



*Ultima GTR 2006*

1. Tyskland går in med närmre 7 miljarder i Northvolt Drei
2. Tesla försöker kartlägga anställda
3. Så många Tesla rullar på Europas vägar
4. Elbilskriget mellan EU och Kina
5. Stellantis lovar fler billiga elbilar
6. Citroën: "Vi bryr oss inte så mycket om Euro NCAP"
7. Nya Lancia-elbil ska byggas i Italien
8. Koenigsegg bjuder på ännu mer ögongodis
9. Det går bra för Dacia
10. Första körningen med Hyundai i10
11. Prov Alpina B5 GT
12. Världens snabbaste kombi runt Nürburgring
13. Saab toppar listan över världens mest saknade bilmärken
14. Tut i luren! Fiat Multipla fyller 25 år
15. Ny vätgasmotor släpper bara ut vatten
16. Svensk uppfinning är en revolution för vätgasbilar
17. Ny husvagn som kan fjärrstyras och kroka på automatiskt
18. Den ultimata Ultima GTR

## 1. Tyskland går in med närmre 7 miljarder i Northvolt Drei

PUBLICERAD: 2023-10-20

Svenska batteritillverkaren Northvolts fabrik i Tyskland har just tagit ett stort steg närmre mot att bli verklighet.



Den tyska staten går in med säkerhet för ett lån på 600 miljoner euro, vilket motsvarar 6,9 miljarder kronor.

Det handlar om ett lån som vid ett senare tillfälle kan betalas tillbaka eller omvandlas till aktier. Det betyder att tyska staten indirekt investerar i Northvolt. Beslutet motiveras med att vara en "strategisk investering" i teknologi för framtiden.

Sedan tidigare har Northvolt säkrats stöd på minst 137 miljoner euro - 1,6 miljarder kronor - från delstaten Schleswig-Holstein där fabriken Northvolt Drei ska byggas.

Hela projektet är enligt Northvolt en investering på 4,5 miljarder Euro.

Den uppges få en årskapacitet på 60 GWh, vilket är vad som planeras även vid fabriken Northvolt Ett i Skellefteå.

Förutom tillverkning av batterier ska det även uppföras en anläggning för återvinning av batterimaterial i anslutning till fabriken.



Carl Undéhn

## 2. Uppgifter: Tesla försöker kartlägga anställda

Publicerad 2023-10-20 kl 9:58 (uppdaterad 2023-10-20 kl 10:07) Text Erik Söderholm

Tesla riskerar enorma böter genom att försöka kartlägga hur många anställda som kommer strejka, enligt fackförbundet IF Metall.



Fackförbundet IF Metall har [varslat om strejk](#) för Teslas verkstadspersonal. Anledningen är att Tesla inte vill förhandla om att införa kollektivavtal.

Svenska Teslaägare riskerar att bli utan möjlighet att reparera sina bilar på auktoriserad verkstad om strejken bryter ut.

Tesla försöker nu kartlägga vilka anställda som kommer strejka genom att ringa och skicka ut dokument, enligt uppgifter till [Dagens Arbete](#).

**Att samla in den** här typen av personuppgift, som räknas som "extra känslig" i data-skyddsförordningen GDPR, är olagligt och kan riskera i enorma bötesbelopp för Tesla om företaget fälls.

– Vi har meddelat att det är förbjudet, att vi ser allvarligt på det och att vi förutsätter att de avbryter det här. Annars kommer vi vara tvungna att vidta åtgärder, säger IF Metalls förbundsjurist Darko Davidovic.

Tesla har inte kommenterat uppgifterna.



Erik Söderholm

### 3. Ny milstolpe – så många Tesla rullar på Europas vägar

PUBLICERAD: 2023-10-20

Tesla Model Y har varit den mest registrerade bilen både i Sverige och EU flera månader i år. I Sverige är det också den mest registrerade bilen hittills i år, enligt siffror från branschorganisationen Mobility Sweden.



Något som också gör att Tesla passerar en ny milstolpe och meddelar att det nu rullar en miljon av deras bilar på vägarna i Europa.

En orsak till framgången med Model Y under det senaste året förklaras med att Tesla kraftigt sänkte priset på den och Model 3 i början av året. Något som Tesla anger som en del av företagets masterplan från 2006.

Enligt den skulle Tesla gå från att först lansera en exklusiv och dyr sportbil i form av Tesla Roadster till "familjevänliga elbilar" med lägre pris. Då främst tack vare större volymer och mer effektiv tillverkning.

Från 2018, då endast de större Model S och Model X levererades till Europa, har genomsnittspriset för en Tesla i Europa sjunkit med 50 procent.



Carl Undéhn

## Teknikens Värld

### 4. Elbilskriget mellan EU och Kina

AV MIKAEL STJERNA PUBLICERAD 19 OKT 2023, KL 15:28

EU anklagar Kina för prisdumpning och båda hotar med höjda tullar på bilar. Det står mycket på spel – kanske hela framtiden för Europas största industrinäring.



Att det introduceras så många kinesiska märken i Europa just i år har flera orsaker. Kina har i många år kraftigt stöttat utvecklingen av den lokala elbilsproduktionen och det har lett till att man nu har en produktionskapacitet på nästan 15 miljoner laddbara bilar per år. 2022 såldes sex miljoner elbilar och laddhybrider på hemmamarknaden, men nu sviker de kinesiska kunderna. Den kinesiska ekonomin svajar betänkligt av en pågående fastighetskris och elbilsmarknaden har stagnerat. Enligt Automobility, en Shanghai-baserad konsultfirma, är överkapaciteten totalt 10 miljoner laddbara bilar per år.

Detta har fått två konsekvenser. Dels har ett priskrig på elbilar startats i Kina. Det är därför bland andra **Tesla** har sänkt priserna på den kinesiska marknaden. Dels har exporten blivit viktigare än förr. Kina behöver sälja sitt produktionsöverskott någonstans. Till USA går det inte att exportera bilar eftersom USA har infört en tull på 27,5 procent på alla bilar som importeras från Kina.

Europa är det lägst hängande äpplet, en marknad som i princip saknar skyddstullar. Liksom för all annan import från länder utanför EU läggs det en importtull på 10 procent på bilar från Kina. Det har gjort att de kinesiska elbilstillverkarna har fokuserat på den europeiska marknaden.

I år har importen av kinesiska laddbara bilar till EU ökat med över 112 procent (januari-augusti). Framgångarna och prissättningen har fått enskilda medlemsländer och EU-kommissionen att reagera.

EU-kommissionens president Ursula von der Leyen lovade därför **att undersöka förekomsten av olaglig prisdumpning av kinesiska elbilar i EU** i sitt årliga "state of the union"-tal i mitten av september. Hon sade ordagrant att kinesiska tillverkare har "konstgjort låga priser som stör marknaden".



*Volkswagen ID.3 (till vänster) och BYD Seal är två jämförbara bilmodeller. Europatillverkade ID.3 anses vara 35 procent dyrare i tillverkningskostnad jämfört med Kinatillverkade BYD Seal.*

### ÄR BILAR FRÅN KINA SUBVENTIONERADE?

Att bilarna är billigare än europeiska konkurrenter behöver inte betyda att de är subventionerade. De kinesiska tillverkarna kanske helt enkelt kan utveckla och tillverka bilarna billigare än de europeiska konkurrenterna på legitima grunder. Det vill säga låga löner, låga utvecklingskostnader och närhet till alla bilköpare i Kina, världens största bilmärnad. Kina har sedan många år tillbaka stött utvecklingen av elbilsmarknaden på hemmaplan. Elbilsköp har subventionerats, elbilregistreringar har fått en gräddfil i de igenproppade kinesiska megastäderna. Den stora hemmamarknaden skapar höga tillverkningsvolymmer och stor-driftsfördelar.

En annan förklaring som brukar tas upp är Kinas råvarurikedomar. Kina kontrollerar 41 procent av världens koboltmarknad. Dessutom det mesta av den åtråvärda litiummetallen, som används i alla litiumjonbatterier. Det har utnyttjats av Kina som idag tillverkar tre fjärdedelar av världens litiumjonbatterier. Närheten till alla vitala underleverantörer gynnar elbilstillverkare i Kina.

Enligt UBS bilbranschanalytiker är tillverkningskostnaden för en **Volkswagen ID.3** ungefär 35 procent högre än för en jämförbar **BYD Seal**. De flesta analysfirmor kommer till samma slutsats – Kina har en stor kostnadsfördel jämfört med Europa.

Men det EU-kommissionens utredare kommer att titta närmare på är en rad tveksamma förhållanden, prissättning på råmaterial och batterier, stöd till industrietableringar, billiga lån till elbilsindustrin.

Att MG, en del av den statliga biljätten SAIC, kommer att skärskådas är självklart. Det är MG som har agerat mest aggressivt på den europeiska marknaden och "köpt" marknadsandelar med låga priser.

Frågan är dels om EU-kommissionen kan bevisa anklagelsen, dels om bilindustrin i Europa verkligen vill riskera ett handelskrig med Kina.



*EU-kommissionens president Ursula von der Leyen sa ordagrant att kinesiska tillverkare har "konstgjort låga priser som stör marknaden".*

Den europeiska bilindustrin har täta band med Kina-marknaden. Framför allt handlar det om **Volkswagen**-gruppen, **Mercedes** och **BMW**. Men de tappar marknadsandelar i Kina, det är hemmamärkena som ökar i Kina sedan några år tillbaka. De tyska tillverkarna investerar dock i Kina för att ta tillbaka marknaden.

