

## Pressmeddelanden

Jan 28, 2004 | ID: 5288

# Volvos konceptbilar – del av genomtänkt strategi

**En konceptbil – vad är det? Något konstigt eller festligt, som väcker en stunds uppmärksamhet på en bilmässa? Eller..?**

**För Volvo Personvagnar har konceptbilar blivit en väsentlig del av tillvaron. Idag finns en genomtänkt strategi även för konceptbilar och de skapas av många olika, men alltid betydelsefulla, skäl.**

Redan 1933, när Volvo bara var sex år gammalt, visades den första konceptbilen. Skapelsen kallades Venus Bilo och var en extremt strömlinjeformad bil. Den byggdes av ett fristående företag på uppdrag av Volvo och avsikten var att testa allmänhetens syn på strömlinjeformen inför introduktionen av PV36 "Carioca", några år senare.

Cariocan blev dock ingen succé, så konceptet var kanske inte tillräckligt utvärderat...

Intressant med Venus Bilo, är att bilens form påminner mycket om en av Volvos senaste konceptbilar, Versatility Concept Car (VCC). Dörröppningen, bakhjulen ute i hörnen, den sluttande bakkdelen och skuldorna, är några exempel på slående likheter.

### V8 för USA

1952, några år innan Volvo inledde sin satsning på export till Nordamerika, funderades det på Volvo om man skulle bygga en bil som mer liknade USA-bilarna än den egna, lilla runda PV:n. Så kom "Philip" till – en stor bil med V8-motor och även något som liknade "fenor" baktill. Bilen kanske kan ses som vacker idag, men någon produktion blev det aldrig.

Ytterligare 20 år senare, 1972, hade Volvo verkligen lagt beslag på säkerhet som ett av de främsta kännetecknen. Därför passade konceptbilen VESC (Volvo Experimental Concept Car) bra in i bilden. Bilen var test för en lång rad framstående säkerhetsdetaljer, men den var samtidigt prov på hur 240-serien skulle komma att se ut, två år senare.

VESC var alltså ett väl genomtänkt konceptfordon.

### Varje koncept väl genomtänkt

–Varje konceptbil sedan dess har varit väl genomtänkt och haft klart uttalade syften, säger Sven de Smet, som är så kallad Brand Strategy Manager inom Volvo Personvagnar.

Sven är belgare från Flandern och kommer från en familj med känsla för Sverige.

–Det märks kanske på mitt förnamn, säger han med ett leende. Pappa hade en kanariegul Volvo 140, så det var något av mitt öde att hamna på Volvo.

Först blev han dock psykoanalytiker till yrket, med konsumentfrågor som specialitet.

–Jag upptäckte snart att konsumenter är mer komplicerade och intressanta än patienter med psykiska sjukdomar. Därför började jag arbeta med marknadsundersökningar och hamnade snart hos Volvos marknadsorganisation i Bryssel. Efter tre år där, flyttade jag till Göteborg för fyra år sedan.

Nu ansvarar Sven de Smet alltså för varumärkesstrategier och företagsidentitet.

Uttrycket "The Soul of the Brand" används för att beskriva vad Volvos personbilar kännetecknar.

Hans grupp om sex personer också nyligen varit inblandad i skapandet av en helt ny annonsimage.

Sedan år 2000 har han varit involverad i alla de olika konceptbilar som Volvo Personbilar visat på bilmässor jorden runt.

### Inga tillfälligheter

–I mitt uppdrag ligger bland annat att koordinera bolagets konceptbilar. Vi skapar tvärfunktionella

team, som tar fram en konceptbil utifrån den strategi vi utvecklat.

– Ingen konceptbil kommer till av tillfälligheter, betonar Sven de Smet. Införlivandet av Volvo Personvagnar i Fordfamiljen blev en ny början och gav ny energi. Han räknar upp en rad olika förkortningar: SCC, ACC, PCC, och ibland med siffran 2 tillagt, samt VCC.

– Vi har en helhetssyn på konceptbilarna idag, hävdar han. De ska spegla drömmar och visioner och de ska ge möjligheter att inspirera – både inom och utom företaget. Konstruktörer och designers ska få utlopp för sin energi och sin skaparlusta, medan journalister och kunder ska bedöma resultatet.

