella.



Renault Dauphine lanserades 1956 och blev snabbt en succé.

Det sticker nästan lite i ögonen. Som när du hackar färsk lök, tittar rätt in i solen eller drar för djupa andetag av vårens första dag. Renault Dauphine vräker ur sig tjocka doser av någonting svårdefinierbart men ytterst älskvärt. En känsla av ständig sommar? Dessertosttillverkare och vykortsfotografer har kämpat i decennier med att nagla fast vad just det här består i. Men glöm vitlöksflätan över axeln och den bredrandiga tröjan. Vill du bli golvad av det Vackra Frankrike så är en Renault Dauphine det enda du behöver!

Renault Dauphine bjöd på design där tidigare folkbilar nästan alltid uteslutande handlat om funktion. Exakt rätt i tiden. Den breda franska allmänheten fick det allt bättre ställt i mitten av 1950-talet och började ställa krav på hur omgivningen skulle vara utformad. Nya tekniker och material gjorde spännande former tillgängliga i hemmet. Plastfärg, plastimitation, plastglas och plastlock! I Dauphine blev de till plastratt, plastlist och plastvred. Genom generöst tilltagna glasytor släpptes ljus in i kupén där det tilläts studsas mot ljusa fräscha material. På bara några år blev hela Frankrike en ljusare och luftigare plats. Det är inte underligt att Dauphine tycks vibrera av fransk romantik. Omvärldens romans med Frankrike uppstod vid samma tid.

Någonstans här bör det också nämnas att textildesignern Paule Marrot varit nära knuten till arbetet med att ta fram textilier och färgkombinationer till Dauphine. Marrot är kanske mest känd för sina konstnärliga hemtextilier. I början av 1950-talet skrev hon ett brev till Renault där hon påpekade att färgpaletten på Paris gator var onödigt dyster. Renaults ledning lystrade och inom några år hade Marrot utvecklat helt nya sätt att se på färg och inredningsmaterial hos Renault.



Under drygt 20 år tillverkades över två miljoner exemplar av den franska bilen.

Som om det inte var nog med en av samtidens främsta textildesigners i projektet så anlätade Renault i slutfasen av utvecklingsarbetet modehuset Van Cleef & Arpels för instrumentpanelen. Design måste inte vara dyrt om tillverkningsserien är stor. Och varför mass-tillverka fula saker? När Dauphine presenterades 1956 så framstod många konkurrenter snart som glåmiga minnen från kriget.

Dauphine sålde bra även utanför Frankrike och särskilt i Sverige. Totalt tillverkades en bit över två miljoner Dauphine och 43 procent gick på export. Dauphine bjöd på fler kvaliteter än färg och form. Priset var lågt och det var faktiskt väldigt mycket bil man fick för sina pengar.

I Sverige levererades bilarna från 1959 med "Canadavärme", ett kraftigare värmesystem egentligen utvecklat för Kanada. Samma år begåvades svenska bilar med 12 volt elsystem, vilket gav väsentligt bättre vinterregenskaper. Till ett pris strax över Volkswagen Typ 1 fick kunderna fyra dörrar och ett ordentligt bagagerum.

Det står fortfarande Dauphiner i lador och väntar på att just du ska slå upp portarna – borsta bort hödammet och sedan råka stirra den bara lite för länge i ögonen...



Renault anlätade modehuset Van Cleef & Arpels för instrumentpanelen.



Renault Dauphine-Gordini 1964

Nypris: 7 565 kronor (inklusive soltak).

Motor: Fyrcylindrig radmotor med stötstänger, kamaxel i motorblocket, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 845 cm³. Max effekt 33,5 hk DIN vid 5 000 r/min. Max vridmoment 56 Nm vid 3 300 r/min.

Kraftöverföring: Svansmotor. Fyrväxlad manuell växellåda.

Mått: Axelavstånd 227 cm. Spårvidd fram/bak 125/122 cm. Längd/bredd/höjd 395/152/139 cm. Tjänstevikt 770 kg. Tank 29 l.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring assisterade av luftfyllda gummiblock fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, individuell upphängning bak, svängaxlar. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 9,1 m. Rattvarv 4.