**Stellantis**-gruppen har en svagare position i Kina, och Stellantis-chefen Carlos Tavares har uttryckt farhågor för den alltmer politiskt färgade styrningen av industriella samarbeten.

Reaktionerna på EU:s utspel blev starka i Kina. Kinesiska handelsministeriet kallade åtgärden protektionistisk och menade att det kommer att försämra handelsrelationerna. I klartext hotar även Kina med höjda tullar på importbilar, alltså europeiska till Kina.

Även i Europa har vi sett reaktioner. Men de varierar. Från Frankrike kommer positiva signaler. Det är också Frankrike och Macron som länge har krävt åtgärder mot den kinesiska konkurrensen. De franska tillverkarna säljer inte så mycket i Kina och har därför inte så mycket att förlora.

Det har däremot den tyska bilindustrin. Den tyska transportministern Volker Wissing sade i månadsskiftet i en **intervju i tyska Augsburger Allgemeine** att han inte tror på tullar som ett verktyg. "Sådan isolerande handelspolitik kan leda till kedjereaktioner som kraftigt kan skada den tyska ekonomin" sade Volker Wissing till Augsburger Allgemeine.

"I dag handlar det om bilar, i morgon om kemiprodukter, och för varje steg som tas blir världen fattigare. Vi måste säkerställa att vi tillverkar våra elbilar effektivt – för Tyskland och för hela världens marknader" sade Volker Wissing. Att stoppa den kinesiska importen betyder också att man försvårar för vissa europeiska underleverantörer. Även kinesiska bilar har komponenter som kommer från europeiska tillverkare.

**KOMMENTAR AV HEDIN GROUP SOM SÄLJER BILAR FRÅN KINA**

*Hedin Group importerar MG som ägs av kinesiska staten. Vi ställde frågan som EU-kommissionen kommer att utreda till deras kommunikationschef Magnus Matsson.*

**Varför rabatterar MG bara leasingpriserna och inte kontantpriserna? Får Hedin Bil stöd av MG (statsägt av SAIC) för att kunna rabattera leasingpriserna?**

– Av affärsmässiga skäl kommenterar vi inte i detalj hur eller varför prissättningen ser ut som den gör för olika produkter. Kampanjer är ju som ni vet något som alltid har använts av tillverkare, distributörer och återförsäljare av både etablerade och nya märken, i olika syften. I fråga om privatleasing är också leasinggivaren delaktig i att sätta prisbilden.

Att vi inom Hedin-koncernen – precis som många andra distributörer och återförsäljare inom branschen – för tillfället erbjuder attraktiva privatleasingpriser för vissa varumärken och modeller beror till stor del på att vi tror starkt på varumärkenas framtid, kvaliteten på produkterna och att de kommer att behålla värdet bra på andrahandsmarknaden. Här spelar även vår förmåga och koncept för att hantera begagnade bilar inom koncernen in.

Sedan är det givetvis så att det även handlar om att hantera tillgång och efterfrågan på en marknad som har påverkats mycket av den ekonomiska utvecklingen, borttagen klimatbonus, samt att flera västerländska tillverkare på senare tid har sänkt priserna.

Vi vill också understryka att våra distributionsbolag för **MG** respektive **BYD** i Sverige är helt fristående från respektive tillverkare och samarbetar med deras europeiska verksamheter. Alla fordon från MG och BYD som distribueras av Hedin-koncernen köps in inom EU.

Vissa Kina-kritiker vill helt enkelt att det ska vara rättvist. Kina har länge haft högre importtullar på bilar än vad EU har. I dag har Kina 15 procent importtull på bilar från EU. Men det är inte enda sättet som Kina försvårar importen på. En anställd på en tysk tillverkare som Teknikens Värld har talat med uppger att den kinesiska regeringen ständigt inför nya regler som gör det svårt för de europeiska tillverkarna. ”Vi får veta regeländringarna mycket senare än de inhemska bolagen, och det är självklart bara för att försvåra för oss” säger källan, som vill vara anonym.

I år pekar siffrorna på att de kinesiska märkena får en marknadsandel på åtta procent av den europeiska elbilsmarknaden. Men tillväxten går inte rasande fort för alla kinesiska märken, långt ifrån. Inom industrin talar inte många om det, det är lite av elefanten i rummet. Men med all säkerhet finns en tilltagande oro bland konsumenter för den kinesiska dominansen.

Och den har politiska orsaker. Många vill varken köra eller köpa en bil som kommer från ett land som stöder den ryska krigsföringen i ett europeiskt grannland. Om en sådan attityd växer blir det problem för **MG**, **Hongqi**, **Geely** – och på sikt riskerar även **Volvo** att drabbas.

**ÄR KINA-BILARNA BILLIGARE?**

Enligt EU-kommissionen har kinesiska bilar en prisfördel på omkring 20 procent. I Sverige märks det mest genom lågt satta leasingpriser.

MG Marvel, nypris 489 990 kronor, kostar 3 995 kronor per månad att leasa. Det innebär att leasingbolaget måste kalkylera med att få 450 700 kronor för bilen efter 24 månader med modesta 6 procent ränta på kapitalet. Ett värdetapp på 40 000 kronor på två år. Det är en osannolik kalkyl som alla leasingbolag skulle kasta i papperskorgen direkt, utan betänketid.

På något sätt kompenseras finansbolaget för den låga månadshyran, men hur? Eftersom varken Hedin Bil eller finansbolaget vill avslöja den egentliga kalkylen får vi räkna baklänges.



Vi vet månadshyran. Kärnfrågan är därför vilket värde en begagnad MG Marvel har. Tittar vi på Blocket hittar vi två Marvel till salu, båda ett år gamla. Den ena är en Marvel Performance med fyrhjulsdrift som ny kostar 524 990 kronor. Säljarna begär samma pris, 404 900 kronor. Det betyder att bilarna på ett år har tappat 85 000-120 000 kronor.

Därför bedömer vi att en två år gammal Marvel har ett värde på 350 000 kronor. Priset hålls i dag uppe delvis av den låga kronkursen som stärker exportvärdet.

Med ett nytt, realistiskt restvärde ser kalkylen annorlunda ut. Vi vet att månadshyran är 3 995 kronor. Om restvärdet är 350 000 kronor efter två år och räntan är 6 procent innebär det att finansieringsbeloppet, alltså priset för bilen, är 400 000 kronor.

Vi gissar att MG:s ägare, den kinesiska staten, med andra ord helt enkelt säljer bilarna till finansbolaget för omkring 400 000 kronor, en helt annan prislapp än den som står i prislistan. Alternativet är att bilarna säljs för listpris, men i så fall måste någon part garantera ett orimligt högt restvärde på 450 000 kronor. Hur som helst – det saknas 100 000 kronor i leasingkalkylen. Antingen säljs bilen med 100 000 kronor i rabatt eller så betalar någon 100 000 kronor mer än vad den är värd som begagnad. Det är pengar som kinesiska staten antagligen står för. Och det är det som gör EU-presidenten von der Leyen förbannad.

**Karl Wahlin**, analytiker på bilvärderingsföretaget Bilpriser.se, menar att prisskillnaderna ofta uttrycks i leasingkampanjer.

– Bland de elbilar som säljs nya år 2023, så är modeller från kinesiska och asiatiska bilmärken överrepresenterade i det lägre prissegmentet. Men det betyder inte per automatik att det går att påstå att kinesiska bilar är billigare än europeiska modeller, det är skillnad på bil och bil. Man ska också ha i åtanke att Kina började satsa på elbilar redan för 10-15 år sedan. Det betyder att man kommit längre på den elektrifierade teknikresan än många andra bilmärken, säger Karl Wahlin.

– Konkurrensen sker dock i dag allt oftare genom räntekampanjer och privatleasingerbjudanden. MG exempelvis, tog snabbt stora marknadsandelar genom extremt konkurrenskraftiga privatleasingpriser och flera kinesiska bilmärken erbjuder trots rådande ränteläge låga månadskostnader och flexibla bindningstider, säger Karl Wahlin.



## 5. Stellantis lovar fler billig elbilar

PUBLICERAD 2023-10-20

När det i veckan var premiär för nya eldrivna Citroën ë-C3 fick vi också veta priset. I alla fall ute i Europa, där bilen kommer kosta från 23 500 euro, omkring 270 000 kronor.



Vad det officiella svenska priset blir när ë-C3 kommer hit i början av nästa år har ännu inte meddelats.

Citroën utmanar i alla fall flera av sina konkurrenter med ett lågt pris. Bland annat Volkswagen, Renault och Opel har talat om att lansera elbilar med en prislapp från 25 000 euro.

Enligt Stellantiskoncernen, där Citroën ingår som ett av 15 märken, är ë-C3 bara början på en hel rad billigare elbilar.

Sju modeller i samma segment och med liknande pris som ë-C3 uppges vara planerade att lanseras. Någon tidsplan och från vilka av koncernens märken som bilarna ska lanseras nämns inte.

Men en inte för vild gissning är att det bland annat handlar om modeller från Fiat och Opel, två märken som båda lovat mindre elbilar med ett pris kring 25.000 euro.

Satsningen visar också på en dubbel strategi med Stellantis kommande elbilar. Enligt strategin Dare Forward ska Stellantis sälja fem miljoner elbilar om året från 2030.

En grundbult för det är den nya plattformen STLA, som kommer i fyra olika storlekar. Med det kan Stellantis bygga elbilar i många olika segment - från små Fiat till stora RAM.