–Koncepten innehåller många exempel på avancerade utvecklingsprojekt. Det är litet som ett "kompetensrally", som ger reaktioner och skapar debatt.

Han säger att konceptbilen SCC (Safety Concept Car) faktiskt fick mer utrymme i pressen än introduktionen av några produktionsbilar. SCC användes också i en annonskampanj, och det var första gången i Volvos historia som en konceptbil användes så.

### **Journalister gillar det okända**

– Journalister är mycket kunniga och de tänker kanske helst på sådant som inte finns, alltså konceptbilar, säger Sven de Smet.

- SCC är ett exempel på det vi kallar "ReVolution". Den attraherar förstås motorjournalister, men också journalister från life style-pressen. Bilen är ett exempel på att design och teknikutveckling är "ett" igen. Det är viktigt att bilen samtidigt är vacker och teknisk avancerad. SCC är helt enkelt vackrast och säkrast!

Han säger att den stora herrgårdsvagnen VCC (Versatility Concept Car) från 2003 är "levande". Den innehåller många nya saker och har därför blivit mycket uppmärksammasad.

Sven de Smet säger att Volvo Personvagnar har ett fantastiskt designgäng, som utnyttjar möjligheterna att återanvända kända former i nya koncept.

– Många designelement i Volvos personbilar idag – och ett bra tag framöver – härstammar från Volvo Amazon. Det är fantastiskt att vi kan fortsätta utnyttja det!

Därmed är steget naturligt till José Diaz de la Vega på Designcentrum

### **Globetrotter från Mexiko**

José föddes i Mexico City, där han växte upp med en passion för bilar.

– Liksom för fart, skönhet och hälsa, lägger han till. Jag ville tidigt designa bilar – och tävla med bilar.

Pengarna räckte bara till go-kart medan hans pappa, som var ingenjör och hade bilfirma, tävlade med båt. José och hans bror tävlade även på vattenskidor och han blev mexikansk mästare.

Suget efter bildesign fanns dock hela tiden och skulle föra honom runt jorden. Först blev han industri- och produktdesigner vid universitet i Mexico City. Han gick sedan vidare till Royal College of Art i London och blev bildesigner. Han arbetade och bodde även i Australien, USA och Frankrike och arbetade för japanska företag i Europa. Skandinavien spelade också en viktig roll i hans planer.

– Här finns harmoni, en skön balans i livet, och god design bidrar till det dagliga livet – här finns en god miljö och bra människor. Jag ser dessa positiva element som utmaningar vid skapandet av spännande och tillförlitliga bilar även för kommande generationer, säger José Diaz de la Vega.

1990 kom han till Volvo Personvagnars designavdelning, där han blev chef för Interiör Design, Kulör och Klädsel. Som sådan är han också inblandad i alla konceptbilar – förutom att han ansvarat för interiören i alla dagens produktionsmodeller.

Idag är han Creative Director för "Strategic Design and Global Studios"

### **Evigt hjul av nyheter**

Han säger att man sedan 1999 har en strategi för design, som knappast går att översätta till svenska: "To constantly evolve Volvo's product identity as well as generate and develop new ideas in the product cycle plan".

Och så lägger han till:

"A constant wheel of innovations and creativity".

– Konceptbilar är del i en konstant utveckling – och utforskning, förtydligar José Diaz de la Vega och börjar rita ett schema, en mindmap.

Han skriver "konceptbilar" i centrum och drar linjer till alla olika grupper som har nytta av dem. Han börjar med leverantörer och andra externa grupper, som motor- och life style-journalister samt kunder. Internt handlar det om Volvo Personvagnars olika designcentra – i Göteborg, Kalifornien och Barcelona – liksom marknadsavdelningen, PR-avdelningen, teknikutvecklingen, inköp och ledningen.

– Med företagsledningen måste vi föra en intensiv dialog och få svaret på om ett koncept, eller delar av det, är realiserbart, säger han.

– Ibland kan en detalj sätta igång starka krafter, som till exempel den "genomskinliga" A-stolpen i säkerhetskonceptbilen SCC.

