



Volkswagen Typ 1 1938

- 1. Nissan Micra nu med eldrift**
- 2. Honda tvärbromsar elbilssatsningen**
- 3. BYD Dolphin Surf lanseras i Europa**
- 4. Så vill Geely slakta svenska Volvo**
- 5. Monaco skakas om när F1 inför ovanlig regeländring**
- 6. Kronofogden säljer en Chevy Bel Air i otroligt fint skick**
- 7. Glasspar G-2**
- 8. Succébilen Volkswagen Typ 1 som ingen ville ha**
- 9. Fredagsfilmen**

## 1. Premiär: Nissan Micra – nu med eldrift och fransk teknik

Carl Undéhn 21 maj 2025

Nissan Micra är tillbaka – och den här gången som elbil. Med teknik från Renault 5, ett lekfullt utseende och ett löfte om körglatt chassi ska nya Micra locka en bred publik. Vi har kollat in den nya småbilen.



I en tid när vi motorjournalister lägger en stor del av jobbet på att lära oss namn på nya bilmärken som lanseras kan det ibland vara skönt med saker som håller sig konstant. Som Volkswagen Golf, Ford Mustang – och så klart Nissan Micra, småbilen som varit sedan 1983. Nissan kan alltså det här med småbilar. Och med Leaf har de även visat att de kan elbilar.





*De runda varselljusen ger Micra ett tydligt ansikte.*

Men när sjätte generationen av Micra nu blir eldriven sker det med teknik från Renault, som också bygger bilen i norra Frankrike. Plattformen Ampr Small är samma som hos Renault 5, vilket betyder framhjulsdraft med 90 kW och ett batteri på 40 kWh för 31 mils räckvidd, eller en motor på 110 kW med ett batteri på 52 kWh som ger 40,8 mils räckvidd. Ombordladdaren är på 11 kW och det mindre batteriet kan snabbladdas med 80 kW och det större med upp till 100 kW. I båda fallen anger Nissan att det tar 30 minuter att ladda från 15 till 80 procent. Vehicle to Load gör att det också går att koppla in och driva prylar med bilens batteri (3,6 kW). Vehicle to Grid ska komma senare.





*Släktskapet mellan Nissan Micra och Renault 5 går inte att ta miste på.*

De exakta måtten nämns inte, endast att Micra är "under 4 meter" och "mindre än 1,8 meter bred", och har en hjulbas på 2,54 meter. Baksätet är ändå i minsta laget och bagaget sväljer 326 liter, eller upp till 1.106 liter med baksätet nere som fälls 40/60. Frunk finns inte, men det går att dra släp på 500 kilo. De tekniska detaljer känns alltså igen från Renault 5. Nissan har heller aldrig försökt dölja att Micra har mycket gemensamt med den franska bilen. Det är nog klokt att spela med öppna kort, för det är två modeller som är svåra att skilja åt även utseendemässigt.

När jag står bredvid Nissan Micra känns i princip varenda linje i karossen igen från Renaultfemman: b-stolpens lutning, handtagen och taket som övergår i en liten spoiler. Bland de få skillnaderna hittas bilens runda varselljus kring strålkastarna fram som ger Micra ett tydligt ansikte och kan "blinka" som en hälsning. Och skåran som sträcker sig i en linje över nästan hela sidan av bilen och enligt Nissan ska föra tankarna till hur det ser ut när man skopar en kula glass. En rolig tanke, och Nissan Micra ska både vara lekfull och se bra ut på vägen, säger Bert Dehaes från Nissans designstudio i England.



*Förarmiljön bjuder på gott om spakar och fysiska knappar.*



*Baksätet är inte det bästa på marknaden.*

Det finns sex karossfärger som alla kan kombineras med grått eller svart tak. Stämningljus med 48 olika nyanser sätter färg på insidan, där de franska släktbanden är om möjligt ännu tydligare. Ja, det står Nissan på ratten, men i övrigt är inredningen samma som hos Renault. Det betyder bekväma stolar med bra sidostöd, en fest av spakar bakom ratten, rejält med fysiska knappar för klimatanläggningen och ett infotainmentsystem med Google som grund, vilket är bra. För det ska ju sägas: det finns sämre bilar på marknaden att dela teknik med. Renault 5 är trevlig på vägen och vi utgår från att Nissan Micra bjuder på samma körupplevelse.

Nissan lovar också att Micra ska vara smidig på kurviga vägar med en precis styrning och förhållandevis låg vikt. Med det mindre batteriet väger Micra in på 1.400 kilo, med det större 1.524 kilo. Som hos Renault 5 hittas också här en multilänkaxel baktill som tillsammans med mycket ljudisolering lovas ge en komfortabel körupplevelse. Det hittas fyra körlägen och med paddlar på ratten går det att välja lika många lägen av bromsregenerering, inklusive enpedalskörning där bilen stannar helt. Något som inte finns hos Renault 5. Men det är något som hör till en elbil från Nissan, menar Nissan. Dessutom lyftet det som ett exempel på att gemensam teknik inte betyder helt samma bil.

Nissan Micra kommer i tre utrustningsnivåer där värmepump är standard hos alla. Men, instegsversionen Engage kommer utan Android Automotive som grund för infotainmentsystemet. Alltså precis som med instegsversionen Evolution av Renault 5. Det betyder att förvärmning inte kan aktiveras genom att välja en laddstation i navigeringen. Enligt Nissan ska batteriet ändå värmas upp något när det är kallt ute. Och navigering får ske med den egna telefonen och trådlös Apple Car Play eller Android Auto.

Några priser för Nissan Micra har ännu inte kommunicerats. Renault 5 borde vara en bra jämförelse, och där börjar priset på 349.900 kronor, eller privatleasing från 3.290 kronor i månaden.

