



*Jaguar SS 100 1937*

- 1. Prov av Volvo EX30 som är liten men naggande god**
- 2. Nissan visar Ariya Nismo**
- 3. Sverigepremiär för sydkoreanska KGM**
- 4. Tillverkningen av De Tomaso P72 drar igång i år**
- 5. Så många hästar får BYD:s lyxsedan Yangwang U7**
- 6. 280 hk automatlåda och ny interiör i Toyota GR Yaris**
- 7. Tvärnit för Ora i Norge på grund av kriget**
- 8. Tesla har börjat bygga nya superunika Supercharger-stationen**
- 9. Nytt kärnkraftsbatteri behöver inte laddas på 50 år**
- 10. Miljarder till Northvolt i Skellefteå**
- 11. Volvo satsar på förbränningsmotor med vätgas**
- 12. Caterpillar satsar på eldrivna grävare och hjullastare**
- 13. BMC 1800 liknade verkligen inget annat**
- 14. Jaguar SS 100 1937**



## 1. PROV: Volvo EX30 – liten men naggande god

Av Heinrich Lingner

Bearbetning Tobias Mersinger///Foto Daniela Loof

Publicerad 2024-01-11

Uppdaterad 2024-01-11

**Volvos senaste modell delar plattform med Smart och Zeekr och är tillverkarens minsta SUV hittills. Vi fick åka med en sväng i prototypen.**



*Hur mycket Volvo är det i EX30?*

*Det fick vi reda på under en provåkning runt testanläggningen i Hällered.*

Mycket är redan känt om Volvos senaste alster – minstingen EX30 som ska hamna i bilhallarna inom kort.

Nykomlingen ska komplettera tillverkarens elbilsutbud och ta över positionen som inro-  
pare och naturligtvis använder man sig därför flitigt av komponenter från moderkoncernen  
Geely.

Den tekniska arkitekturen under den futuristiska plåtskruden kallas SEA, vilket dock abso-  
lut inte är havsrelaterat utan snarare står för "Sustainable Experience Architecture."

I EX30 kombineras plattformen med två olika drivlinevarianter: instegsmodellen kommer  
med en elmotor som genererar 272 hk och ett 51-kWh-batteri, känns det för snålt kommer  
EX30 även att finnas i en variant med dubbla motorer som tillsammans utvecklar 428 hk  
och matas av ett batteri med en kapacitet på 69 kWh.

Som tredje alternativ kan man även kombinera det stora batteriet med single-motor-lay-  
outen.



*Interiören känns genomtänkt och väl sammansatt, dessutom får man svensk designkvalitet på köpet. Pekskärmen är dock i minsta laget.*

**Allt det visste vi ju redan**, precis som vi vet allt om designen och måtten i nykomlingen. Men hur känns bilen egentligen och hur har utvecklarna lyckats med att ge bilen Volvo-typiska köregenskaper som framhäver modellen från alla andra SEA-varianter?

Det tar vi reda på testområdet Hällered, åtta mil öster om Göteborg. För att leva oss in i Volvo-historien på riktigt får vi köra till testområdet i en **Volvo Amazon 121** från 1970 – det sista produktionsåret av den legendariska sedanen.

**Väl på plats** får man nöja sig med passagerarplatsen i den gul-vita EX30 Twin Motor. Prototypen körs av Joakim Hermansson som är teknisk direktör för utvecklingsarbetet av EX30 och känner därför varje pinal i nykomlingen.

**På den korta turen visar han en del av bilens omfattande arsenal av funktioner.** Med en längd på blott 4 233 millimeter och ett axelavstånd på minimala 2 650 millimeter är EX30 ett Volvo-koncentrat på minsta möjliga utrymme och kan nästan tas för en andlig efterföljare till Volvo 340 som fick gå i graven 1991.

Därför var det speciellt viktigt att utveckla SEA-plattformen till en bil som känns som en Volvo och kör som vi är vana vid från tillverkaren. Som exempel visar han upp modellens kupébelysning som kan ställas i färgscheman som sträcker sig från norrsken till solnedgång över skärgården.

Även den uttagbara förvaringslådan känns typiskt Volvo – inte minst på grund av utsmyckningarna i älg- och barrträd-design. Naturligtvis saknas inget ur säkerhetssynvinkel heller – för Volvo är den aktiva och passiva säkerheten som bekant viktigare än något annat.



*De T-formade DRL-ljusen är ett tydligt Volvo-släkdrag.*

**Egbert Bakker kan bara hålla med om det.** Kördynamikutvecklaren är ansvarig för hur dagens alla Volvomodeller beter sig på vägen och har precis tagit över ratten från Joakim Hermansson. Han rattar EX30 snabbt och rutinerat över hinderbanan och låter bilen övergå till en lätt drift med exakta rattutslag, korrigerar och berättar samtidigt:

”Bilen måste reagera omedelbart och återgå till utgångsläget.” Förutsägbarhet, stabilitet och komfort har varit de viktigaste fokuspunkterna under utvecklingsarbetet.

På testbanan har man inkluderat tvärfogar, brunnslock, gatsten och andra hemskheter, men Volvo EX30 tar det mesta med adekvat komfort och det trots att prototypen rullar på utbudets största fälgar som mäter 20 tum i diameter som dynamikchefen Bakker understryker gång på gång.





**Därefter petar han runt på pekskärmen**, väljer sportläget och låter den 428 hk starka bilen sprinta till 100 km/h på 3,6 sekunder. Även det kan kompakta Volvo EX30 till fullo.

Med sin kraftfulla drivlina och komfortabla chassi känns EX30 riktigt trevlig på vägen, de fina utrymmen och den Volvo-typiska säkerhetsutrustningen gör knappast saken sämre.

Volvos senaste modell känns redan från passagerarsätet som en frisk och högkvalitativ fläkt i segmentet och ska stå för en fjärdedel av tillverkarens försäljningsvolym så tidigt som nästa år. En ytterst ambitiös plan, men EX30 har alla möjligheter att infria förväntningarna.

### TEKNISK INFO/Volvo EX30 Twin Motor Performance AWD Plus

**Motor:** 2 synkrona permanentmagnetmotorer, systemeffekt 428 hk, 543 Nm. Litiumjonbatteri. Kapacitet 69 kWh. Fast utväxling. Fyrhjulsdraft.

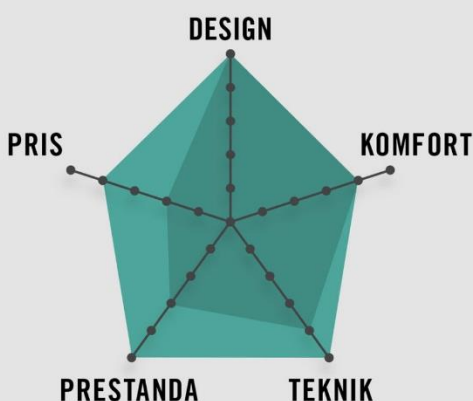
**Kaross:** L/b/h 4 233/1 837/1 549 mm. Axelavstånd 2 650 mm. Bagagevolym 318 – 904 liter. Tjänstevikt 1 943 kg. Maxlast 375 kg.

