



Hudson Hornet 1952.

- 1. Så skapade Nevs elbilen Emily GT**
- 2. Kan Saab göra comeback som Nevs Emily GT**
- 3. Volvo Cars sparkar 1 300 i Sverige**
- 4. Giannini USO är en eldriven mini-pickup i off road-look**
- 5. Ford och Nissan dumpar priserna men Tesla höjer**
- 6. Chockpris för Porsches nya e-bensin**
- 7. Volvos smarta lösning intelligent batteri**
- 8. Norrland får ny viktig batterifabrik**
- 9. Så fungerar Volvos elektriska lastbil**
- 10. Hudson Hornet**
- 11. Grattis Citroën Mèhari**



1. Så skapade Nevs elbilen Emily GT

Publicerad av Alrik Söderlind 2023-05-11 Uppdaterad: 2023-05-10

Från skiss till nästan produktionsfärdig elbil på endast tio månader: Så utvecklade Nevs Emily GT i hemlighet i Trollhättan.



Sex stycken Emily GT monterades i prototypverkstaden i fabriken i Trollhättan. I del ett provkörde vi den. Uppe till vänster syns "Mulan", The Beast.

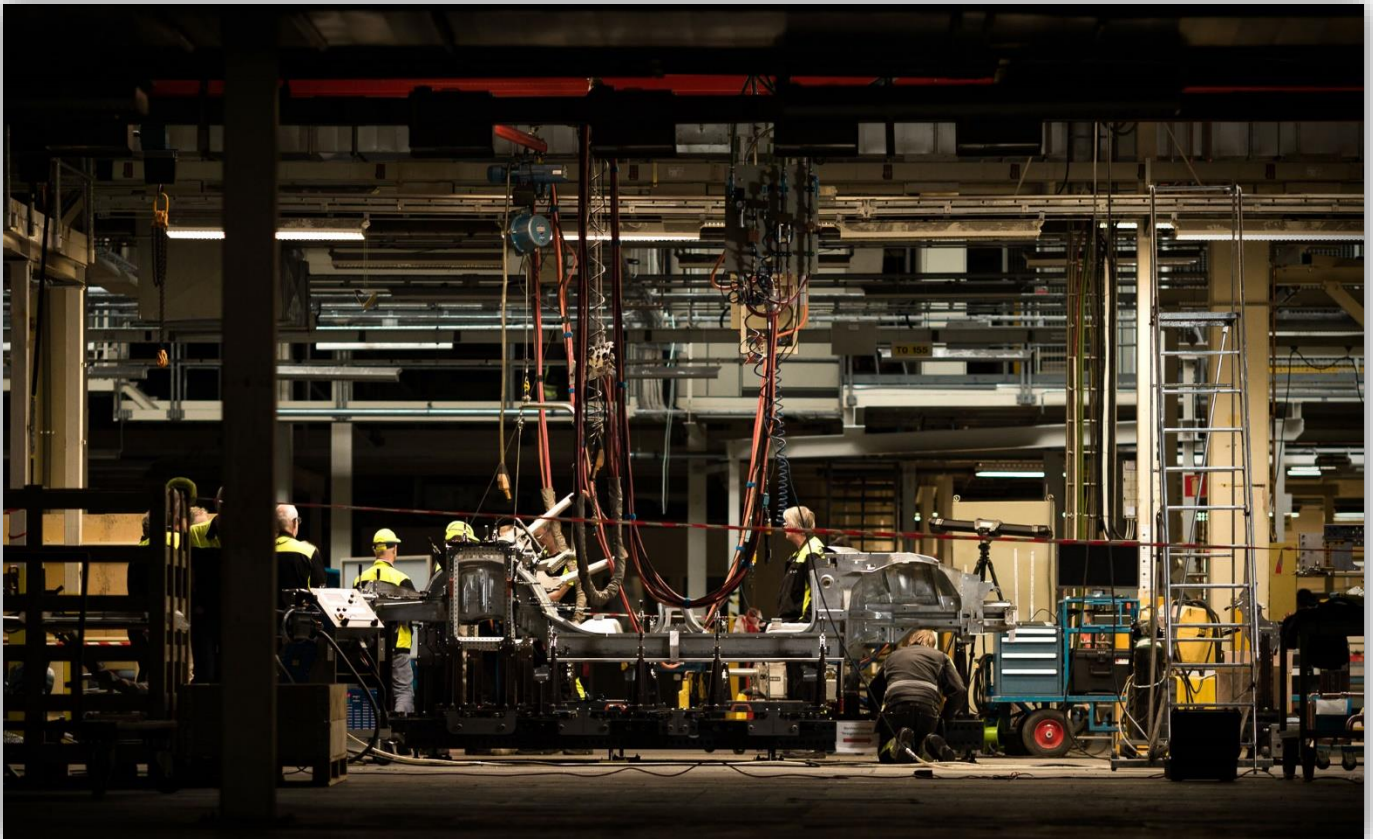
FILM: <https://youtu.be/E83vKImruDg>.

Januari 2019 lär stämningen på Nevs ha varit överkligt positiv. Det gigantiska kinesiska fastighetsbolaget Evergrande hade köpt 51 procent av Nevs – som hade gått med över en miljard i förlust föregående år.

Över var, vad man hoppades och trodde, sju år av ekonomisk bergochdalbana med olika kinesiska företag som lovade guld – som exempelvis Panda New Energi som 2015 på ett bräde beställde 250 000 elbilar för 100 miljarder, och sedan backade ur.

Evergrandes omsättning var 700 miljarder kronor och pengarna rullade in. Ambitionen var att bli världens största elbilsföretag. Det skulle tas fram 17 nya bilmodeller på 18 månader. Men hur skulle bilarna se ut och vilken teknik skulle de ha? Var skulle de byggas och av vem?

Det kinesiska fastighetsbolaget kunde inget om bilar och anordnade därför mängder av designtävlingar bland världens bästa designstudios och lade ut utvecklingsprojekt till anrika konsultfirmor och biltillverkare.

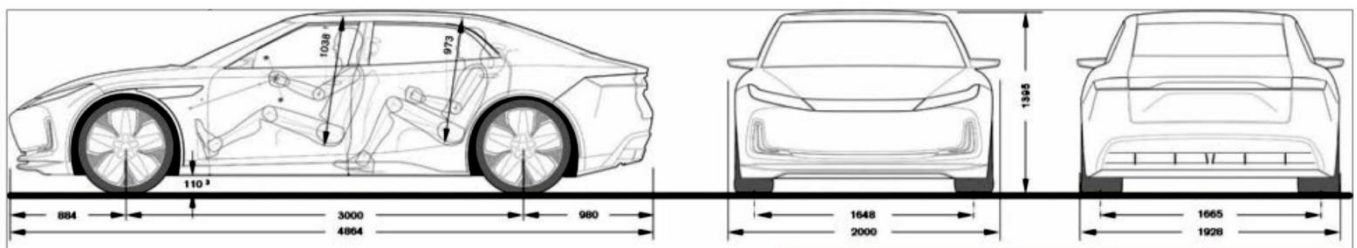


Självklart skulle Nevs, som man ägde, också ta fram en bil. Med beställningen följde uppdraget att utveckla en bil med hjulmotorer från den brittiska firman Protean, som Evergrande också ägde. Man hade shoppat loss bland företag som satt på spännande elbilsteknik och kunnande, och även företaget e-traction engagerades i projektet.

Nevs investerade dessutom i Koenigsegg – för att bygga en billigare supersportbil – och det smiddes planer på börsintroduktion och tre bilfabriker, där en familj av elbilar skulle byggas. Stora planer, fantastiska tider.

Det var i den här andan som Nevs utvecklingschef Frank Smit och övriga i Nevs ledningsgrupp åkte till Shenzhen för att den 14:e november få uppdraget av ordförande Xu.

En produktionsfärdig bil skulle vara klar på sex månader. Det var bråttom att bli nummer ett i världen.



Snudd på fem meter lång men relativt låg.

Tack vare hjulmotorerna är både interiör och bagageutrymmen rymliga.