Hjul: Plåtfälgar, däck 5.00–15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 126 km/h.

Acceleration: 0–100 km/h 20 s.

Förbrukning: 0,64 l/mil blandad körning.

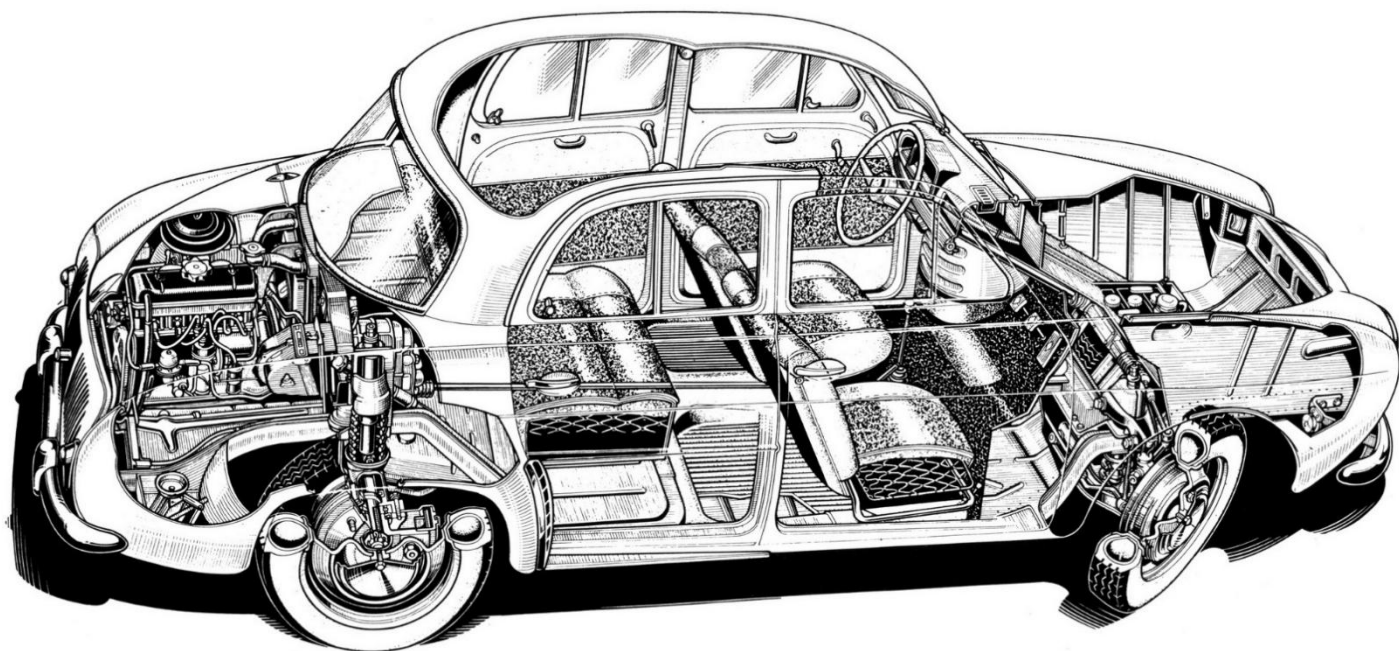
Källor: Bilistens årsbok 1964, Automobil Revue 1964.

Livscykeln

- **1956** Efter ett utvecklingsarbete som pågått sedan 1952 är Dauphine redo att börja säljas. En omedelbar succé. Dauphine vinner klassegrar i både Mille Miglia och Korsikarallyt.
- **1958** Dauphine vinner Monte Carlo-rallyt! Tändning med vakuomtändförställning. Högre kompression 7,75:1 istället för 7,25:1. Premiär för Dauphine Gordini som har 37,5 hk motor istället för 30 hk tack vare ett nykonstruerat topplock. Dessutom fyrväxlad låda!
- **1960** Nu kommer Aerostable – bakvagnen får mjukare skruvfjädrar assisterade av luftfyllda gummiblock. Fram innebär Aerostable dubbla genomslagsgummin. Gordinimodellen kommer till Sverige med en motor anpassad för storproduktion på 40 hk SAE.