**Prestanda:** L/b/h 4 233/1 837/1 549 mm. Axelavstånd 2 650 mm. Bagagevolym 318 – 904 liter. Tjänstevikt 1 943 kg. Maxlast 375 kg.

**Pris:** från 489 000 kronor.

## PERSONLIGHET

- Volvo EX30 Twin Motor Performance AWD Plus
- Mercedes EQA 300 4Matic



## SUMMERING

**Bäst:** Stark drivlina, fin komfort, omfattande säkerhetsutrustning, säkra köregenskaper, fin kvalitet.

**Sämst:** Vi fick inte testa bilen själva än, därför återstår det att se.



## Teknikens Värld

### 2. Nissan visar Ariya Nismo

15 jan 2024 kl 1222

Nissan har presenterat en prestandaversion av elbilen Ariya som de ger tilläggsnamnet Nismo. Tillverkaren planerar lansering i Japan under våren.



*Nissan ska lansera prestandaversionen Ariya Nismo.*

Baserad på [Nissan Ariya](#) e-4ORCE, men förklädd i något justerad design och försedd med betydligt mer kraft, kommer nu prestandaversionen Ariya Nismo. Eller egentligen två versioner: Nismo B6 och Nismo B9.

Den japanska tillverkaren är däremot förtegen om vad förändringarna består av och innebär. På bilderna kan vi se lite smådetaljer som en röd list som går längs hela bilen i nederkant, annorlunda luftintag i fronten och en bred stripe på huven. Ett kort pressmeddelande avslöjar inte mer än att man har justerat chassikomponenter och monterat 20-tumshjul som ska öka stabiliteten och inbromsning bättre.

De säger också att motorn har tio procent högre topputmatning och fått någon slags specialoptimering för snabbare acceleration. Och lite specifikationer har [Nissan](#) faktiskt bjudit på. Jämfört med standardversionen av Ariya, som har max effekt på 205 kW, gör 0–100 km/h på 5,9 sekunder och har ett batteripaket på 87 kWh, så ser specifikationerna för de två olika Nismo-varianterna ut så här:

#### **Nismo B6 e-4ORCE**

**Vikt:** 2 080 kilo.

**Effektuttag:** 270 kW.

**Vridmoment:** 560 Nm (samma som vanliga Ariya e-4ORCE).

**Batterikapacitet:** 66 kWh

**Nismo B9 e-4ORCE****Vikt:** 2 210–2 220 kilo.**Effektuttag:** 320 kW.**Vridmoment:** 600 Nm.**Batterikapacitet:** 91 kWh.

Båda varianterna får 20-tumshjul i stället för de 19-tumshjul som är standard på vanliga Ariya. Under våren ska Nismo-versionerna lanseras i Japan, men det är än så länge oklart om och när de kommer till Sverige/Europa.

**Sanne Hansen**



### 3. Sverigepremiär för sydkoreanska KGM – då kan du köpa en

Uppdaterad 12 jan. 2024 Publicerad 12 jan. 2024 av Simon Kronö

Snart kan du lägga vantarna på ett sprillans nytt bilmärke i Sverige. KGM kör in på svenska marknaden med två bensinfordon.



Sydkoreanska SsangYong har bytt namn till KG Mobility. KGM fortsätter nu i föregångarens fotspår genom att fokusera på suvar, terrängbilar och fyrhjulsdrivna fordon.

I slutet av januari börjar försäljningen av två av biltillverkarens modeller i Sverige. Först ut är två sådana med förbränningsmotor, [rapporterar Vi Bilägare](#).

#### Här är modellerna

En 2,2-liters dieselmotor på 202 hästkrafter driver suven Rexton, med ett startpris på 579.900 kronor.

Musso Grand, som också har samma motor, kostar från 462.375 kronor på grund av högre fordonsskatt som beror på större förbrukning. En gasdriven version kommer också att finnas tillgänglig.

Båda KGM-modellerna erbjuder en dragvikt på tre ton och lågväxel.

Försäljningen i Sverige inleds med tio återförsäljare och fler planeras.

#### KGM planerar elbilar

KGM planerar även att introducera en mindre suv vid namn Torres, med en 1,5-liters bensinmotor.

För tillfället erbjuder KGM inga elbilar, men planerar att lansera fyra nya elektriska modeller inom två år.

Modellerna kommer att bygga på en ny elbilsplattform som stödjer snabbladdning.



#### 4. Tillverkningen av De Tomaso P72 drar igång i år

Bobby Green 2024-01-12 kl 1930

Första exemplaret levereras innan året är slut.



Sommaren 2019 återuppstod biltillverkaren De Tomaso igen när de presenterade den nya superbilen P72. Nu får vi reda på att tillverkningen av den kommer att dra igång under årets andra kvartal, och att den först kunden ska få sin bil innan 2024 är slut. Tillverkningen kommer **företaget HWA** att stå för. Det är även HWA som ligger bakom Apollo Automobilis modell **[Intenza Emozione](#)**. Apollo är för övrigt ett systemmärke till nya De Tomaso så det är ingen stor överraskning att det blir HWA som får hålla i tåtarna även här.

Under skalet på första upplagan av P72 fanns bland annat en mittmonterad V12:a - samma som Apollo använder sig av i sina bilar. Men denna kommer dock inte att få följa med till produktionsversionen, utan man har istället valt Fords kompessormatade Coyote-V8:a som kraftkälla.

Det har sagts att endast 72 exemplar ska bli till och varje har ett frånpris på 750.000 euro. Det finns även en hårdbarkad banversion av modellen som kallas för P900. Den ska man bara bygga 18 exemplar av och prislappen är här istället tre miljoner dollar. Men då får du också en helt ny V12:a utan överladdning i motorrummet. **[detomaso-automobili.com](http://detomaso-automobili.com)**.



**Bobby Green**



**De Tomaso dundrar ut hyperbilen P900**  
**Endast för bankörning dock**



**De Tomaso är tillbaka!**  
**Det här är superbilen P72**



**Restomod av Mercedes 190E 2.5-16 Evo II på gång**  
**Från AMG-grundaren**

## 5. Så många hästar får BYD:s lyxsedan Yangwang U7

15 jan 2024

Toyota har Lexus, Citroën har DS och Mercedes har Maybach. Det är några exempel på lyxmärken som knoppats av från andra tillverkare. Yangwang är kanske ett mindre känt namn, men så kallar kinesiska BYD sitt lyxmärke som lanserades förra året.



