

Pressmeddelanden

Jun 03, 2013 | ID: 49260

LCP 2000 - Framsynt framtidsstudie fyller 30 år

LCP 2000 - Framsynt framtidsstudie fyller 30 år

Lätta material, alternativa bränslen, extremt låg bränsleförbrukning - nyckelord för 2010-talets bilar. Samtidigt var det just dessa egenskaper som låg till grund för arbetet med LCP 2000, Light Component Project, den konceptbilsstudie med sikte på framtiden och miljön som Volvo Personvagnar presenterade redan på senvåren 1983, för 30 år sedan.

Idén om Light Component Project föddes 1979, dels ur en elbilsstudie som Volvo Personvagnar gjort 1976 och som letts av den snillrike ingenjören Rolf Melde, dels ur ett ultralätt småbilsprojekt kallat Ellen.

Projektbeskrivningen gällde en körbar prototyp till en framtida lättviktsbil, extremt bränsleeffektiv och samtidigt mycket säker som skulle kunna vara praktiskt användbar år 2000. Ett litet team med Melde i spetsen satte igång. Under arbetets gång skulle man ta till sig de nya material och tekniker som både fanns och sådana som ännu knappt hunnit utvecklas. Kravspecifikationen angav plats för minst två personer, med maxvikt på 700 kg och en maximal bränsleförbrukning underskridande 4 liter per 100 km. Närmast orealistiskt 1979.

Fyra bilar byggdes - alla med smärre olikheter beträffande tekniska lösningar - och visades upp i samband med ett miljöseminarium i Stockholm på senvåren 1983. LCP2000 såg ut som en bil, men ändå inte. En kilformad tvådörrars halvkombi med rak akter där bakluckan i plast samtidigt tjänade som insteg till baksätet, bakvänt av säkerhets- och utrymmesskäl. Plats för bagage fanns det också. Tittar man noga på LCP idag kan man spåra designdrag av Volvo 480 som kom tre år senare.

LCP-bilarna var utrustade med specialbyggda tvärställda trecylindriga turbodieselmotorer av två typer. Dels en lättviktsmotor av magnesium på 1,3 liter och 50 hk, dels en gjutjärnsversion på 1,4 liter som saknade konventionell kylvattenmantel och där istället motoroljan fungerade som kylmedium. Effekten var 90 hk och denna motor gick, förutom på diesel, också på andra oljebränslen, t ex raps- eller majsolja, och luktade då trivsamt som ett rullande gatukök. Bilarna var framhjulsdrivna och hade antingen femväxlad låda eller elektroniskt styrd steglöst variabel transmission, s k CVT.

Olika typer av plast samt metallerna magnesium och aluminium hade använts flitigt överallt i konstruktionen, av vikt- och återvinningskäl, men också med tanke på god tillgänglighet i framtiden. En smärre sensation var utnyttjandet av det då helt nya materialet kolfiber som använts i dörrarna.

Marknaden var emellertid inte riktigt mogen för en miljöbil 1983. Konventionella bilar dominerade fortfarande totalt överallt och effekt och prestanda var lösenorden för dagen. LCP2000 väckte i alla fall stort och berättigat intresse och som idé- och studieprojekt. Studier av LCP:s totala energiförbrukning - livscykeln från råvara via produktion, till drift och skrotning - lade sedermera grunden till Volvo Personvagnars miljöstrategi EPS och den följande EPI, miljödeklarationen för nya Volvo-bilar som infördes 1998.

Idag står LCP 2000 på Volvo Museum men är fortfarande lika aktuell och kanske modernare nu än den någonsin varit. Den vittnar om framsynthet, innovationsförmåga och tänkande i ett större perspektiv som vidareutvecklade återfinns i dagens Volvo-bilar.

Sökord:

Text,Concepts,Historik

Beskrivningar och fakta i detta pressmaterial avser Volvo Car Sverige AB:s nationella modellurval. Den utrustning som anges kan vara extrautrustning. Fordonsspecifikationerna kan skilja sig åt mellan olika länder och kan ändras utan föregående varning.

Relaterade bilder



[Fler Bilder >](#)

[media.volvocars.com >](https://media.volvocars.com)

[volvocars.com >](https://volvocars.com)

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).