”Namnet på bilprojektet höll på att bli Leopold efter namnsdagsbarnet den dagen beställningen landade på mitt bord”, berättar projektchef Peter Dahl.

”Jag tänkte att vi skulle bygga en suv för det är enklare med packningen, speciellt som prototypartiklar är stora och bökiga att hantera. Men jag skickade ett mejl till Frank och skrev att namnet inte kändes jättebra och han svarade direkt att han fick reda på det i går, då Emily hade namnsdag. Och det kändes mycket bättre”, fortsätter Peter.



*Frank Smit utvecklingschef, Peter Dahl projektchef,
Kent Persson provingenjör, Artur Baber elingenjör, Torbjörn Johansson provingenjör.*

Vi står i det som varit ett av Nevs heligaste rum, utställningshallen där designprojekt visas upp, mitt i det tekniska centret.

När du läser det här är lokalen utrymd och Trollhättans kommun har tagit över. Ambitionen är att hyra ut till bland annat teknikbolag – varav Polestar är första hyresgästen – som är intresserad av utveckling. Det finns flera fina laboratorier, där många Saab-modeller tagits fram genom åren, och där har även andra biltillverkare fått hjälp med utprovning.

Dagen innan vårt besök hade 320 av Nevs dåvarande 340 anställda fått lämna tillbaka sina datorer och telefoner. Bolaget sattes på paus och i dagsläget finns det bara en mindre stabs- och fastighetsbemanning.

Flyttstädning pågår och byggnaden är tom förutom just här och dagen efter vårt besök ska det sista flyttas till utrymmen i fabriken, tvärs över gatan.

Men projektledare och chefsingenjör Peter Dahl, utvecklingschef Frank Smit, designern Simon Padian och Jonas Larsson på pr är här, nästan som ingenting hade hänt. Man är här för att visa oss bilarna och berätta om vad man har jobbat med på Nevs de senaste tio åren. Kanske, kanske kan det trots allt bli något, hoppas man. Och då måste världen få veta. Alla har alltså blivit uppsagda, men ger inte upp ...

Att från ingenting utveckla en produktionsfärdig och körbar bil på sex månader, som skulle uppfylla alla lagkrav inklusive krockkrav, är förmodligen omöjligt och efter lite förhandlingar kom man överens om nio månader. En budget sattes och en säck pengar skulle skickas från Kina.



Under skalet på en Saab 9-3-kaross (som byggdes till en elbil under Nevsnamnet) monterades Emilys chassi för utveckling. Axelavståndet förlängdes och luftfjädring monterades. Bilen kallas "The Beast" och man tyngde ner den med bly för att simulera tjänstevikten hos Emily. Den har rullat över 500 utvecklingsmil, självklart med hjulmotorerna från Protean.

"Nu fanns äntligen chansen att visa våra ägare vad vi kunde och världen hur mycket bilkunskap som fanns i Trollhättan. Skulle bilen få godkänt av styrelseordförande Xu vore Nevs ekonomiska problem historia. Det var mer än full fart framåt", berättar Peter.

Uppdraget var att visa hjulmotorernas fördelar och verifiera att massproduktion inte var något problem. Bilen skulle därtill vara kommersiellt gångbar, det vill säga, lönsam vid produktion. Bromsunderleverantörer skulle kunna leverera komponenter till det mycket speciella bromssystemet.

Den 4 december, drygt två veckor efter beställningen, fick teamet i Trollhättan en enkel skiss från en italiensk bildesigner, som anlits av Evergrande. Nu visste man ungefär hur bilen skulle se ut. Det var ingen SUV ... utan "en extremt utmanande och sportig bil", fortsätter Peter.

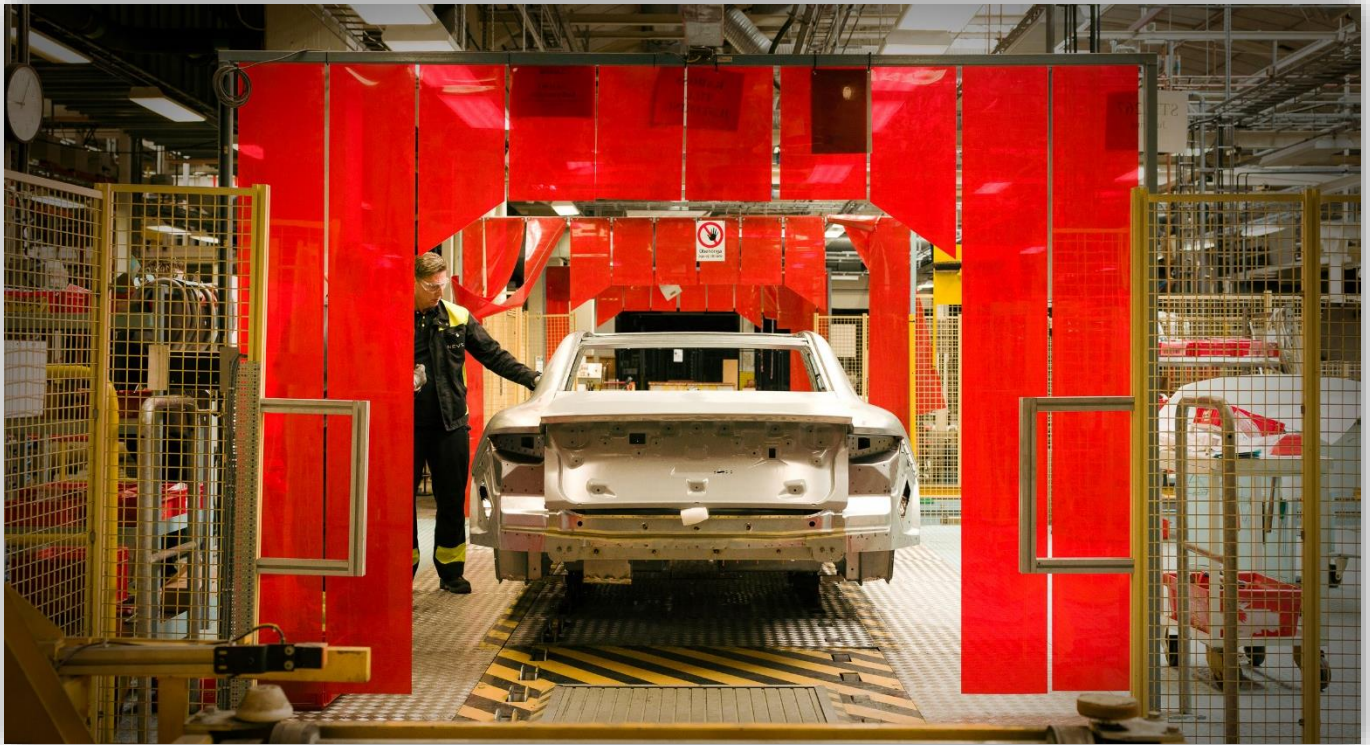
Chefsdesigner Simon Padian, som anställdes på Saab 1989 och hade ansvaret för varumärkets form fram till konkursen berättar vidare: "Att göra en bil som ser ut så var omöjligt, proportionerna var inte rätt, man skulle inte ha fått plats i den bilen, huvudet hade stuckit ut genom taket och fötterna under golvet ..."

Ett stort designteam på drygt 30 personer satte igång.

Simon: "Det här är det roligaste projektet jag har varit med om under min karriär. Mycket utmanande och intensivt. Normalt hade vi nog hållit på med designen under minst nio månader, nu skulle hela projektet vara klart på den tiden."

Designen togs fram utan fysisk modell, man hade enbart en grov frigolitversion för att bedöma om det skulle fungera. Allt gjordes digitalt.

"Målet var att göra en bättre Porsche Taycan, fast mindre "sport" och mer "komfort". Den skulle vara låg, sportig och samtidigt rymlig. Vi hade fria händer med interiören, det fanns ingen skiss och vi ville skapa en modern, skandinavisk känsla. Till baksätet gjorde vi en liten kinesisk flirt med hållare för champagneglas och en flaska mellan de bakre stolarna. Baksätessupplevelsen är viktig i Kina. Ryggstödet design går vidare bakåt på hatthyllan, ungefär som på en öppen sportbil med kullar bakom ryggstöden."



