



Osa MT4 Vignale Berlinetta 1950–55.

1. Åtta nya bilmärken till Sverige.
2. Genesis G90 – 5,5 meter koreansk lyx.
3. Specifikationerna för Radford Type 62-2 John Player Special.
4. Dacia Jogger kommer till Sverige och blir din för 154 900 kronor.
5. Nischföretaget ska utmana Rimac Nivera.
6. Lexus följer upp V10-ikonen LFA med en elbil.
7. Läckra lastare kanske på riktigt!
8. Scantias första helt eldrivna tunga lastbil nu i trafik i Sverige.
9. Behovet av batterier större än halvledarproblemet.
10. Naturvårdsverket vill se fler vätgasstationer.
11. Fortsatt stopp för Dekra – besiktningskedjans begäran avslås.
12. Northvolt bygger ny fabrik i Portugal.
13. Alrik och Magnus har besökt Nevs och kört Saabkombin som aldrig blev av!
14. Hälsa på hos Renault.
15. Porsche 912.

1. Lavin av bilmärken – åtta nya till Sverige.

Av Maths Nilsson 13 December, 2021.

Åtta nya bilmärken kommer eller har redan lanserats på den svenska marknaden. Under 2022 kommer kampen om elbilsköparna att hårdna rejält. Här är de nya bilmärkena som kan vända upp och ner på bilmarknaden.



Känner du igen bilarna på bilden?

Det är några av de nya bilmärkena som ska in på svenska marknaden.

Under relativt lång tid har det varit samma bilmärken som har konkurrerat om bilköparna på den svenska marknaden. Längre var Tesla, som kom 2013, det senaste märket på marknaden.

Det har talats länge om att de kinesiska bilmärkena ska komma till Europa på bred front och ställa marknaden på ända. Men under många år hände inte så mycket – fram till i år.

Nya märken varje vecka

I år har MG och Lynk & Co redan lanserats, och snart är en ström av nya bilmärken på gång till Sverige. Var och varannan vecka kommer det nyheter om lanseringar av nya märken.

Totalt handlar det om åtta nya bilmärken, sex kinesiska och två amerikanska, som redan etablerat sig i Sverige eller är på väg att göra det under nästkommande år.

Flera av märkena har mycket starka ägarkonstellationer bakom sig och kan säkert komma att ruska om marknaden och ta köpare från de etablerade bilmärkena. Den som inte har elbilar att leverera riskerar att hamna på efterkälken när bilmarknaden stöps om.



SUV:en Aiyaws U5.

Aiyaws

Aiyaws ska lansera en kinabyggt SUV i Sverige nästa år. Redan den 20 januari är det säljstart för Aiyaws U5. Bilen har en officiell räckviddssiffra på 41 mil och snabbladdningseffekt på 90 kW. Aiyaws har fem års nybilsgaranti och åtta års batterigaranti. Importen sköts av danska företaget Andersen Motors, priserna är ännu inte officiella. Sannolikt är det mest privatleasing som gäller för den som vill köpa Aiyaws.



Den som vill privatleasa DFSK Seres 3 får lägga upp 15 000 kontant.

DFSK

Kinesiska DFSK har redan etablerat en generalagent i Sverige och bilarna går att beställa. Den första elektriska modellen är DFSK Seres 3 Electric. Den har ett batteri på 53 kWh och en räckvidd på 33 mil. Bilen går att privatleasa för 1990 kronor i månaden om du slantar upp 15 000 kronor kontant, så det verkliga priset är 2615 kronor. Under nästa år kommer en ny större elektrisk SUV, Seres 5 Electric. Den nya modellen har hela 694 hästkrafter och fyrhjulsdraft.



Fiskers nya SUV kostar från 450 000 kronor.

Fisker

Fiskers nya elbil Ocean går redan nu att reservera i Sverige, men leveransen lär dröja något år. Bilen kommer kosta från 450 000 kronor med en räckvidd på 45 mil. Toppversionen Ocean Extreme gör 0-100 km/h på 3,6 sekunder och kommer 63 mil.

Den billigaste versionen av Fisker Ocean kostar 450 000 kronor före klimatbonusen på 70.000 kronor. Då får köparna en bil som klarar 45 mil. Det handlar om en stor SUV som är längre än Volvo XC60. Den som vill ha fyrhjulsdraft kan välja Ocean Ultra för 615 000 kronor. Då ökar räckvidden till 61 mil.

I Sverige, Norge och Danmark är det Mekonomen som ska sköta leveranser och service av Fiskers bilar. Bilarna kommer att tillverkas i Österrike i samarbete med Magna Steyr och produktionen startar om knappt ett år.



Lucid har startat leveranserna i USA av nya Lucid Air.

Lucid

Tidigare i höstas startade leveranserna av Lucid Air, som har världens längsta räckvidd tack vare ett batteri på 188 kWh. Bilen klarar hela 83 mil enligt EPA. Motoreffekten är totalt 1080 hästkrafter och bilen ska klara 0-100km/h på omkring 2,5 sekunder. Priserna i USA startar på omkring 1,5 miljoner kronor. Lucid har bekräftat att bilen kommer till Europa och den går redan nu att reservera i Sverige. Exakta leveransdatum är inte bekräftade.



Lynk & Co har redan kört i gång i Sverige och fått ut 1000 bilar.

Lynk & Co

Volvos systemmärke Lynk & Co har redan etablerat sig i Sverige under 2021. Sedan i våras kan du köpa eller privatleasa SUV:en Lynk & Co 01 som är en billigare kinesisk variant på Volvo XC40. Bilen är på vissa sätt bättre än sin dyrare europeiska kusin, bland annat har laddhybriden längre räckvidd. Hittills har Lynk & Co fått ut 1000 bilar på de svenska vägarna. Med Geelys muskler och Volvos servicenät i ryggen kan märket säkert fortsätta växa.