### **Volvo – en lyxbil!**

José Diaz de la Vega talar om att man skiljer på förväntade teknologier – motor, chassi och så vidare – och av kunderna förväntade funktioner – designrelaterade, känsloladdade saker. Därmed kommer han osökt in på den senaste konceptbilen, VCC, och börjar med att beskriva det svenska kynnet:

– Svenskarna är människor som håller igen med självsäkerhet. Volvo är ju ett lyxmarke, men svensken vågar inte säga det och betraktar Volvo som "basic". Vi måste också på hemmaplan våga uttala att det faktiskt är en lyxbil! I andra länder är Volvo en bil som man längtar efter och som har stolta ägare.

- Volvo är känt för sin säkerhet, för att bry sig om andra, för tidlös och innovativ design, för funktionalitet och variationsrikedom. Men det har alltid undervärderats i Sverige.

– VCC är det första sant lyxiga exemplet på att Volvo verkligen är kungen av herrgårdsvagnar, betonar José Diaz de la Vega. Bilen är skandinavisk lyx, översatt till Volvos designspråk. Konceptet har en helhetssyn, där alla visuella element i den yttre designen har tydliga arv – fronten från Volvo 164 och bakänden från 1800 ES. Den är inte så fyrkantig bak, utan har mer visuellt drama. Han nämner inte Venus Bilo från 1933, men nog känns släktskapet tydligt!

Svängbara lampor är exempel på tekniksteg i VCC och formen är samtidigt viktiga designelement. Han ställer frågan om Volvo nu skulle kunna gå ifrån de typiska bakljusarrangemangen i D-stolparna.

### **Skandinavisk rymd**

– Kundernas reaktioner kanske kan ge anvisningar om det, svarar han själv och övergår till sitt ansvarsområde, interiören.

Han beskriver interiören som en "lounge", ett rum för avkoppling, musiklyssnande, att umgås i.

– Här finns ett skandinaviskt utnyttjande av rymd. Kupén andas lugn med sköna färger och former liksom hög kvalitet på material. En kombination av tradition och high-tech – sammanhållet av hantverk, som ska ge den åkande en känsla av välmående.

Han talar om förarinterfacet, alltså förarens arbetsplats. Den är så enkel som möjligt för att minimera det visuella "oväsendet" och "nedsmutsningen".

– Tekniken är så utvecklad, att den gör livet enklare för föraren. På samma gång har barnen baksätet fullt av "infotainment", men barnsäkerheten gör dem också trygga som barn ska vara i en Volvo.

José Diaz de la Vega kan tala länge om alla finesser och smarta lösningar i VCC, men betonar igen, att man trots ständig utveckling inte får glömma ursprunget, till exempel bilens typiska skuldror.

– VCC är samtidigt en bil där man kan njuta maximalt av livet, men ändå känna sig socialt ansvarig. Här finns det skandinaviska arvet, med ett universellt perspektiv.

–VCC kan hjälpa oss att påminna kunderna om varför de köpt Volvo. Vi har en tendens att glömma det.

### **Bildtexter:**

1. Den första konceptbilen från Volvo kom 1933 och kallades Venus Bilo. Likheterna med den senaste, VCC, är slående.

2. VESC (Volvo Experimental Safety Car) var Volvos första verkligt genomtänkta konceptbil och förstärkte Volvos ställning som nummer 1 på säkerhet. Samtidigt var den ett test på den kommande 240-serien.

3. Volvo LCP (Light Component Project) visade mycket tidigt på Volvos framsynthet när det bland annat gällde nya material och druvkällor.

4. 1992 var ECC (Environmental Concept Car) samtidigt ett test av hybriddrift och en designstudie för den kommande Volvo S80.

5. ACC (Adventure Concept Car) från 2000 visade omvärlden att Volvo var på väg att realisera en SUV – som också visades i form av XC90 hösten 2001.

6. Redan 1980 gjorde Volvo en VCC, då mest som designtest inför Volvo 760. Den nya VCC (Versatility Concept Car) visar hur framtidens herrgårdsvagn kan se ut.

7. Sven de Smet.

## FAKTARUTA 1

### Volvos konceptbilar

Genom åren har drygt 20 koncept-, experiment- och specialbilar byggts av och för Volvo Personvagnar.