Från Yangwang får vi nu se sedanen U7 som i alla fall prestandamässigt ser ut att vilja slåss om kunder som annars sneglar på Tesla Model S Plaid och toppversioner av Porsche Taycan. Med hjälp av BYD:s senaste elbilsplattform e4 har U7 fått fyra elmotorer som tillsammans ger en effekt på 745 kW – alltså strax över 1.000 hästkrafter.

På bilder som nu visas i kinesiska medier får vi se Yangwang U7 vid vintertester i Kina. Alla detaljer har ännu inte avslöjats. Bilderna visar i alla fall en slank sedan som uppges ha ett rekordlåg cW-värde på 0,195. Den 5,2 meter långa bilen har ett rejält tilltaget axelavstånd på 3,1 meter för gott om plats i baksätet.

Ovanför vindrutan syns också en puckel, vilket tyder på att Yangwang U7 är utrustad med en Lidarradar för avancerade självkörande funktioner. I övrigt har vi ännu inte fått veta pris eller lanseringsdatum vare sig för Kina eller andra länder.

Tidigare i år visades elsuven Yangwang U8 som utmanar kommande eldrivna Mercedes G-klass. Precis som Mercedes terängrbil kan också Yangwang U8 utföra en så kallad "tank turn" där bilen roterar kring sin egen axel tack vare en elmotor vid varje hjul. Den ska även kunna köra i vatten på upp till 1,4 meters djup.



Carl Undéhn



**Relaterat innehåll:**



**Då får vi se eldrivna Porsche Macan**



**Fördubbling av elbilar hos BMW 2026 med Neue Klasse**



**Stena Recycling och BASF utvecklar batteriåtervinning**



## 6. 280 hk, automatlåda och ny interiör i Toyota GR Yaris

Av redaktören bytbil.com 2024-01-16 Text Morten Bek

Toyota har hittat extra hästkrafter i den trecylindriga motorn och erbjuder nu möjligheten till en automatisk växellåda. Och en ny 80-talsinspirerad cockpit.



Japanska Toyota GR **Yaris** har saknat något som få människor kan säga att de saknar: ingenting. Men förbättringar och förändringar är grunden för bilindustrin, så den lilla pärlan till halvkombi inleder 2024 med ett antal ganska stora förändringar.





Mest anmärkningsvärt är växellådan. Inte den befintliga, för den finns fortfarande kvar. Manuell och med sex växlar. Det är det nya automatlådealternativet som sticker ut bland de nya funktionerna. Behövde den dynamikfokuserade GR **Yaris** verkligen en sådan?

Nej, inte alls. Om den kan sin sak kan den göra något för körupplevelsen, men tack och lov är det ett tillval, inte ett tvång.

En extra portion hästkrafter i 1,6-litersmotorn, ett förbättrat chassi, en front med stora luftintag (på en ny Circuit-version med "kylpaket") och en helt ny cockpit som inte har något att göra med layouten på en vanlig Yaris, ska ge plats för ännu mer vildhet och ännu mer kul i den lilla halvkombimodellen.





### Med automatisk växellåda finns det tid över för annat

Manuell eller automatisk växellåda? Det är två olika filosofier, och medan vi föredrar automat i bilar som vi använder i vardagen, kan den manuella växellådan och dess extra dimension av kontroll och interaktion göra underverk i en sportbil. Så är fallet med GR **Yaris**, där växlingarna är en del av fyrverkeriet.

Det finns goda argument för att en automatisk växellåda kan vara rätt val även i en vild bil som GR **Yaris**. Bakom ratten kan du koncentrera dig på styrning, bromsar och vägen. Om växellådan är bra märks det inte, och Toyota lovar att den nya 8-växlade automatlådan – inte en dubbelkoppling utan en traditionell med momentomvandling – har testats och ska vara perfekt i rallyversionerna av GR **Yaris**.





Växellådan optimerar växlingarna i förhållande till hur du använder gas och broms, så att nedväxlingarna blir precis rätt och du inte fastnar på låga varvtal.

Statusen för den trecylindriga 1,6-litersmotorn före faceliften var 261 hästkrafter och maximalt vridmoment på 360 Nm. 2024-motorn har optimerats och gjorts något starkare, så statusen är nu 280 hästkrafter och 390 Nm. Detta, och den nya automatiska växellådan, gör förmodligen GR **Yaris** snabbare, men det är inget som Toyota gör reklam för.

#### **Helt ny cockpit inspirerad av sport – och 80-talet**

GR-teamet, dvs teamet inom Toyota som ansvarar för sportiga modeller som GR Supra, GR86, GR Corolla (inte tillgänglig i Europa) och GR **Yaris**, har ökat styvheten i GR **Yaris** konstruktion genom att använda fler svetsfogar.

Underredet var redan perfekt, men det finns fortfarande utrymme att skruva upp det. Faktum är att fler skruvar och bultar har använts för att bättre fästa de främre fjädrarna/dämparna i själva bilen, och den styvare konstruktionen ger tydligen bättre kontroll och mer feedback från styrningen.

Styrningen är kopplad till samma ratt som tidigare. Men allt runt ratten och föraren är helt nytt. GR **Yaris** har en helt egen interiör som inte längre har mycket gemensamt med interiören i en vanlig **Yaris**.

Det är som att titta in i en bil från 80- eller 90-talet. Stora grå ytor och allt är fyrkantigt. Och det är coolt, för den är tillverkad utan någon glänsande pianolack och mittkonsolen är vinklad mot förarsätet. Infotainmentsskärmen sitter högt, varningsblinkers och knappen för ESC-systemet har fått mer framträdande positioner. Allt är inspirerat av bilar som färdas på racerbanor eller grusvägarna i ett rally.

Vi kan bara vara tacksamma för att Toyota inte bara håller fast vid GR Yaris, utan också gör den lilla kanonkulan ännu mer fokuserad och fräck.

## 7. Tvärnit för Ora i Norge – på grund av kriget

Publicerad 2024-01-16 kl 0735

Text Erik Söderholm

**Elbilmärket Ora lanseras inte som tänkt av Bilia i Norge, på grund av Rysslands krig mot Ukraina. Men i Sverige fortsätter försäljningen som vanligt.**



För ett år sedan blev Bilia både **importör och återförsäljare** av elbilmärket Ora, som ingår i jättekoncernen Great Wall Motors, i Norge.

– Det är med glädje och entusiasm vi nu tar steget till att bli importör och återförsäljare för Great Wall Motors, sa Bilias vd och koncernchef Per Avander.

Men nu väljer Bilia att lägga lanseringen av Ora på is, skriver **Bilbransje24**. Anledningen är att GWM fortfarande är aktivt i Ryssland och **säljer bilar på den ryska marknaden**. Ora registrerade 43 nya bilar i Ryssland under förra året, enligt siffror från bilbranschen. Men ägarkoncernen Great Wall Motor registrerade 138 000 bilar och blev den tredje största koncernen på den ryska bilmarknaden.