MG tog bilmarknaden med storm redan under sitt första år.

MG

Kinesiska MG ruskade om den svenska bilbranschen när den lilla el-SUV:en MG ZS blev en av de allra mest sålda elbilarna under sommaren. Bilägarna stod i kö för MG tack vare det låga privaleasingpriset på 1995 kronor i månaden för en elbil. Totalt har MG fått ut över 4000 bilar under sitt första år på marknaden, vilket måste ses som en succé. Nu laddar MG om kanonen och kommer med två nya elbilar och uppdaterar MG ZS med längre räckvidd. MG Marvel R Electric är en SUV som kostar 3645 kronor i månaden att privatleasa i Sverige. Och MG5 Electric blir den första helt elektriska kombi. Bilen ska vara både praktisk och rymlig med 479 liter bagageutrymme, eller närmare 1 400 liter vid nedfällt baksäte.

Till en början kommer kombin MG5 med ett 61 kWh-batteri och en räckvidd på 400 km. MG5 Electric kommer till Sverige under första kvartalet nästa år. MG importeras av Hedin Bil som även sköter en stor del av försäljningen.



Den som köper en Nio kan byta batteri när de inte har tid för laddning.

Nio

Kinesiska Nio har bekräftat att de kommer till Sverige under 2022, troligen blir det i slutet av nästa år. I Norge finns redan ett showroom på Karl Johan. De modeller som är aktuella är sedanen ET7 och SUV:en ES8. Nio vill ses som ett premiummärke, mest spektakulärt är tekniken med batteribyten. Du kan också hyra batteriet till bilen och välja att byta till ett större batteri när du ska resa långt. Om du besöker en "Battery Swap Station" kan du byta till ett fulladdat batteri på 4,5 minuter.



Xpeng är en bil som liknar Tesla Model 3, men är aningen större.

Xpeng

Xpeng har redan öppnat i Norge och nu är det dags för fortsatt satsning i Sverige, Danmark och Nederländerna. En av premiärmodellerna blir sannolikt Xpeng7 som är en sedanmodell som konkurrerar med Tesla Model 3 och Polestar 2. Bilen har en räckvidd på 53 mil och kvick acceleration. Några svenska priser är ännu inte släppta och Xpeng söker personal till sin nya svenska organisation. Xpeng är börsnoterat på New Yorkbörsen. Märket har hittills i år sålt 82 000 elbilar.

2. Genesis G90 officiell – 5,5 meter koreansk lyx.

PUBLICERAD: 14 DEC 2021, KL 20:35.

När BMW 7-serie och Mercedes S-klass känns för vanliga finns Genesis G90 – Sydkoreas lyxigaste bil som nu släpps i ny generation. Med en klart udda design och nästan 5,5 meter från för till akter kan den bli en lyxyacht att räkna med.



Hyundai Motor Group består inte bara av Hyundai och Kia utan även av lyxmärket Genesis som [sägs stå redo för en Europalansering](#) och kan bli en konkurrent främst till Lexus. Det är troligtvis den eldrivna modellen [GV60](#), syskonmodell till Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6, som står först på tur, men kanske får vi även se den nya toppmodellen G90.





G90 kan enkelt beskrivas som Sydkoreas svar på Audi A8, BMW 7-serie och Mercedes S-klass. Genesis har en tradition av att bjuda på en utstickande design och nya G90 är inget undantag. Medan de europeiska konkurrenterna finns med laddhybridteknik kommer G90 med endast ett motoralternativ: V6 på 3,5 liter med elektriskt turboaggregat och 48-volts-mildhybridteknik. Hur mycket effekt motorn utvecklar sägs inte, men G90 kan fås med bak- eller fyrhjulsdraft.

Standardmodellen av G90 är 528 centimeter lång och därmed lika omfångsrik som de förlängda versionerna av A8, 7-serie och S-klass. G90 med förlängd hjulbas är dock hela 547 centimeter lång och får fyrhjulsdraft och fyrhjulsstyrning som standard.

Inne i den stora kupén finns förstås allsköns lyx, vi noterar särskilt en fingeravtrycksläsare som används för att starta bilen. Och som förare behöver man inte dra igen dörren efter sig, den stängs automatiskt så snart man sätter foten på bromspedalen. Baksätesspassagerarna behöver inte heller anstränga sig, de kan stänga bakdörrarna med enkla knapptryck i mittkonsolen.

G90 har teknik för att ta emot trådlösa mjukvaruuppdateringar av bland annat navigationssystemet, instrumentklustret, head up-displayen, bromsarna, styrningen och luftfjädringen.

Nya Genesis G90 börjar byggas någon gång nästa år och när, eller om, vi får se den i Europa återstår att se.





Erik Wedberg



Genesis G70 Shooting Brake officiell för Europa.



3. Specifikationerna för Radford Type 62-2 John Player Special.

AV BOBBY GREEN 2021-12-17 KL 20:30.

Bjuder bland annat på 600 hästar.



I september fick vi se fräsiga Radford Type 62-2 i en John Player Special-version. Nu får vi reda på vad den bjuder på utöver de andra versionerna. Insteget som man kallar för Classic har 430 hästar ur den kompressormatade V6:an på 3,5 liter medan Gold Leaf har 500. John Player Special har istället hela 600 hästar vilket ska räcka för att klara 0-100 km/h på 2,9 sekunder, 0-200 km/h på 8,4 sekunder och sedan fortsätta till en begränsad toppfart på 300 km/h. Denna version har vassare kolvar, stakar, kamaxlar och en större kompressor. Bilen får även ett mer aggressivt kjolpaket, keramiska bromsar, kolfiberfälgar och Michelin Pilot Sport Cup 2-däck. Den är också lättast i gänget med en torrsvikt på under ett ton.