1. Venus Bilo, designkoncept (ej byggd av Volvo)1933
2. Philip, design för USA-export, 1952
3. Elisabeth I, designstudie1953
4. VESC (Volvo Experimental Safety Car), säkerhetskoncept och designstudie 1972
5. Volvo Viking, exteriör - och interiör design, byggd av Coggiola1972
6. Volvo elbil, Volvos första miljökonceptbil 1977
7. Volvo Experimenttaxi, taxi för New York 1977
8. VSCC, Volvo Safety Concept Car, för kommande säkerhetskrav i USA 1978
9. Tundra, designstudie av Bertone 1979
10. VCC, Volvo Concept Car, design- och säkerhetsstudie1980
11. Volvo 244 Diesel Turbo Special, alternativt bränsle och prestanda 1980
12. XD-1, för hastighetsrekord med diesel1981
13. LCP, Light Component Project, framtidskoncept för miljö och teknik1983
14. 480 Cabrio, holländsk-italiensk-amerikansk designstudie 1990
15. ECC, Environmental Concept Car, miljökonceptbil och designstudie1992
16. ACC, Adventure Concept Car, "aptitretare" och life-style. 2000
17. PCC, Performance Concept Car, säker prestanda i S60-format2000
18. SCC, Safety Concept Car, säkerhet i liten bil 2001
19. PCC2, Performance Concept Car 2, V70 med mycket kraft och säkerhet
20. ACC2, Adventure Concept Car 2, spännande med framtidsteknik
21. VCC, Versatility Concept Car, framtidens herrgårdsvagn 2003
22. Fem småbilsmodeller, för att testa allmänhetens syn på småbil2003

## FAKTARUTA 2

### Litet mera om Volvos konceptbilar

Volvos koncept- och experimentbilar genom åren har alla haft olika syften. Här är ett urval av de mest kända.

1. Venus Bilo 1933  
Venus Bilo byggdes på beställning av Volvo för att testa strömlinjeform inför introduktionen av

2. Philip1952

Volvochefen Assar Gabrielsson funderade på export till USA. Philip var större än PV:n och USA-inspirerad, med små "fenor" och V8-motor. En vacker skapelse, men USA-succén nåddes ändå med PV:n och sedan Amazonen (P120 i USA).

3. VESC (Volvo Experimental Safety Car)1972

Två år innan 240 skulle introduceras ville Volvo testa såväl designen som ett antal säkerhetslösningar och samlade allt i ett antal VESC. Konceptet blev kolossalt uppmärksammat, där deformationszoner, rundslagningskydd, "försvinnande" ratt, ABS, automatiska bälten, airbags, "upp-poppande" nackskydd, mjuk inredning och backnings-TV, var några lösningar.

4. Volvo elbil 1977

Mellan 70-talets oljekriser byggde Volvo sin första miljökonceptbil, en liten elbil i två exemplar. Bilen var tvåsitsig och 268 cm kort. Drivmotorn var hopbyggd med bakaxeln och hade 9,5 kW (13 hk) effekt. Toppfart 70 km/tim. En laddning på tio timmar räckte till två timmars körning.

5. Volvo Experimenttaxi 1977

Museum of Modern Art och några organisationer för masstransport och taxi i New York, inbjöd biltillverkare att konstruera en taxi för storstadstrafik. Volvo byggde sin experimenttaxi, som var extremt rymlig, bekväm för föraren samt säker och trygg för alla åkande. Drivkällan var en rak 6-cylindrig diesel på 70 hk och den hade framhjulsdraft.

6. VSCC, (Volvo Safety Concept Car)1978

1978 presenterade Volvo sin säkerhetskonceptbil VSCC. Bilen hade 25 säkerhetsdetaljer utöver standard för att uppmärksamma de amerikanska myndigheterna på många saker som kan öka trafiksäkerheten.

Samma år utsågs Volvo 240 till normbil för bilsäkerhet i USA och NHTSA krockade 24 exemplar av bilen.