Nu läggs också ytterligare en plattform till listan som fått namnet "Smart Car". Den används av Citroën ë-C3 och ska vara Stellantis lösning för att få ut billiga och prisvärda elbilar.



Carl Undéhn

## 6. Citroën: "Vi bryr oss inte så mycket om Euro NCAP"

Publicerad 2023-10-20 kl 9:44 (uppdaterad 2023-10-21 kl 9:54) Text Erik Söderholm

Citroën har visat upp en budgetbil kallad ë-C3. Den bygger på Stellantiskoncernens lågprisplattform och säljs sedan tidigare med förbränningsmotorer i Brasilien och Indien.



*Citroëns produkt- och strategichef bryr sig inte om vilket säkerhetsbetyg elbilen ë-C3 får hos Euro NCAP.*

Med tanke på att bilen är helt ny har den ännu inte hunnit krocktestas av Euro NCAP. När norska sajten [Elbil24](#) frågar Citroëns produkt- och strategichef Laurence Hansen om bilen är utvecklad för att få toppbetyget fem stjärnor svarar hon:

– För att vara ärlig bryr vi oss inte om resultatet från Euro NCAP längre.



*Laurence Hansen är produkt- och strategichef på Citroën.*

**Laurence Hansen beskriver** ändå bilen som säker och säger att den uppfyller alla gällande lagkrav gällande säkerhet. På frågan om hon skulle bli besviken om resultatet blev lägre än fem stjärnor svarar hon:

– För att vara ärlig, egentligen inte.

Euro NCAP skäper krocktestkraven löpande men enligt Laurence Hansen har institutet spelat ut sin roll och ställer nu för hårda krav, bland annat på aktiva säkerhetssystem. Dacia är en annan tillverkare som **inte uppnår femstjärnigt resultat**, och Stellantis där Citroën ingår har tidigare **halkat efter konkurrenterna** när det gäller Euro NCAP-betyg.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Nya krocktestet: Stora suvar som mosar småbilar ska straffas**



**Ännu en krockflopp för Dacia – bara en stjärna**



**Volvo snuvas på viktiga klassvinsten – av Tesla**



## 7. Lancia-chefen bekräftar: "Vår nya elbil ska byggas i Italien"

Posted by Kristofer Rask oktober 19, 2023

Italienska biltillverkaren Lancia arbetar på en eldriven fastback.



För företagets VD Luca Napolitano är det viktigt att hålla kvar det italienska i märkets kommande modeller när man tar klivet till att börja tillverka elbilar. Därför kommer Lancia att tillverka den nya modellen i Melfi, Italien.

– Det nya Lancia-flaggskeppet kommer att bli en fantastisk och elegant italiensk bil, vacker på utsidan och insidan, där du verkligen kommer att känna att du är i vardagsrummet i ett italienskt hem. Bilen kommer att ta den italienska andan ut i Europa, berättar Luca Napolitano.

Lancia som är en del av bilkoncernen Stellantis kommer att basera det nya flaggskeppet på STLA Medium-plattformen. Det är bland annat samma plattform som sitter i kommande 700-kilometerssuven **Peugeot e-3008**.

– STLA Medium-plattformen kommer att vara perfekt för Lancia, betryggar Luca Napolitano och fortsätter: "Som en fullt integrerad elbilsplattform kommer den vara mycket lämpad för att optimera komforten. Den kommer att finnas tillgänglig i både framhjulsdrivna och fyrhjulsdrivna versioner".

– Denna plattform kommer att ge det nya Lancia-flaggskeppet en ledande prestanda på högsta nivå. Både vad gäller effektivitet och med en räckvidd på över 700 km, avslutar Luca Napolitano.

Flaggskeppet som kommer att få namnet Lancia Gamma kommer att lanseras 2026. Löftet är en 4,7 meter lång bil i ett "elegant och innovativt fastback"-utförande som ska slå sig in i det största segmentet på marknaden.



*Bild från en tidigare produktpresentation.*

### **Fler elbilar på gång**

Lancia har satt upp tydliga elbils mål framåt som inkluderar tre nya produkter. Först ut är den mindre elbilen Lancia Ypsilon som kommer som elbil 2024. Efter det följer flaggskeppet Gamma 2026 och till 2028 kommer den större modellen Lancia Delta som elbil. Från och med 2028 kommer Lancia bara att sälja elbilar.



### **Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## 8. Koenigsegg bjuder på ännu mer ögongodis

Av Maths Nilsson 20 oktober 2023, 15:32

Koenigsegg visar upp ännu en bedårande ny Jesko direkt från fabriken i Ängelholm. Denna gång är det en Crystal White Jesko Attack. – Denna specifikation visar renheten och essensen hos Jesko. En ren maskin i varje detalj, skriver Koenigsegg.



Orange, grön, vit – nu har Koenigsegg visat upp en hel påse med bilar på mindre än en vecka. Läckrare än Ahlgrens – åtminstone som ögongodis. Efter att ha låtit oss smaka en [Jesko Attack i Sweet Mandarin](#) och [en skön grön Jesko](#) har turen kommit till en Crystal White Jesko Attack.

Hyperbilen Jesko med 1625 hästkrafter tillverkas i 125 exemplar med en takt av lite drygt en bil per vecka. Om Koenigsegg fortsätter att bygga Jesko-bilar i den här takten måste de snart komma med en ny häpnadsväckande modell.

### LÄS MER:

- [Årets julklapp! Första Koenigsegg Jeskon snart till köparen](#)
- [Första förseriebilen av Koenigsegg Jesko Absolut är färdig](#)
- [Nya Koenigsegg i vild körning: Gör "donuts" med 1600 hk](#)
- [Koenigseggs påskägg: 1600 hästkrafter i vild sladdfest på...](#)
- [Testet: Så otroligt häftig är förarmiljön i Koenigsegg Jesko](#)
- [Persbrandt först att provåka Koenigseggs hyperbil: "Så jävla..."](#)



Maths Nilsson

**Feber**

## 9. Det går bra för Dacia

AV BOBBY GREEN 2023-10-20 KL 19:40

Folk gillar billiga bilar.



Biltillverkaren Dacia gasar vidare och i år har de hittills sålt 493.511 bilar vilket är en ökning med 17 procent jämfört med förra året. Idag finns märket på 44 olika marknader och man säljer de fyra modellerna Spring (inte här), Sandero (James Mays favorit), Duster och Jogger. Den som sålt bäst i år är Sandero med 199.516 exemplar. Av Duster har 154.460 exemplar sålts. Jogger ligger på tredjeplats med 70.932 bilar och Spring som är helt eldriven landade på 44.262. Gemensamt för alla Dacias modeller är det relativt låga priset, och det är ju något som många bilköpare gillar. En ny Sandero får du exempelvis för 179.900 kronor. Den är inte snabb, lyxig eller bäst men den är inte heller fulast i världen och sämst. [mynewsdesk.com](https://www.mynewsdesk.com).



**Bobby Green**



**Dacia rullar ut sin första hybrid**  
**Blir din från 299.900 kronor**



**Dacias nya visuella identitet**  
**Nytt emblem i fronten på alla bilar**



**Tut i luren! Dacia har tillverkat tio miljoner bilar**  
**Felicitari!**



## 10. Första körningen: Hyundai i10 är liten men har stor kapacitet

AV REDAKTÖREN bytbil 2023-10-21 TEXT OCH FOTO Morten Bek

Den är liten, men den är mycket mer än bara en enkel transportbil. Med en ny facelift har Hyundai i10 fått nya utrustningsalternativ – men tyvärr har priserna ökat.



Under våren har vi haft tre av marknadens minsta bilar på stortest. **Hyundai i10**, **Kia Picanto** och **Toyota Aygo X**. Tre småbilar som tillhör en utdöende variant.

Nu har Hyundai gjort sin minsta ännu mer raffinerad och ännu bättre. Men de har också gjort den dyrare. Den faceliftade Hyundai **i10**, som jag kör för första gången, kostar från 169 900 kr och du kan privatleasinga den från 2 895 kr/månaden.

### “If it aint broke, don’t fix it”

Med en längd på bara 367 cm är femdörrars bilen bättre än de andra mindre bilarna på marknaden på viktiga sätt. Den är rymligare än de andra. Den har mycket mer säkerhetsutrustning än **Volkswagen Up**, och till skillnad från **Toyota Aygo** kan **i10**:s motor dra bilen någorlunda bra. Den levereras också med en 5-årig, obegränsad kilometer, fabriksgaranti.

Det fanns inte mycket att fixa. Hyundai har inte ens frestats att visa upp nya designidéer, så **i10** facelift är nästan som ett kurragömmalek: LED-körljusen består av fyra avlånga dioder på varje sida, där de tidigare var en enda rund.

Grillen har ett nytt rutmönster, och det är en fin detalj att mönstret är detsamma som LED-körljusen. Hyundai-logotypen på motorhuven och bakluckan är nu platt och matt, precis som på **Ioniq 6**, men så vitt jag kan se har inget annat ändrats på bilens finish.



### Stora utrustningsalternativ i en liten bil

Trådlös Apple CarPlay/Android Auto, rattvärme och ett 8-tums infotainmentsystem med pekskärm är välbekant för de som kör **i10**. Nytt är de elektriskt infällbara backspeglarna, trådlös laddning av smartphones, 4,2" digital instrumentering och stämningsbelysning. Förbättringar av det automatiska nödbromssystemet och påminnelsesystemet för barn eller djur i baksätet är också nya funktioner.