MOTORNYTT

- **1961** Ny modell med mer utrustning; Renault Dauphine Ondine – tas in till Sverige som "Deluxe", men främst i 40 hk Gordiniutförande. Blanklister runt rutorna, till karossen färgmatchad ratt och rattstång, kromade innerhandtag, ställbara ryggstöd ...
- **1962** Ny karosfärg; kopparmetallic. Aerostable försvinner. Ny modell; Renault 1093 Spéciale Rallye. En homologeringsversion byggd i ett tusental exemplar med 55 hk, säljs bara i Frankrike och är alltid lackerad vit.
- **1963** Med nya Renault R8 i modellprogrammet behövs inte längre påkostade Dauphine Ondine/Deluxe. Modellen läggs ner. Till Sverige kommer Dauphine standardutrustad med Gordinimotor och fyrväxlad låda.
- **1964** Dauphine får skivbromsar på alla hjul. Luftkonditionering finns som tillval på vissa marknader liksom halvautomatisk växellåda med elektromekanikmotorer för växling och koppling.
- **1966** De sista Dauphine i basutförande tillverkas. R8, med betydligt modernare kaross, tillverkas sedan 1962 och R10 sedan 1965. Mekaniken i Dauphine är nu 20 år gammal!
- **1967** Den sista av 2 150 738 Dauphine tillverkas i december. För att göra plats på produktionslinorna i Flins monteras Dauphine den sista tiden av tågvanstillverkaren Brissonneau & Lotz.



Renault Dauphine 1956–67.



Jon Remmers

16. Volvo Valp 1961–1970: Duktig vovve!

Publicerad 16 februari 2012 (uppdaterad 28 maj 2024) Text Jon Remmers

Volvo Valp, sossecontainern i sin urform. Svenskare än köttbullar med lingonsylt, själva definitionen på slitstark. Självkligt vill du ha en – men vilket stuk ska du satsa på?



Sobert klädd i evigt moderna höstfärger och nyktert befriad från både krusidull och dudlidutt. Härdig som en urtall och fullständigt ogenerad inför de mest krävande arbetsuppgifter. Volvo Valp är i sanning en son till Moder Svea och en av anledningarna till varför vi inte pratar ryska idag. Kronans mångsysslare föddes i en tid då hotet österifrån var högst påtagligt. Vi hade ett riktigt invasionsförsvar, världens fjärde största, och allt märkt med tre kronor var av bästa tänkbara kvalitet.

Storsvenskt så det förslår, men vad gör Valpen så bra?

Titta först på lågtrycksdäcken – större än det mesta från tiden. 30 cm markfrigång är betydligt mer än det låter som. Drivaggregatet är en vanlig B18-motor. Kraften går via en förstärkt M40-låda till en ZF fördelningslåda som i sin tur har hög- och lågväxel och möjlighet att koppla ur fyrhjulsdriften. Axlarna har tvärtemot vad många tror ingenting med Amazon att göra. Det rör sig om kopior på amerikanska Dana-axlar, licenstillverkade av Salisbury i England och den bakre är försedd med differentialbroms. Till skillnad från den mer bekanta differentialsparren fördelar differentialbromsen ut kraften till det hjul som har fäste. Många bilar är dessutom försedda med ett kraftuttag till vilket alla möjliga redskap kan kopplas.

Oj, det verkar invecklat, törs jag köpa?

Absolut! Valpen byggdes för att servas av fjuniga lumparsoldater under fältmässiga förhållanden och det mesta i reservdelsväg finns att köpa. Altyco Parts i Huddinge har skrotat över 400 Valpar genom åren och har även nyproduktion på delar som blivit svåra att få tag på.



Rptgb, Laplander Pltvbgdvadå?