Beställning går bra att göra nu och de första leveranserna ska ske under andra kvartalet nästa år. 62 stycken Type 62-2 ska byggas totalt och av dessa är tolv John Player Special-versionen. Några priser på någon av versionerna har vi dock inte fått än.





**Radford Type 62-2 i John Player Special-kläder.
Ganska så rad.**



**Så här ser Radfords Lotus Type 62-2 ut på insidan.
Har fina analoga klockor.**



**Custombyggaren Radford återuppstår.
Och Jenson Button är med på tåget.**

4. Dacia Jogger kommer till Sverige – här är priserna.

Publicerad 2021-12-17 15:46 (uppdaterad 2021-12-17 16:00).

Text Erik Söderholm.

Dacia ska börja sälja familjebilen Jogger i Sverige. Den lockar med lågt pris men det finns ingen hybridteknik vilket ger högre fordonsskatt.



Dacia har lanserat flera modellnyheter på sistone. Förutom en ny generation Sandero har elbilen Spring dykt upp, men än så länge är det oklart om den ska säljas i Sverige.

Det ska däremot den sjusitsiga familjebilen Dacia Jogger som tar vid efter den nedlagda modellen Lodgy. På måndagen kom beskedet att Dacia Jogger ska säljas i Sverige med leverans i april 2022.

- Priserna börjar på 154 900 kr men då ser bilen inte lika tuff ut som på de första bilderna. Snikmodellen kallas Essential och då ingår bland annat luftkonditionering, de Y-formade strålkastarna, autobroms och stolsvärme.
- Den som betalar ytterligare 20 000 kr för Comfort-versionen får till exempel ratt som är ställbar i höjd- och djupled, infotainmentsystem med 8-tumsskärm, regnsensor, parkeringsvarnare bak och farthållare.
- För ytterligare 18 500 kr finns Extreme-versionen med tuffare design, backkamera och klimatanläggning.

Dacia Jogger har en bensinmotor utan hybridteknik på 110 hk och sexväxlad manuell låda. Hybridteknik eller eldrift finns inte och det innebär att den som funderar på en Jogger också behöver räkna med en relativt hög fordonsskatt på drygt 5 300 kr/år under de första tre åren.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Dacia visar ny lågpriskombi – med plats för sju.



20 000 kr billigare per år – så står sig budgetbilen.



Euro NCAP sågar Dacia – får två stjärnor i test.



5. Nischföretaget ska utmana Rimac Nivera.

Anders Nilsson 2021-12-17

Förra modellen hade 2 080 hästkrafter.



Förvänta dig att AFX blir ett kraftfullt fordon.

Deras senaste modell hade 2 080 hästkrafter. Nu har Arash släppt bilder på elbilen som bland annat ska utmana Lotus Evija och Pininfarina Battista.

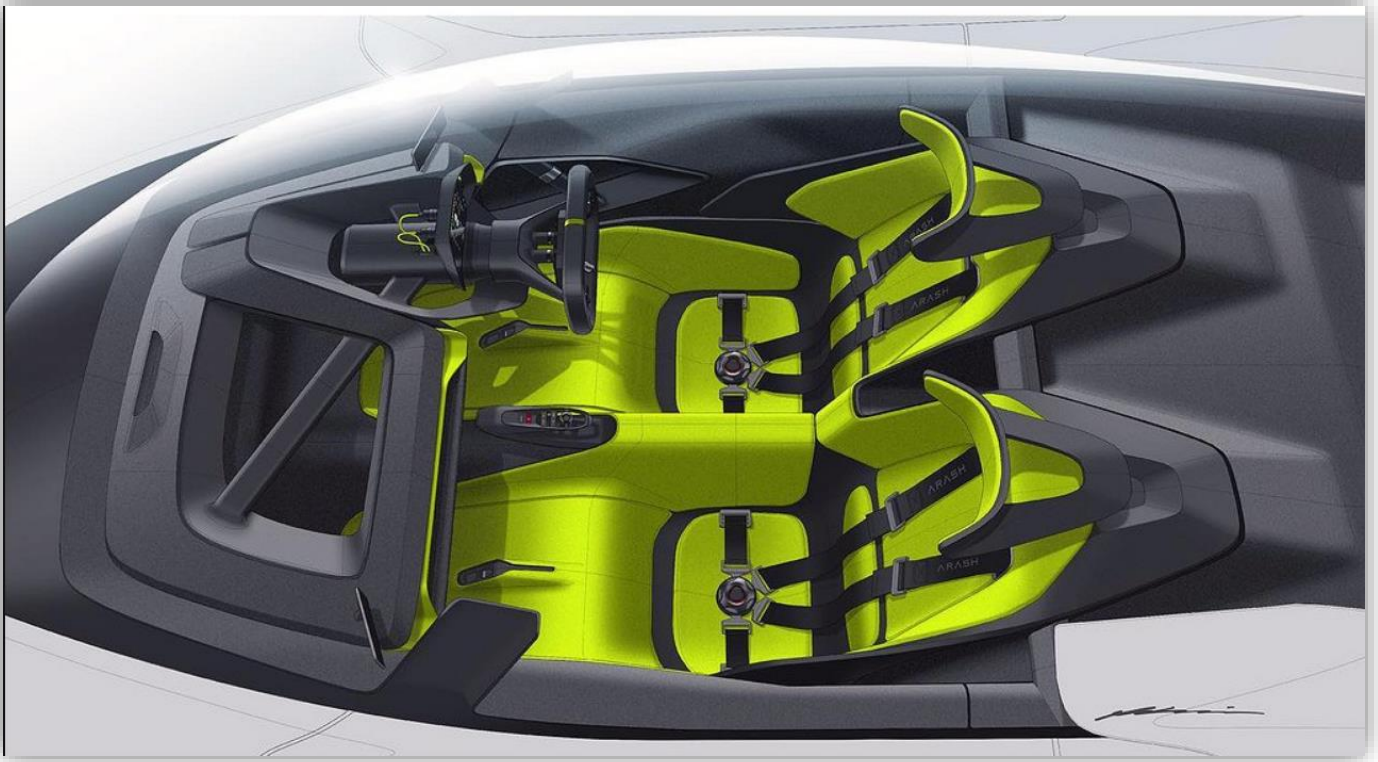
Det finns många stora och små biltillverkare runt om i världen. Ett av nischmärkena som finns, är Arash Motor Company. Nu rapporterar [Carscoops](#) att Arash tänker lansera en elbil.