**Relaterat innehåll:**



**Nissan ökar takten: då kommer ny Leaf, Micra och Juke**



**Nissan-chefen om självkörning, solid state – och nya Leaf**



**Nästan alla Renault 5 och Alpine A290 måste till verkstad**



**Tunga namn uppges locka Tesla att investera i Nissan**



**Priset klart – så mycket kostar Renault 5**



**Renault gör det igen – här är Årets bil 2025**

## 2. Honda tvärbromsar elbilssatsningen – satsar på hybrider

Publicerad 2025-05-20 17:45 (uppdaterad 2025-05-21 8:45)

Text Erik Söderholm

Slappare utsläppsregler och hårda strafftullar får Hondachefen att dra i handbromsen för utvecklingen av nya elbilar.



Honda har än så länge inte haft någon större framgång på elbilsmarknaden, varken med småbilen **Honda e** eller **kompattsuven e:Ny1**. Däremot har märket ett **samarbete med Sony** om elbilar och har även **lanserat en elbilsplattform**.

Men nu väljer den japanska biltillverkaren att drastiskt dra ned på elbilssatsningen. Det blir "full handbroms" både när det gäller investeringar, utveckling av nya modeller och försäljningsmål.

Anledningen är enligt Honda "ändrade förhållanden" framför allt när det gäller handelspolitik och utsläppsregler. EU ska till exempel ge biltillverkarna **mer tid att nå utsläppsmålen**.

**Utvecklingsbudgeten** för att ta fram elektrifierade bilar och mjukvara kapas med 30 procent till 2030. Honda räknar nu med att sälja mellan 700 000 och 750 000 elbilar samma år, jämfört med det tidigare målet på 2,2 miljoner elbilar.

I stället ska Honda, precis som flera konkurrenter, satsa mer på hybridbilar som har både bensin- och elmotor. Hondachefen Toshihiro Mibe håller dock fast vid att märket ska fasa ut förbränningsmotorn helt till 2040.

**Mer från Vi Bilägare:**



**Honda har utvecklat manuell låda för elbilar**



**Slutkört för Honda e – försvinner från Sverige**



**Sonys underliga nyhet: Elbilen redan fränkörd?**

### 3. Elbilen bakom biljättens succé lanseras i Europa

Posted by Kristofer Rask maj 21, 2025 1

Kinesiska BYD introducerar nu sin billigaste elbil hittills på den europeiska marknaden. Det med introduktionen BYD Dolphin Surf.



Den kompakta elbilen i basutförande ska kosta från 22 900 euro på utvalda marknader. Insteigsmodellen har en räckvidd på 220 kilometer på en laddning. För den som önskar längre räckvidd finns också en Long Range-variant med 320 kilometer i räckvidd. Det med ett instegspris på 24 990 euro.



*Bilen mäter 3,99 meter i längd.*



*Interiören i BYD Seagull Surf.*

Batteriet är BYD:s egenutvecklade så kallade LFP-batteri "Blade Battery". Men någon kioskvältare i snabbladdning är det inte, högsta effekt är antingen 65 eller 85 kW beroende på batteristorlek. Intervallet 10 till 80 procent tar 30 minuter.

Men å andra sidan är kanske Dolphin Surf inte framtagen för att vara någon långfärdsbil. Men en liten premiumfunktion som den har är stöd för dubbelriktad laddning, så att man kan driva andra elektriska prylar med bilens högvoltsbatteri.

– Det kompakta segmentet är nästa steg för elektrifieringen i Europa. Vi tror att den här marknaden har enorm potential, sa Maria Grazia Davino, BYD:s regionchef under avtäckningen i Berlin idag.

BYD är här för att pressa priserna. Och vilka Dolphin Surf ska utmana är också uttalat. Här finns Leapmotor T03, Renault 5, Fiat Grande Panda och Hyundai Inster som möjliga konkurrenter.

Den kinesiska versionen av Seagull lade grunden till BYD:s exponentiella tillväxt i Kina. Nu hoppas man på att göra samma resa i Europa. BYD:s globala försäljning har hittills i år ökat med 45 procent.

BYD har ännu inte släppt några detaljer om när Dolphin Surf lanseras i Sverige.



Kristofer Rask

## 4. Uppgifter: Så vill Geely slakta svenska Volvo

Av Kevin Neemé

21 maj 2025, 16:33

**Volvo Cars har nyligen annonserat om ett sparpaket på 18 miljarder kronor. Nu kommer Dagens industri med uppgifter om att delar av utvecklingen försvinner från Sverige till Kina. – Alla i Sverige kommer inte att gilla den resan, säger en källa till [Dagens Industri](#).**



**Volvoanställda runt om i landet väntar oroligt på besked.** Rykten surrar i korridorerna, och frustrationen växer. När företaget nyligen gick ut med att stora besparingar väntar 18 miljarder kronor lämnades de anställda utan tydliga svar. Men det som nu växer fram är bilden av ett Volvo Cars där Sverige spelar en allt mindre roll.

– Framtida projekt har plockats bort. Mycket mer utveckling ska göras i Kina, säger en person med insyn till [Dagens industri](#).

Enligt uppgifter till [Dagens Industri](#) handlar det inte bara om neddragningar i personal, utan även om att delar av utvecklingen flyttas utomlands. I praktiken innebär det att Volvo tappar kontrollen över framtida bilplattformar, det vill säga den teknik som utgör grunden för varje ny modell. Istället ska utvecklingen styras från Kina, av ägaren Geely.

Det är ett hårt slag mot Göteborg, där Volvo i årtionden haft sin tekniska ryggrad. Enligt flera källor till [Di](#) har Geelys grundare Li Shufu tröttnat på förseningar och kostsamma utvecklingsprojekt som inte levererat enligt förväntan. Den stora plattformen SPA2, som skulle bära flaggskeppet EX90, är ett tydligt exempel. Den blev försenad med över tre år med teknik som ännu inte är helt på plats och är full av buggar.



*Geely-grundaren Li Shufu ska enligt källor till Di vilja flytta delar av Volvo från Sverige.*

Trots att bilen nu levereras från USA-fabriken är volymerna fortfarande mycket låga. Endast 4 000 bilar har nått ut under årets första månader, och många av dem har gått till Volvoanställda för att samla in felrapporter.