Sex bilar har byggts, så mycket som möjligt som om bilen skulle massproduceras på fabrikslinan i Trollhättan. Alla verktyg för tillverkning av plåt, inredning och så vidare är nedpackade i fabriken. I väntan på...

Takhöjden är bra trots att bilen är låg och panoramaglastaket hjälper till och ger en ljus känsla, som förstärks av de låga sidorutorna. Det finns en del modern Saabkänsla i interiören, avskalat skandinavisk med ljusa tyger och en "mjuk" hightechkänsla i displaydesignen. Det finns mängder med information och inställningsmöjligheter utan att kännas tillkrånglat.

De främre stolarna är mer bekväma än sportiga och man känner igen "det stora hålet" i ryggstödet från gamla tiders Saab.

Redan den 12 december hade ett litet team tagit fram en projektplan och elva dagar senare fanns en datamodell av bilen och då kom också pengar till projektet. Det var otroligt snabba puckar om man jämför med vilket bilprojekt som helst, där målgruppsanalyser, design, konkurrentanalyser och teknikmålsättningar och så vidare kan ta längre tid än hela Emilyprojektet. Man fick gå på magkänsla och erfarenhet, och beslut togs direkt av de som skapade bilen, det är förmodligen därför som den känns så genomtänkt och harmonisk. Det kom inga detaljbeslut från folk som inte jobbade aktivt med projektet. Inga "toppchefsbeslut".

Den 20 december hade man kommit långt med bilens "packning", kupéutrymmen och batteriplacering och redan strax efter nyår fick några ingenjörer var sitt utvecklingsområde och man började jobba på den slutgiltiga designen. Den sista januari låstes projektplanen. Nu var det bara att leverera på punkt efter punkt, på bestämt datum. Från den 14 februari var det full fart framåt, ett grundteam på drygt 200 personer visste vad som skulle göras, bilens egenskaper var definierade. Totalt har drygt 350 personer varit inblandade, även om alla inte var det samtidigt.

Peter: "Hade det varit på den gamla Saabtiden hade vi nog varit närmare 1 000 personer på ett sådant här projekt."



Reklambyrån Plint har tagit snygga studiefotografier för en presentation och även tagit fram reklamfilmer. Allt har gjorts ytterst professionellt, in i minsta detalj.

I mars 2020 slog corona till och det betydde många snabba ändringar av exempelvis underleverantörer och leveranskedjor.

Peter: "Vi hade väldig tur, för vi fick inte covid i huset utan alla jobbade hela tiden på plats."

I mars började man montera det komplicerade elsystemet och i maj var konstruktionsritningarna klara, allt verifierades virtuellt. Sedan beställdes pressverktygen.

I början av juni var det full fart på mulan kallad "The Beast". Det kompletta chassit med luftfjädring och de nykonstruerade hjulupphängningarna monterades under en gammal eldriven Saab/Nevs 9-3, med kraftigt förlängt axelavstånd. Man testade självklart hur hjulmotorerna fungerar tillsammans med chassi och bromsar, samt batteripaketet. Ungefär samtidigt beställs verktygen för interiören.

Sedan hände det som många längtat efter, den 6 juli började det återigen byggas bil i den gigantiska bilfabriken. Visserligen i förserieverkstaden (frickeboa) och just då planerades det enbart för en serie om tio bilar. Bilarna byggdes så mycket som möjligt på en vanlig lina, för att träna bilbyggarna för en eventuell fortsättning.

Peter: "Det kändes fantastiskt, det var inte utan att jag fick lite magknip, när alla delar kom in från hela världen, som skulle passa ihop. Hade de inte gjort det hade allt fallit samman som ett korthus."

Den första karossen blev färdig för lackering den 7 augusti och 19 dagar senare var den första bilen färdigmonterad. Den 31 augusti, efter kvalitetskontroller och översyn av de elektriska komponenterna, rullade den första bilen ut ur fabriken till testbanan. Mission completed på nio månader.

Nu hade ett rykte hörts om att allt inte stod rätt till med Evergrandes ekonomi. En viss osäkerhet spred sig, men man gasade vidare, om möjligt ännu hårdare, bland annat med tuningen av bilens dynamiska egenskaper – Emily är långt ifrån en showbil.

I början av september hade den första bilen genomgått alla dynamiska tester och man började planera för att visa upp bilen för sina kinesiska ägare. Man har alltså lyckats designa, konstruera, beställa komponenter och pressverktyg, bygga och fintuna bilens chassi och kördynamik på tio månader.

Volvos testbana på Hällered bokades och den 24 september var det en så kallad "buy off-körning" för cheferna på Nevs. Även Christian von Koenigsegg var på plats och körde, och han blev imponerad. Men ingen flög in från Evergrande i Kina, på grund av pandemin.



Vridstyv bottenplatta där batterierna är en del av strukturen. Notera "groparna" för baksätesspassagerarnas fötter – likt Porsche Taycan. Det finns plats för ett 175 kWh stort batteripaket, vilket är extremt stort för en personbil. En del av förklaringen är att motorerna sitter i hjulen och inte tar plats.

Det blev tyvärr en "bye off"-körning. Efter covidnedstängningen i Kina föll fastighetsmarknaden och Evergrande fick annat att tänka på än en fantastisk elbil som stod och väntade i Trollhättan. Lite senare kom faktiskt en utsänd från Evergrande, men ingen från ledningen.

Nevs skickade givetvis full dokumentation och filmer på bilen till Kina, och även om det aldrig diskuterades om bilen skulle byggas blev man så imponerade av det svenska jobbet att Nevs engagerades i utveckling av Evergrandes andra generation elbilar, i Kina.

Hur mycket projekt Emily har kostat vill man inte berätta, men en gissning är runt en halv miljard. Hur mycket arbete som återstår och vad det skulle kosta att sätta fart på produktionen är självklart också svårt att svara på. Men ingenjörsarbetet som återstår är framförallt krocktester, säkerhetsstrukturen och alla elektroniska säkerhetssystem. Batterier måste upphandlas och systemen testas. Sedan ska underleverantörer kontrakteras och en fabrik ställas i ordning, den finns. Gissningsvis skulle det ta ett och ett halvt år, och kosta runt 1,5 miljarder – och det är väldigt billigt.

Den 13 november 2020 avslutades projekt Emily, och endast sex av de planerade tio bilarna blev byggda. Lite senare visade det sig att Evergrande var dåtidens mest skuldsatta bolag med skulder på över 300 miljarder dollar.

Det blev mer eller mindre radiotystnad från Kina och Nevs fick klara sig själva bäst man kunde. Dåvarande chefen Stefan Tilk gav sig då ut på jakt efter ett bolag som kunde vara intresserade av Nevs: Fastigheterna, maskinparken, de anställda och all IP, däribland Emily och projektet med Nevs självkörande mobilitetslösning kallad Pons.



Designer Simon Padian och designgänget kunde inte hålla sig utan tog fram förslag på en hel familj av Emilybilar. Coupén och cabrioleten har 30 cm kortare axelavstånd. Snygga!

Men nu är alltså delarna till salu var för sig, och hoppet är inte borta.

Bilen "lever" fortfarande, projektet är inte dött.

Peter Dahl: "Det finns intressenter till rättigheterna till Emily och de byggda bilarna. Många har varit här och tittat och en del är lite skeptiska när de kommer, men tilltron växer allt eftersom de får se mer och när de kör bilen säger man 'Det här är ju riktigt bra'. Om det blir något återstår att se. Vi lever på hoppet."

Som vanligt alltså, mycket hopp och lite pengar...

Peter: "Japp!"

Beställningen: Så här såg målet ut – och så blev det också!