– Vi måste förhålla oss till verkligheten i världen. Det finns ingen anledning att dölja det faktum att den kinesiska tillverkarens verksamhet i Ryssland nuförtiden är problematisk, säger Frode Hebnes, verkställande direktör för Bilia i Norge, till sajten.

I Norge ska Bilia i stället satsa på Xpeng samt på Jaguar och Land Rover.

Sedan hösten 2022 säljs Ora i Sverige och märket har i nuläget 15 återförsäljare. Vi Bilägare har sökt flera av dem för att fråga om de planerar att fortsätta sälja Ora, men utan att få svar. Ora fick **kritik förra året** för att Great Wall-koncernen fortfarande gör affärer i Ryssland.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Wey och Ora gör om – skippar katt- och kaffenamn**



**Säkerhetsbrist i Ora: Kan slå gnistor om laddsladden**



**Kommunstyrelsens ordförande berömmar kinesisk elbil**



## 8. Tesla har börjat bygga nya superunika Supercharger-stationen

Posted by Kristofer Rask

januari 14, 2024

Ibland gillar Tesla att ta ut svängarna ordentligt.



I Los Angeles planerar Tesla att öppna en Supercharger-station komplett med restaurang och bio. Allt ska vara utformat som ett lunchhak från 1950-talet.

Nu kommer de första bilderna från platsen som visar hur Tesla har påbörjat bygget, rapporterar Fox 11 Los Angeles. Stationen ligger på Santa Monica Boulevard i Los Angeles. Enligt inslaget ska stationen stå klar innan slutet på detta året.

– Det där ska bli en restaurang, de ska sätta en bioduk där, parkeringen kommer att vara fylld med Superchargers. De ska servera mat och serveringspersonalen ska åka runt på rullskridskor. Hur coolt är inte det?, säger reportern i inslaget.

Så föreställer sig grafikdesigner Ed Howard sig den nya stationen.

Fox News spår succé och berättar att stationen kommer att vara öppen för alla elbilar. Den nya unika stationen är en pilotanläggning och reportern förväntar sig att Tesla kommer öppna fler och större stationer i det här stuket i framtiden.



*Här byggs den unika stationen.*



*Så föreställer sig grafikdesigner Ed Howard sig den nya stationen.*



**Kristofer Rask**

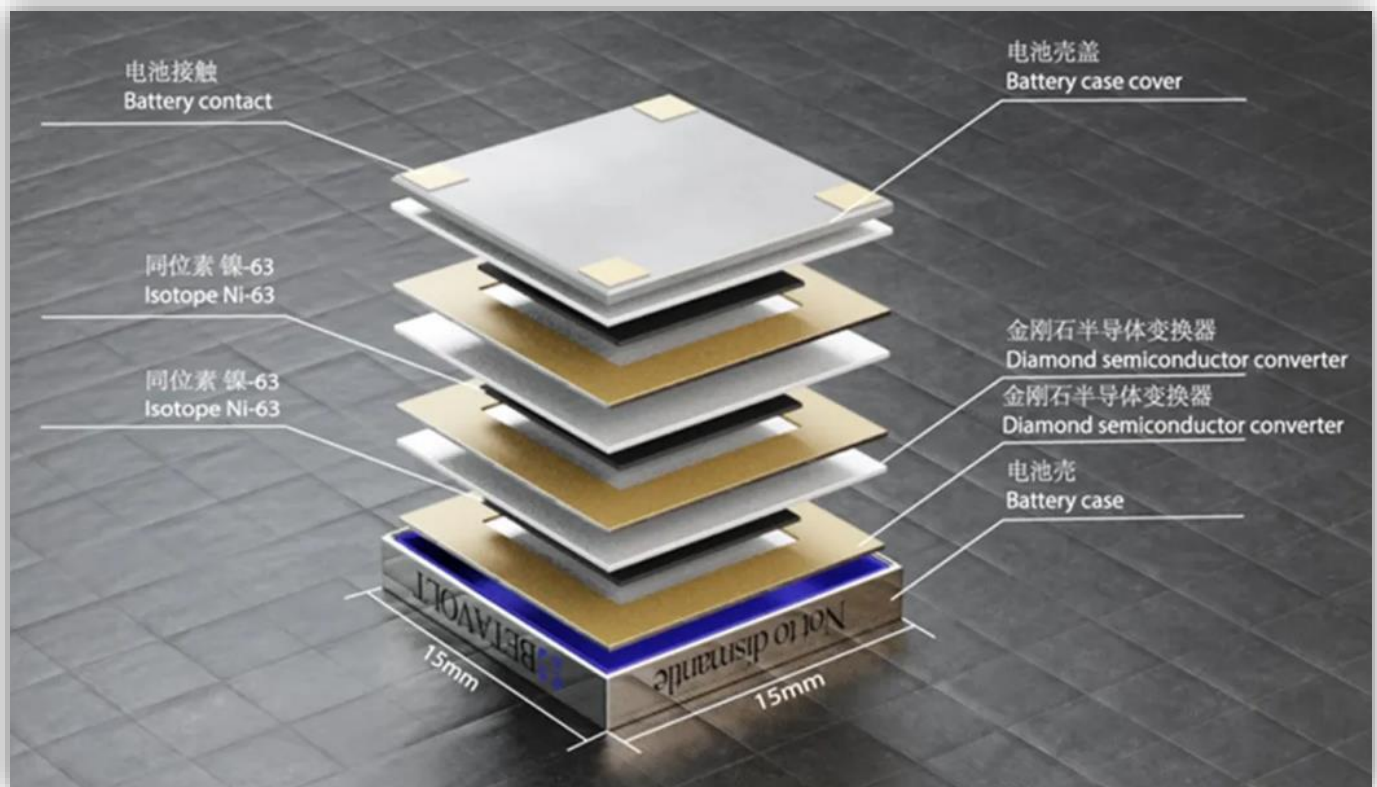
Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## 9. Nytt kärnkraftsbatteri behöver inte laddas på 50 år

Av Maths Nilsson

13 januari 2024 kl 1842

En grupp kinesiska ingenjörer har uppfunnit ett fungerande kärnkraftsbatteri som är klart för tillverkning. Batteriet ger energi i 50 år utan att behöva laddas. Förhoppningen är att det ska kunna användas i elbilar i framtiden.



Den kinesiska start-upen Betavolt har tillkännagett att de skapat det första kärnkraftsbatteriet som är färdigt för civilt bruk, [uppgår Indendent](#). Det första batteriet är 15 mm långt, 15 mm brett och 5 mm högt. Den första versionen producerar 3V elektricitet i 50 år. Batteriet är radioaktivt på insidan, men är inkapslat och utsöndrar ingen strålning. Batteriet använder isotopen Nickel 63 som ett stabilt radioaktivt material.