Modellen kallas för AFX, men ytterst få andra detaljer har framkommit. Men sannolikt kommer den utmana [Lotus Evija](#), [Pininfarina Battista](#) och [Rimac Nevera](#).

Nu har företaget släppt bilder på bilen och den visar att fordonet får kantiga strålkastare och en kompakt motorhuv med stora luftventiler för att underlätta aerodynamiken. Den har även tydliga hjulhus och dörrar som påminner om [Porsche 918 Spyder](#). Dock har den inte några traditionella backspeglar. Dock finns framträdande linje med LED-ljus baktill, och den har även en hajfena för att ytterligare förbättra aerodynamiken.

Interiören har säten som är gjutna i monocoquen. Det finns även en liten skärm som ersätter de yttre backspeglarna. Det finns även ett instrumentkluster.

Det senaste produktionsfordonet som [Arash lanserade var AF10](#). Modellen lanserades 2016 och hade en 6,2-liters V8-motor med fyra elmotorer som genererade 2 080 hästkrafter.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Pininfarina Battista – elbilen med 1 900 hästkrafter.



Pininfarina blir elbilmärke.



Video: Rimac Nevera i dragrace mot Ferrari SF90 Stradale – varning för utklassning.



Klart: Rimac tar över Bugatti tillsammans med Porsche.



6. Lexus följer upp V10-ikonen LFA med en elbil.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-12-17, 12:00.

Ger sig in i supersportbilsmatchen igen – nya elektriska sportbilen ska ha 70 mils räckvidd och klara 0–100 km/h på strax över 2 sekunder.



Toyotas lyxmarke Lexus ska bli helt elektriskt på de europeiska, kinesiska och nordamerikanska marknaderna till 2030. Fem år senare ska man ha fasat ut förbränningsmotorn helt även globalt sett.

Satsningens flaggskepp är en sportbil som förhandsvisades under tisdagsmorgonen med konceptet **Lexus Electrified Sport**.

Tillverkaren beskriver den som "en batteridrivna elsportbil som ärver körsmaken, eller den 'hemliga ingrediensen', av prestanda som odlades fram under utvecklingen av LFA".

För den som behöver påminnas tillverkades supersportbilen Lexus LFA från december 2010 till december 2012 i endast 500 exemplar. Konstruktionen var helt ny och till en stor del gjord i kolfiber. Kronan på verket var den unika, 4,8 liter stora V10-motorn 1LR-GUE som Toyota utvecklade och producerade tillsammans med Yamaha.

560 hästkrafter levererades vid 8.700 v/min och LFA grejade 0–100 km/h på än idag kvicka 3,7 sekunder. Topparten var 325 km/h.

Det kommer den nya batterielbilen att klå med besked, om vi ska tro siffrorna som nämndes under presentationen av [Toyotas och Lexus elbilssatsning](#).

Sprinten 0–100 km/h ska ta strax över två sekunder, i klass med rivalen [Tesla Roadster](#) som utlovas klara 0–97 km/h (60 mph) på 1,9 sekunder. Däremot var Lexus mer försiktiga med sitt räckviddslöfte: 70 mil vid "cruising" – jämfört med Teslas löfte om över 100 mil för Roadster.



Lexus Electrified Sport har flera designdrag gemensamma med dagens Toyota Supra, och tycks signalera att Lexus till slut lugnat ner sig på grill-fronten.

Toyota har länge hållit på att utveckla egna "solid state"-batterier – litiumjonbatterier med fast fas. Den framtidsteknologin ska ge mycket högre energidensitet, tåla snabbare laddning och hålla längre än dagens litiumjonbatterier.

Lexus kommande elsportbil sägs kunna bli en av de första att använda Toyotas wunderbatteri, men när den lanseras blir det med ett vanligt litiumjonbatteri. Toyota har sagt att man ska testa att använda sina fastfasbatterier i hybridmodeller först, innan elbilarna får dem någon gång under mitten av 2020-talet.

– **Den ändlösa jakten** på den särskilda Lexus-körsignaturen kommer att nå nästa steg genom utvecklingen av det nya elsportbilen, sa Lexus märkeschef Koji Sato under presentationen.



Lexus LFA Nürburgring Package var ännu vassare, med 571 hästkrafter. 64 bilar byggdes.



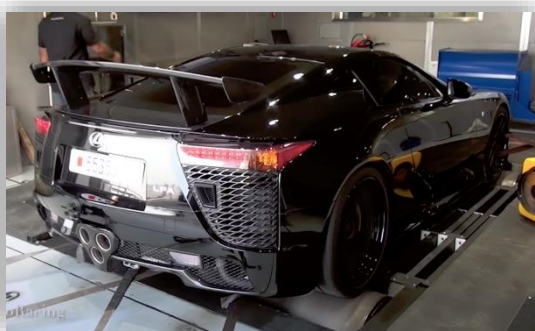
Lexus elsportbil blir spjutspetsen i märkets kommande elbilssatsning.



Toyotas plan: 30 nya elbilar till 2030.



Elon Musk bekräftar: Tesla Roadster dröjer.



Film: Lyssna när Lexus ursinniga V10:a testas i bänk.