Volvo använde sina egna modellbeteckningar och Försvaret hade sina något mer kryptiska förrådsbeteckningar. Namnet Valp uppstod redan på prototypstadiet men har aldrig varit officiellt. I Norge kallas modellen "Felt". I serieproduktion kallade Volvo Valpen för L3314, senare kom även en Valp för pansarbekämpning – L3304 och en version med högre tjänstevikt kallad L3315. Så långt är allt något sånär logiskt, men sedan rör Kronan till allting: Raptgbil 9033 ska uttolkas Radiopersonterrängbil och siffrorna anger en massa viktigt som till exempel att det är en Valp som får lasta max ett ton. Vi lämnar förrådsbeteckningarna just precis där. Civila bilar såldes som Laplander. Främst var det brandkårer, kraftbolag, Televerket och kommuner som köpte bilarna, men några ska även ha sålts till privatpersoner.

Okej, men vilken ska jag köpa?

Valpsverige är indelat i olika läger och du måste bestämma dig för vilken sorts entusiast du är. I offroadkretsar ryggas man inte för att montera Recarosäten och V8. Militärhistoriskt intresserade fnyser åt denna "icke reglementsensliga utrustning". Sedan finns det mängder av bilar som fortfarande gör det som Valpen byggts för – det vill säga allt. Dra ved i skogen, ploga garageuppfarten. Oavsett om du föreställer dig ett Valpägande där den främsta arbetsuppgiften är att släpa döda älgar över kalhyggen eller om du vill sitta och diskutera lumparminnen med grönklädda gubbar, så bör du ha bestämt dig innan du slår til. Det kan vara svårt att återställa en bil till det ursprungliga utförandet och det är onödigt att kapa i en originalbil som är hyfsat komplett.

Vad ska en Valp kosta?

Det råder total förvirring på marknaden. Generellt kan det sägas att sunda, omodifierade bilar är dyrast. Gårdsbilar som trillat ur registret bör vara billiga i inköp men kan i slutändan bli dyra om de ska ut på vägarna igen. Räkna med att betala åtminstone 25 000 för en Valp i vettigt välfungerande skick. Bilar som är nergångna eller kräver reparationer kan köpas för under 10 000. Toppexemplar av ovanliga modeller har bytt ägare för 50 000 – 100 000 kronor



Toppfart?

Lägg av. Att köra Valp handlar om att kunna köra så långsamt som möjligt. I med lågettan och låt motorn varva upp. Står vi still? Nej, likt en glaciär förflyttar vi oss obevekligt framåt och ve det träd som kommer i vår väg. Den extremt låga utväxlingen ger B18-motorn en helt annan karaktär – närmast turbinlik. Lägsta fart är fyra km/h. Körupplevelsen är i början besynnerlig med de stora framhjulena direkt under rumpan, man sitter långt fram. Men det är lätt att vänja sig och i skogen är fördelarna uppenbara.

Dom där med plastgrill då?

När produktionen av urvalpen upphörde 1970 var suget på den civila marknaden fortfarande stort. Volvo insåg misstaget och lade upp tillverkning av en något moderniserad Valp, C202, på ungerska Csepel Auto. Fast när produktionen kom igång 1977 hade de flesta köpare hittat andra fordon och C202 blev aldrig någon succé. Den byggdes enbart för det civila och meningarna går isär om det är en riktig Valp. Axlarna är vekare än urvalpens och har vare sig diffspärr eller diffbroms. Ungefär 3 000 bilar byggdes fram till 1981.

Volvo L3315HT "Valp" 1967

Militär beteckning: Raptgbil 9033.

Nypris: Ej angivet.

Värde idag: 25 000–40 000 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig stötstångsmotor, två ventiler per cylinder. Enkel Zenith förgasare. Vattenkyllning. Volym 1 788 cm³. Max effekt 65 hk DIN vid 4 500 r/min. Max vridmoment 129 Nm vid 2 600 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, fyrväxlad låda. Fördelningslåda med urkopplingsbar fyrhjulsdraft, hög- och lågväxel. Differentialbroms på bakaxeln. Golvspak(ar).

Mått: Axelavstånd 210 cm. Längd/bredd/höjd 405/167/215 cm, höjd med antennen uppfälld 405 cm. Spårvidd 134 cm. Tjänstevikt 2 100 kg. Tank 50 liter.