LED-strålkastare är den enda riktiga bristen, så vitt jag kan se, och det är synd att sätesvärme bara ingår i den dyraste varianten, Advanced, på 179 900 kronor. Å andra sidan är det trevligt att en hel del extrautrustning kan köpas till både mellanklassen Essential, som jag kör, och Advanced, och att allt inte är i paket.

Den lilla färgskärmen för den digitala instrumenteringen flankeras av varvräknaren och hastighetsmätaren, som visas med siffror som på en Seiko digitalklocka. Den är fräsch och fungerar bra genom att ge tydlig information. Sätena och sittpositionen är fortfarande så bra att detta skulle kunna vara en bil i den här klassen.

I en Up eller Aygo blir det väldigt, väldigt trångt i baksätet om någon behöver mer utrymme för att köra bilen. I **i10** kan fyra vuxna hitta mer utrymme än i **Mazda 2**, och om personen bakom ratten är lång kommer det fortfarande att finnas gott om utrymme på passagerarsidan och i baksätet bakom den främre passageraren.

### Körbarheten är fortfarande en stark sida

Om det låter som om världen rusar förbi när **i10** går på högvarv, så är verkligheten en annan. Den koreanska bilen väger 999 kilo (plus en bit motorjournalist som inte är redo att prata om sin vikt), och i10 överraskar mig med att kunna göra mer än att bara hålla jämna steg med trafiken.

Växelväljaren har en lätt, exakt och tydlig känsla för mekanik – mycket bättre än i Aygo X. Den trecylindriga motorn vibrerar lätt och varvar fint, även om testbilen bara hade rullat 20 kilometer innan jag hämtade den.

Styrningen är lite lös i låga hastigheter, men den är helt rak på vägen och på motorvägen, där i10 är bekväm och avslappnad, om än med en hel del kabinljud, vid 130 km/h.



### Kom ihåg att den håller sitt värde

Den lilla Hyundai **i10** var redan bäst i sin klass. Det är en liten klass med få bilar, men det är ändå en prestation. Det mesta är sig likt, men det finns flera välkomna utrustningsalternativ om man är beredd att lägga lite extra pengar.

Om jag skulle köpa en ny mindre bil just nu skulle jag välja **i10**. Trots högre priser och det faktum att uppvärmda säten och luftkonditionering kräver att du går direkt till Advanced-versionen. Den faceliftade **i10** är väl värd pengarna och som det definitivt är värt att komma ihåg, småbilar behåller verkligen mycket av sitt värde även när de är 3-6 år gamla.

### Priser:

**i10 Essential:** från 169 900 kr. Privatleasing från 2 895 kr/mån.

**i10 Advanced:** från 179 900 kr. Privatleasing från 3 060 kr/mån.

**i10 N Line:** från 199 900 kr. Privatleasing från 3 462 kr/mån.



**Relaterade artiklar:**



**Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6**



**Bytbils bilspion: Hyundai i10 Facelift**



**Första körningen: BMW i5 är allt alla hoppades på**



**Första körningen: BMW i7 M70 - en lyxbjässe med 1 100 Nm**



## 11. PROV: Alpina B5 GT – det bästa till sist

AV: CLEMENS HIRSCHFELD BEARBETNING: TOBIAS MERSINGER FOTO: ROMAN RÄTZKE

Publicerad: 2023-10-20 Uppdaterad: 2023-10-20

Med 634 hk är den senaste 5-serien från Alpina inte bara den starkaste utan även den snabbaste bilen som trimfirman byggt. Låter det spektakulärt? Det är det.



*Den sista Alpina B5 av sitt slag bjuder 634 hk och 330 km/h.  
2026 övertas familjeföretaget av BMW.*

**Hårda vindar blåser sand från den angränsande stranden** över den mörka asfalten i Zandvoort. Grand Prix-banan borde varje motorsport-tittare känna igen från teve. Ingen annan bana har lika varierande topografi eller kombinerar kuperade kurvor med smala säkerhetszoner som sanddynsbanan, strax väster om Amsterdam.

Nu kan man ju undra vad vi gör på en F1-bana. En Alpina mår väl som allra bäst på motorvägen? Så är det sannerligen, men alltjämt finns det en handfull kunder som tar med sina dyrgripar till banträffar och det är anledningen varför Alpina B5 GT väntar på oss i depån.

De sista 250 exemplaren av B5, där samtliga sedaner (70) och Touring-modeller (180) redan är slutsålda, har fått en del optiska uppgraderingar: små flaps på frontkajolen, en mer markant puckel på motorhuven, retrofoliering på sidorna och fyra slutrör i titan. Som vanligt hos Alpina är allting väldigt diskret.



*Bättre finns inte: användargränssnittet från 5-serien med multifunktionsvred, röst- och geststyrning, pekskärm och en knapp för att stänga av samtliga assistanssystem kommer snart vara ett minne blott.*

Det gäller dock inte för effekten. Även det är typiskt Alpina. Du vill ha siffror? 634 hk och 800 Nm. Sedanens toppfart är 330 km/h, för kombimodellen Touring är det 328 km/h som gäller. Det räcker dock för att utse Touring för att vara den hittills snabbaste kombin överhuvudtaget. Kanske är det ingen som ens lyfter ögonbrynen för dessa värden och det är inte heller konstigt: i dagens bilvärld dyker det upp en ny elbil med fyrsiffriga effektuttag varannan vecka.

**Jämfört med föregående B5 är effektökningen i den åttacylindriga 4,4-litersmotorn blygsamma 13 hk och 50 Nm, men det gäller att hitta kraften med optimerad luftföring och ändrad motorstyrning.** Det handlar dock egentligen inte om toppeffekt utan snarare om hur effekten delas ut och förvaltas. Toppeffekten i B5 GT är ingen topp utan en plåtå och det är exakt där skillnaderna ligger.

Hos Alpina jobbar man fortfarande på ett traditionellt sätt, även om dagens bil är den sista B5 av sitt slag. 2026 övertas familjeföretaget nämligen av BMW.

Fokus, tack. Vi befinner oss på en 4,2 km lång uppvärmningsrunda och det är i slutet av start/målrakan vi uppnår den högsta hastigheten i B5 GT. Det i sin tur betyder att man måste bromsa hårt, något som GT tar helt stabilt och oberört. Bromssystemet som består av 395 mm-skivor fram samt 398 mm bak visar inga som helst tecken på fading eller trötthet, även efter tre hårt körda varv.

Det krävs koncentration när man styr in, banans första kurva är nämligen inte helt lätt att ta. Kurvan är lätt kuperad, har en vinkel på 180 grader och depåmuren på insidan. Det gäller alltså att inte dyka in för mycket. Man får sikta på apex, men inte ta den innan man accelererar ut ur kurvan.



*Den genomsnittliga Alpinakunden kör ungefär 3 000 mil per år. I B5 GT i upp till 330 km/h.*

Tack och lov känner B5 GT inga som helst greppproblem tack vare bilens fyrhjulsdraft och speciellt för modellen utvecklade däck från Pirelli. Till och med framaxelgreppet verkar vara obegränsat och då får man faktiskt säga att kurvorna på den holländska banan verkligen är pest och pina för däcken.

Framför allt den kuperade Hugenholtz-kurvan är en utmaning. Formmässigt borde Hugenholtz inte ha någon jämlike i världen men det finns två sätt att bemästra den märkliga svängen: antingen kan man bromsa rakt och aggressivt in i kurvan och korsa U-formen med en V-formation, men det hade berövat kurvan dess karaktär. Eller så kan man hålla sig länge på den övre delen av kurvan innan man sticker in med besked efter två tredjedelar av kurvförloppet. Då känner man kompressionen i sänkan som B5 GT bemästrar med fin-känsla och förvånansvärt mycket komfort.

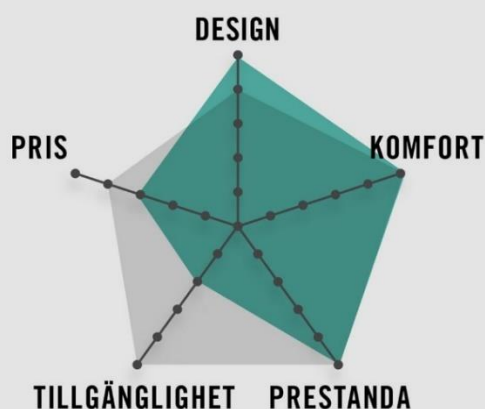
**Självklart förknippar vi Alpina med chassiteknik** och dämpning i världsklass, men vi kör knappast i komfort-plus-läget på Zandvoort. Över det lilla krönet i kurvans utgång fjädrar GT ut fint och med utmärkt kontroll och därefter följer den kanske skönaste etappen på hela banan som förtrollar oss med en salig mix av kurvkombinationer.

Beroende på förarens mod och kunnande kan de flesta svängarna tas fullt i den två ton tunga bilen, men här får man ha koll på linjen för att hinna med nästa bromspunkt. Återigen gör prestandasedanen livet lätt för oss: bilens utmärkta styrning kräver visserligen större styrvinklar än en M5, men B5 GT klistras direkt fast på ideallinjen.

Alpinas senaste familjevärsting kan dock även andra konster. I ESP-sport kan bilens stabila fyrhjulsdraft luckras upp en aning med välriktade powerslides, där man rider på vridmomentsvågen medan den åttastegade automatlådan från tyska ZF piskar i nya växlar helt utan ryck eller kraftavbrott.