7. VCC, (Volvo Concept Car) 1980

VCC var till stor del en "idébil" inför Volvo 760, knappt två år senare. Det innebar en ökad satsning på säkerhet, låg förbrukning och renare avgaser – förutom ett modernt yttre, förstås, liksom futuristisk instrumentering och inredning.

8. LCP 2000, (Light Component Project)1983

Framtidsstudien LCP, 1983, bestod av flera bilar med olika motoralternativ för att testa olika slags bränslen. LCP 2000 var till stora delar byggda av lätta material, som aluminium, magnesium och plaster – bland annat var motorblocket gjutet i magnesium. Motorerna var turboladdade dieslar, men en typ kördes på andra bränslen, till exempel rapsolja. Fjädring, hjulupphängningar, styrsystem, bromsar och elsystem hade många extremt moderna egenskaper och bilarna var framhjulsdrivna.

9. ECC, (Environmental Concept Car)1992

ECC var Volvos tredje förslag på hur en ekologisk framtidsbil skulle kunna se ut. Den var nästan till 100 procent byggd i återvinningsbara material och den hade hybriddrift i form av en gasturbin och en elmotor. Bilen kunde köras på i princip alla slags bränslen, både fossila och förnyelsebara. ECC var dessutom en designstudie och var till det yttre nästan identisk med Volvo S80, som skulle komma sex år senare.

10. ACC, (Adventure Concept Car) 2000

Ett par år innan introduktionen av Volvos SUV (sport utility vehicle), XC90, visades konceptbilen ACC på bilsalongen i Genève. Nu talade man klart och tydligt om att det var en "aptitretare", eller "termometer", inför den kommande modellen. Via Internet kunde människor ge sina synpunkter till produktutvecklarna.

11. PCC, (Performance Concept Car)2000

Med ett av världens mest avancerade, dynamiskt reglerbara chassin, elektroniskt styrd fyrhjulsdraft och en motor på 300 hk, visade denna konceptbil hur framtidens högprestandabil kan se ut. Chassit kallades FOUR-C (Continuously Controlled Chassi Concept).

12. SCC, (Safety Concept Car) 2001

För att återigen visa att Volvo Personvagnar leder utvecklingen inom bilsäkerheten, visades konceptbilen SCC (Safety Concept Car) – en vision av framtidens säkerhetsutveckling. Även av

en liten Volvo. När föraren sätter sig på plats, känner en sensor av hans eller hennes ögon och anpassar sätets höjd för att ge bästa möjliga siktfält. Automatiskt ställs också golv, pedaler, ratt och mittkonsol med växelspaken, in för bekvämast körställning. Bilens A-stolpar har en fackkonstruktion som gör dem genomskinliga. Andra detaljer innebär hög personlig säkerhet, till exempel en hjärtslagssensor som kan slå larm om ett barn eller djur är glömt i bilen, eller en obehörig person finns i den.

#### 13. PCC2, (Performance Concept Car 2)2001

Med den andra versionen av PCC visade Volvo Personvagnar att även herrgårdsvagnen kan fungera som prestandabil

#### 14. ACC2, (Adventure Concept Car 2)2002

Volvo ACC2 togs fram för att visa att Volvos Cross Country-koncept har en spännande framtid. Inredningen är extremt futuristisk och bilen är fylld av IT-lösningar, som ännu hör framtiden till. Mittkonsolen är en "dockningsstation" för en egen PDA (personal digital assistant) och bilen kan på olika sätt kommunicera med omvärlden, bland annat med bluetooth-teknik.

#### 15. VCC, (Versatility Concept Car) 2003

Med VCC ville Volvo visa att man kan fortsätta att tillverka stora bilar i premiumsegmentet – utan att pruta på sina kärnvärden; kvalitet, säkerhet och miljöomsorg. VCC är en herrgårdsvagn fylld av "smart lyx". Trots sitt futuristiska utseende påminner bilens form mycket starkt om den strömlinjeformade Venus Bilo från 1933 – i övrigt saknas dock likheter... VCC har en stark framtidskänsla i inredningen och bagageutrymmet är extremt praktiskt. Trots att motorn har 250 hästkrafter, är bensinförbrukningen bara 6,5 liter per 100 km.

50250/HM

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 >](http://media.volvocars.com)

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

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