– Han har tappat tålamodet och vill inte se mer pengar slösas bort i långdragna utvecklingsprojekt, säger en källa till **Di** om Li Shufu.

Zeekr är ett annat Geelyägt bolag med verksamhet i Göteborg. De har nyligen varslat 40 procent av personalen vilket oroar flera Volvo-anställda. Både Zeekr och andra Geelymärken växer snabbt överlag, medan Volvo Cars tappar mark. I fjol sålde koncernen över 3,5 miljoner bilar där Volvo stod för knappt en fjärdedel.

Bakom förändringarna står Volvo Cars nygamla vd Håkan Samuelsson, 74. Efter att ha återvänt till posten i mars fick han ett tydligt uppdrag från ägaren: integrera Volvo djupare i Geelygruppen och skapa synergier. I samband med bolagsstämman sa han att han ser en stor potential i samverkan med Geely. Det är ett samarbete som kan komma förändra Volvo Cars i grunden. Många utvecklingsprojekt i Sverige kan skrotas, och bolagets tekniska självständighet ser ut att monteras ner bit för bit.

Samtidigt **kräver Volvoanställda besked från ledningen**. Folk vill veta vem som kommer att sparken.

– De kan inte gå ut och säga att det ska bli besparingar och sedan hålla käft, säger en anställd på Volvo Cars i Olofström.



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina 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.

LÄS MER:



**Geely minskar innehav i AB Volvo med sju miljarder kr**



**Volvo Cars rasar på börsen – nytt bottenrekord**



**Göteborg håller andan – 1000-tals jobb är hotade**



**Volvo Cars skrotar blödande bildelningsbolag i Sverige**



**Volvo Cars systerbolag fortsätter sälja till...**



**Stort fall för Volvo Cars på börsen**



## 5. Monaco skakas om – F1 inför ovanlig regeländring

Christoffer Lindén 2025-05-21

En ny regel, unik för helgen, ska skapa spänning på den trånga stadsbanan



*Startkraschen i fjolårets Monaco-lopp ledde till att flera förare tvingades göra sina depåstopp redan i inledningen – och loppet blev en lång transportsträcka.*

Monacos GP är ett av de mest prestigefyllda loppen på hela kalendern och det mest ikoniska. Tävlingen har körts ända sedan 1929, men har på senare år fått kritik för att vara tråkig. Bilarna har vuxit och banan är lika trång som alltid, vilket gjort omkörningar nästan omöjliga.

**För att råda bot** på detta har F1 och FIA tillsammans med däcktillverkaren Pirelli nu infört en ny specialregel. Regelförändringen är unik för just Monacos GP och innebär en tydlig ändring i hur teamen måste tänka strategiskt.

### **Så fungerar den nya regeln**

Tävlingsreglementet har nyligen ändrats för att införa två obligatoriska depåstopp under Monacos GP – ett ovanligt grepp för en bana med mycket lågt däckslitage.

**Det nya tillägget** återfinns i artikel 30.5, punkt m i det officiella sportreglementet, och lyder i korthet:

*”...Under Monacos GP måste varje förare använda minst tre olika typer av däck (antingen torra eller regn). Om en förare inte använder intermediate- eller regndäck under loppet, måste de använda minst två olika torrdäcksgummiblandningar – varav en måste vara från de obligatoriska torra gummiblandningarna (hård eller medium).”*

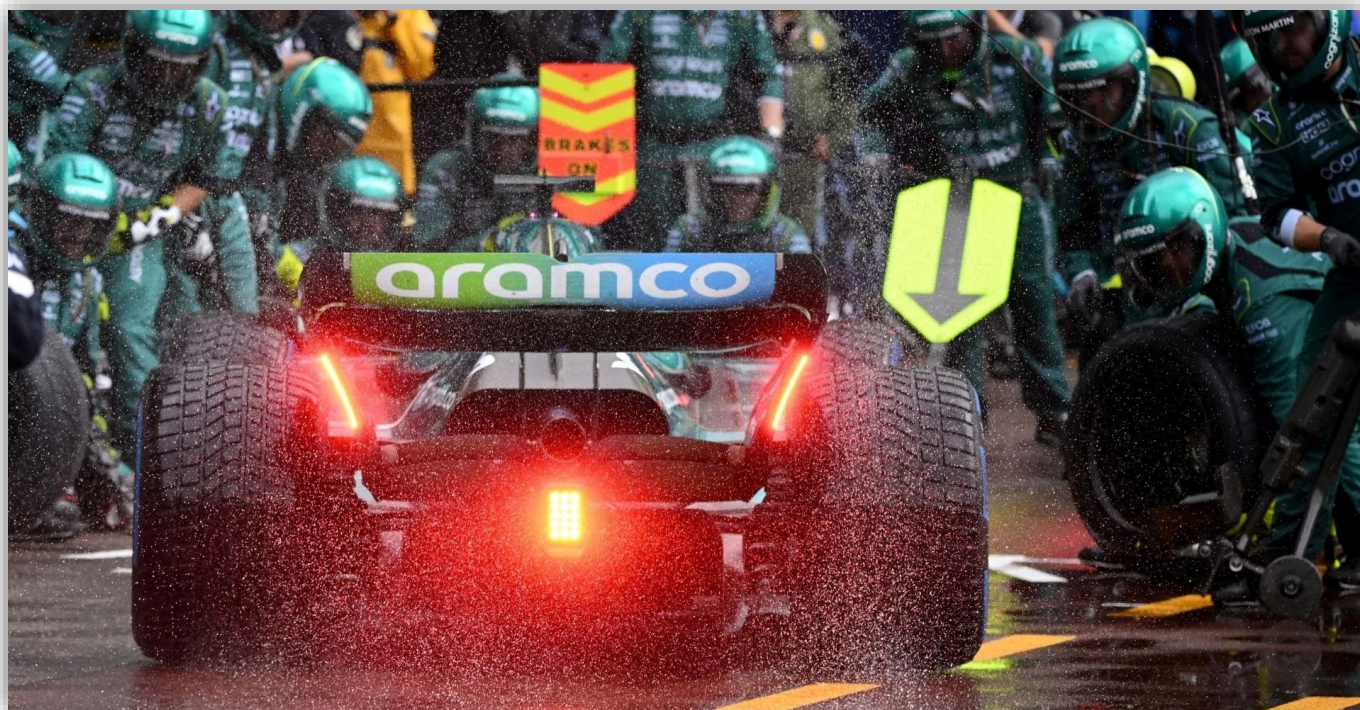
För att följa denna regel måste teamen alltså planera för två depåstopp: annars riskerar de både tidsstraff och diskvalificering.