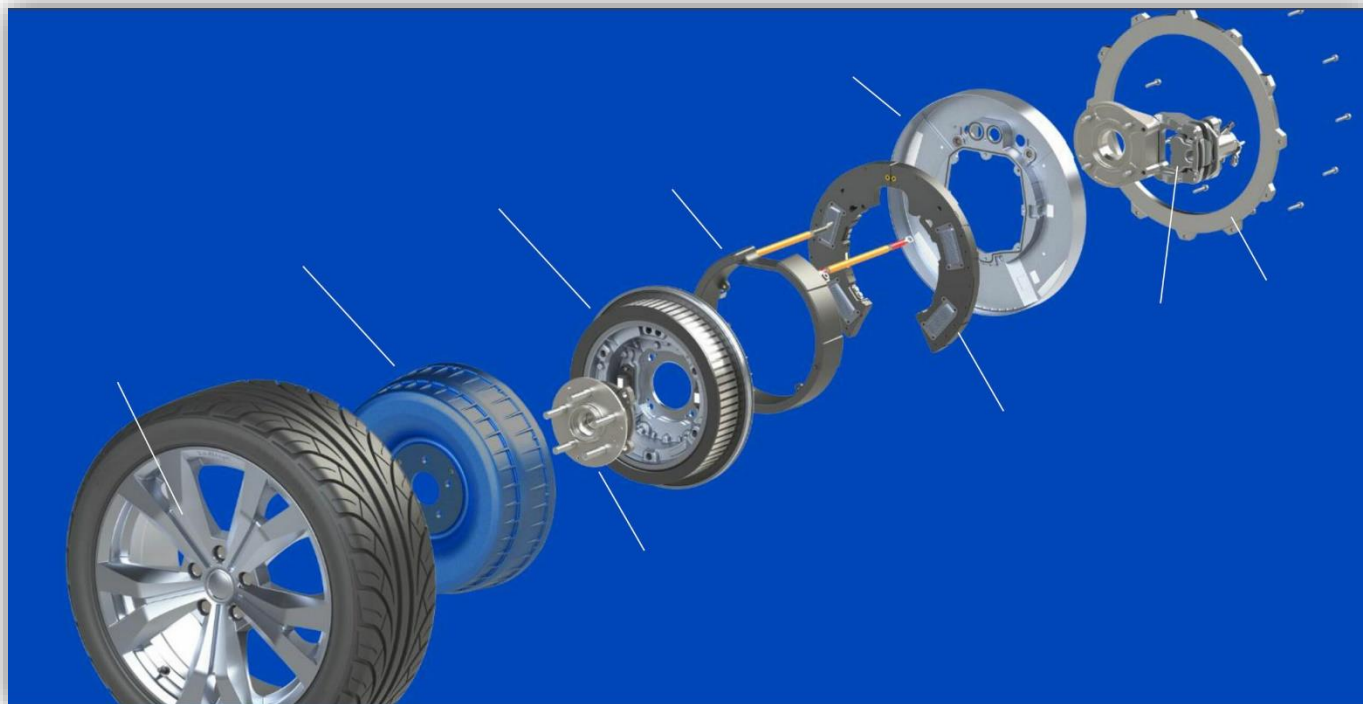
Det skulle bli en eldriven långfärdsbil med sportiga egenskaper, med hög komfort och bra med plats för fyra personer och deras bagage. Fronken skulle vara riktigt rymlig. Fjädringen måste bli både sportig och bekväm, bara att utveckla hjulupphängningarna tillsammans med hjulmotorerna och få till bra fjädringskomfort trots den höga ofjädrade vikten måste ha varit en riktigt stor utmaning. Luftfjädring valdes, samt adaptiva dämpare, både vid in- och utfjädring.

Styrningen skulle få aktiv stabilitetshjälp, för att minska påverkan av sidvind och ojämnheter i vägen och dessutom hjälpa föraren att häva en eventuell sladd. Bara den utvecklingstiden och utprovningen ...

Bromsarna är ett kapitel för sig eftersom de sitter integrerade med hjulmotorerna. Skivorna är av aluminium och sitter i ytterkant för att få så bra effekt som möjligt, och de ska hålla bilens livslängd – delvis eftersom de inte rostar och delvis eftersom bilen mestadels bromsar med regenerering.

Ratten skulle få så kallad haptiska kontroller, rörelsekänsliga knappar och för att trassla till det lite extra, kan man anta, bestämde man sig för kamerabackspeglar. De visade sig också bli ett större problem än väntat eftersom det var svårt att få fram bra skärmar och kameror i tider av halvledarbrist. Dörrarna skulle ha "soft close" och snyggt infällda handtag, som poppar ut när man närmar sig bilen med sin uppkopplade telefon.

Man bestämde sig också för att utveckla ett eget fullt fungerade infotainmentsystem med unikt gränssnitt – för bland annat inställning av bilens egenskaper.



Sportversionen av Emily GT har fyra motorer, medan long rangeversionen "bara" har två motorer, som monteras i de bakre hjulen. Ett motorbyte är mycket enklare än i en vanlig elbil och man behöver ingen växellåda, vilket sparar energi. Bromsskivan av aluminium ska hålla bilens livslängd.

En modern elbil ska givetvis ha induktionsladdning och det fick Emily, och induktionsladdningsenhetens design påminner om bilens.

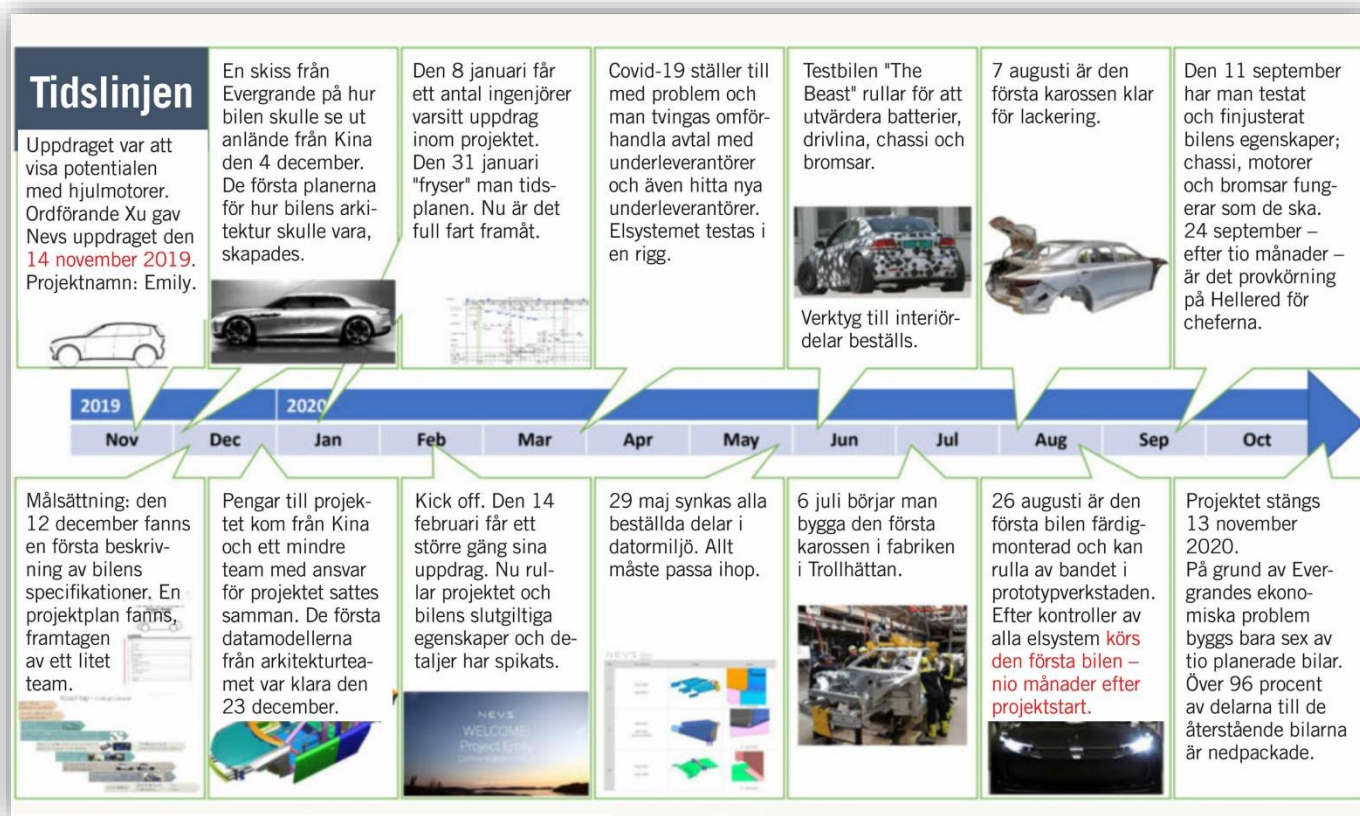
För att verkligen skapa en riktigt bra långfärdsbil slipades det på luftmotståndet men kanske ännu viktigare, man skapade – trots de riktigt generösa utrymmena – plats för tre batteristorlekar varav det största är på 175 kWh.