Lexus LFA läggs ned.

Klassiker**7. Läckra lastare – kanske på riktigt!**

Publicerad 2021-12-17 kl 14:36. TEXT Björn Meyer.

Estniska Nobe som lanserade trehjuliga 100GT för några år sedan planerar för fler elbilar med retroutseende.



Pickupen 500 och skåpbilen 600 lånar friskt från 1950-talet och amerikanska formgivare, framför allt Ford.



Än så länge bara läckra skisser, men vem vet: firman satsar på att ha en färdig pickup till nästa sommar. Läs mer på deras amerikanska sida <https://mynobe.com>



8. Scantias första helt eldrivna tunga lastbil nu i trafik i Sverige.

AV BOBBY GREEN.

2021-12-17 KL 16:00.

Kommer köra mellan Piteå och Skellefteå.



FILM: <https://youtu.be/PS-5pYELGhM>.

Nu har Scantias första elektriska 64-tonnare börjat trafikera vägarna mellan Piteå och Skellefteå vilket är en sträcka på åtta mil enkel väg. Det här är världens första elektriska lastbil som kan dra 64 ton och som dessutom är godkänd för ADR (regelverk för transport av farligt gods på väg). Det är kemileverantören Wibax som har beställt bilen och Scania och Wibax kommer att arbeta tillsammans för att optimera användningen av fordonet över tid. Allt från laddning till batteriets livslängd och ruttplanering kommer att utvärderas.

Jonas Wiklund som är vd för Wibax Group säger följande:

"Vi har gjort allt vi kan för att vara hållbara ända sedan företaget grundades 1986, och eftersom vi har identifierat transporter som det som har störst miljöpåverkan hos oss är denna el-lastbil ett sätt för oss att säkerställa att vi kan fortsätta med vår verksamhet med miljön i åtanke. Under lastbilens livslängd kommer vi sänka våra koldioxidutsläpp med upp till 1370 ton, vilket gör den till en riktig game-changer. Det är viktigt för oss att vara i framkant i hållbarhetsfrågor. Grunden är att det ska inte bara vara snyggt på papper, utan betyda något på riktigt. Lättare el-lastbilar har funnits ett tag på marknaden, men för oss är det inte hållbart på riktigt förrän nu när vi kan elektrifiera 64-ton lass. Vår värdegrund är "god kemi" och denna satsning går i linje med det mottot. Man har pratat om dessa frågor länge, men nu märker vi även att efterfrågan ökar från marknaden på mer hållbara lösningar för transporter, det börjar hända på riktigt."



**Scania presenterar helt eldriven lastbil.
Och uppdaterar laddhybriden.**



**Så fungerar en elvägslastbil.
Häng med till Scantias democenter.**



**Scania testar släp med solceller på sig.
Ska hjälpa till att få ner förbrukningen.**



9. Fords vd: Behovet av batterier större än halvledarproblemet.

Av Johan Augustin 10 December, 2021.

Ford har ett större behov av batterier till sina elbilar som överstiger halvledarproblemet uppger vd:n Jim Farley. Biltillverkare köper upp batterier och andra delar till elbilar sedan beställningarna skjuter i höjden, eftersom bolagen vill undvika samma avbrott i leveranskedjorna som halvledarbristen orsakar.



Fords vd Jim Farley säger att företaget försöker komma över batterier till sina elbilar.

Halvledarproblemet verkar komma i skymundan när biltillverkarna nu satsar elektriskt. Då är det istället batterier som står i fokus.

”Problemet är batterierna. Det är det vi måste lösa”, [sa Fords vd Jim Farley till CNBC](#) under torsdagen.

Pausar beställningar

Uttalandet kom samtidigt som biltillverkaren var tvungen att pausa beställningarna av den elektriska versionen av F-150 som kommer ut i vår, och som redan har nått 200 000 beställningar.

Han sa vidare att intresset för elbilar skjuter i höjden hos konsumenterna, särskilt för F-150, och att Ford kommer göra ”vad som helst” för att fördubbla produktionskapaciteten för elpickupen.

Efterfrågan större än tillgången

Det innebär att Ford och andra biltillverkare snabbt försöker komma över batterier och andra material som behövs i omställningen, men problemet är att efterfrågan ser ut att vara betydligt större än den nuvarande tillgången på råvaror som litium.

Enligt Wall Street-analytiker kommer det orsaka samma slags avbrott som vi har sett genom halvledarkrisen.



10. Naturvårdsverket vill se fler vätgasstationer.

AV BOBBY GREEN 2021-12-17 KL 15:30.

Svenskt företag får investeringsstöd på 355 miljoner kronor.



Vätgas är fortfarande ett alternativ när det kommer till hur vi ska driva våra framtida fordon. Här i Sverige har dock problemet varit var man ska tanka dessa. För närvarande finns det bara fyra stycken stationer i hela landet. Naturvårdsverket vill att fler stationer ska byggas och har därför valt att ge det svenska företaget [REH2 AB](#) ett investeringsstöd på 355 miljoner kronor. Pengarna ska gå till att bygga 24 stycken nya vätgasstationer. Stationerna ska ha egna elektrolysörer som producerar förnybar vätgas direkt på plats. Investeringarna beräknas minska utsläppen med 21.000 ton koldioxid per år och stationerna ska stå klara 2025. De kommer då att finnas i Gävleborg, Jönköping, Kalmar, Kronoberg, Norrbotten, Skåne, Södermanland, Värmland, Västmanland, Västra Götaland, Örebro och Östergötland.

Det danska företaget Everfuel ska också bygga vätgasstationer i Sverige och i slutet av 2023 ska de ha driftsatt 15 stycken stationer i Uddevalla, Göteborg (2 stycken), Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Markaryd, Växjö, Karlshamn, Oskarshamn, Linköping, Örebro, Stockholm (2 stycken) och en i Gimo.