### **Fler däck, fler möjligheter?**

Som en del av förändringen får varje förare tillgång till en extra uppsättning regndäck (Full Wets) just för att kunna genomföra tvåstoppare även om väderförhållandena skulle kräva extremt däckval.

**Tanken bakom förändringen** är tydlig: skapa fler strategiska vägval, öppna upp för variation och kanske möjliggöra avancemang i fältet för förare som startar långt bak, tack vare så kallad ”fri luft”.

Men det är fortfarande Monaco – där kvalet nästan alltid avgör racet.



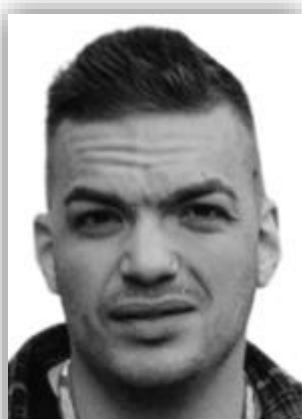
*Två obligatoriska depåstopp – även i regn – gör årets Monaco GP till en större strategisk utmaning än tidigare.*

### Vad kan vi förvänta oss?

Även om slitaget på däcken är lågt i Monaco, kan tvåstoppare leda till att vissa förare vågar satsa på mjuka däck (Soft) för ett sent andra stopp: särskilt om säkerhetsbilen kommer ut mot slutet.

**Det blir med andra ord** ett race där strategierna kan spela en större roll än vanligt: men bara om förarna lyckas hitta utrymme att använda dem.

**Läs också:** [Inför Monacos GP – upplev banan i 3D i mobilen](#)



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

**Instagram:** [@christoffer.linden](#)

**Email:** [christoffer.linden@automotorsport.se](mailto:christoffer.linden@automotorsport.se)

## 6. Togs av Kronofogden – nu säljs otroliga jänkarbilen

Av William Karlsson

21 maj 2025, 23:10

**Kronofogden säljer en Chevy Bel Air i otroligt fint skick. Bilen väntas säljas för en jättesumma på den exekutiva auktionen.**



Classic Chevys är samlingsbegreppet för de Chevrolet-bilar som tillverkades mellan 1955 och 1975. Det var en lysande tid för Chevrolet, där företagets V8 kom att sätta standarden långt framöver. Företaget lyckades även slå Ford med hästlängder under denna tid, och 1955 tillverkades hela 1 775 952 Chevrolet-bilar. En av dessa kan nu bli din.

Nu går en Chevrolet Bel Air under klubban på [Kronofogdens auktionstorg](#). Många bilar hos fogden är i sorgligt skick, men denna är ett stort undantag. Den häftiga veteranbilen, som första gången togs i trafik i Sverige 2011, kommer från utlandet där den registrerades redan 1955. Den 70-åriga bilen har totalt gått 25 000 mil, men ser ut att vara i ett otroligt fint skick. Den kommer från en av de mest ikoniska modellserierna av Bel Air och har

Chevyn är för många en riktigt drömbil och hade passat perfekt ute på de svenska vägarna nu i sommar. Kronofogden skriver däremot i sin annons att de har lyckats starta den, men den är inte funktionstestad och saknar sin servicebok. I auktionsannonsen går det att läsa att veteranbilen har automatlåda, två nycklar, bensinmotor samt sommardäck på plåt.

Samtidigt noteras det mindre bubblor i lacken. Men på det stora hela ser veteranbilen ut att vara i ett väldigt bra skick, både utvändigt och invändigt, där läderklädseln på insidan verkar ha klarat sig utmärkt.



Auktionen pågår för fullt, och utropspriset är satt till 600 000 kronor. I skrivande stund ligger det högsta budet på 310 000 kronor. Det är inte ofta det dyker upp gamla bilar som denna Bel Air i detta skick, men Kronofogden är samtidigt tydliga med att de inte ger några garantier om funktion, kvalitet eller äkthet.





William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

LÄS MER:



**Kronfogden säljer Porsche – men utan viktig sak**



**Budkrig om Volvos ikon hos Kronfogden**



**Chevy Van såld för rekordpris efter galen budstrid**



**Kronfogden säljer ovanlig raggabil till vrakpris**



**Ny Camaro hittad i trailer – nu säljs tidskapseln**



**Kronfogden tog lyx-pickup i poliskontroll**



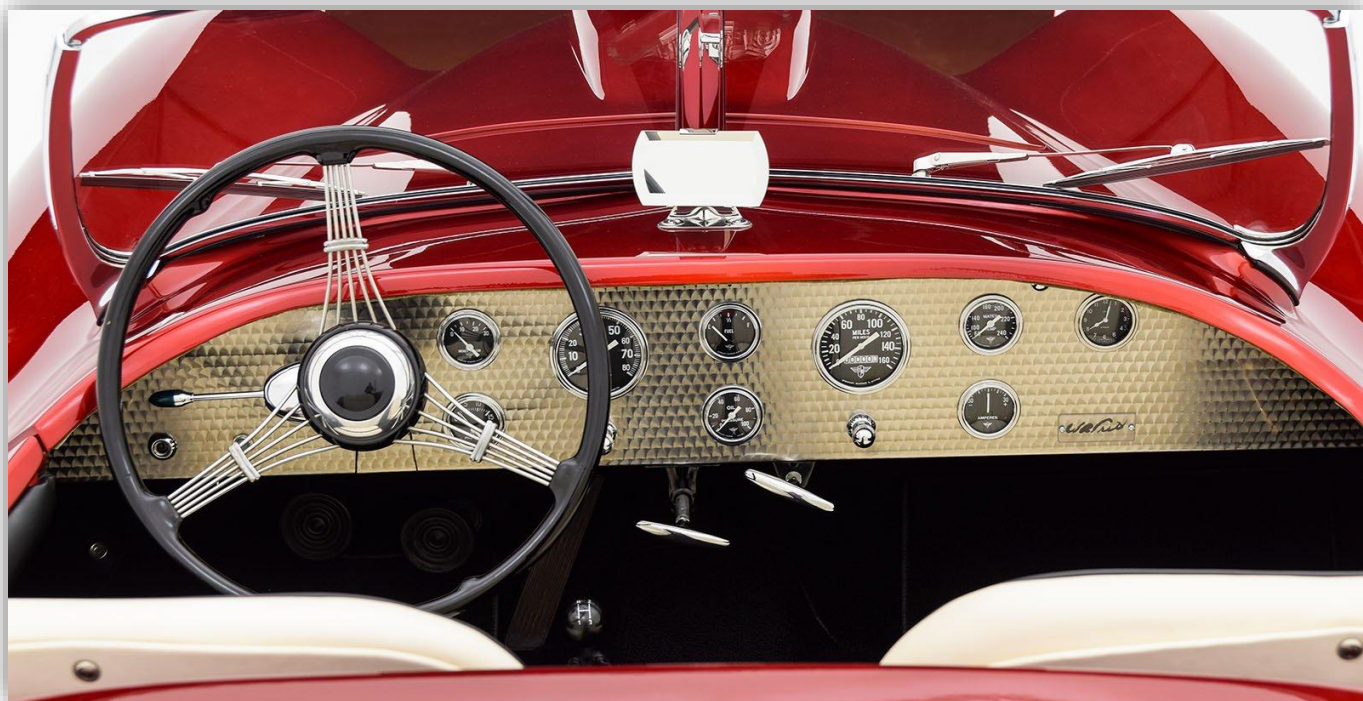
## 7. Glasspar G-2 1953



I södra Kalifornien 1949 var flygvapenmajoren Ken Brooks i färd med att bygga sin egen hot rod, precis som otaliga andra på den tiden. Brooks baserade sin bil på en modifierad Willys ram och Willys sexcylindriga motor. Han hade ännu inte kommit på vilken typ av kaross han skulle sätta på bilen när han visade den för sin vän Bill Tritt som hade en briljant idé som skulle göra Brooks bil till en sensation. Tritt, som var marinarkitekt till yrket, övertalade Brooks att bygga en kaross av ett mångsidigt nytt material som kallas glasfiber, som Tritt hade blivit bekant med när han arbetade för Douglas Aircraft, och senare genom att bygga båtar i sin lilla verkstad i Santa Ana. Brooks och Tritt, tillsammans med input från Brooks vänner och familj, arbetade fram en design med både amerikanska och europeiska influenser. Utan begränsningarna för att arbeta med metall kunde vackra sammansatta kurvor enkelt bildas i det nya materialet. Den färdiga bilen, som fick namnet Brooks Boxer, visades på Motorama 1951 där den blev en omedelbar succé, vilket fick Bill Tritt att utöka sin nya båtverksamhet till att även omfatta bilkarosser.

Bill Tritts nya företag hette Glasspar, som snabbt hade blivit den ledande specialisten på glasfiberbåtar och båtdelar. När den första karossen byggdes för Ken Brooks befann de sig plötsligt även i sportbilsbranschen. Bill Tritt skulle fortsätta med att utveckla Brooks Boxer till *Glasspar G2*; en komplett sportbil med ett unikt chassi som kunde rymma en mängd olika amerikanska V8-motorer. Hack i häl på G2 agerade Tritt och hans Glasspar Company som konsult till GM med deras nya Corvette, och han levererade också kompletta karosser till Volvo P1900, Kaiser-Darrin och Willys-baserade Woodhill Wildfire. Trots låga produktionssiffror var Glasspar G2:s största framgång att den gav upphov till byggsatsbilsindustrin, som exploderade senare under decenniet som en distinkt amerikansk kombination av hot rodding och sportbilar.

Vår **Glasspar G2** från 1953 är ett spektakulärt, helt restaurerat exemplar av denna banbrytande amerikanska sportbil. Endast 29 Glasspar G2 är kända för att existera, och enligt information från Mr. Tritt är chassinummer G253038 ett av bara 10 som byggdes av Glasspar i deras verkstad i Santa Ana, Kalifornien och såldes som kompletta, monterade bilar.



I den medföljande korrespondensen mellan Bill Tritt och den tidigare ägaren identifieras denna bil också som den enda fabriksbyggda G2 som är utrustad med den legendariska Cadillac OHV V8. Nu helt restaurerad och presenterad i fantastiska tidstypiska färger av godisäppelrött över en vit och svart cockpit, är denna G2 ett av de finaste exemplen på denna sällsynta och viktiga amerikanska sportbil vi har stött på.

Till skillnad från senare massproducerade glasfiberbilar var G2:s kaross handlagd, så den var anmärkningsvärt stark och hållbar med tanke på dess låga vikt. Byggkvaliteten är också förvånansvärt bra, med en kaross som ser väldigt rak ut under den högkvalitativa lacken. Den kusliga röda färgskalan passar G2:s 1950-talsstil utmärkt, med kromade trådfälgar och breda vita däck som gnistrar mot den lysande lacken och den krispiga vita interiören. Det exteriöra ljusarbetet, även om det är minimalt, presenterar sig i utmärkt skick med högkvalitativ plätering på stötfångare, grill och vindruteram.

Sätena är klädda i ljusvit klädsel med svarta passpoaler och mattor för en slående effekt. Instrumentbrädan är helt business med en platt panel klädd i motorsvarvad legering och utrustad med ett omfattande utbud av tidsenliga Stewart Warner-instrument. Typiskt för den tiden var att banjoratten kom från en tidig Ford V8. På det hela taget är interiören ganska väl upplöst jämfört med liknande bilar från den tiden, vilket förstärks av den förstklassiga restaureringen.