800 volt och snabbbladdning med upp till 350 kW ingick självklart i konceptet, men med kort varsel och pressad budget fick man inte fram de dyrare och ovanligare 800-voltskomponenterna som man ville ha. De sex byggda bilarna har därför 400-voltssystem.



Luftig interiör med skandinavisk känsla.

Historien/Ett tight tidsschema!



Dimensions and Weight

Min. Turning Radius	m	<11,9 curb-to-curb
Min. Ground Clearance (full load)	mm	110
Curb Weight	kg	2175
Number of Seats	#	4
Trunk Capacity	l	>109 front & 383 rear ¹⁾
Tires / Alloy Wheels	Inch	Front 20x8" 235/50; Rear 20x9" 255/45
Aerodynamics	Cd	0,29
Motor		4WD
Front Power; Rear Power Combined Max. Power / Max. Torque	kW (hp) / Nm	360kW (483hp)/5600Nm
0-100 km/h	s	4,6
Top Speed	[km/h]	200 km/h (Limited)
Battery & Range		
Battery Capacity	kWh	53 kWh (up to 104 kWh)
Electric Range	km	300 NEDC (up to 590)
Energy Consumption (No charging Losses Included)	[Wh/ km]	175 NEDC
Normal Charging Power (AC) / Fast Charging Power	kW / kW	11 kW Wireless/ 50 kW DC
Fast Charging Time (20% to 80%)	h	<45min

2. Analys: Kan Saab göra comeback som Nevs Emily GT?

Publicerat 02/05/2023 av Maths Nilsson

ANALYS – ÅSIKTERNA ÄR SKRIBENTENS EGNA.

Kan Saab göra comeback i form av den svenska elbilen Nevs Emily GT? Nyheten om den läckra elbilen har fått Saab-fansen att börja drömma igen. Men av flera anledningar ser det mörkt ut – både för elbilen Emily GT och Saab ska komma tillbaka om bilmärke.



Den svenska elbilen Nevs Emily GT har blivit en världsnyhet och uppmärksammas i **världens största motortidningar**, som unisont hyllar bilen. Den har blivit en jättesnackis på olika Saab-forum.

Designen har tydliga drag av Saab och den toppmoderna arkitekturen med **fyra hjulmotorer ger bilen fantastiska köregenskaper**. Till och med Christian von Koenigsegg var lyrisk när han testkörde bilen på Volvos testbana i Hällered.

Många drömmer nu om att bilen ska sättas i produktion, och på olika Saab-forum och i olika krönikor har den setts som ett tecken på att Saab-andan lever. Men jag tror tyvärr att det ser mörkt ut. Både för att Nevs Emily GT ska sättas i produktion och för att Saab ska göra comeback som bilmärke.

Designen hos Nevs Emily GT är visserligen väldigt tilltalande med ett tydligt Saab-arv och bilen har köregenskaper som på flera sätt överträffar dagens elbilar. Men att någon större tillverkare ska ta sig an ett tre år gammalt utvecklingsprojekt och satsa de miljarder som krävs för att sätta det i produktion är osannolikt. Det är relativt enkelt för andra bilföretag att konstruera en elbil med Proteans hjulmotorer, vilket redan skett. Om hjulmotorer kommer att bli vanligt i framtiden är fortfarande en öppen fråga.



Skulle det gå att blåsa liv i varumärket Saab igen skulle det vara en helt annan femma. Skulle den svenska elbilen få heta Saab och ha innovativ teknik som gav den unika köregenskaper som slår det mesta skulle den vara en given vinnare. Varför inte kalla den Saab Turbo EV? En given världssuccé med tanke på hur stort intresset är för Saabs gamla modeller nu.

Men tyvärr är chanserna för det mikroskopiska. Rättigheterna till bilmärket Saab ägs av försvarskoncernen Saab. Och sedan kriget i Ukraina bröt ut går Saab Group bättre än någonsin och världen skriker efter företagets produkter. Att försvars-Saab skulle vilja äventyra sin strategi och sitt varumärke genom att väcka liv i bilvarumärket finns knappast på kartan, även om de skulle kunna sälja rättigheterna för mångmiljardbelopp. Förfrågningar lär inte ha saknats, många kinesiska företag ryktas ha försökt köpa rättigheterna.

För ingenjörerna och nyckelpersonerna runt Nevs och projektet Nevs Emily GT ser framtiden desto ljusare ut. Äntligen fick de visa upp sitt kunnande och vilken otrolig bil de tagit fram på bara tio månader. De är högvilt på arbetsmarknaden och det mest sannolika är att erfarenheterna från Emily GT kan leva kvar i någon annan bil. Även om en stor del av biltillverkningen håller på att flytta till Kina har Sverige bilingenjörer i absolut världsklass – det bådär gott.

Tack vare fotografen Peter Wahlström på PLNT Marketing i Trollhättan har unikt material från utvecklingen bevarats till eftervärlden.



Maths Nilsson

Feber

3. Volvo Cars sparkar 1 300 personer i Sverige

Av Bobby Green 2023-05-04 kl 17:00

"Kostnaderna har ökat markant".



För att "öka sitt fokus på kostnadseffektivitet för långsiktigt hållbar tillväxt" kommer Volvo Cars att sparka runt 1 300 personer i Sverige. 1 100 gäller tjänster vid Volvo Personvagnar AB och 200 inom andra verksamheter runt om i landet. Det kommer även att ske en omstrukturering och en förändring av arbetssätt i vissa delar av organisationen. Man vill öka effektiviteten och säkerställa att man har rätt kompetens på rätt plats. I sin globala verksamhet kommer det också att hända grejer och där ska det ske en översyn och minskning av antalet konsulter och köpta tjänster.

Läs Volvos pressmeddelande angående det hela på länken: investors.volvocars.com.



Bobby Green



Tesla ligger inte före Volvo tekniskt
Enligt vdn Jim Rowan



Det här är Volvo EX90 Excellence
Vältra dig i lyx



Så långt kommer nya Volvo C40 och XC40
Upp till 58 mil!

4. Giannini USO – eldriven mini-pickup i off road-look

Publicerad: 2023-05-05

Att småbilar är populära i Italien förstår alla som försökt parkera i en gränd i en bergsby där. Extra smidigt är det så klart med en kompetent Fiat Panda 4x4 som tar sig fram även på de skakigaste vägarna i Alperna. Men det är inte bara trånga utrymmen som gjort mindre modeller populära i landet. Även landets skatteregler och bestämmelser kring att småbilar med låg effekt har lägre säkerhetskrav har också gjort de billiga att köpa. Det är också kategorin av bilar som tuningfirman Giannini Automobili nu vill ge sig in i elbilsbranschen med.



Företaget har presenterat ett konceptet USO, en tvåsitsig mini-pickup som med lite vilja kan ses som en andlig efterträdare till just Panda 4x4.

Fyrhjulsdraft har den visserligen inte och elmotorn på bakaxeln har en maxeffekt på blygsamma 30 kW. Det är också ett medvetet beslut för att kunna klassa bilen enligt de italienska regler som då ställer lägre krav på säkerhetssystem.

Vilket borde resultera i ett lägre pris. Men Giannini Automobili anger ett riktpreis på saftiga 28 500 Euro, omkring 320 000 kronor.

För det får du en bil med offroad-optik och tveksamma offroadegenskaper. Batteriet på 21 kWh ska ge USO en räckvidd i stadstrafik på 23,5 mil. Om du ger dig ut på landsvägen där bilen har en toppfart på 90 km/h sjunker den beräknade räckvidden till 14 mil.

