

## **Volvo och Scania är delvis ansvariga för den svenska irrvägen med Etanol**

Volvo buss som under årtionden varit ett ekonomiskt sorgebarn mest för att man haft en usel till katastrofal verkställande ledning. Volvo bussar är ett tekniker styrt företag med väldigt lite kundkontakt om man inte menar att kontakten med vissa länsbolag är att betrakta som kundkontakt. Volvos marknader i världen är i princip där man har mer eller mindre monopol. Det har format organisationen varför man misslyckas rätt ordentligt där det råder fri konkurrens. Vari består svårigheten hos Volvo buss har jag aldrig begripit med att ha 2 järnbalkar med en motor, växellåda i mitten som utvecklas av andra som man lägger mellan ramen och så är det karosseribygare som bygger på, en mer primitiv teknik utveckling finns inte förmodligen i klass med häst och vagn.

När trycket blev för stort även för Volvo monopolisterna skickades de värsta stolpskotten i förtidspension och det dom duger till idag är att vattna blommor. Volvo buss tvingades under senare delen av 90 talet bygga komponenter där motorn kom att sitta bak – en kunskap som man missat galant i 30 år och istället för att utveckla baktalat, så fyndigt va?

Hade Volvo buss varit en fristående verksamhet hade man varit i konkurs redan i slutet av 60 talet. Då var Scania ledande ram tillverkaren som licensbyggde även innovativa fribärande Capitol bussarna från USA.

Volvo har alltid levt på lastbilsdivisionen i världen, inget fel med det om man hade begripit bättre vad världen behöver. I Syd Amerika tillräckligt långt bort från Sverige har Volvo däremot varit full med initiativ åtminstone när det gäller logistik och innovativa lösningar istället för spårbunden trafik som kostar så mycket mer. Denna kompetens har man aldrig torgfört i Europa och vem av stolpskotten skulle ha gjort detta förresten?

Energi frågan och bränsleförbrukning är inte på något sätt en ny sak, på 70 talet var Volvo och Scania helblock gjutna med fasta foder motorer vilka törstigare men så var bränslet billigt och miljön det var det ingen som talade om. Det var den tyska fabriken Henschel med moderna motorer som drog långt mindre, minst 1 liter mindre milen som var innovativa. Henschel kom att slåss sönder där Volvo köpte hela fordonsproduktionen och motor tillverkningen upp till 10 ton medans Mercedes tog hand om den tunga delen. Det var Mercedes som har Deutsche Bank som stor ägare, så även idag som slog sönder Henschel och flera andra biltillverkare däribland legendariska Borgward för att hjälpa Mercedes med en föråldrad fordons teknik som härstammade från före andra världskriget. Bra att ha en bank i ryggen som köper och förgör elaka konkurrenter.

I det moderna finansspråket kallas sådant för strukturrationalisering.

Volvo buss kunde inte ens i denna situation komma in på världens största ”fria” bussmarknad utan klantade sig rejält.

Med Leif Johansson som Volvo tunga fordon koncernchef har det inte blivit bättre, ena gången svänger han hit annan gång dit. Att engagera sig allehanda organisationer må se fint ut men vad leder det till?

<http://www.bth.se/forskning.nsf/4d8c6d813e50f53cc1256843003d06df/2647b08bbaee8f6fc1256e4b003b2707!OpenDocument>

Leif sitter med i Industriförbundet miljö kommitté och en rad andra organisationer är det möjligt att engagera sig i allt och samtidigt sköta en världskoncern även om den är liten men väl en koncern ute i världen.

Leif är också engagerad som rådgivare till regeringen där han med löften om nya forsknings miljoner jamsa med och förorda Etanol när sedan den egna organisationen i världen ropar stopp då vinglar man över till Biogas för att göra ett PR jippo i Bryssel där man visar upp sina ”miljö” fordon som alla släpper ut mer Co2 än traditionella diesel bilar. Nu är man ju inte så

korkat i EU som Leif måste ha trott, han misstog sig nog och blandade ihop svenska politiker töntrar med knivskarpa EU parlamentariker. Jippt blev ett rejält fiasko och hur man kan ha missat att EU antagit tidigare i år att samhället skall gå över till vätgas är en obesvarad fråga.