**OKQ8 ska bygga tio vätgasstationer.
Tripplar antalet stationer i Sverige.**

11. Fortsatt stopp för Dekra – besiktningskedjans begäran avslås.

Publicerad idag 17:19 (uppdaterad idag 17:29). Text Erik Söderholm.

Dekra ville hålla stationerna öppna i väntan på dom. Så blir det inte.



I **förra veckan** kom beskedet att tyska Dekra tvingas [stoppa verksamheten](#) på samtliga besiktningsstationer med omedelbar verkan.

Anledningen var att kontrollorganet Swedac i [flera omgångar hittat olika brister](#) och inte var nöjda med hur de hanterats.

– Vi har sett att de har brister som de inte åtgärdat. Då kan vi besluta om att återkalla ackrediteringen, sa Michael Johansson, enhetschef på avdelningen för fordon och kontroll på Swedac, till Vi Bilägare.

Dekra har överklagat beslutet och hade hoppats kunna ha de 77 stationerna öppna i väntan på dom.

Så blir det dock inte. Under tisdagen meddelade förvaltningsdomstolen i Jönköping att Dekra inte får bedriva fordonsbesiktning i väntan på beslut. Nu ska domstolen pröva om Swedacs beslut var riktigt eller inte.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Här är missarna som kostar tillståndet för Dekra.



Så mycket dyrare blev besiktningen efter avregleringen.



Dekra stoppas – tvingas stänga alla stationer.

12. Northvolt bygger ny fabrik i Portugal – så här stor blir den.

Av Johan Kristensson.

2021-12-14 17:29.

Northvolt och oljebolaget Galp Energia startar ett samriskföretag med målet att tillverka litiumhydroxid i en anläggning i Portugal, som ska stå klar 2026.



Volvo Cars och Northvolt ska bygga både en gemensam batterifabrik och ett utvecklingscenter. Det senare hamnar i Göteborg.

Svenska batteritillverkaren Northvolt söker sig nedåt i litiumjonbatteriets värdekedja. Bolaget är överens med det portugisiska oljebolaget Galp Energia om att bilda samriskföretaget Aurora, som ska tillverka litiumhydroxid i en anläggning i Portugal, enligt ett [pressmeddelande från Northvolt](#).

Ägarförhållandet kommer att bli 50/50 och investeringen beräknas uppgå till 700 miljoner euro, motsvarande 7,2 miljarder kronor. Det slutgiltiga investeringsbeslutet är ännu inte tagits. Alla tillstånd finns heller inte på plats ännu.

Anläggningen kommer att bli Europas största när den står klar 2026, men det är ännu oklart exakt var den ska ligga. Satsningen ska skapa 1 500 arbetstillfällen, direkt och indirekta.

35 000 ton litiumhydroxid

Till en början ska den producera 35 000 ton litiumhydroxid per år, vilket är tillräckligt för att bygga batterier med en sammanlagd energilagringsskapacitet om 50 GWh, motsvarande en miljon elbilar om 50 kWh.

Som jämförelse ska Northvolts batterifabrik i Skellefteå fullt utbyggd få en produktionskapacitet om 60 GWh/år. Northvolt åtar sig att använda uppemot hälften av litiumhydroxiden som Aurora producerar.

Spodumen

Råvaran som Aurora ska använda sig av är spodumen, även kallat litiumaluminiumsilikat ($\text{LiAl}(\text{SiO}_3)_2$).

I dagsläget bryts spodumenhaltig malm främst i Australien, men i Portugal pågår nu projekt för att starta gruvverksamhet. Savannah Resources vill till exempel påbörja brytningsprojektet [Mina Do Barroso](#) i norra delen av landet.

Aurora ska förädla spodumen till litiumhydroxid, som används vid tillverkning av litiumjonbatterier. Bolaget ska använda sig av en "väl beprövad" omvandlingsprocess, men försöka att "minimera och slutligen helt undvika beroendet av naturgas som med den konventionella metoden".

Fakta: Litiumutvinning

Litium utvinns från ett dussintal olika litiumhaltiga mineral samt från saltlösningar innehållande olika litiumsalter, till exempel litiumklorid.

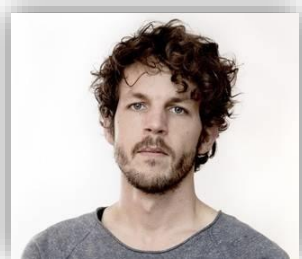
Lösta litiumsalter hittas främst i vätskedepåer i Sydamerika. Produkten som tillverkas är vanligen litiumkarbonat (Li_2CO_3), genom att vätskan som litiumsalterna är lösta i först avdunstar i stora dammar.

Bland mineralen är spodumen/litiumaluminiumsilikat ($\text{LiAl}(\text{SiO}_3)_2$) vanligast att utgå från. Spodumen hittas i en silikatbergart kallad pegmatit som bryts i gruvor, främst i Australien.

De två vanligaste litiumhaltiga produkterna för batteriproduktion är litiumkarbonat respektive litiumhydroxidmonohydrat ($\text{LiOH}\cdot\text{H}_2\text{O}$, brukar benämnas litiumhydroxid), men även litiumklorid kan användas.

Celltillverkare brukar föredra litiumhydroxid om de tillverkar batterier med högt energiinnehåll, till exempel av kemin NMC811 (nickel, mangan, kobolt) samt NCA (nickel, kobolt, aluminium).

Källa: Spodumene: [The Lithium Market, Resources and Processes](#)



JOHAN KRISTENSSON

RELATERAD ARTIKEL:

[Northvolt har producerat sin första återvunna battericell](#)



13. Alrik och Magnus har besökt Nevs – och kört Saabkombin som aldrig blev av!

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-12-17, 17:47, uppdaterad 2021-12-17, 18:55.