En fördel är i alla fall storleken för trånga italienska gator. På längden mäter USO 3,17 meter både bredden och höjden anges till 1,61 meter. Att hitta parkering borde alltså inte vara några problem. Då kan bilens batteri också laddas fullt på tre timmar med en ombordladdare på 6,6 kW.



Carl Undéhn

5. Ford och Nissan dumpar priserna – men Tesla höjer

Publicerad 2023-05-04 kl 12:40 (uppdaterad 2023-05-04 kl 14:13)

Text Erik Söderholm

Ford går ut med en stor prissänkning av elbilen Mustang Mach-e, kan Vi Bilägare berätta. Även Nissan har sänkt priset på elbilen Ariya, samtidigt som Tesla gör en liten höjning.



Efter flera kraftiga prisdumpningar väljer Tesla nu att höja priset på Sveriges populäraste elbil, Model Y. Två av versionerna blir 11 000 kronor dyrare att köpa.

Det handlar om instegsversionen av Tesla Model Y med bakhjulsdrift, samt den dyrare och fyrhjulsdrivna varianten Model Y Long Range med längre räckvidd. Tesla Model Y Performance har samma pris som tidigare, och det har även övriga Teslamodeller.

Flera andra bilmärken har också justerat elbilspriserna på den svenska marknaden de senaste månaderna, enligt en genomgång Vi Bilägare gjort.

- Citroën har till exempel sänkt instegspriset för e-C4 och e-C4 X med 50 000 kronor sedan början av februari.
- Syskonmärket DS 3 Crossback E-Tense har blivit 40 000 kr billigare.
- Samtidigt har flera elbilar blivit dyrare, bland andra Fiat 500e och Hyundai Ioniq 5. Där emot har Hyundai Kona Electric blivit 35 000 kr billigare.



Under de senaste månaderna har Nissan Ariya blivit betydligt billigare.

Klart störst är prissänkningen för den direkta Tesla Model Y-konkurrenten Ford Mustang Mach-e. Den har blivit mellan 101 000 och 127 000 kr billigare sett till listpriset. Även Nissan Ariya, en annan modell i samma klass, har prissänkts med nästan 40 000 kr.

– Vi strävar alltid efter att ha konkurrensmässiga priser på marknaden och gör löpande översyn av detta för att säkerställa att så är fallet, säger Kenneth Holmgren som är marknadschef för Ford i Sverige.

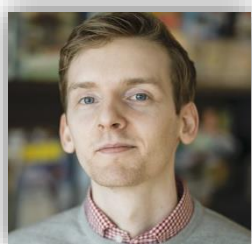
BMW har inte justerat priserna i år och ska heller inte haka på Teslas prisdumpning, uppger koncernchefen Oliver Zipse i en intervju med [Automobilwoche](#).

– Vi överväger priserna på våra bilar mycket noggrant. Vi kommer inte sänka våra priser, säger han.

ELBILARNA SOM BLIVIT BILLIGARE – OCH DYRARE

Prisförändring på elbilar i Sverige sedan februari 2023 (urval).

- **Citroën ë-C4:** 50 000 kr billigare
- **DS 3 Crossback E-Tense:** 40 000 kr billigare
- **Fiat 500e:** 25 000–30 000 kr dyrare
- **Ford Mustang Mach-e:** 101 000–127 000 kr billigare
- **Hyundai Ioniq 5:** 10 000 kr dyrare
- **Hyundai Kona:** 35 000 kr billigare
- **Nissan Ariya:** 39 700 kr billigare
- **Tesla Model 3:** 31 000–65 000 kr billigare
- **Tesla Model Y:** 1 800–53 000 kr billigare
- **Volkswagen ID.Buzz:** 21 900 kr dyrare



Erik Söderholm

6. Chockpris för Porsches nya e-bensin: 570 kronor per liter

Publicerat 03/05/2023 av Maths Nilsson

E-bränslen har förts fram som lösningen för att fortsätta köra förbränningsmotorer. Men än så länge är soppan chockdyr: 570 kronor per liter i produktionskostnad. Nu hoppas Porsche att deras nya fabrik ska kunna sänka literpriset.



E-bränsle har varit en het debattfråga under våren och efter många turer lyckades Tyskland få till ett undantag mot EU:s förbud mot förbränningsmotorer som träder i kraft 2035. Nya bilar som körs på E-bränsle har sett som förbränningsmotorers frälsning och ska fortfarande få tillverkas.

Ett av företagen som satsar hårt på e-bränslen och lobbade för frågan inom EU är Porsche. Sedan några månader har de en första pilotanläggning för e-bränslen i Chile, nu uppger Porsche att de ska skala upp satsningen och bygga världens största anläggning för e-bränslen i Texas.

Nu har kostnaden för att producera den nya syntetiska e-bensinen avslöjats när handlingar lämnats in till myndigheterna. Tidigare har Porsche uppgett att det kostar drygt 100 kronor litern, men det visade sig inte vara helt sant. Nu visar det sig att det kostar 570 kronor per liter att producera en enda liter e-bensin. Ovanpå det ska det läggas skatter, transportkostnader och vinstmarginal, så vi landar säkert på 1 000 kronor per liter.



Oliver Blume är högsta chef för både Volkswagen-koncernen och Porsche och har lobbat hårt för e-bränslet.

Men den nya stora anläggningen i Texas ska sänka produktionskostnaden kraftigt. Den nya fabriken ska producera 750 miljoner liter förnybara e-bränslen, enligt HIF Global. Enligt Porsche ska produktionskostnaden då sjunka till 23 kronor per liter. Kanske kan då priset vid pump landa på drygt 30 kronor per liter, om e-bensinen blir skattebefriad. Även för Porscheägare är det ett saftigt pris.

Tanken med e-bränslena är mycket god, då koldioxid från atmosfären ska fångas upp i produktionen. Men än så länge åtgår det enorma mängder energi för att framställa soppan, och det är långt mer ineffektivt än att använda energin i en elbil.

Den nya fabriken i Texas kommer att behöva producera 300 000 ton väte från förnybar energi som ska kombineras med två miljoner ton koldioxid som fångats upp i luften. Genom processen får fabriken fram 1,4 miljoner ton metanol och kan destillera fram 750 miljoner liter syntetisk bensin.

Enligt uppgifter kommer det att behövas en elektriloysanläggning med en effekt på 1,8 GW. Effektiviteten i anläggningen är förskräckande låg. Av 100 kWh grön energi kommer det ut 13 kWh energi vid drivhjulerna på en bil som körs med e-bensinen, uppger **The Drive**, kalkylen är gjord av Transport & Environment. Motsvarande siffra för en elbil är 77 kWh vid drivhjulerna för 100 kWh energi.



