



Pontiac Tempest 1961

- 1. Provkörning av Volvo EX30 Twin Motor Performance**
- 2. Prov av Smart #3 Brabus som är bra busig**
- 3. Albansk supersportbil uppvisad**
- 4. Nya detaljer avslöjade om nästa generation Carplay**
- 5. Ingen elbil laddar snabbare än Li Mega**
- 6. Nytt batteri med indium laddar fullt på 5 minuter**
- 7. Honda och GM bygger vätgasteknik tillsammans**
- 8. Gratis vätgas i sex år till köpare av Toyota Mirai**
- 9. Nissan satsar på vätgasmobilitet och lanserar Venucia H2e-flotta i Kina**
- 10. Enorm källa med naturligt väte hittad i underjorden**
- 11. Här är världens mest sålda bil 2023**
- 12. Mars elektrifierar godistransporter med Einride**
- 13. BMW:s nya 3-serie höll i flera decennier**
- 14. En halv V8 ihop med banankardan**
- 15. MG TD Inskip Tourer**
- 16. Lewis Hamilton bekräftar att han lämnar Mercedes för Ferrari**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Volvo EX30 Twin Motor Performance

Publicerad 28 jan 2024 kl 0723

Volvos nya ekvation säger att billigt och effektivt ska kunna vara lika med exklusivt. Nya hållbara material ska locka köpare som vill ta ansvar för klimat och miljö. Men i pristävlingen sladdar Volvo en bit ifrån konkurrenterna.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-volvos-nya-kompakta-elbil/?cmpEnabled=true>

En provkörning av en ny **Volvo** är alltid lite speciellt som svensk. Det finns så mycket förväntan i luften och även om Volvo Cars numera har allt tydligare kinesiska ägare och influenser finns det ett mått av svensk industrihistoria inbyggt i bilarna från Torslanda. Fast nu byggs förstås inte **EX30** i fabriken i Göteborg utan i kinesiska Zhangjiakou samt från och med 2025 även i belgiska Gent.

Och plattformen har utvecklats av Geely i Kina och finns redan i en mängd olika bilar, bland annat **Zeekr** och **Smart**. Volvos vd heter Jim Rowan och pratar brittiska med väldigt tydlig Glasgow-dialekt, men ja, det är trots allt det här ändå en annan vibration i luften när det ska provköras en ny Volvo.

DET HÄR ÄR NYTT

Ny generation

En ny generation elbilar från Volvo Cars börjar ta form. Den här byggs på samma plattform som Zeekr X och Smart-bilarna #1 och #3.

Billig att bygga

Volvo Cars har tänkt till för att få till en så låg produktionskostnad som möjligt. Det betyder bland annat en enda stor högtalare i stället för 16 mindre.



Automatisk parkering

Andra har kunnat det länge men nu kan Volvo också. Dessutom kan EX30 parkera diagonalt.

Första intrycken är saker vi känner igen. EX30 kränger inte, den styr dit den ska, den uppträder inte nervöst på vägen. Responsen från ratt och pedaler är välbalanserade. Med ett undantag. EX30 är lite ryckig vid inbromsning till stillastående men det säger ingenjörerna på plats vid provkörningen beror på att det återstår lite finjustering på de förseriebilar vi provkör. Vi får hoppas att det stämmer för i tät stadstrafik är det där rycket vid varje övergångsställe och stopp inget vidare. Ytterligare en justering som ska göras före det att bilarna når de första kunderna våren 2024 är skillnader i de olika lägena för styrning. Läget "Fast" fungerar bäst under vår provkörning men det är tänkt att bli en större skillnad mellan de olika responslägena.

Volvo använder sig av konventionell fjädring och hjulupphängning på EX30. Det betyder triangellänkar fram och femlänkad axel bak. Att det fungerar så bra är ett resultat av att Volvo Cars valt att lägga mycket tid på finjustering och testning. Precis som på den framhjulsdrivna bilen har Volvo valt bort frekvensstyrd dämpning som de anser passar bättre till ännu tyngre bilar.

För att ta hand om drivning på alla fyra hjul och de dubbla elmotorerna har EX30 Twin-Motor fått större bromsar. De ventilerade skivorna är både större och tjockare både fram och bak på Twin-Motor. För att få plats med skivorna har Twin-Motor 20-tumshjul. Enligt Volvos preliminära tekniska specifikation väger båda EX30-versionerna mellan 1 765 och 1 960 kg beroende på version men teknikerna på plats pratar om cirka 100 kg mer vikt på Twin-Motor.



Baksätet är trångt med korta dynor.



Volvos minska modell är 265 centimeter lång mellan hjulaxlarna.