### **Volvo med bränslecell vätgas drivna lastbilar**

Med svansen mellan bena flyr man fältet och hux flux är man på banan igen med en hel ny lastbils serie som skall drivas med bränslecell – vätgas. En större saltomortal har nog ingen svensk industri chef lyckats med, men för att lyckas med denna bravad pressade man av några hundra miljoner skattekröner för ”energi utveckling” dels för lastbilar och dels för bussarna och så var kassan full igen. Och i den svenska ankdammen är det ingen som ens höjer ett ögonbryn över detta skattebedrägeri orsakat av Volvo koncernledning.

Volvo buss sin vana trogen misslyckas konsekvent med att ta fram en innovativ miljölösning, man valde den enklaste och primitivaste att rusta om motorerna till Etanol och Biogas. De personer som finns på Volvo buss med gedigen kunskap i vätgas drift sätts på sidospår.

Hade det funnits en uns av framsynthet hos ledningen hade man sedan länge engagerat sig med Shell, Q8 på Hisingen samt kemi industrin i Stenungssund och tagit fram en vätgas driven buss för Västra Sverige och visat politikerna dels att man kan utnyttja en resurs som idag släpps rätt ut i atmosfären för att förstöra ozonskiktet. Dels att man kört väst Sveriges bussar och rälsbussar med vätgasen där det ur avgasröret kommer rent vatten. Det hade inte bara varit en välsignelse för Sverige det hade också varit en exportframgång med stora bidrag från ministeriet för EU infrastruktur.

Nu när hela världen skriker efter vätgasbussar så är det MAN och Mercedes, 3 st US busstillverkare och 2 kinesiska som kan leverera. Se också artikeln där olika städer gått samman för att köpa vätgasbussar.

**Scania buss är ett ekonomiskt sorgebarn** så länge man tillverkar bussar med undantag för tiden under andra världskriget då man levererade till försvaret.

Det torde vara svensk industri rekord att ha en sådan misslyckat företagsledning som Scania buss haft under årtionden och frågan är väl om inte det gäller även idag.

Scania har aldrig intresserat sig för vätgasen utan satsat på högre förbränning i dom traditionella motorerna och andra tekniska innovationer. Till detta har man haft olika misslyckade pratkvartar några från länsbolagen som rådgivare.

Taktiken att hänga med men inte mer kommer snart att visa sig vara ödesdigert för Scania koncernen. All vätgas kompetens finns hos MAN och vid en sammanslagning av båda koncernerna får Scania visserligen tillgång till denna spetskompetens men det är på MAN:s villkor och som alla vet leder intern kamperna till dom värsta kompetens förstörande ”krigen” varför stora verksamheter lamslås medans kvartschefer slåss om sina inpinkade revirer.

**Var står Scania inför 2008** – här är resultatet <http://www.scania.com/biofuels>

Det påminner mig om Facit koncernens undergång när man inte trodde på tekniskiften från traditionella kassamaskiner till elektroniska. Idag skrattar man åt idioterna i Åtvidaberg, men dom som arbetade och la sitt liv i koncernen kan hålla sig för skratt. Det kan också Scania buss tillverkningens medarbetare i Katrineholm göra. Det är inget fel på svensk industri arbetare däremot facken som driver ett spel varför produktionskostnaden blir orimlig, inte bas lönen utan allt runt omkring som tillkommer. Scania buss utveckling om nu någon kan tala om utveckling är katastrofal, kvalitén ett sorgebarn där koncernen borde skämmas över att producera ett sånt skräp som är orsaken till att bussåkarna som lockats till att köpa en Scania

buss ekonomiskt förblöder då fordonen står på verkstadsgolvet, där Scania är måttlig med sina garanti åtaganden, för att inte tala om alla stillestånds dagar som bussbolagen råkar ut för. Det är rätt mänskligt att Scania buss inte har tid med att utveckla något för framtiden när man är sysselsatt med att rädda kvar det som går innan MAN slukar denna gren i koncernen och kanske lika bra med det. Därmed är ännu en svensk industrigren på soptippen inte för att det behövde bli så utan för att man inte släpper fram någon form av innovativa idéer och har missat hela miljödebatten där man satsade på fel teknik. En teknik som visserligen gläder svenska politiker och regering men inte övriga världen och det är i världen som Scania gör sina affärer inte i ankdammen. Tiotusentals jobb står på spel i Sverige med alla underleverantörer som litar på att Scania ledningen gör rätt, det ser mörkt ut.