Maths Nilsson

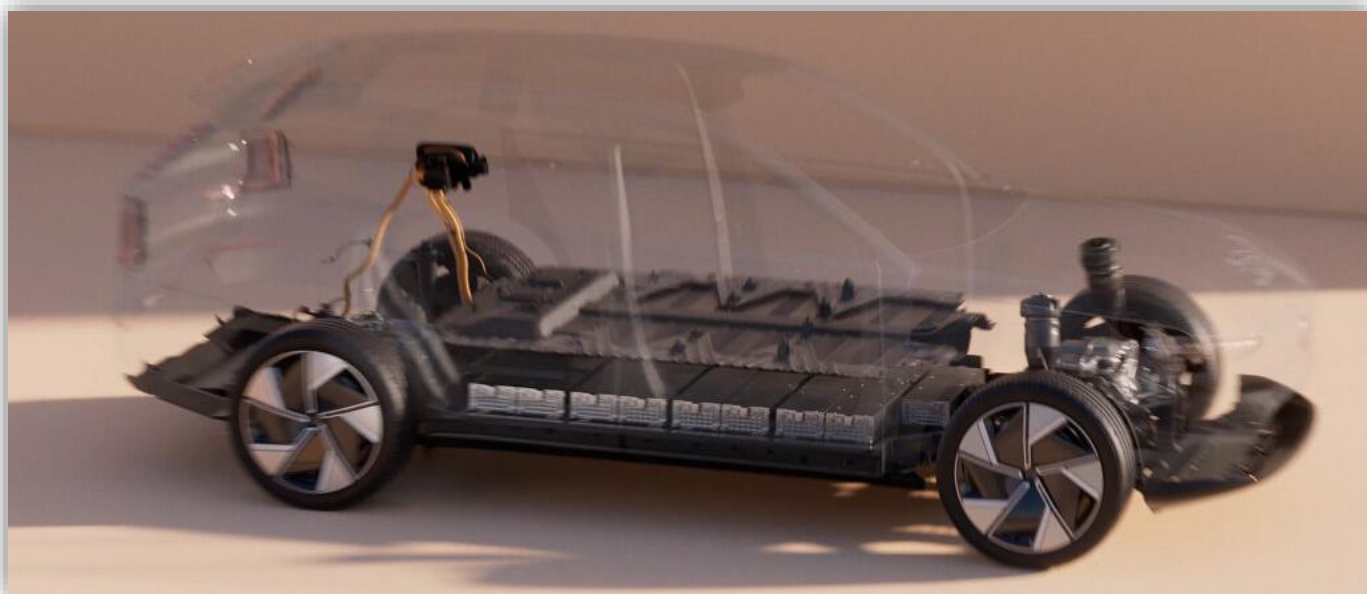


7. Volvos smarta lösning: intelligent batteri

Av Magnus Fröderberg

Publicerad: 2023-05-04 Uppdaterad: 2023-05-04

Volvos nya batteriteknik ska ge ökad räckvidd, snabbare laddning och längre hållbarhet.



I framtiden kommer Volvos bilar att kunna styra varje battericell individuellt för att optimera laddning och urladdning.

Genom att kommunicera med varje enskild battericell kan laddning och urladdning optimeras för varje cell. På så sätt kan batteriet laddas snabbare och slitaget minskar.

I dag pratar bilen med battericellerna som en grupp utan att ta hänsyn till individuella skillnader i kondition.

Volvo har sökt flera patent på en mer intelligent batteriteknik som skapar nya möjligheter, vilket sajten **Carup** var först med att berätta. Utöver optimering på cellnivå kan den förbättrade styrningen möjliggöra att man avdela olika celler för olika uppgifter – vissa kan driva den främre motorn och andra den bakre i syfte att nå högre effektivitet.

En annan möjlighet är att cirkulera belastningen mellan battericellerna, något som kan öka vridmomentet hos elmotorerna.

Enligt Volvos patenthandlingar kan styrsystemet kontrollera temperatur, tryck, svullnad och kemi i battericellen och på så sätt få koll på åldrandet. Tekniken ska fungera med alla typer av batterikemi.

Volvo har även sökt patent på så kallade strukturella batterier – det vill att batterierna utgör bilens golv i stället för att stoppas i golvet. Det spar vikt, vilket i sin tur minskar elförbrukningen och förbättrar köregenskaperna.



8. Norrland får ny viktig batterifabrik – kinesiska PTL är leverantör till Northvolt

Posted by Kristofer Rask maj 5 2023

Nu är det klart att norra Sverige får ännu en stor batterifabrik. Denna gången i Torsboda strax utanför Timrå och Sundsvall. Eller omkring 35 mil söder om Northvolts batterifabrik i Skellefteå.



Det är det kinesiska batteribolaget PTL (Shanghai Putailai New Energy Technology) som ska investera närmare 14 miljarder kronor i det som ska bli Europas största anläggning för produktion av anodmaterial.

Den nya anläggningen ska stå helt klar till årsskiftet 2025-2026. Inledningsvis kommer fabriken ha en årlig produktionskapacitet på 50 000 ton material. Det ska sedan utökas i en andra fas till 100 000 ton.

PTL är också en underleverantör till Northvolt och kommer bli en viktig pusselbit för att säkra resurser till Northvolts produktion.

– PTL är en av världens ledande tillverkare av anodmaterial. Det är en viktig investering i Sveriges arbete med den gröna omställningen och kommer att bidra till att bygga en hållbar och konkurrenskraftig batteriindustri i Sverige och Norden, kommenterar Jan Larsson, Vd för Business Sweden.

– Det här är bara startskottet. Vår region har nu en unik chans bli Europas nav för grön batteriindustri, säger Stefan Dalin, ordförande Torsboda Industrial Park och kommunstyrelsens ordförande i Timrå.

Satsningen på den nya batterifabriken väntas skapa 1900 nya jobb i regionen. Dessutom kommer PTL bygga ett forsknings- och utvecklingscenter i anslutning till fabriken.

Via [Timra.se](https://www.timra.se).

9. Så fungerar Volvos elektriska lastbil: "Trygg med batterierna"

Publicerat 05/05/2023 av Maths Nilsson

Volvo Lastvagnar har blivit störst i världen på elektriska lastbilar – långt före Tesla. Nu berättar den svenske föraren Jesper hur han kör 20-tonslast vatten över Öresundsbron med en Volvo FH Electric. – Det är jättebra och trevlig bil, framförallt är den tystare än diesel, säger han.



Det skrivs mycket om Tesla Semi, men den överlägsna världsettan på elektriska lastbilar är svenska Volvo. Faktum är att Volvo är mer dominant på elektriska lastbilar än vad Tesla är på elbilar. Förra året ökade antalet tunga ellastbilar på vägarna i Europa och USA snabbare än någonsin.

Volvo Lastvagnar har nu sålt mer än 4 300 elektriska lastbilar globalt i fler än 38 länder. I Europa är Volvo Lastvagnar marknadsledare med en marknadsandel på 32 procent av marknaden för tunga ellastbilar och i Nordamerika var nästan hälften av alla registrerade tunga ellastbilar från Volvo.

Allra först i världen med en tung elektrisk Volvo FH-lastbil blev Erikssons Åkeri i Tomellilla. Nu berättar lastbilsföraren Jesper, 40, i en youtubefilm hur det fungerar att använda den allra första elektriska FH-lastbilen i sitt dagliga arbete på lite längre sträckor.

Han startar i Tomellilla och kör den elektriska långtradaren till Helsingborgs hamn. Där lastas den med 20 ton mineralvatten som ska köras till Köpenhamn. Efter lossningen körs lastbilen tillbaka till Tomellilla.

Dagen börjar med fullt batteri, när den körs med tomt släp har den 71 procent kvar i batteriet efter 103 km. Efter att ha lastat 20 ton vatten körs den till Köpenhamn där vattnet lossas. Efter 22 mil har den fortfarande kvar 38 procent i batteriet, och har således förbrukat 33 procent av batteriet på 117 km. Det ger den en verklig räckvidd på drygt 35 mil.



Jesper äter lunch i Köpenhamn medan lastbilen lastas och batteriet laddas upp. Under lunchrasten på 52 minuter hann batteriet laddas upp till 83 procent, tillräckligt för att klara hela dagens körning med gott om batteri kvar.

– Jag känner mig väldigt trygg med att batterierna ska hålla, jag hade lite räckviddsångest i början. Det är väldigt trevligt, så länge det är en runda som den passar på så fungerar det väldigt bra.

Enligt Volvo, som hänvisar till Eurostat, körs hälften av allt god mindre än 300 km och skulle således vara möjligt att transportera med elektriska lastbilar.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



10. Hudson Hornet 1952

PUBLICERAD AV TPS PERSONAL 23-2006

Googleöversatt

Mer än 40 NASCAR-vinster måste räknas för något, mellan 1951 och 1955 var detta kungsbil, inte bara på racerbanan utan också på gatorna.



Hudson Hornet PJ4 1952.

Hudson Motor Car Company skapades av Howard Coffin, George W. Dunham och Roy E. Chapin och kom till 1909 och producerade fordon fram till 1957. Först, 1941, avvisad av det konservativa tänkandet hos A.E. Barit företagets president, satt prototypen på fabriks-taket under hela andra världskriget. Sedan, efter krigets slut, tog bilingenjörerna den radikala designen igen före Barit, den här gången vann bilens hantering honom och han beställde den i produktion för 1948.