Båda versionerna har samma elmotor på bakaxeln. Motorn levererar 272 hästkrafter. För att få fyrhjulsdraft monteras en elmotor på framaxeln. Motorn levererar 156 hästkrafter och den totala uteffekten blir maximalt 428 hästkrafter. En mekanisk koppling kopplar bort motorn fram när du inte behöver fyrhjulsdraft. När du behöver drivning på alla fyra eller maximal effekt varvas motorn upp snabbt och kopplas in. Det finns också ett körläge, Performance, där du är försäkrad om tillgång till kraften från båda motorerna utan att behöva vänta någon millisekund på att kopplingen ska reagera. Med full effekt och bra fäste kan du klara 0-100 km/h på 3,6 sekunder.

Trots att elmotorn fram kopplas bort när du inte behöver den kortas räckvidden i WLTP-körcykeln med cirka två mil, från drygt 47 mil för den bakhjulsdrivna EX30 till 45 mil för den fyrhjulsdrivna.

Batteriet är detsamma i båda versionerna, 69 kWh, där 64 kWh är användbar lagringskapacitet. Vill du ladda snabbt kan det ske med upp till 153 kW effekt i en DC-laddare eller 11 kW i en AC-laddare.

EX30 kan alltså i teorin använda alla de 150 kW-laddare som sätts upp men det återstår för oss att mäta hur bra Volvo Cars fått till laddkurvan i sina nya elbilar, alltså hur snabbt och hur länge batteriet kan laddas med hög effekt.

Störst skillnad jämfört med tidigare bilar från Volvo är det inuti bilen. I EX30 har Volvo arbetat för att få in mer återvunnet material och även arbetat med att göra detaljer enklare. Inredningen är väldigt avskalad och det är få klädda ytor. Det ger ett kallt intryck och EX30 känns inte så ombonad. Inredningen köps i olika så kallade stämningrum, Breeze, Indigo, Pine och Mist. Det finns till att börja med fem exteriörfärger, Cloud Blue, Black, White, Vapor Grey samt en mossgul färg som är unik för EX30.

Den omtalade soundbar som ligger utmed underkanten på vindrutan ger ett bra ljud i kupén och betyder rena och väldisponerade dörrsidor. Den stora 12,3-tumsskärmen mitt på instrumentpanelen ger bra information på ett enkelt sätt. Det är också den enda bildskärmen, det saknas helt information framför ratten och Volvo har också valt bort head up-display. Det betyder att jag måste titta på skärmens övre vänstra hörn för att se hastigheten. Tyvärr tror jag att det här kommer att skrämja bort många köpare som inte spelar så bra tillsammans med digitala bildskärmar.

Lika avskalat är det i baksätet och det är svårt att få plats bakom mig själv. Stolarnas sitt-yta, både fram och bak, har kortats och är i minsta laget för mina långa ben.



*400 liter rymms tack vare ett djupt lastutrymme med hög lasttröskel.
Ingen genomlastningslucka.*

Bagageutrymmet ska klara 400 liter last med baksätet uppfällt vilket får anses vara bra för biltypen. Tyvärr är frunken liten på sju liter och här har Volvo fått utstå samma –kritik som koncernkompisarna Zeekr och Smart. En stor frunk som rymmer laddkablar och lite annat är bra och det borde gå att få till nu när förbränningsmotorn är borta.

Framhjulsdrivna EX30 har en maximal dragvikt på 1 400 kg. Med drivning på alla fyra får du dra 200 kg till. Det är få elbilar i den här storleken som får dra lika mycket, om de ens får dra något alls.

Det finns en hel del smarta detaljer på EX30. Vi har redan nämnt högtalaren och det finns mer i inredningen. I det korta armstödet mellan framstolarna döljs utskjutbara mugghållare. Ett enda stort handskfack är också smart. I längden kommer det också att löna sig att använda mycket återvunnet material. Volvo Cars ligger i framkant när det gäller materialutveckling och vi har bara sett början på en utveckling där bilarna kommer att se och kännas helt annorlunda att sitta i och använda.

Volvo har inte sparat på säkerhetsutrustningen eller assistanssystemen. EX30 känns lika trygg och säker att använda som tidigare Volvo-bilar. Möjligen har EX30 lite högre vindbrus, framför allt från A-stolpen, än vi vant oss vid. Men det är som vi vet dyrt att isolera bort ljud på ett bra sätt.

I teorin kommer också Volvo i rätt tid med en billig och säker elbil. Men hur billig är den egentligen? Fyrhjulsdrivna EX30 kan inte köpas i den billigaste utrustningsnivån Core. Insteigsmodellen blir i stället Plus med ett frånpris på 559 000 kronor. Den dyrare Ultra, med bland annat funktionen för självparkering, kostar ytterligare 38 000 kronor, alltså 597 000 kronor. Volvo erbjuder också leasing enligt Care by Volvo där Twin-Motor kostar 7 590 eller 7 990 kronor per månad.

Utöver det här tillkommer pris för lack, de interiöra rummen, 20-tumshjul och vill du ha dragkrok kostar det 14 900 kronor extra. En välutrustad fyrhjulsdreven EX30 kan alltså få en prislapp på närmare 650 000 kronor.