Med toppventiler och nästan 200 hästkrafter var Cadillac V8:an på 331 kubiktum plötsligt motorn att ha när den debuterade 1949. När Caddy 331 parades ihop med det 1 900 pund tunga Glasspar G2-chassit var resultaten inget mindre än spännande. Den enda bilen som är utrustad så från fabrik går mycket bra, med kraft som skickas genom en 3-växlad manuell växellåda. Även om chassit kanske inte var exotiskt, levererar det bra, balanserat köregenskaper tack vare den tillbakadragna motorn och den låga tyngdpunkten.

Glasspar G2 var en unik sammankomst av Hot Rodder-uppfinningsrikedom med högteknologisk sportbilsteknik. I händerna på sin tidigare ägare har denna G2 visats på många viktiga konserter och skulle säkert vara välkommen vid praktiskt taget alla evenemang i framtiden, särskilt med tanke på den nyfunna uppskattningen av samlare för dessa distinkt amerikanska skapelser.



Detta är ett mycket sällsynt tillfälle att förvärva en av de finaste G2:orna som finns; Helt unik i att vara den enda som lämnat fabriken med fabrikslevererad Cadillac-kraft och nu presenterad i vackert skick.

Letar du efter veteranbilar för att köpa och utöka din samling, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt sändningsprogram för klassiska bilar. Vårt [sändningsprogram](#) är en sömlös tjänst utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning. Säljare som letar efter mer kontroll drar nytta av vår expertis inom värdering, förberedelser, skatt, timing och platsvägledning.

Tyvärr har denna bil sålts. Funderar du på att köpa eller sälja en sådan här bil? Kontakta en representant



## 8. Succébilen ingen ville ha

Publicerad av Erik Wedberg 7 feb 2018 kl 20.20

Uppdaterad 25 feb 2025 kl 09.37

En nazistisk vision, en tysk ingenjördröm och ett judiskt livsöde. Historien om Volkswagens födelse är dramatisk, bitvis mörk men framför allt en berättelse om hur en genial konstruktion kan överleva det mesta.



*Volkswagen Typ 1, 1938-2003.*

Vid 1933 års bilsalong i Berlin intog Tysklands nyvalde kansler talarpodiet. Adolf Hitler, före detta vykortsmålare, korpral, fängelsekund och än så länge betraktad med en blandning av förakt och respekt av världens övriga statsmän, förklarade sin vision om ett bilburet Tyskland. Hitler tog aldrig körkort, men var ändå starkt övertygad om att bilen var värd att satsa på. Förutom en storskalig satsning på säkra och snabba motorvägar – autobahn – presenterade Hitler visionen om en folkbil så billig att alla tyskar skulle ha råd med en.

Talet mottogs självfallet med stora applåder och hurrarop men gillades i synnerhet av den då 58-årige bilkonstruktören Ferdinand Porsche. Porsche var vid den här tiden en av världens ledande visionärer inom bilindustrin men hade ännu inte fått möjlighet att sätta sin önskedröm i produktion. Han var inte längre en ung man med framtiden för sig och med flera misslyckanden i bagaget såg han Hitlers stora bilprojekt som en sista chans.

Porsche hade redan under sin tid hos Austro-Daimler försökt övertyga styrelsen om möjligheterna med en liten, enkel och billig konstruktion men inte fått något gehör. I november 1931 kontaktades Porsche av motorcykelfabriken Zündapp som ville slå sig in på bilmarknaden och behövde en lämplig konstruktion. Porsche, som redan hade stora delar av bilen klar i huvudet, hade en prototyp färdig för provkörning redan i april året därpå. Zündapp tvingades dock sätta stopp för projektet på grund av ekonomiska svårigheter.



*Porsche Typ 12 från 1931 byggd av Zündapp.*

Nedslagen av misslyckandet hos Zündapp måste det ha kommit som en skänk från ovan när NSU hörde av sig och bad Porsche att konstruera en bil. Ferdinand Porsche satte genast igång med att konstruera motorn, redan 1912 hade han konstruerat en luftkyld motor åt Austro-Daimler och hade sedan dess varit övertygad om luftkylningens förträfflighet. Porsche återanvände sina gamla patenterade torsionsfjädrar och den färdiga prototypen imponerade på NSU. Ett problem, som skulle visa sig oöverstigligt, uppenbarade sig när NSU:s ägare Fiat hörde av sig och påminde om det avtal som hindrade NSU från att tillverka bilar, det var Fiats uppgift.

Efter Hitlers tal vid bilsalongen 1933, ett tal som Porsche enligt alla historieböcker bevittnade på plats, gick Porsche hem för att författa ett brev till Transportministeriet i vilket han förklarade sina idéer och varför just han skulle få konstruera Folkbilen. Hitler och Porsche hade mötts redan på den tiden då Porsche konstruerade racingbilar åt Auto Union och i september 1933 möttes de igen.

Hitler förde monolog i ungefär en kvart. Under dessa minuter förklarade han sina krav på en folkbil. Porsche lyssnade och nickade gillande åt allt: Den skulle ha plats för fyra till fem personer, en marschfart på 100 km/h, en luftkyld motor och en bränsleförbrukning på 0,7-0,8 liter per mil. Och så skulle den inte kosta mer än 1 000 riksmark att köpa.

Det sista kravet fick Porsche att dra öronen åt sig. Att sälja bilen för mindre än 1 000 mark var omöjligt, de bilar han konstruerat åt Zündapp och NSU var tänkta att säljas för 2 000-2 500 mark. Hitler var inte den som lät sig bli motsagd, audiensen var slut.

Porsche fick vänta till den 22 juni 1934 då ett brev från Transportministeriet damp ned på hans skrivbord. I det läste han att kraven hade ändrats, bilen skulle inte kosta mer än 900 mark och hans firma med det komplicerade namnet Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH, fick bara tio månader på sig att producera tre prototyper och deras kostnader fick inte överstiga 20 000 mark i månaden. Trots de hårda kraven skrev Porsche under kontraktet och returnerade det.