## PERSONLIGHET

- Alpina B5 GT
- BMW M5



## SUMMERING

**Bäst:** Underbart komfortabel, löjligt snabb, perfekt för vardag och banträffar.

**Sämst:** Ganska dyr, slutsåld.



Man kan naturligtvis växla själv, och det vill man garanterat i B5 eftersom paddlarna är urfrästa och känns ännu bättre än de ser ut. Det kan inte bara vara jag som förvånas över hur Alpina lyckas att uppdatera 5-seriens redan väldigt exklusiva inre ännu några snäpp med nappaläder och kopparfärgade GT-accenter.

Dessutom sitter man i ytterst stöttande sportstolar och det spelar framför allt en viktig roll i banans sista del. B5 kastar sig in i banans sista kuperade kurva som påminner mer om en oval än en kurva. Kurvan är riktigt lång och som om det inte vore nog lurar en betongmur på utsidan.

Ännu en gång accelererar den dubbelturbomatade V8:an fullt ut i kurvans apex, ännu en gång vrålar motorn som ljuv musik i våra öron. Nu är det dock slut med detta, den här B5 GT är den sista produkten som lämnar hallarna i Buchloe.

**Är den senaste B5 tidernas bästa Alpina?** Mycket talar för det: 5-serien som B5 bygger på är en ytterst välbyggd plattform och förvandlas av Alpina till den perfekta B5-sedanen. Dessutom heter den GT och namnet är program: drivlinan genererar ännu mer tryck, chassit hanterar underlaget ännu bättre och köregenskaperna duger alldeles utmärkt på banan. En äkta GT alltså.

Samtidigt är B5 överlag den bästa 5-serien man kan köpa för pengar och trots att modellerna kostar drygt 1,6 miljoner kronor är samtliga GT-modeller redan borta.

### TEKNISK INFO/Alpina B5 GT

**Motor:** V8, bensin, dubbelturbo, 4 395 cm<sup>3</sup>, 634 hk vid 5 500 r/min, 850 Nm vid 3 500 r/min. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdraft.

**Kaross:** L/b/h 4 978/1 868/1 466 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 1 980 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 3,2 sek. Toppfart 330 km/h. Förbrukning 11,3 l/100 km.

**Pris:** Drygt 1,6 miljoner kronor. **Slutsåld.**

## 12. Världens snabbaste kombi runt Nürburgring

Av Maths Nilsson

20 oktober 2023, 15:12

**Nu är det klart – nya BMW M3 Touring är världens snabbaste kombibil runt Nürburgring. BMW:s nya familjefraktare dundrade runt Nordschleife snabbare än flera renodlade sportbilar!**



Om du inte har möjlighet att äga både en banbil och en familjebil kan BMW M3 Touring vara ett alternativ. Visst, en M4 Coupé kanske känns sportigare men familjen och bagaget får inte plats. Med en M3 Touring kan både vara snabb på racerbanan, packa paket på Ikea, matkassar på ICA göra familjen nöjd.

Nu har bilen visat att den är världens snabbaste fabriksstillverkad kombibil runt Nürburgrings Nordschleife. [Tyska Sport Auto](#) har låtit sin redaktör Christian Gebhart dundra runt Ringen i en rad prestandabilar. Och förutom en framstående skribent är Gebhart även en racerförare av rang. Prestationen blir inte sämre av han bara fick köra tre varv med varje bil på Touristenfahrten.

BMW M3 Competition xDrive Touring (G81) noterades för 7:34.39 runt Nürburgring Nordschleife. Det är snabbare än sportbilar som Alpine A110R, Honda NSX, Porsche Cayman GT4 och BMW M2 CS. Audi RS4 Avant Competition tycks vara den som kommer närmast bland kombibilarna, men är fränkörd med 4,5 sekunder.



FILM: [https://youtu.be/\\_7y1q0SuUm0](https://youtu.be/_7y1q0SuUm0)

Bil	Tid
Mercedes-AMG GT 63 E-Performance (X290)	7:28.00
BMW M4 Competition xDrive Coupé (G82)	7:28,57
BMW M5 CS (F90)	7:29,57
Porsche 911 Carrera S (992)	7:30.00
BMW M4 Competition Coupé (G82)	7:30,79
BMW M8 Competition xDrive Coupé (F92)	7:32,79
BMW M3 Competition xDrive Touring (G81)	7:34,39
Alpine A110 R	7:35.00
Honda NSX (NA2)	7:36.00
BMW M5 Competition xDrive (F90)	7:36.00
Audi RS4 Avant Competition (B9)	7:39.00
Porsche Cayman GT4 (981)	7:42.00
BMW M2 CS (F87)	7:42,99

Tiderna sattes av Christian Gebhardt från Sport Auto.



### Maths Nilsson

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





### 13. Saab toppar listan över världens mest saknade bilmärken

Uppdaterad 20 okt. 2023

Publicerad 20 okt. 2023

De tillverkas inte längre men drömmen om att de ska återuppstå lever ändå vidare – här är världens mest saknade bilmärken. Ett svenskt märke toppar listan.



*En Saab-9-3 Sport Sedan rullar fram på vägarna, året är 2002.  
Knappt tio år senare går Saab i konkurs*

Det händer att vissa bilmärken som gått i graven återuppstår på nytt. DeLorean, Hummer, MG, Fisker och Bugatti är alla exempel på det.

Därför är det kanske inte så konstigt att många drömmer om att få återse konkursade bilmärken.

Företaget **Hippo Leasing** har analyserat sökresultat på internet som handlar om nedlagda bilmärken. Utifrån det har företaget kunnat se vilka märken som är de mest saknade, både globalt och per land.

**Läs mer: [Så återuppstår den gamla Saab-fabriken](#)**

**Läs mer: [Stopp i lagens namn! Gammal polis-Saab 900 till salu](#)**

Det visade sig att det bilmärke som var mest saknat, både globalt och i majoriteten av länderna, är svenska Saab.

“Vi är inte förvånade över att se Saab toppa listan. De hade en riktigt unik och udda personlighet som tilltalade bilentusiaster tack vare sin distinkta och aerodynamiska design”, säger **Tom Preston**, vd och grundare av Hippo Leasing.

Men det gäller att inte hoppas alltför mycket ändå. Försvarskoncernen Saab äger rättigheterna till bilmärket och har stängt dörren för en comeback – på obestämd framtid.

Läs mer: [Unik Saab till salu – slår superbilarna](#)

### Världens mest saknade bilmärken (globalt)

1. Saab
2. Pontiac
3. Oldsmobile
4. Trabant
5. Holden
6. Studebaker
7. DeSoto
8. Saturnus bilar
9. Talbot
10. Edsel

### Världens mest saknade märken (per land)

- **USA:** Pontiac
- **Japan:** Saab
- **Tyskland:** Trabant
- **Storbritannien:** Saab
- **Indien:** Saab
- **Frankrike:** Saab
- **Italien:** Pontiac
- **Kanade:** Pontiac
- **Korea:** Saab
- **Brasilien:** Pontiac

*Källa: Hippo Leasing*



**Isabel Hallqvist**

Reporter på Dagens PS med fokus på ekonomi.



## 14. Tut i luren! Fiat Multipla fyller 25 år!

AV BOBBY GREEN

2023-10-20 KL 19:30

Firas med specialversion.

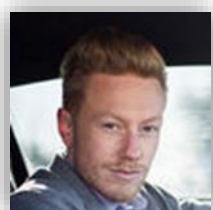
Multipla  
6×6



**Multipla.** Fiats bilmodell som folk älskar att hata. Ful? Fulaste bilen i världen? Oklart, men den har länge varit ett objekt för mobbning. Nu firar den lustiga krabaten 25 år vilket givetvis är värt att lyfta. Första generationen lanserades 1998 och modellen fanns sen kvar i Europa fram till 2010, men i Kina till 2013. Flummig på alla sätt och vis, bred så att man kan sitta tre i bredd och plats för totalt sex personer.

Stellantis har valt att fira modellen genom att göra en specialversion av den första generationen, och den har fått sig ett något märkligt tecknat tema. Finns bara på skisser än så länge och blir troligtvis något för någon samlare att ställa på ett podium. Han som designade bilen, Roberto Giollito, tog ursprungligen fram sex olika karaktärer som han tyckte passade bra ihop med bilen. Dessa pryder nu specialversionen på huven och på sidorna.

Det färdiga resultatet kommer att ställas ut på Milano Auto Classica Show som arrangeras mellan den 17 och 19 november. Därefter ska den säljas, förmodligen dyrt eller genom någon slags auktion. [media.stellantis.com](https://media.stellantis.com)



Bobby Green

## 15. Ny vätgasmotor slår Bugatti – släpper bara ut vatten

Av Maths Nilsson 19 oktober 2023, 16:48

Trots elbilsrevolutionen görs försök att rädda förbränningsmotorn. Ingenjörer hos AVL har lyckats skapa en fyrcylindrig motor som drivs av vätgas. Motorn har högre litereffekt än Bugatti Chiron och släpper endast ut vatten!



Toyota har redan lyckats skapa förbränningsmotorer som drivs genom att väte sprutas in och antänds i cylindrarna, och testat dem inom motorsport. Nu tar tekniken ytterligare ett kliv framåt. Ingenjörer från mobilitetsteknikföretaget AVL har lyckats utveckla en vätgasmotor med rekordhög litereffekt, [uppges bolaget i en release](#).