Chefredaktör Alrik Söderlind och fotoreporter Magnus Fröderberg är på ett reportagemaraton i södra Sverige. Bland annat har de fått se något på Nevs som ingen annan tidigare fått se – och kört en av världens kanske mest sällsynta Saabar.



Nevs Sango är helt självkörande. Alrik och Magnus har fått en åktur.

Hej Alrik och Magnus! Var är ni någonstans?

– Vi kom precis ut genom portarna till Nevs i Trollhättan! Vi har fått en åktur i deras självkörande, sexsitsiga poddtaxi Sango som det kommer en video på framöver, säger Alrik Söderlind.

– Sen har vi fått titta på och sitta i en väldigt, väldigt snygg och tekniskt imponerande men ännu hemlig bil. Den skulle man vilja ha faktiskt, och så ska den ha utvecklats på mindre än ett år!

– Nevs ingenjörer fick en designskiss av [ägaren Evergrande](#) och sedan fick de en teknisk specifikation att följa som skiljer sig från dagens bilar.

– Man kan säga så här: Den här vill du ha för att åka riktigt fort och riktigt snålt till fjällen med fyra personer. En GT-vagn med bra utrymme, bra prestanda och bra köregenskaper – om vi ska tro Nevs, flikar Magnus Fröderberg in.



*2012 Saab 9-5 SportCombi nådde aldrig produktion.
Alrik och Magnus har fått köra Saabmuseumets förserieexemplar.*

Låter häftigt! Vadan detta hemlighetsmakeri?

– Det är [ägarbyte på gång](#). Det lär finnas flera olika intressenter och det är inte klart vem som får bestämma vad det blir av bilen, svarar Alrik.

– Man börjar se ljuset i den här tio år långa tunneln på Nevs. Under vårt besök har man visat upp att Nevs fortfarande har den tekniska förmåga som krävs för att ta fram nya bilar och koncept i världsklass.

Spännande! Ett reportage att se fram emot, med andra ord!

– Absolut! Innan besöket på Nevs var vi på Saabmusemet och körde [Saab 9-5 SportCombi](#), en av de 27 förseriebilarna som tillverkades innan konkursen 2011, svarar Alrik.

– Den har en härlig tvålitorsdiesel på 190 hästar, plus fyrhjulsdrift och manuell låda. Den var fin och komfortabel att köra – en fantastisk lyxbil för att vara från tio år sedan. Den hade stått sig bra mot Volvo då och kommit innan dagens V90 som släpptes 2016.

– Men sedan satte vi oss åter i resans transportmedel, [helelektriska BMW iX xDrive 50](#), och kände jänkla vad långt tekniken har kommit. Det kändes som 20 år har gått mellan Saaben och BMW:n.

Det kan jag tänka mig, men jag hörde att allt inte gått riktigt som tänkt på vägen ner?

– Nej, vi är inte helt nöjda med laddinfrastrukturen här i södra Sverige eller hur BMW tycker att vi ska utnyttja den, svarar Alrik.

– Men vi ska ge den en chans till! Nu är vi på väg söderut till Göteborg där det finns lite olika biltillverkare att besöka. Efter det ska vi fortsätta en bit söderut till ...



Saab 9-5 SportCombi – tillfälle att köpa den extremt ovanliga bilen.



Saab-ättlingen Nevs kan säljas – för 8 miljarder.



Polestar 2 får 476 hk med OTA-uppdatering



Koenigsegg bryter med Nevs – äger nu Gemera helt själva.



Wiggo Björck

14. Hälsa på hos Renault.

PUBLICERAD 2021-12-17, 19:02 av Anders Nordner › Skribent.

Renault har öppnat ett virtuellt museum där man kan följa företaget från den första bilen, Renault Typ A 1898, till mer moderna vagnar som Renault 25 Baccara som i år fyller 30 år. Däremellan ryms legendariska vagnar som 4CV, Floride, Renault 4, 12 Gordini och 5. Och vem minns inte Fuego Turbo?



På sajten finns inte bara bilder och fakta, där finns också motorljud och ljudet från körriktningsvisarna bland mycket annat.

Surfa in på [The Originals Museum](#) och njut. Kanske bra i dessa tider då man vet varken ut eller in avseende virusets utveckling.



Utställningen inleds med Renault Typ A från 1898 ...



... och vi avslutar rundturen 1992 med en R25 Baccara.

HÖGSTA VÄXELN

Porsche 912.

15. Av Gran Turismo.

08/09/2019.

Porsches budgetversion av ikonen 911 är ingalunda någon ful ankunge. Den andas samma härliga känsla som Elvan, och är ännu roligare att köra tack vare superlåg vikt och bättre balans. Nu sticker priserna iväg.



I bland, ska erkännas, kan vi vara lite saktfärdiga med att uppdatera vår lista över prisbilden på samlarvärda klassiker. Suget efter Porsche 911 från det sena 1960- och tidiga 1970-talet har varit massivt under flera år nu och priserna har dragit iväg ordentligt, vilket vi också, i konservativa steg, har försökt spegla i prislistan. Samma bil, men med en tvåa på slutet i modellbeteckningen, har vi inte haft samma koll på. Lite beror det nog på att Porsches gamla instegselva ofta ses lite över axeln – tydligen även av oss på redaktionen – och dess status i samlarkretsar har varit låg.

Faktum kvarstår dock att det är samma bil – förutom drivpaketet – som en "äkta" 911, och den som gillar den unika formen, känslan och atmosfären i den allra mest renodlade versionen av en av bilvärldens största ikoner (och vem gör inte det?) kan njuta av den nästan lika mycket med en fyrcylindrig motor i aktern som en sexa.