Med hjälp av tolv anställda byggde Porsche de tre första folkvagnarna som benämndes VW3 (även Volkswagen V3), mer eller mindre för hand i ett litet garaget i Stuttgart.



*Konceptbilen Volkswagen V3 från 1935.*

De tre prototyperna såg i stort sett ut som den blivande serieproducerade bilen bortsett från att de saknade bakruta. Vid invigningen av bilutställningen i Berlin 1935 talade Hitler återigen och proklamerade nu att en folkvagn var i vardande. Kort därefter beordrades Daimler-Benz att börja bygga ytterligare 30 provvagnar efter Porsches ritningar.

1937 var de trettio prototyperna färdigbyggda. De fick beteckningen VW30 (betecknades även som Volkswagen V30) och utsattes för omfattande tester. 200 man ur SS-styrkorna kallades in för att genomföra provkörningarna. SS-männen körde de trettio bilarna totalt cirka 250 000 mil. Ett så omfattande testförfarande var aldrig tidigare skådat inom bilindustrin. Därefter presenterade Porsche planerna för den kommande serieproduktionen. Folkvagnen skulle byggas i tre modeller: Limousine, cabriolimousine och cabriolet. Den skulle vara 415 centimeter lång, 155 centimeter bred och lika hög. Vikt 650 kilo. Under stålkarossen fanns en fyrcylindrig, luftkyld boxermotor med toppventiler.



*Volkswagen Typ 1 Cabriolimousine, Cabriolet och Limousine 1938.*



*Volkswagen Typ 1-prototyp med Ferry Porsche bakom ratten.*

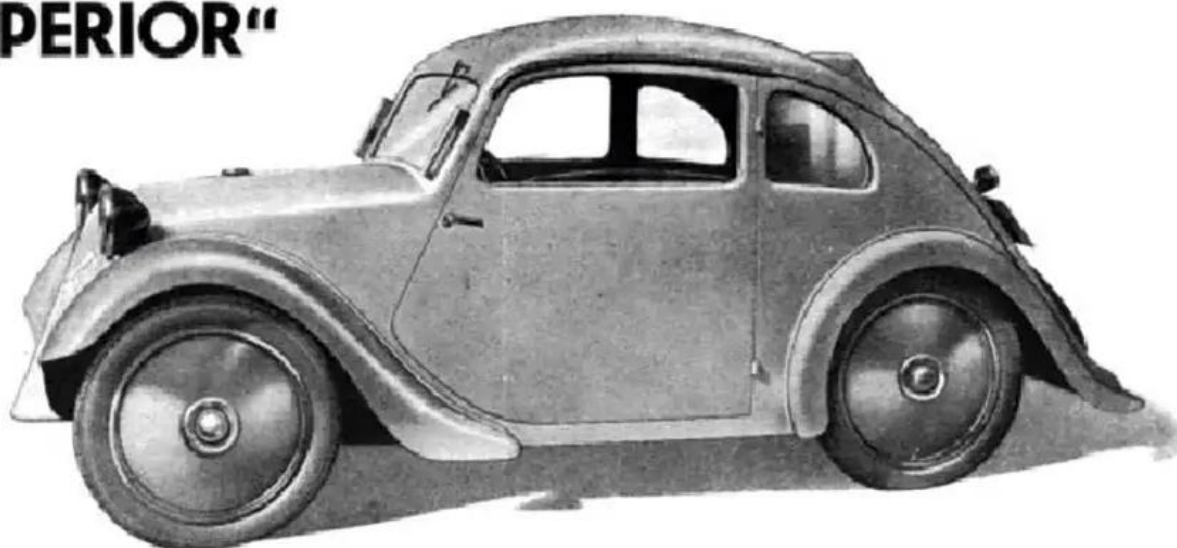
Var alla bilar skulle byggas var ännu inte bestämt. Porsche fann slutligen en lämplig plats vid den lilla byn Wolfsburg intill Mittelland-kanalen. Här skulle Tysklands Detroit komma att växa upp. Den 16 maj 1938 lades den första grundstenen till Volkswagen-fabriken i Wolfsburg och Hitler förklarade: "den nya bilen ska kallas KdF och kunna köpas av KdF-sparare.

KdF stod för Kraft durch Freude (Kraft genom glädje), en nazistisk fritidsorganisation som gav tyskarna en form av statsstyrd fritid och omfattade varje form av fritidsaktivitet från sällskapsspel till elitsport. Kring fabriken skulle den nya staden Stadt des KdF-Wagens byggas upp. I staden skulle 90 000 människor bo och alla skulle ha råd med en KdF-bil. Porsches dröm såg ut att bli verklighet.

Josef Ganz hade en liknande dröm. Ganz föddes i Ungern 1898 och fick redan i mycket unga år flera patent registrerade. I 30-årsåldern fick Ganz anställning som redaktör för den lilla motortidsskriften Klein-Motor-Sport där Ganz gjorde sitt bästa för att ifrågasätta dåtidens bilindustri. I upprepade artiklar gjorde han ohämmade utspel mot en bilindustri som enligt honom var inne på fel spår. Enligt Ganz behövdes en liten bil som kunde gjuta nytt liv i den konservativa branschen och just en sådan rullade ut ur hans eget garage 1931 och kallades Maikäfer – en extremt liten och lätt öppen bil med motorn monterad strax framför bakaxeln.

Ganz tog sin Maikäfer på turné genom Tyskland och Schweiz och vid ett av alla stopp stötte han på Ferdinand Porsche som fick provköra bilen. I boken "The extraordinary life of Josef Ganz" beskriver Paul Shilperoord hur Porsche, som fram till denna provkörning inte haft något intresse eller kunnande rörande små och lätta bilar, genast började skissa på en egen konstruktion med många av Ganz idéer som utgångspunkt.