Den nya motorn är två liter och ger hela 410 hästkrafter och 500 Newtonmeter. Det motsvarar en litereffekt på 205 hästkrafter. Som jämförelse så har hyperbilen Bugatti Chiron 1600 hästkrafter från en W16-motor på åtta liter. De ligger dock efter Koenigseggs V8-motor som har en litereffekt på 325 hästkrafter när den körs på E85-bränsle. Ännu har vätgasen inte kommit ikapp bensinen, Mercedes har en tvålitersmotor som körs på bensin som ger 421 hästkrafter och således en litereffekt på 210,5 hästkrafter.

Den nya vätgasmotorn slår Bugatti Chirons W16-motor när det kommer till litereffekt.

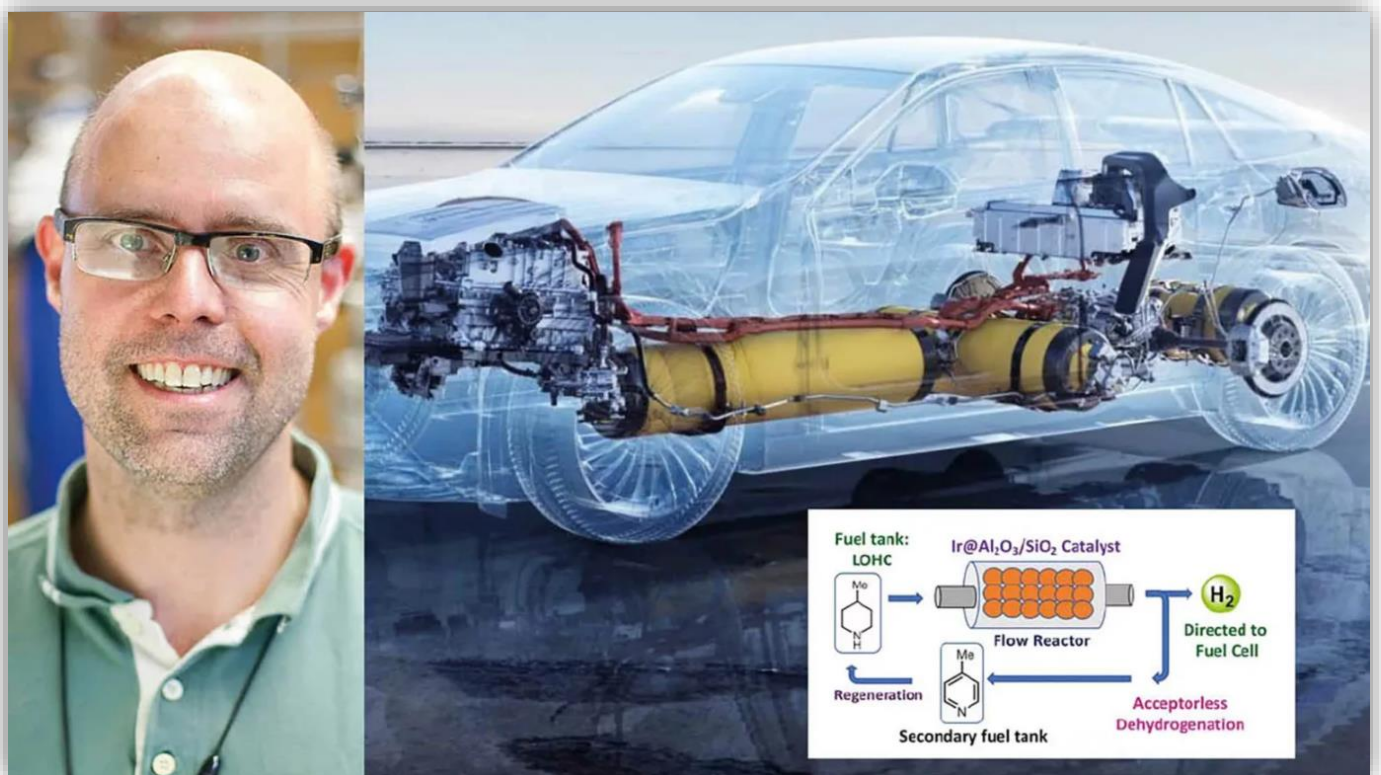
Men vätgasmotorn är sällsynt ren, det enda som släpps ut efter förbränningen är vattenånga. Under vissa förhållanden kan den dock släppa ut kväveoxider genom kvävet som finns i luften. Utmaningen jämfört med vanliga förbränningsmotorer är att lagra vätgasen. Tankarna måste tåla mycket högt tryck, vilket gör att de blir skrymmande. Om AVL:s motor går i produktion är osäkert, i första hand är den avsedd för racing.

## 16. Svensk uppfinning är en revolution för vätgasbilar

Av Maths Nilsson

20 oktober 2023, 14:18

Svenska forskare har konstruerat ett nytt sätt att lagra vätgas i bilar. Skrymmande och explosiva trycktankar blir onödiga. Istället knyts vätgasen till en ofarlig vätska, som enkelt kan tankas i bilen. En ny typ av katalysator separerar gasen innan den förs in i bränslecellen.

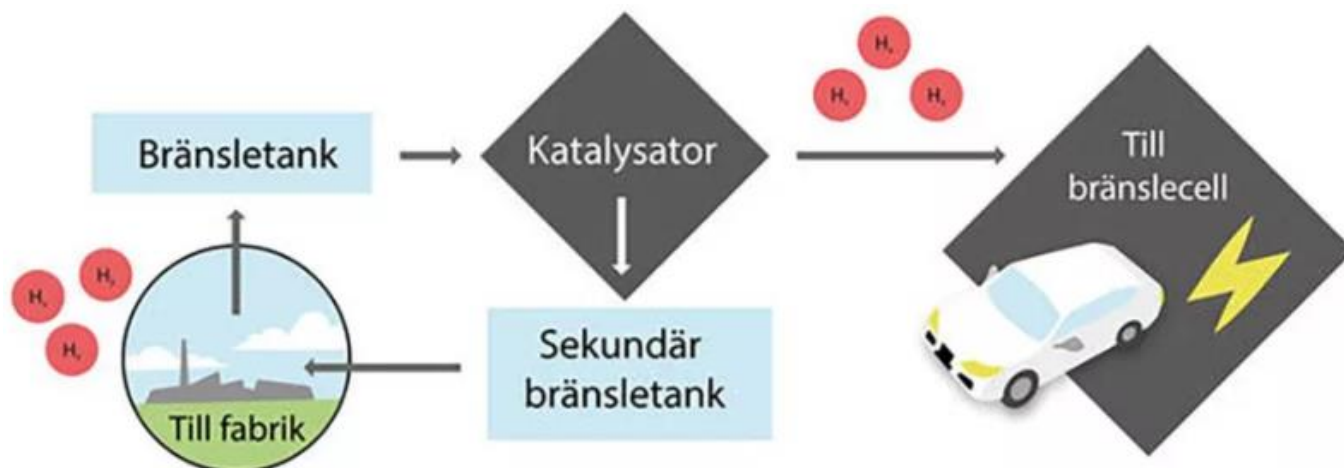


– Vår katalysator är bland de mest effektiva som finns, i alla fall om man tittar i den öppna litteraturen, säger Ola Wendt, professor vid Centrum för analys och syntes vid kemiska institutionen vid Lunds Tekniska Högskola.

Vätgasbilar med bränsleceller eller förbränningsmotorer som drivs med vätgas framstår allt mer som det bästa alternativet till elbilar. Enda utsläppet från bilen blir vattenånga, och vätgasen kan framställas genom klimatsmart elektrolys av vanligt vatten. Då spjälkas H<sub>2</sub>O-molekyler till vätgas (H) och syre (O).

Ett problem har hittills varit att vätgasbilar måste ha skrymmande trycktankar där gasen lagras under mycket högt tryck. Vätgas är också explosivt när den möter syre. Men nu har ett svenskt forskarteam vid Lunds Tekniska Högskola tagit fram en ny revolutionerande metod att lagra vätgas utan att trycktankar behövs.

– Gas kan vara svårt att hantera, och därför tittar vi på flytande bränsle laddat med väte som kan fyllas på vid en mack, ungefär på samma sätt som sker vid bensinstationer i dag, säger professor Ola Wendt [via LTH](#).