Trots att det är radioaktivt finns det ingen liten kärnreaktor i batteriet, utan den fångar energin från isotoperna som sönderdelas. Med hjälp av halvledare omvandlas den till elektricitet. Principen är inte ny, utan har utvecklats av Nasa och det sovjetiska rymdprogrammet. Den passar för att generera energi i rymden vid mycket låga temperaturer. Tidigare krävde batterierna speciell övervakning för att kunna användas.

Genom att använda en mer stabil radioaktiv isotop har de kinesiska forskarna kunnat skapa en säker miniatyr av den gamla tekniken. Halvledaren överför elektronerna som sänds ut av isotopen till en elektrisk krets. Det första batteriet är på 3 volt och har endast 100 mikrowatts effekt och passar bäst för pacemakers och cochlea hörapparater. Men de kinesiska forskarna säger att tekniken är skalbar till betydligt högre effekt och spänning.

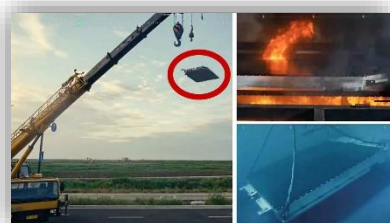
## MOTORNYTT

Med mer kraftfulla batterier där flera placeras i batteripaketet skulle det i teorin gå att skapa en elbil som aldrig behöver laddas och kan köras i 50 år. Då är det slut med all räckviddsångest och inte ens dieselkramarna behöver oroa sig för korta sträckor mellan laddstoppen. Batteriet påverkas heller inte av kyla utan fungerar utmärkt ner till -60 grader, det är heller inte brandfarligt. När isotopen är förbrukad är det bara koppar kvar, och batteriet är ofarligt.



**Maths Nilsson**

### LÄS MER:



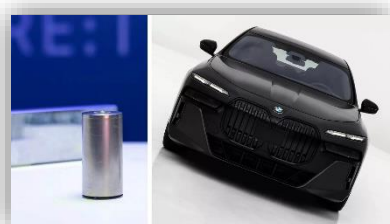
### Nytt elbilsbatteri står emot eld, vatten och fritt fall



### Batteriet laddas lika snabbt som du tankar –...



### Tyska forskare: Solid state-batteri klart för produktion



### BMW har fått de första solid state-batterierna



## 10. Miljarder till Northvolt i Skellefteå

Posted by Kristofer Rask januari 16, 2024

### Västvärldens första cirkulära batterifabrik



*Skiss på batterifabriken Northvolt Ett i Skellefteå.*

Batteritillverkaren Northvolt har idag meddelat att man mottagit ett lån på motsvarande 51 miljarder kronor för att möjliggöra expansionen av Northvolt Ett i Skellefteå. Det är det största så kallade gröna lånet som mottagits någonsin i Europa, skriver Northvolt i ett pressutskick.

Förutom utbyggnaden av Northvolt Etts katodproduktion och celltillverkning kommer finansieringspaketet att möjliggöra utbyggnaden av den intelligenta återvinningsanläggningen Revolt Ett som närmar sig driftsättning.

Den nya återvinningsanläggningen återvinner metaller av batterikvalitet med ett koldioxidavtryck som är 70 procent lägre än utvunna råvaror. Det möjliggör en helt cirkulär batteriproduktion som tidigare inte har funnits utanför Asien, skriver Northvolt.

– Denna finansiering är en milstolpe för den europeiska energiomställningen. Det kommer göra det möjligt för oss att förverkliga Northvolt Etts fulla potential och visar att cirkulära hållbara affärsmetoder är grundläggande för framgång i dagens bransch, kommenterar Peter Carlsson, medgrundare och VD för Northvolt.

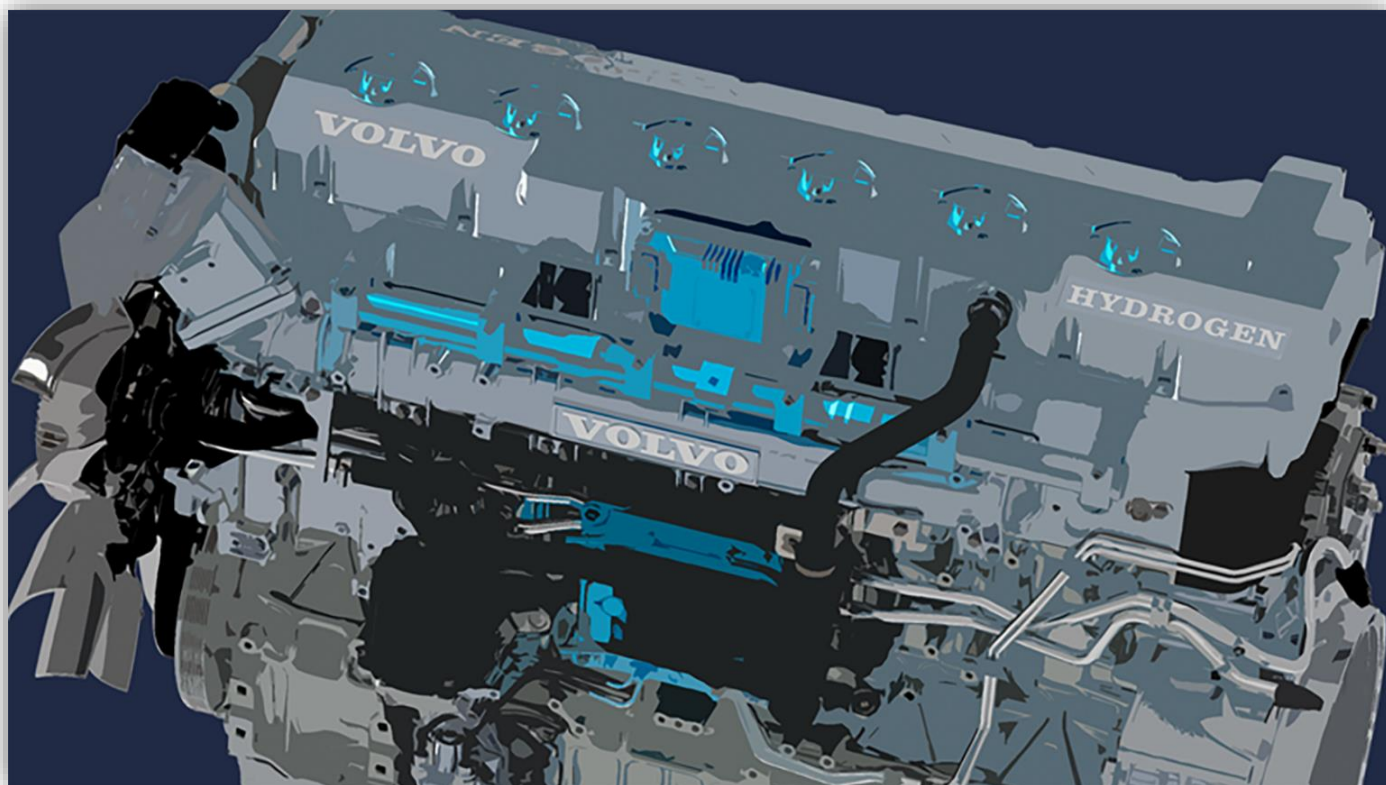


**Kristofer Rask**

## 11. Volvo satsar på förbränningsmotor med vätgas

Av Maths Nilsson 12 januari 2024 kl 1904

Volvo Group investerar stort för att utveckla förbränningsmotorer som drivs med vätgas. Nu satsas det på forskning tillsammans med Chalmers tekniska högskola och vid Lunds universitet.