Fjädring/hjulställ: Bladfjädrar. Fram halvstel axel, bak stel axel. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Styrning: Snäcka, Vändcirkel 5,7 m.



Hjul: Tallriksfälgar 6.50-16 alt 5.50-16. Däck 8.90-16 alt 7.00-16.

Elsystem: 24 volt.

Bromsar: Trumbromsar i enkretssystem. Servo.

Fartresurser: Toppfart 100 km/h. Lägstafart 4 km/h.

Förbrukning: 1,2 l/mil på landsväg.

Källor: Försvaret och original instruktionsbok.

Giv akt! Kolla detta före köpet

Kaross/ram

De flesta valpar är mer eller mindre rostiga. Karossen ser kanske lättlagad ut, men bjuder på både två- och tredubbla karoskarvar. Finns rost finns prutmån. Rost i ramen förekommer också, men är betydligt mer ovanligt.

Motor

Försvaret skötte servicen på ett nästan religiöst sätt, men i det civila kan det ha hänt lite vad som helst. Sitter luftrenaren på plats? Har motoroljan någonsin bytts? En Volvo B18 är lika outslitlig som ryktet gör gällande men bara om den har fått den omvårdnad som krävs.

Kraftöverföring och växellåda

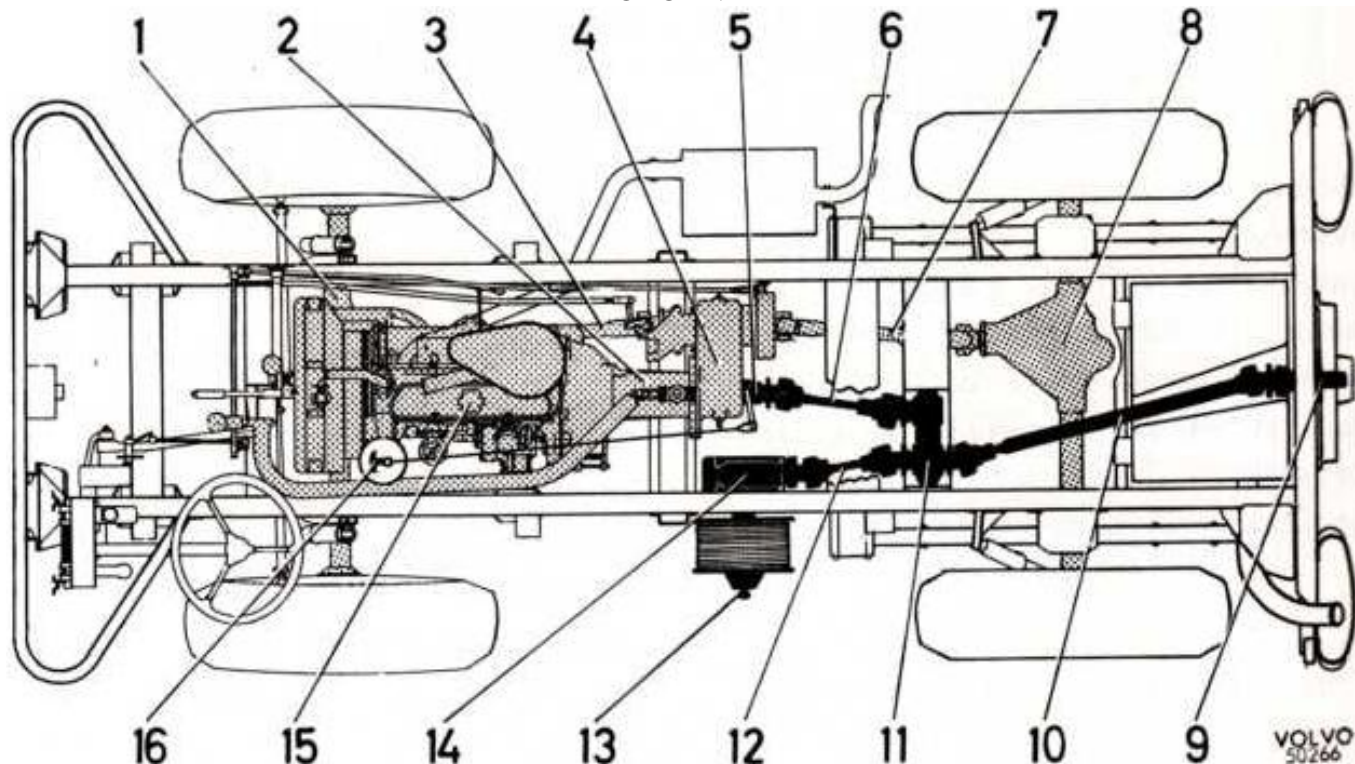
Lyssna efter missljud från drivlinan. Volvo Valp är en högljudd bil, men det finns gränser. Växellådan är en förstärkt Volvo M40. Till nöds kan den ersättas med lådan från en personbil, men inte vilken som helst. Axlarna är av betydligt stöddigare slag än det mesta som finns på marknaden idag, men är de slitna kan tusenlapparna rulla ganska kvickt. Kardarna glappar ofta och kostar ca 4 000 kr/styck. Hjullagren fram är mycket dyra och bilprovningen vet att kolla dem. Enbart lager till ett hjul kostar 4 800 kronor och man måste oftast byta båda. Hjullager bak är betydligt billigare. Om bilen behöver nya däck kan du omgående lägga 8 000 kr på inköpspriset, vill du ha Pildäck eller Trelleborgsdäck räcker inte de pengarna. Friska däck finns också på begagnatmarknaden för runt 1 000 kr/styck.