Hudson kallade designen "step-down" eftersom golvbrädorna var lägre än dörrbrädorna och du klev ner för att komma in i bilen. Även om det är normalt idag var detta den första massproducerade bilen som monterade golvet längst ner på ramskenorna istället för ovanpå dem. Denna enkla förändring gjorde en lägre bil utan att offra takhöjden och gav bilen en kavernös inredning.

Bilen satt lågt, vilket gav den en utmärkt tyngdpunkt. Dess flytande, kurviga linjer och slutna bakhjul gav den aerodynamiska funktioner. Den nya Hudson använde en form av enhetskarosskonstruktion.



Passagerardelen av karossen och ramen var en enhet. Denna konstruktion var ny för Hudson, bara ett fåtal biltillverkare använde enhetskaross på 40-talet, och de ville inte att strukturen skulle ha några svaga punkter. Ingenjörer lade till extra stål och hängslen tills bilen var lika stark som en bro. Den hade till och med balkar som sveptes in i taket för att bilda en säkerhetsbur. Grova vägar kunde inte bryta den; en krasch skulle bara skaka den.

Denna funktion med låg tyngdpunkt och en styv struktur gjorde nedstigande Hudson till den bäst hanterande amerikanska bilen i sin tid. Höjden och en lång hjulbas försäkrade också en bekväm åktur.

Hornet baserades på Hudson Commodore Eight-modellinjen och finns i två- och fyrdörars sedan, cabriolet coupé och hardtop coupe. För 1951 drevs bilen av Hudsons H-145 högkompressionslinje L-head sex 308ci-motor med två-fat förgasare som producerade 145 hk vid 3 800rpm. Denna motor, i kombination med övergripande vägförmåga, plus det faktum att dessa bilar var överkonstruerade och överbyggda, gjorde dem oslagbara i konkurrens på smuts och de mycket få asfalterade spåren på 1950-talet. Hudson var den första biltillverkaren som engagerade sig i sportbilsracing.

Den nya Hudson var prissatt i Buick-prisklassen och hade en bekväm, välutrustad interiör. Styling var väldigt mycket i slutet av 40-talet med rundade, flytande linjer. Det faktum att Hudson var lägre och bredare än andra bilar 1948 gjorde det till en sensation på bilutställningar. Hudson hade fler beställningar än de kunde fylla - framtiden såg ljus ut.

1952 introducerades "Twin-H" -versionen av motorn med dubbla enfalsförgasare som producerade 170 hk. Motorn kan ställas in för att producera 210 hk om den är utrustad med fabriken 7-X-modifieringar. Och med hjälp av Marshall Teague, Herb Thomas och Tim Flock som körde skils vann Hudson Hornet 27 NASCAR-lopp. I AAA-racing körde Teague en lager Hornet till 14 segrar under säsongen, vilket gav Hornets säsongsrekord till 40 segrar i 48 evenemang, en vinstprocent på 83%, en anmärkningsvärd bedrift för en sexcylindrig bil.



Mechanix Illustrateds Tom McCahill förklarade det så här: "Hudsons sliter fjädrarna ur de andra märkena på en enkel, men ack så viktig, punkt. De är Amerikas finaste vägbilar ur den mycket viktiga synvinkeln väghållning, kurvtagning och styrning. För att stanna hos Hudsons på en racerbana måste dessa andra bilar bokstavligen dra sig isär i kurvorna, medan Hudsons seglar runt med enkel lätthet.

Under sitt sista år före Hudson-fusionen med Nash-Kelvinator producerades 24 833 Hornets.

SPECIFIKATIONER

- **Modell:** 1952 Hudson Hornet
- **Motor/Motor:** 5L
- **Hästkrafter:** 145@3800
- **Växellåda:** 3-växlad manuell



Klassiker

11. Grattis Citroën Mèhari!

Publicerad 19 maj 2009 (uppdaterad 1 september 2010), text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Maj och Majken har namnsdag vill vi fira även Mèhari!



Citroën Mèhari 1968–87.

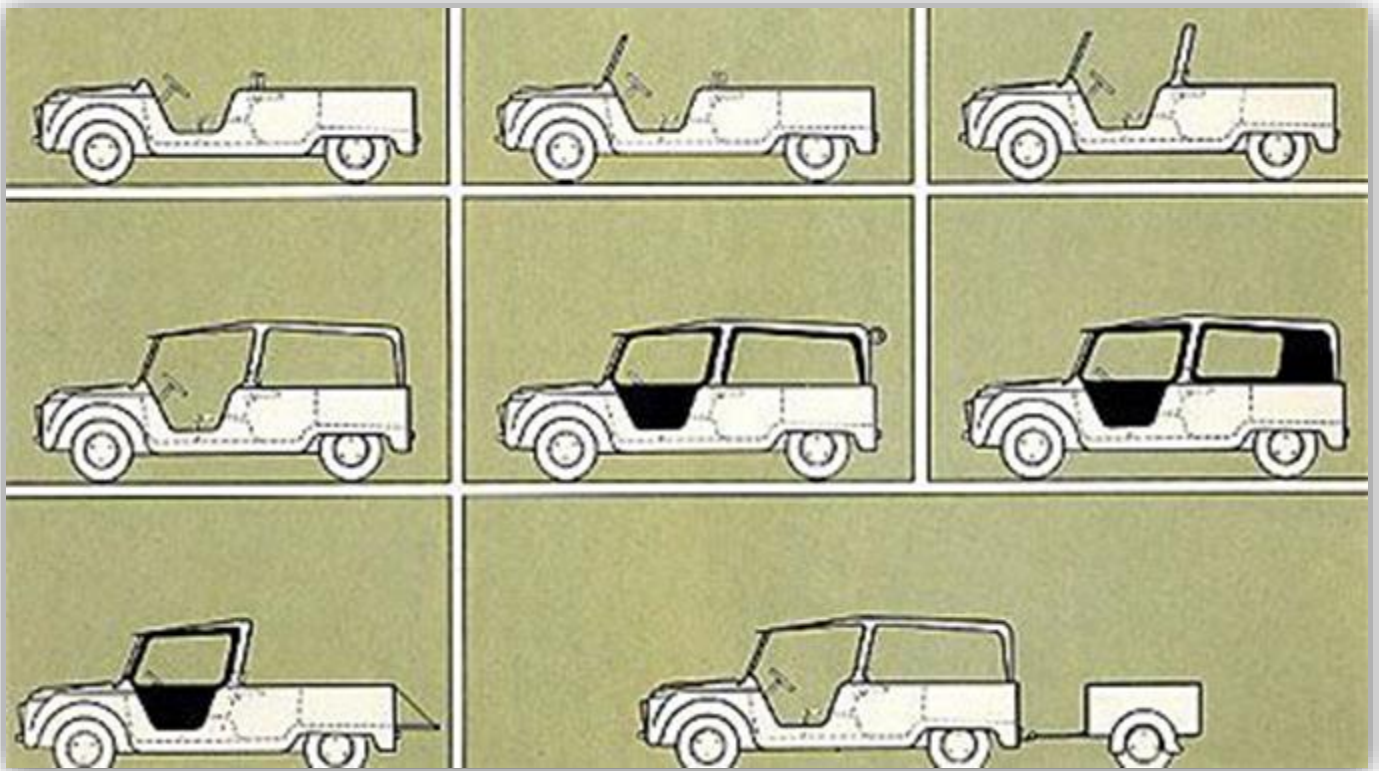
Det ökendammande namnet Mèhari dök upp i Citroëns modellprogram 1968.

Mèhari ska vara det franska ordet för tävlingsdromedar och det är lätt att föreställa sig denna bil flyga fram över sanddynerna.

Det handlar om en Citroën 2CV med en mycket enkel kaross i ABS-plast, ämnad som både arbets- och rekreationsfordon.



Instrumentering som en normalstor armbandsklocka i ett hav av plast.



Med baksätet utlyft förvandlas Méhari till en praktisk pickup, med vindrutan fälld går den in under vilken trappa som helst.

I södra Frankrike kan man fortfarande se dem ibland, trots att tillverkningen lades ned 1987 efter 144 953 producerade exemplar. Drygt 1 200 av dessa var fyrhjulsdrivna.



Citroen Mehari 4x4 (fyrhjulsdriven).

MOTORNYTT

SLUT