– Jag ser förbränningsmotorn som körs på grönt väte som en annan lösning av stort intresse som vi just nu testar i våra motorlabb och testfordon, säger Lars Stenqvist, Chief Technology Officer Volvo Group.

Volvokoncernen tänker inte gå all in på elektriska drivlinor för lastbilar, bussar och andra fordon. Företaget satsar stort på vätgas, både när det gäller bränsleceller och förbränningsmotorer som drivs med vätgas. Nu inför Volvo två doktorandstipendier dedikerade till teknik för väteförbränningsmotorer. Två doktorander kommer att väljas ut att bedriva sin forskning vid Chalmers tekniska högskola och vid Lunds universitet. Doktoranderna kommer samtidigt att vara anställda av Volvokoncernen.

Volvo Group är ett av få fordonsföretag som förespråkar fortsatt forskning och utveckling av förbränningsmotorn för att hjälpa till att nå nettonoll för lastbilar, bussar, bygg-, marin- och industrilösningar.

– Vi tror att framtiden kommer att kräva olika drivlinor för att möta våra kunders behov och miljökrav. Det är därför vi har en tredelad strategi för framdrivning. Jag ser förbränningsmotorn som körs på grönt väte som en annan lösning av stort intresse som vi just nu testar i våra motorlabb och testfordon, säger Lars Stenqvist, Chief Technology Officer för Volvo Group.

LÄS MER:



Toyota satsar på ny vätgasmotor – släpper bara ut...



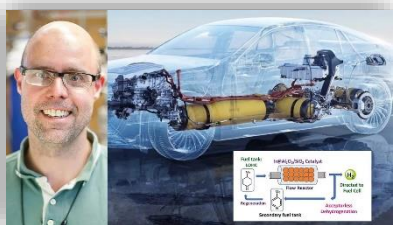
Volvos nya "El-Kalle" – dumpern som bara släpper ut vatten



Släpper bara ut vatten – så testas Volvos...



Tog fram tvåtakts V4-motor som går på vätgas



Svensk uppfinning är en revolution för vätgasbilar



Geely och Renault satsar 82 miljarder på förbränningsmotorer



## 12. Caterpillar satsar på eldrivna grävare och hjullastare

Posted by Kristofer Rask

januari 15, 2024

Amerikanska Caterpillar som tillverkar anläggningsmaskiner visade på teknikmässan CES i Las Vegas upp hur man kommer att elektrifiera framtidens arbetsplatser. Under mässan fick vi se en rad olika lösningar på eldrivna maskiner och strömförsörjningstekniker.



Stjärnan i Caterpillars monter var underjordslastaren Cat R1700 XE LHD med en nyttolast på 15 ton. Lastaren har ett batteri på 214 kWh som kan laddas med hastigheter på upp till 740 kW genom att koppla in två MCS-laddare.

Att ladda batteriet fullt ska vara möjligt på under 20 minuter. Fordonet drivs framåt av en motor som producerar upp till 335 hästkrafter med ett vridmoment på 3200 Nm. Toppfarten är 18 km/h.

Bland andra prylar på plats fanns Caterpillars minigrävare 301.9 som med ett batteri på 32 kWh kan i 8 timmar på en laddning. Laddar fordonet gör man sedan över natten med en vanlig stickpropp eller med hjälp av en DC-laddare på 9 kW.

I videoklipppet nedanför berättar Caterpillar mer om sina fordon men också många av de energilösningar man tillhandahåller för att möjliggöra elektrifieringen av arbetsplatser.



FILM: <https://youtu.be/rTra38PPEwU>



**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.](#)

### 13. "Landkrabban" BMC 1800 liknade verkligen inget annat

Publicerad 2024-01-14 kl 0630 Text Calle Carlquist

Sensationellt mycket plats trots kompakt kaross – det var grejen med BMC 1800.



**Austin Drawing Office** – ADO – är ett spännande ämne i engelska BMC:s historia, med sifferserier lika intrikata som dem BMW-entusiaster brukar rabbla. ADO omfattar cirka 50 olika modeller från 1950-talets början och framåt.

Siffran 17, ADO 17, står för en bil som nog många känner igen, den så kallade Landkrabban: Austin/Morris 1800/2200, även erbjuden som Wolseley 18/85 och Six. I svenska annonser kallades den BMC 1800, kort och gott.

**Presentationen skedde** i oktober 1964 och bilen liknade ingenting annat. Den var ganska låg, inte så lång men duktigt bred. Eftersom Hundkojans skapare Alec Issigonis var en av hjärnorna bakom ADO 17 var rumsutnyttjandet maximalt. Det fanns sensationellt mycket resandepåsar på bara 420 centimeters karosslängd.

ADO 17 var en naturlig familjeförlängning av de båda mindre BMC-bilarna Hundkojan och dess lite större syskon Austin/Morris/MG 1100/1300. Nu fanns samma konstruktionstankar i tre storlekar. Men skulle storasyskonet också göra succé?

Nja, inledningen blev darrig med många kvalitetsproblem och klagomål på underlig fjädring. Snart var justeringarna under skalet så många att ingen kunde hänga med bland förändringarna längre. Mängder av olika ADO 17-varianter byggdes jorden runt och mittpartiet var också grunden i Austin Maxi. Totalt blev det 386 000 exemplar före nedläggningen 1975.



