

Think City – en rolig Norgehistoria

Lika dåligt som det går för svensk bilindustri, lika bra går det för norsk. Elbilstillverkaren Think nyanställer två personer i veckan. Nu produceras tio bilar om dagen, vilket till våren ska upp till 22 och fördubblas nästa sommar, med en årsproduktion på 10 000 bilar. Om det verkligen blir så bra återstår att se, men tillverkningen är i vart fall i full gång och väntelistan är lång.

Vi besökte Think i Aurskog två timmars bilväg från Oslo när allt såg som mörkast ut. Ford hade dragit sig ur företaget och man hankade sig fram på att tillverka delar till kylfack. Bakgården var full av halvfärdiga bilar, bilen vi fick köra var plastig och dåligt sammansatt. Att komma igång med serieproduktion igen verkade långt borta. Läs gärna reportaget på vår webb, som ett historiskt dokument och en bild av hur otroligt det är att bilen nu finns!

En kort provtur i Trondheim säger förstås inte allt. Men det är en helt annan bil vi kör nu, fast den till det yttre bara ser lätt uppdaterad ut. Allt är väl sammanskruvat. Man sitter bra i rejäla stolar. Det är varmt och gott trots minusgrader ute – elvärmens är rejält dimensionerad och ger full värme mycket snabbare än normal bilvärme eftersom den inte kräver att förbränningsmotorn ska ha blivit varm. Sidorutorna immar, troligen beroende på ett mindre fabrikationsfel som Think ska åtgärda. Ratt och reglage känns igen från Ford Focus, ett arv från den tid Ford ägde bolaget.

City är strikt tvåsitsig, liksom Smart men i motsats till Toyotas lika lilla IQ. Eftersom batterierna ligger under framstolarna är bagageutrymmet rejält tilltaget, oömt utformat och med bagagenät i sidorna och hemligt fack under golvet. Maxlasten på 250 kilo räcker bra för en så liten bil. Att dra släp är inte att tänka på.

Think Citys räckvidd är upp till 18 mil, men snarare kring 12 vintertid när man använder kupévärmen och värmer bakrutan. Räckvidden är längst i innerstan, eftersom toppfarten på drygt 100 km/h drar mycket el medan stadens täta inbromsningar återladdar batteriet. Som de flesta elbilar är Think helautomatisk, men läggs växelväljaren i E hålls elförbrukningen nere och bromsladdningen är kraftigare. Mot extrakostnad kan City snart fås med servostyrning men det är svårt att förstå varför någon skulle vilja ha det – City är lätt på foten och behöver ingen kraft för att manövreras.

Norges Blinddeforbund är kritiska mot Think eftersom den är så tyst att de inte hör den komma. Det stämmer i låga farter. Går det snabbare, kommer en del ljud in genom glasrutan bak. Bromsar man, bullrar generatoren irriterande högt.

Think klarar sig på landsväg och motorväg, men själva namnet City berättar att det är i stan den trivs bäst. 0-100 tar bra många sekunder, men i låga farter är City pigg, och elmotorns fulla effekt från första stund gör att man kommer snabbast iväg från rödljusen om det är vad man vill.

Think anger att City ska krocktestas hos Euro-NCAP till sommaren, och man hoppas på fyra stjärnor. Låsningsfria bromsar och dubbla airbags fram är standard, antisladdsystem eller fler airbags finns inte ens som extrautrustning. Därmed klarar Think inte ens efter krocktestet kraven för svenska myndigheters bilköp, som troligen kommer med i framtida miljöbilsdefinition.

City kostar från 199 000 norska kronor i Norge, exklusive batterierna som leasas för 12 000 per år. Det kan i grunden vara positivt eftersom man då slipper oroa sig för batteriernas hållbarhet. Hittills finns bara två Think-förhandlare i Norge och ingen i Sverige, de flesta bilarna säljs direkt från fabriken. Det svenska priset beräknas bli kring en kvarts miljon kronor. Det är väldigt dyrt för en minibil, men den totala kalkylen ser helt annorlunda ut. Milkostnaden är kring en krona, servicen är billig och oljebyten och liknande kan du helt glömma. Därtill kommer de miljöbilsförmåner som finns kvar, såsom gratis parkering i fyrtioalet kommuner, sänkt förmånsvärde för den som har bilen från sitt företag och miljöbilspremie till halvårsskiftet och om den köps i Sverige.

Citys andrahandsvärde kan man bara spekulera i. Mycket beror det naturligtvis på hur det går för Think – alltifrån konkurs till världsdominans är möjligt. Också framtida konkurrenter avgör – kommer det bättre elbilar till lägre pris så blir inte Think särskilt attraktiv längre. Think utlovar nu någon form av restvärde för sina bilar, men det kräver förstås att företaget finns kvar.

Think har inte genomgått skärselden ännu. De första köparna är entusiaster; elbilsfanatiker, miljödrivna företag och kommuner med tuffa miljömål. De godtar försenade leveranser, fabrikationsfel, dåliga återförsäljarnät, osäkert andrahandsvärde, begränsad användarbarhet och tveksam säkerhet. Såna kunder hittar man inte 10 000 om året av. Nu är det upp till bevis för Think. Vi håller tummarna för en bra avgasfri stadsbil är en viktig del av lösningen på våra transportproblem.

Mattias Goldmann

Thinks historik

1990	Begränsad produktion inleds, under namnet Pivco.
1995	100 elbilar byggs, modellnamn PIV3.
1998	Konkurs. Anställda köper företaget.
1999	Ford köper bolaget, som får namnet Think Nordic. Över 1000 bilar säljs i 14 länder.
2002	Ford drar sig ur. Kampkorp ny ägare.
2006	Konkurs. Ny ägare, Inspire AS, kostnad 14 miljoner norska kronor.
2007	520 miljoner NKK investeras av bl.a. utländska riskkapitalister.
2008	Nya amerikanska investerare. Produktion kommer igång.