*Istället för att tanka vätgas i skrymmande trycktankar knyts gasen till en ofarlig vätska. Med en ny katalysator kan de svenska forskarna separera gasen från vätskan. När vätskan är förbrukad återvinns den till en fabrik som laddar den med vätgas igen.*

*Illustration: Catrin Jakobsson/LTH*

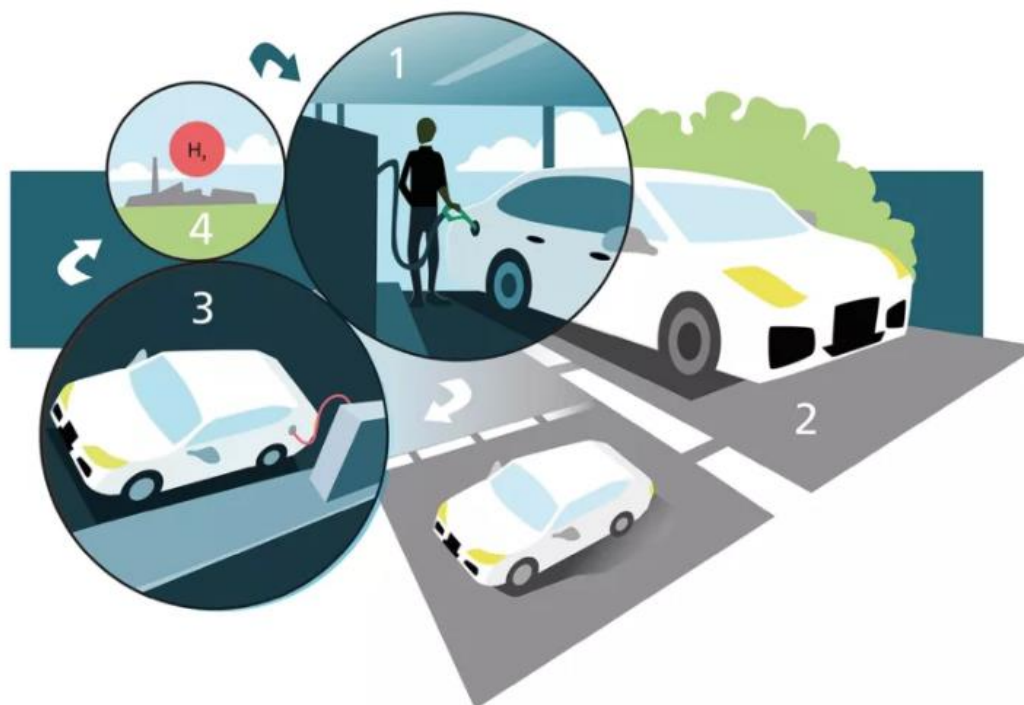
Konceptet kallas LOHC (reversibla flytande organiska vätgasbärare), och är inte nytt i sig. Det nya är att de svenska forskarna hittat en mer effektiv katalysator som kan utvinna vätet ur vätskan. Systemet fungerar genom att man har en vätska som bärare för vätgasen. Vätskan pumpas igenom en fast katalysator som separerar vätgasen från vätskan. Vätgasen kan sedan användas i en bränslecell – som omvandlar kemiskt bränsle till el – medan den "urladdade" vätskan fortsätter till en annan tank. Det enda utsläppet blir då vatten (förutom aceton som cirkuleras och återanvänds). De svenska forskarna har publicerat sina resultat både i [Catalysis Science & Technology](#) och [Chemistry Europe](#).

Den urladdade vätskan efter att vätet separerats kan man sedan tömma ur på en mack för att sedan fylla på ny, laddad vätska. Den laddade vätskan får man sannolikt i så fall producera i stor skala, att jämföra med dagens raffinaderier.

– Vi omsatte mer än 99 procent av vätgasen som fanns i vätskan, berättar Ola Wendt.



*Vätgasbilar som Toyota Mirai har idag skrymmande tankar där vätgasen lagras under högt tryck. Med de svenska forskarnas upptäckt kan det räcka med två vanliga tankar. En för laddat bränsle och en för använd bränslevätska.*



*Den nya svenska metoden kan göra det lika enkelt att tanka vätgas som att tanka bensin. Det enda utsläppet från bilen blir vattenånga. Illustration: Catrin Jakobsson/LTH*

De svenska forskarna har också räknat på om det skulle kunna gå att använda bränslet till större fordon som bussar, lastbilar och flygplan.

– Med de stora tankar de har skulle man kunna komma nästan lika många mil som på en tank med diesel. Man skulle också få ut 50 procent mer energimängd jämfört med komprimerad vätgas säger Ola Wendt.

De vätskor om använts som vätebärare är isopropanol (som är vanligt förekommande i exempelvis spolarvätska) och 4-metylpiperidin. Det låter enkelt, men det finns fortfarande utmaningar kvar att lösa. En är att katalysatorns livslängd är ganska begränsad. En annan är iridium, som katalysatorn är baserad på, är en dyr metall.

– Men vi räknar med att man behöver ungefär två gram iridium till en bil. Det kan jämföras med dagens avgasreningskatalysatorer, som innehåller cirka tre gram platina, palladium och rodium som också är dyra metaller, säger Ola Wendt.

Grundforskningen verkar alltså mycket lovande. Professor Ola Wendt tror att ett färdigt koncept skulle kunna finnas klart på tio års sikt. Det måste också till ett mer klimatvänligt sätt att producera vätgasen.

– 98 procent av all vätgas i dag är fossil och produceras från naturgas. Där är biprodukten koldioxid. Ur miljösynpunkt är premissen att framställa vätgas för stål, batterier och bränsle meningslös om det sker med fossil naturgas, säger Ola Wendt.

*Källa: Lunds Tekniska Högskola*

### **Så fungerar en katalysator**

En katalysator är i grunden ett ämne som ökar en kemisk reaktions hastighet utan att själv förbrukas. Katalysatorer kan vara gasformiga, flytande eller fasta ämnen. I praktiken fungerar fasta ämnen bäst eftersom det reagerande ämnet då kan ledas över katalysatorn (i vätskeform eller gasfas) och på så vis kan processen göras kontinuerlig. I detta fall leds vätskan genom ett rör med fasta ämnen.

*Källa: Lunds Tekniska Högskola*



## 17. Ny husvagn som kan fjärrstyras och kroka på automatiskt

AV BOBBY GREEN 2023-10-20 KL 12:40

Kan även fungera som batteribank.



**FILM:** <https://youtu.be/bF5ukpi7VYw>

Ett gäng med smartingar som tidigare jobbat för Apple, Cruise, Tesla och Volvo har gått samman och skapat Pebble Flow. Det är en futuristisk husvagn som förutom sitt spejsade utseende även har en hel del teknik under skalet. Man ska kunna fjärrstyra den om man exempelvis inte vill manövrera runt den med bilen, och den ska kunna köra fram till bilen och själv hänga sig på kroken. Dessutom ska vagnen, eftersom den har ett LFP-batteripack på 45 kWh i golvet, kunna fungera som batteribank till exempelvis huset.

Vagnen mäter 7,6 meter på längden och fyra personer ska kunna sova bekvämt på insidan. Batteripacket ska göra att man kan klara sig utan landström i upp till sju dagar och på taket finns det även solpaneler som ska kunna generera upp till 1 kW. Det finns bromskrafts-återvinning som laddar batteriet när du är ute och kör och det finns även dubbla elmotorer som hjälper till att "putta" på när man kör uppför och liknande.

Vagnen kommer att premiärvisas på Los Angeles Auto Show nästa månad. Den går att förhandsbeställa nu och de första leveranserna ska ske innan 2024 är över. Frånpriset ligger på 109.000 dollar, men vill du ha alla fräna tekniska detaljer får du istället hosta upp minst 125.000 dollar.



**Bobby Green**



**En riktigt fet husvagn med feta batterier  
En dyr dröm**



**Husvagnen som inte ska påverka elbilens räckvidd  
Kan även minska förbrukningen för fossilbilar**



**Husvagn från Airstream som kan köra sig själv  
Och putta på dragbilen**

## 18. Den ultimata - Ultima GTR

Jeff Smith författare Henry De Los Santos fotograf

Sep 12, 2006

C5 Z06 Corvette är ett formidabelt djur i alla aspekter, men tänk om det vägde 1000 pund mindre. Tänk dig också att den hade en mittmonterad motor. Medan du är på fantasifullt humör, föreställ dig också att den hade 18x13 hjul bak.



Varje bilhantverkare som är värd sina klackmuttrar vill ha en bil som bara är lite anorlunda. Jeff Schwartz tog det konceptet till sin ultimata och radikala hörnbrännande slutsats. Konceptet är helt enkelt - kombinera ett lätt chassi med helamerikanskt vridmoment och hästkrafter och limma till marken med ångvältsdäck. Om det här ser ut som en väggående GTP-bil, borde det för det är vad det är. Varför är det i Car Craft? Eftersom det kommer att köra 10,90 s till 131 mph och dra 1.1 g på vanliga gatudäck, det är därför.

Om namnet Jeff Schwartz låter bekant beror det på att det här är samma kille som vann förra årets Real Street Eliminator-tävling i en monstruöst rotund Cadillac. I år dök han upp i en bil som är tungmetallen Caddys antites i skepnad av en flugvikts-GT. Gå figur. Jeffs plan syftade till enkel prestanda. Börja med ett utmärkt rörchassi och monsterbromsar, stoppa i gigantiska däck för grepp och släpp sedan in ett uppvärmt litet block bultat till en femväxlad växellåda, och du har en skrikande rullskridsko som kan ta sig an en Trans Am-bil på en vägbanan, kryssa bekvämt i flera dagar och fortfarande köra 10s utan att byta så mycket som ett tändstift. Det, gäng, är en riktig prestandabil från 21-talet.



Ultima GT går långt utöver en "kitbil". Tänk på det som en gatudriven GT Prototype-racerbil som du kan montera klart i ditt garage. Allt börjar med ett fyrkantigt rörchassi från Ultima Sports, ett brittiskt företag i Hinkley, England, som bygger både denna coupé och en bil med öppen cockpit i Can Am-stil som liknar de fantastiska Jim Hall-storblocksdjuren från 60-talet. Du köper chassit och karosssystemet och monterar det i ditt garage, eller så kan Ultima skicka dig en färdig bil redo för en motor. Det är inte billigt - bilen kommer i flera konfigurationer hela vägen från ett grundpaket med bara karossen till en komplett rullande bil minus motor och växellåda. Förvänta dig att börja på \$ 27 000 och arbeta upp därifrån.