Calle Carlquist

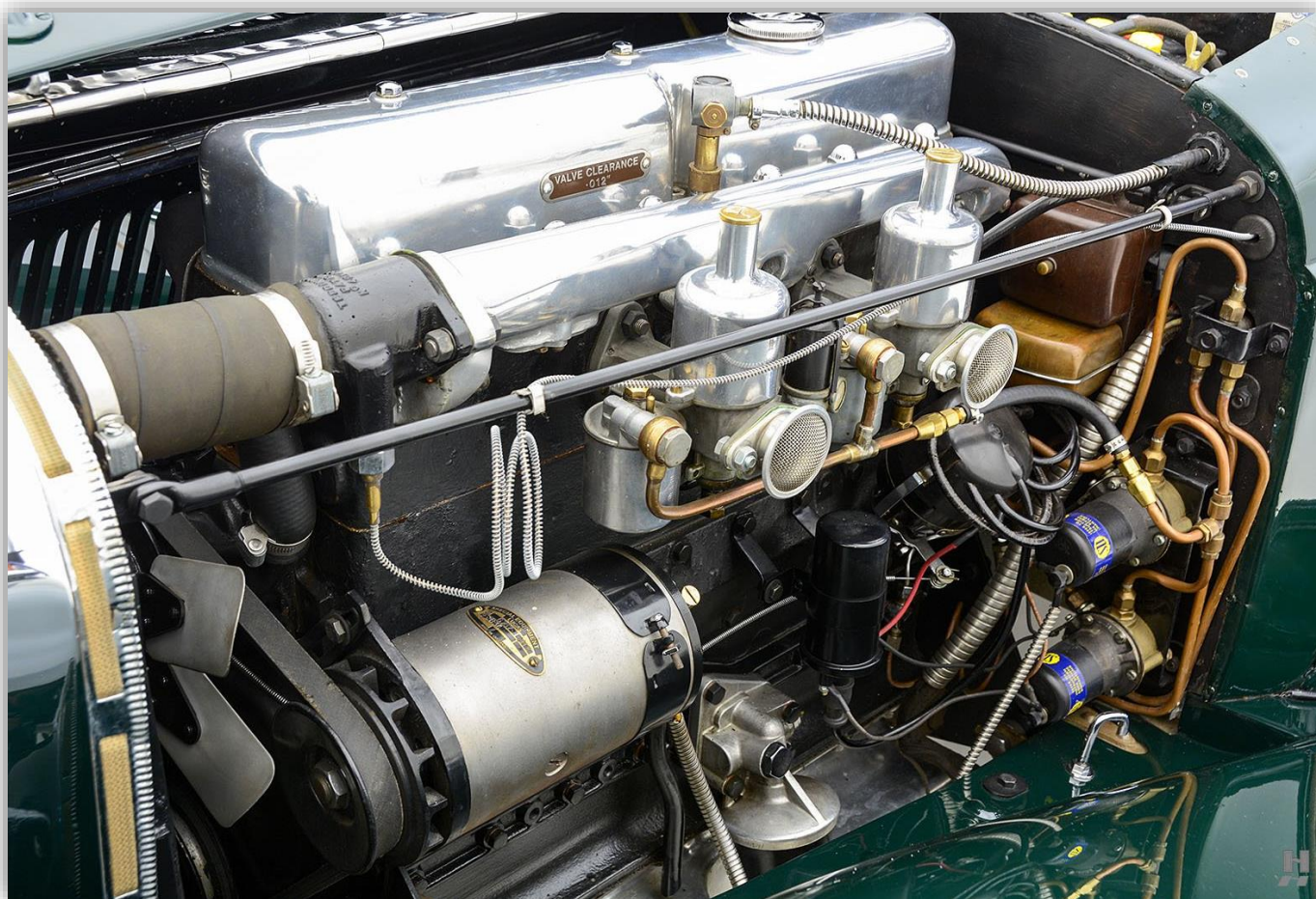
## 14. Jaguar SS 100 1937



FILM: <https://youtu.be/EoQ4y9pcrMk>

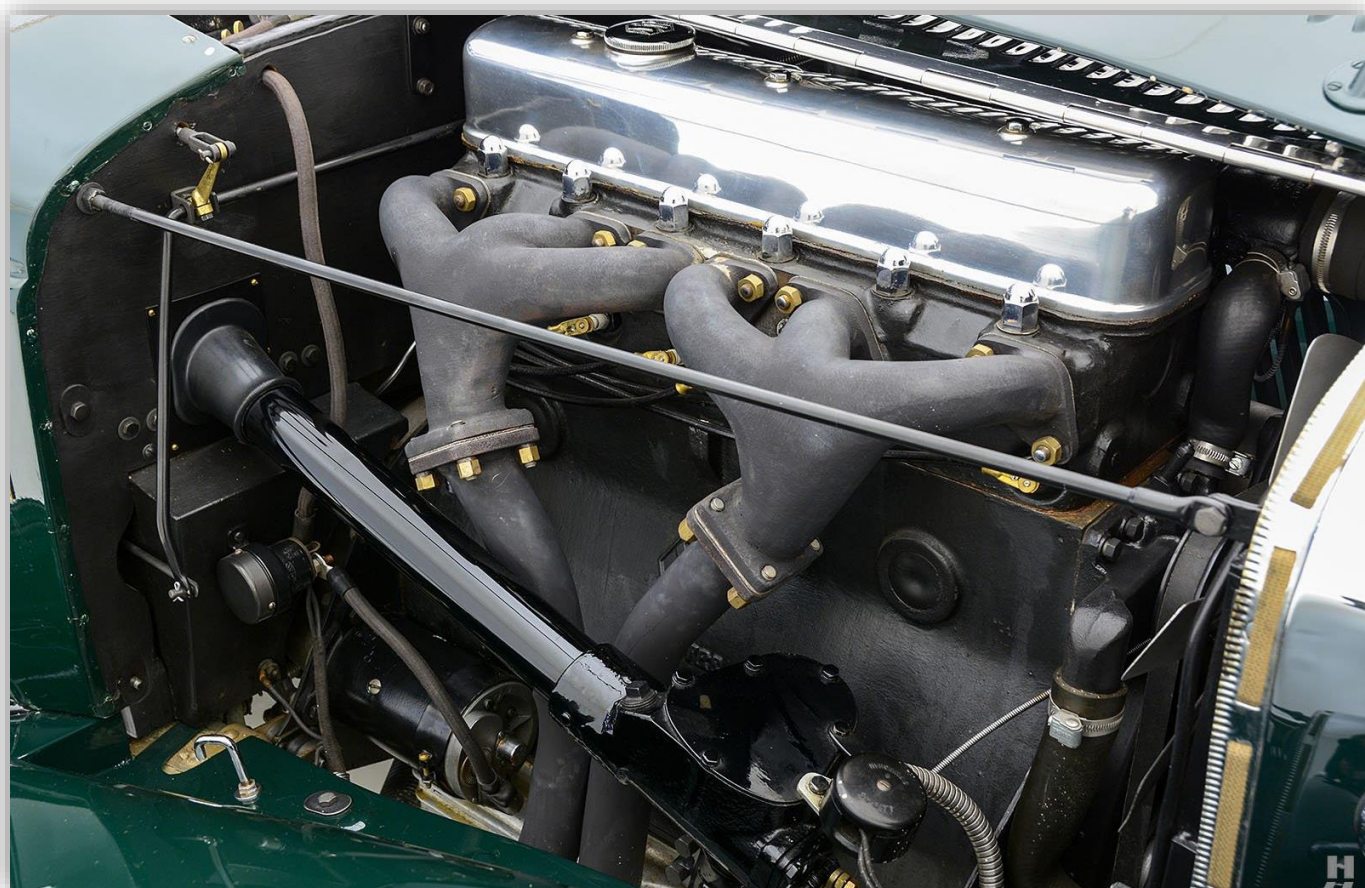
Det företag som vi idag känner som Jaguar Cars utvecklades gradvis, med början i ett partnerskap mellan William Lyons och William Walmsley, som ursprungligen bildades 1922. Walmsley hade haft ett sidovagnsföretag för motorcyklar under en tid innan Lyons anslöt sig till honom, och tillsammans grundade de Swallow Sidecar Company. Lyons hade en stark känsla för stil, och han designade en serie stiliga sidovagnar som var avsedda att komplettera motorcykeln som de var fästa vid. De vågade sig på bilar när Austin släppte 7:an, och Lyons kände att han kunde producera något som var mer attraktivt än dess stadiga och praktiska fabrikskarosser. Swallow Sidecar Company förgrenade sig snart till en fullfjädrad karossbyggare och erbjöd unikt snygga karosser för Austin Seven, och så småningom större bilar som Wolseley Hornet och Standard Nine.