Och när priserna på tidiga 911 drar iväg, är det naturligt att 912 hänger med i suget bakom. På behörigt avstånd, men ändå uppåt.

I vår lista värderade vi en Porsche 912 i prisspannet mellan 50 000 och 100 000 fram till och med förra numret, bara en drygt tredjedel av vad en 911 med tvåliterssexa borde vara värd. I detta nummer har vi flyttat upp den till spannet mellan 100 000 och 200 000, vilket betydligt bättre speglar den aktuella prisbilden. Faktum är att även det tycks vara en ganska försiktig skattning av modellens nuvarande marknadsvärde. Exceptionellt fina exemplar begärs det en bra bit över 300 000 kronor för, och är det en öppen Targakaross kan de till och med vara ännu dyrare.

Men vår prislista ska inte ha fuktionen att driva priserna uppåt, utan ge en rimlig och väl avvägd bild av vad man kan förvänta sig få på marknaden utan att vänta på turen eller flera år på rätt köpare. Och det är oftast en betydande skillnad mellan vad som begärs och vad som betalas ...

Under tiden som vi arbetade med 912:an som samlarobjekt fanns bara en enda 912 till salu på svenska Blocket, medan det fanns ett dussintal på amerikanska eBay och drygt 50 till salu på tyska mobile.de. Det är ungefär hälften av utbudet av jämgamla 911:or, vilket borde tyda på att 912 inte byggdes och såldes i lika stora antal som sin sexcylindriga storebror.

Men det är en bedräglig bild. Faktum är att 912 såldes i dubbelt så stort antal som 911 under de fyra år den fanns i produktion innan mittmotorbilen 914 (se GT nr 5/2013) ersatte den under hösten 1969.



När 911 började levereras ut till de första kunderna 1964 rullade fortfarande produktionen av den då betydligt billigare 356 på som tidigare, och när tiden närmade sig för gamlingen att gå av banan började många importörer runt om i världen att bekymra sig över att inte kunna ha ett billigare alternativ att erbjuda kunderna än den sexcylindriga 911:an. Lösningen fanns på hyllan, och under vintern 1964/65 hängde man i en fyrcylindrig boxer från 356:an i en 911-kaross, och kunde i april 1965 presentera den nya instegsmodellen. Produktionen av 356 upphörde i september 1965 och då hade redan tillverkningen av 912:an varit igång ett par månader.

Och handlarna var rätt ute när man bedömde behovet av en billigare 911. I USA sålde man mer än dubbelt så många 912 som 911, både till gamla 356-ägare som inte alls tyckte att en 90-hästarmotor på 1,6 liter var ett nerköp jämfört med den 40 hästar starkare 911, och till folk som gillade bilen men inte nödvändigtvis behövde den sista prestandakicken.

Vi hade nöjet att få ta en åktur i Jonas Lindgrens barrskogsgröna 912 för en tid sedan, och kunde konstatera att den gamla 1960-talselvan inte tappar mycket av sin attraktionskraft i fyrcylindrigt utförande. 1600-motorn varvar glatt och lätt och känns frisk i gången, och med bilens lättfotade spänst och fina aerodynamik går det att marscha rejält utan att bilen känns det minsta stressad. I oberoende tester från tiden toppade 912:an dryga 190 km/h, vilket det var få bilar som klarade av på 1960-talet.

Ännu mer slående är hur behändig den är att hantera i alla lägen. De dryga 100 kilon som är avskalade från den redan låga vikten har försvunnit i rätt ända, det vill säga akterifrån, vilket gör underverk för viktfordelningen och bilens styrbarhet. Med det korta axelavståndet som första generationens 911 hade, och bara 965 kilo på vågen dansar 912:an lekande lätt fram över vägbanan.

Inte undra på att 912:an gjorde bra ifrån sig i rallysammanhang och vann Europamästerskapet 1967.

Det byggdes över 30 000 Porsche 912 mellan 1965 och 1969, varav cirka 2 500 i Targa-version. Det första året, 1967, var Targamodellen helöppen förutom den breda Targabågen, men från 1968 fick den glasruta bak och blev snarare en coupé med avtagbar takdel.



Eftersom Targan är ovanlig och öppen och därmed per definition dyrare som samlarbil betraktad, är priserna för fina exemplar betydligt högre för den än för Coupén.

Billigast brukar den udda 912E som byggdes under ett enda år 1976 vara. Den slängdes in som en temporär lösning mellan den utgående 914 och kommande 924 med samma Volkswagenmotor på två liter och 86 hästar som användes i 914, och har naturligtvis alla de modifikationer som 911:an fick på 1970-talet i form av större stötfångare och mjukare material interiört.

Prestandamässigt var denna tvålitersversion sämre än ursprungs-912:an, trots insprutning och lite bättre vridmoment, och den saknar den glada, varvilliga karaktär som den gamla 356-motorn bjöd på.

Anledningarna till att 912 idag är mer ovanlig på marknaden är två: dels skrotades instegs-912:an ut i betydligt större omfattning än 911:an, och dels har många 912:or byggts om till 911:or med boxersexor i alla olika storlekar.

Även ombyggnader med senare versioner av Volkswagens boxerfyror från Transporter är vanliga, vilket kan ge både mer spänst och en snabbare bil, men minns då också att bilens värde sjunker en del om inte originalgrejerna finns kvar. Porschemotorer, även de gamla stötstångsfyrorna, är flera gånger dyrare att köpa och renovera än Volkswagensnurrorna, vilket även gäller transmissionsioner, som inte enkelt kan kombineras med Volkswagens senare motorer.

Som vanligt måste du ställa dig grundfrågan först: Samla eller använda? Hur är dina prioriter?

I fallet Porsche 912 är det så lyckligt att du inte nödvändigtvis måste välja, utan du kan med stort nöje både köra, använda, samla och investera i samma bil.

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.2 2013.

SLUT