Ultima är ett rörchassi mittmotordesign som placerar motorn bakom föraren, med hjälp av en växellåda istället för en växellåda och bakaxelenhet. Transaxeln är en G50 Getrag som ursprungligen designades för en Porsche Turbo. Detta placerar en majoritet av Ultimas vikt över bakaxeln som förbättrar dragkraften både från ett dödstopp och från ett hörn. Även om detta bara representerar cirka 1 320 pund över bakdäcken, är det 60 procent av den totala fordonsvikten, vilket lämnar 40 procent över fronten! Med en kort 102-tums hjulbas och en 63-tums spårbredd är utrymmet högt, men chassit innehåller en störtbåge.



Med en högteknologisk bil som denna skruvar du inte bara i vilket gammalt kraftverk som helst. I linje med sin image valde Jeff att driva sin gata GTP-bil med en sen modell GM LS1 som han byggde enligt LS6-stilspecifikationer, styrd med en GM Racing ASA cirkelspårda-tor. Smallblocket helt i aluminium är konfigurerat precis som ASA-motorerna, inklusive 11.2: 1-komprimering, ASA-kammen och luftflödeshjälper från en uppsättning Lingenfelter Performance Engineering-portade LS6-huvuden med 2.00/1.60-tums ihåliga spindelventiler och lager 1.7: 1-vippor. Allt detta andas genom ett specialbyggt aluminiumplåtintag med ett kolfiberplenumskydd och 38 lb/h GM-injektorer.

Bara för skojs skull lade Jeff också till ett dolt 100 hk NOS fogger nitroussystem om Ultimas 10-sekunders kvartsmil behövde lite boost. För att slutföra ångvälteffekten bultade Jeff på en uppsättning 18x9-tums front- och 18x13-tums OZ Racing-hjul och monterade dem med det ultimata väggummit: en uppsättning P245/35ZR18 och P335/30ZR18 Goodyear F1 Fiorano-däck.

Taget från vilken vinkel som helst, skriker den glasfiber-bodied Ultima GT bara prestanda. Vingen är allt annat än bling. Med en toppfartspotential på över 200 km / h genererar vingen nedåtkraft för att hålla vägraketen limmad på asfalten.

Interiören är racer spartansk som du kan förvänta dig. Jeff konfigurerade instrumentbrädan med en Dakota Digital tach och speedo och monterade sedan ytterligare åtta Nordskog digitala tickers för att hålla reda på allt från luft-bränsleförhållande till tiden. Det är en Sparco-ratt som matchar Sparco-sätena, och när du glider in under måsvingedörrarna blir det omedelbart uppenbart varför ratten är fyrkantig längst ner. Klämma under ratten på Ultima GTR lämnas bäst till limber och liten statur.

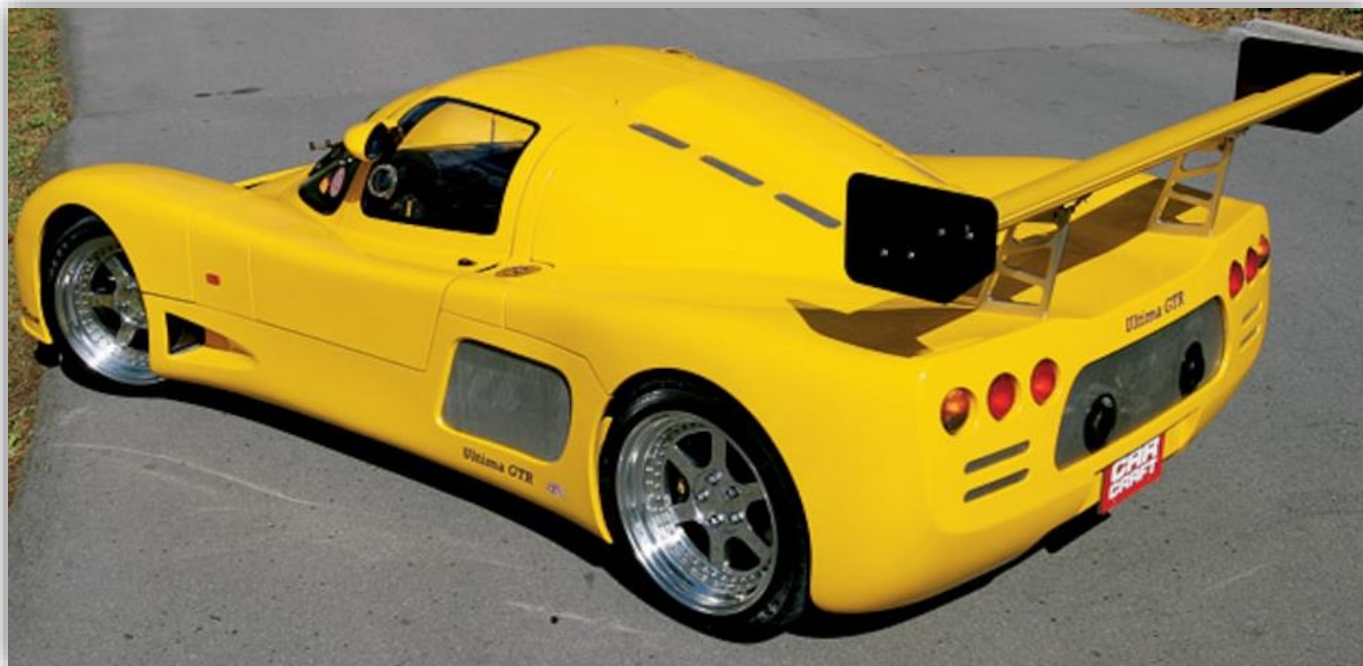


Det här är inte en bil för stora killar. När du väl är inne börjar du omedelbart söka efter en vägkurs som erbjuder en öppen spårdag. Fönstren rullar inte ner, men komforten styrs av värme- och luftkonditioneringssystemet, och Jeff rapporterar att bakåtsikten från tvilling-speglarna är förvånansvärt bra med den smala sittbrunnen trots att det inte finns någon bakruta.

Det här kan se ut som en racerbil med registrerings skyltar, men låt dig inte luras. Jeff körde Ultima under hela Hot Rod Power Tour på 3,750 miles, tillsammans med Car Craft Nationals i St. Paul, Minnesota (där han vann priset för bästa ingenjör) och avslutade med Year One's Bristol Bash i Bristol, Tennessee. Det är uppenbart att detta inte är någon trailerdrottning eftersom dessa resor uppgår till ungefär 9,000 miles bara i år, baserat på Jeff's Crystal Lake, Illinois, hem.

Jeffs uppdragsbeskrivning var kortfattad och död: "Att vara den ultimata gatbilen med avseende på acceleration, hantering, bromsning och topphastighet." Han har verkligen uppnått sitt mål, men för oss glömde han att nämna ett viktigt mål - hans Ultima GT är helt enkelt cool.

Det är en LS6 helt i aluminium med plåtintag, portade Lingenfelter LS6-huvuden och en ASA-rullkam som ger utmärkt normalt aspirerad kraft med 388 hk vid 6 300 till bakhjulen. Det finns till och med ett lustgaspaket som pumpar ytterligare 100 hk vid behov.



### Detaljerna Bil: 02 Ultima GTR.

**Owner:** Jeff Schwartz **Motor:** 02 LS6 5.7L all-aluminium small-block, 11.2: 1 kompression. **Topplöck:** Aluminium LS6 CNC portad av Lingenfelter Performance Engineering, 2.00/1.60-tums ihåliga spindelventiler, lager 1,7: 1 rullvippor/Induktion: Specialtillverkat plåtaluminiumintag med kolfiberplenumskydd, 38-lb/h GM-injektorer, portad gasreglage, NOS 100hp fogger nitrous system **Avgas:** Anpassade 134-tums rubriker i rostfritt stål och avgaskamaxel: GM Performance Parts ASA racing cam 228/236 vid 0,050-tums lyft, 0,525/0,525-tums lyft. **Växellåda:** Porsche Turbo Getrag G50 femväxlad med Kennedy Engineering svänghjul och Sachs full metallkoppling **Framfjädring:** Kompletta rörchassi med rörformiga styrarmar av olika längd, Intrax-fjädrar och stötdämpare, Ultima kuggstångsstyrning och uretanbussningar, ingen svängstång **Bakre upphängning:** Ojämn längd rörformiga bakre styrarmar, Intrax fjädrar och stötdämpare, Rosen Racing Delrin-bussningar, ingen bakre svängstång eller Panhard-stänger **Bromsar:** AP Racing fyrkolvsok med 12,5-tums rotorerna fram och bak. **Hjul och däck:** 18x9 OZ Racinghjul med P245/35ZR18 Goodyear F1-däck fram; 18x13 OZ Racerratt med P335/30ZR18 Goodyear F1-däck bak. **Interiör:** Nordskog digital instrumentering, Sparco-ratt, Sparco Sprint-säten, 2,5 pund brandbekämpningssystem, komplett F1-godkänd burmontering, Omega A / C och värme-system **Färg:** Gelcoat gul levereras med Ultima GT-kaross. **Kostnad att bygga:** Grundläggande chassi och kaross börjar på cirka \$ 27 000. **Vikt:** 2 210 pund med full bränslebelastning. **Prestanda:** 388 bakhjuls-hk vid 6 300 rpm 480 bakhjuls-hk vid 6 300 bakhjul med lustgas. **Bästa e.t. och hastighet:** 10.92 vid 131 mph. **Lateral g:** 1.1 med riktiga gatdäck



Roger Warolin