Bromsar

Valpen har trumbromsar runt om. Som vanligt med enkretssystem gäller det att allt som kan läcka inte får börja läcka – då försvinner bromsarna helt och Valpen är en tung koloss att få stopp på. Reservdelstillgången på bromsdelar är relativt god så det finns inga ursäkter att snåla.

Inredning/utrustning

Valpen var försvarets allt i allo och har fortsatt på den inslagna banan i det civila livet. Det finns gott om modifierade valpar på marknaden och du måste bestämma dig för vad du vill betala för.



1957.

1957 Konstruktionsarbetet påbörjas som ett samarbete mellan försvaret och Volvos militärfordonsavdelning. En modernare ersättare till de åldrande Volvo TPV, tillverkade mellan 1944-46, togs fram.

1959 En första serie på 91 fordon produceras, kallad P2304, försedd med en B16-motor på 60 hk och lågtrycksdäck från Trelleborg. Ett av dessa fordon körs på en pr-resa från Nordkap till Sydafrika



1961.

1961 Valpen i serieproduktion döps om till L3314 och har B18- motor på 68 hk och 12-volt elsystem. Inledningsvis tillverkas nästan uteslutande Pltgb903, versionen med canvastak som skulle bli den mest producerade.

MOTORNYTT

1963 Ryssen hade många pansarvagnar. De bekämpades mest ekonomiskt med Pvpjtgbil 9031, försedd med niocentimeters kanon. Favorit hos fartglada soldater; låg vikt gav goda prestanda. 360 stycken tillverkades.

1966. En förstärkt version introduceras, L3315, med 24-volt elsystem. De flesta utrustades som Raptgbil 9033, "Radiopatrullterrängbil". Samma år levereras Pvrbtgbil 9033 till försvarret. Den var utrustad med Bofors Bantam trådstyrda raketer för bekämpning av stridsvagnar.



1963.

1970. Sista ur-Valpen lämnar fabriken. Totalt har då över 10 000 exemplar tillverkats. Försvaret använder Valp i olika utförande fram till sent 1990-tal. Hos brandkåren tjänstgör än i dag några enstaka Valp.

1974. Valpens efterträdare Volvo C303 börjar tillverkas. Sexcylindrig B30-motor och avancerade portalaxlar gör modellen alltför dyr för de flesta civila konsumenter. Tio års produktion resulterar i totalt 8 000 exemplar.

1977. Volvo C202 börjar byggas i Ungern enbart för den civila marknaden. Kvaliteten är sisådär och fordonen får efter några år problem framförallt med axlarna.



1983.

1983. Valpens efterträdare Volvo C303 vann sin klass i Paris Dakar.