Den driftige William Lyons köpte snart ut sin kompanjon Walmsley och fortsatte att utveckla sin karosserifirma till ett riktigt bilföretag. Lyons byggde vidare på framgången med sina vackra Austin Seven-karosser och utvecklade en nära relation med Standard Motor Company i Coventry, och han kom närmare och närmare att bygga en komplett bil av hans design. Han blev frustrerad över begränsningarna i det produktionschassi som fanns tillgängligt för honom, så han övertalade Standards verkställande direktör R.W. Maudsley att producera en ram enligt Lyons specifikation som skulle acceptera en Standard-drivlina. I och med det föddes SS Cars... även om det aldrig helt klargjordes om det stod för **Standard Swallow of Swallow Special**.

SS 1 och dess småmotoriga syskon SS 2 debuterade på Olympia Motor Show 1931 och fick stor framgång. I praktiken var SS 2 en besvikelse, och Sir William Lyons själv medgav att bilen inte riktigt levde upp till sitt utseende. Men det fanns ingen sådan kritik mot den sexcylindriga SS 1, särskilt inte i den stiliga öppna tourerkonfigurationen. Lyons var ivriga att slå sig in på sportmarknaden och utökade modellprogrammet 1935 till att omfatta en smart utformad 2-sitsig roadster kallad SS 90 – uppkallad så för sin potentiella topphastighet. Den stiliga stilen kom från Lyons egen penna, med de långa, svepande vingarna, den långa motorhuv och det korta däck som skulle bli kännetecknande för Jaguars styling in på 2000-talet. SS 90 var utan tvekan en stilren maskin, även om den produktionsbaserade standardmotorn lämnade en del att önska när det gäller förfining och prestanda. Företaget tog snabbt itu med detta senare under 1935 med introduktionen av den mycket förbättrade SS 100 Jaguar - den första bilen som använde företagets framtida namn. SS Cars tog in ingenjören Harry Weslake för att återuppta standardmotorn till något helt och hållet mer potent. 2½-litersversionen gav en tillräckligt stor prestandaökning för att motivera ett namnbyte för att återspegla den ökade topphastigheten.



Entusiaster insåg snabbt att SS 100 Jaguar var en mycket kapabel sportbil, och den vann snart rallyn och landsvägstävlingar i händerna på privatförare. Den underbara stilen och den imponerande prestandan fortsätter att göra SS 100 Jaguar till en av de mest uppskattade brittiska sportbilarna under förkrigstiden.

Fantastiskt presenterad i British Racing Green med en sadelläderinredning, är denna SS 100 Jaguar ett underbart exempel på den typiska engelska sportbilen från förkrigstiden. Chassinummer 49026 är en av endast 198 SS 100 byggda fram till 1938 och är en suverän bil i alla avseenden. Det medföljande Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate visar att 49026 färdigställdes den 24 december 1937 och skickades genom Henlys Limited i London – den officiella SS/Jaguar-distributören vid den tiden. Bilen var ursprungligen färdig i svart med en grå interiör och utrustad med en 2½-liters sexcylindrig motor som gav 100 hästkrafter. Den ursprungliga ägaren är inte känd; Bilen kom dock till USA någon gång i början av 1960-talet och hamnade så småningom i Robert Woods ägo, en framgångsrik affärsman och filantrop från Allentown, Pennsylvania. SS 100 stannade i det tysta i Woods samling under de kommande tre decennierna. I slutet av 1990-talet överfördes den till Gary Ford, som genomförde en omfattande kosmetisk restaurering, vilket resulterade i en Best in Class vid Amelia Island Concours d'Elegance 2002.

Efter att ha passerat genom händerna på den respekterade experten Brian Classic i England, kom 49026 i vård av John H. Murphy i Santa Fe, New Mexico. Han tog restaureringen till en ännu högre nivå, bland annat genom att klä om cockpiten i fantastiskt brunt sadelläder och detaljera motorn och de mekaniska komponenterna. Murphys ansträngningar belönades med klassvinster vid 2005 års Radnor Hunt Concours, 2010 års Santa Fe Concorso och Prewar Class Champion-priset vid 2007 års JCNA National Concours. Med efterföljande ägare fick den 999,8 poäng vid 2014 års Jaguar Club of Houston concours och fick en välförtjänt klasseger vid 2015 års Pebble Beach Concours d'Elegance.



I händerna på sin senaste väktare har denna fantastiska SS Jaguar njutit av minutiös vård och regelbunden njutning. Den presenteras i utmärkt skick, med finishkvalitet och detaljer som anstår en tidigare concours-konkurrent på hög nivå. Lacken är underbar, och den framhäver vackert den utsökta stilen. Hjul i karossens färg och svarta däck ger den en distinkt sportig och målmedveten hållning på vägen, särskilt med vindrutan nedfälld. Den behåller sina nummermatchande inline-sex enligt Heritage Certificate och har servats och ringts in för väganvändning medan den är i vård av sin senaste ägare. Vissa ljusstecken på användning är synliga på chassit och de mekaniska komponenterna, vilket bara tjänar till att göra bilen ännu mer inbjudande att köra. Försäljningen inkluderar väderutrustning i svart duk, en partiell verktygsats, originalhandbok och en fabriksreservdelsbok.

SS 100 är Jaguars första riktiga sportbil och är också en av de bästa från förkrigstiden. SS 100 är omhuldad för sina fantastiska vägegenskaper och sin hisnande stil, men blir sällan tillgänglig på den öppna marknaden. Försäljningen av 49026 är ett utmärkt tillfälle att förvärva en vacker och beprövad SS 100 Jaguar som lämpar sig för fortsatt concours-deltagande men som också är berättigad till inträde i världens främsta körevenemang, inklusive Colorado Grand och Mille Miglia.



**Roger Warolin**