**STANDARD**  
**„SUPERIOR“**



**Der sicherste, bequemste und wirtschaftlichste Kleinwagen**

*Den säkraste, bekvämaste och mest ekonomiska småbilen. Så sade annonsen om Standard Superior som tillverkades av Standard Fahrzeugbau i Ludwigsburg mellan 1933 och 1935.*

Hur mycket Porsche hade funderat i dessa banor innan provkörningen av Maikäfer vet ingen idag, inte heller hur mycket han lät sig inspireras av Ganz lilla bil som var så lätt att en man kunde lyfta hela framvagnen utan problem. Vissa hävdar att Josef Ganz är den verkliga konstruktören bakom Folkvagnen, andra att Ganz och Porsche hade listat ut samma sak vid ungefär samma tid.

Ganz vidareutvecklade sin bil som i februari 1933 presenterades som en Standard Superior. Den här bilen hade uppenbara likheter med den kommande folkvagnen. Ganz fick aldrig något gehör för sina idéer, annat än i form av smutskastning från de nazistiska tidningarna. När andra världskriget bröt ut i september 1939 raserades även Ferdinand Porsches dröm om folkbilen. Då hade ännu inte en enda bil levererats från fabriken och under kriget tillverkades endast militärfordon med Porsches folkvagnskonstruktion som bas, bland annat Kübelwagen, Kommandeurwagen och amfibiebilen Schwimmwagen. Vid krigsslutet 1945 satt Ferdinand Porsche i fransk fångenskap och fabriken i Wolfsburg låg i ruiner.

Wolfsburg hamnade i den amerikanska ockupationszonen men överlämnades sedan till britterna som till en början inte visste vad de skulle göra med den sönderbombade fabriken. Några brittiska officerare föreslog att man skulle montera ned de viktigaste delarna och skeppa allt hem till Storbritannien. Förslaget underkändes av några brittiska bile experter som tyckte att både fabriken och Folkvagnen var skröp. "Bilen motsvarar inte grundläggande tekniska krav", hette det i en rapport.



*Även en Folkvagn tvingades i brist på bensin köras på gengas.  
Den lilla puckeln på bagageluckan var relativt diskret.*

I ett skede tillfrågades den amerikanske bilgiganten Henry Ford om han kunde tänka sig att förbarma sig över fabriken. Ford svarade: "Nej tack. Jag har redan en bilfabrik i Tyskland."

I stället tillkallades major Ivan Hirst för att reda ut Wolfsburg. Uppfödd i en familj som ägde en klockfabrik hade Hirst en hel del erfarenhet av industriell tillverkning och fick därför ansvaret för att skaffa fram tekniker, ekonomer och fabriksarbetare för att få igång produktionen på nytt. Hirst var motiverad. Han tyckte inte bara att Folkvagnen var en genial konstruktion, han ville också rädda befolkningen i Wolfsburg som till stor del varken hade mat eller bostäder.

Efter att ha rensat upp i fabriken, snyggat till några gamla bilar som överlevt kriget och visat upp dessa för brittiska arméns chefer fick fabriken en beställning på flera tusen bilar. Armén ansåg att konstruktionen var stryktålig och billig nog att använda. Under 1945 lyckades fabriksarbetarna, som vid regnväder fick fälla upp paraplyer inomhus, bygga 1 785 bilar. Året därpå 10 000 bilar. Hirst kämpade vidare och breddade modellprogrammet med en liten roadster och en cabriolet. Hirst blev dock inte långvarig, 1947 tog tyske Heinrich Nordhoff över ansvaret för driften av fabriken och där blev han kvar fram till sin död tjugo år senare.



Erik Wedberg



*Volkswagen 1200 Cabriolet från 1938. Denna bil ägdes av Adolf Hitler.*



*Amfibiebilen Volkswagen Typ 166 Schwimmwagen var i stort sett en Folkvagn med hög markfrigång och nedfällbar propeller.*



*En av de första folkvagnarna som kom till Sverige 1948 finns faktiskt bevarad i ett makalöst fint skick. Den såldes på auktion för några år sedan för 1,2 miljoner kronor.*

Till Sverige kom de första fyra Folkvagnarna den 14 juli 1948 och resten är en fantastisk industrihistoria.



**VW 39 (original Beetle)**

Den första original VW 39 Beetle med chassinummer 1-0003

## 9. Fredagsfilmen: ELV – Måste äldre fordon skrotas?

Publicerad: 2025-05-16 07:00 Text: Mikael Johansson

ELV-frågan angår alla som engagerar sig i någon form av fordons hobby. Vad gäller? Vad händer?



The banner features a blue background with white and yellow diagonal stripes. At the top, the title "Webbinarium om ELV-frågan – måste äldre fordon skrotas?" is written in large white font. Below the title, there is a circular icon on the left showing a car and a motorcycle with an arrow pointing to a box labeled "NÄTVERK PÅ GEMENSAM VÄG". To the right of this icon are several logos: MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet), SFR (Svenska Fordor Riksförbundet), SMC (Svenska Motor Club), SSRA (Svenska Svenska Riksförbundet), SVEMO (Svenska Vagn och Motor Östergötland), SFR (Svenska Fordor Riksförbundet), M (M Sverige), SVENSK BILSPORT, and TESTA. In the bottom right corner, the number "46" is visible.

FILM: <https://youtu.be/p2y9uzMR-so>

"Nätverk på gemensam väg" omfattar viktiga organisationer med sammanlagt 810.000 medlemmar. Tidigare i veckan direktsändes ett webinarium i regi av M Sverige där ELV behandlades. Kunniga gäster diskuterade ELV i studion och nu kan du ta del av hela samtalet via YouTube-länken nedan. Lyssna till Jan Tägt, Sakkunnig Motorhistoriska Riksförbundet, Henrik Nyberg, Kommunikatör Riksförbundet M Sverige och Johan Danielsson, EU-parlamentariker.

(ELV=End-of-Life Vehicle. ELV berör köp, försäljning, rätten till ägande av fordon, delar och komponenter. Reparation, renovering, restaurering, konservering och ändring. RW).



Roger Warolin