Mugghållarna kan skjutas tillbaka in under armstödet när de inte används.

På grund av förseningar av den lyxigare EX90 kan inte heller EX30 åka snålskjuts i marknadsföringen. Under relativt många månader under det viktiga 2024 ska Volvo Cars helt förlita sig på försäljningen av EX30 för att behålla sin position i Europa. I Sverige har Volvo Cars tappat rejält och fått se elbilen **Tesla Model Y** bli landets mest sålda bil. Det måste svida för ett märke som satt 20 procents marknadsandel i Sverige som övergripande mål och som gör allt för att snabbt bli ett renodlat elbilmärke.

VOLVO EX30 TWIN MOTOR PERFORMANCE

Pris: från 559 000 kronor.

Motor: El. Bakre elmotor, max effekt 272 hk (200 kW), vridmoment 343 Nm. Främre elmotor, max effekt 156 hk (115 kW), vridmoment 200 Nm. Max systemeffekt 428 hk (543 kW). Batteri 69 kWh varav 64 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/153 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,7 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 245/45 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 265, längd 423, bredd 203, höjd 155, spårvidd f/b 159/160. Markfrigång 16,5. Tjänstevikt 1 955, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 1 600. Baga-gevolym (VDA-liter) 318–904 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,6 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,75 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 450 km.

Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.



Tydligt markerade linjer utmed dörrarna skiljer EX30 från flera andra små el-suvar.

Rivaler:



MG4 XPower

Pratar vi om billiga elbilar är det svårt att inte nämna MG som tillsammans med Tesla är de som pressat priserna allra mest i Europa det senaste året. Det här är ingen suv utan mer en GTI-bil. men prestandan är bra och du får drivning på alla fyra hjulen.

Pris: från 479 990 kronor.



Zeekr X Privilege AWD

Det blir ofrånkomligt att bilarna inom Geely-gruppen konkurrerar med varandra. Här får du en lite mer ombonad kupé och en helt annan design. Under skalet är mycket lika mellan Geely-bilarna.

Pris: 595 000 kronor.



Jan-Erik Berggren



2. PROV: Smart #3 Brabus är bra busig

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-01-25 Uppdaterad 2024-01-25

Smart gör helt om. I stället för udda minibilar är det nu mer mainstream elbilar som gäller. Är det ett smart drag av Smart? Hur busig är Brabus-versionen? Det ger vi svar på.



Smart 2.0 kan vi kalla bilföretaget sedan Geely gick in som hälftenägare. Den andra delen ägs av Mercedes-Benz.

Med det nya ägarskapet kommer inte bara nya kinesiska pengar utan även teknik. Systemmodellerna Smart #1 och Smart #3 bygger båda på Geelys SEA-plattform som även används av **Volvo EX30** och **Zeekr X**.

Mercedes roll har varit design. Allt som bilföraren ser har formgivits i Tyskland av samma bildesigners som ritar Mercedes bilar. Ordern har dock varit att Smart-bilarna inte är för lika Mercedes. Vissa gemensamma drag går ändå att skönja, som bakljusen och D-stolpen på Smart #3.

Ett större problem är att Smart #3 är lite lik **Volkswagen ID.4** och ID.5 framifrån. Märkesidentiteten är svag, till skillnad från Mini från BMW-koncernen. Alla känner igen en Mini – men de nya Smart-bilarna sticker inte ut. Särskilt inte #3.



Inredningen känns modern och fräsch. Kvalitetskänslan är hög och stolarna är bekvämare än genomsnittet, vi saknar dock möjlighet att förlänga lårstödet. Vi uppskattar förardisplayen, en sådan saknas hos Geely-syskonet Volvo EX30.

VAD ÄR NYTT?

I likhet med Volkswagen ID. 5 ska Smart #3 vara en suv-coupé, och det har Smart lyckats bättre med än jättemärket från Wolfsburg. VW nöjde sig med att ändra taklinjen baktill, Smart har både sänkt och förlängt Smart #1 och därmed skapat en modell med tydligare egen identitet.

Markfrigången har sänkts med 20 mm och karossen är 60 mm lägre. Tillsammans ger det 80 mm lägre taklinje, vilket får bilen att se betydligt mindre suvig ut och mer som en halv-kombi.

SEA-plattformen är mycket flexibel och Smart #3 har därför kunnat göras 120 mm längre än Smart #1. Det ger mindre sviga proportioner, större benutrymme och något rymligare bagageutrymme. Fem personer åker bekvämt i bilen. Takutrymmet är gott trots den sänkta taklinjen. Men de fem åkande får inte ha med sig så mycket mer än varsin kabinväska. Lastutrymmet baktill är blott 370 liter. Med baksätet fällt får man plats med 1 160 liter last.

I frunken ryms fjuttiga 15 liter vilket med stor svårighet rymmer en laddsladd. Ur-sprungligen var det inte tänkt att #3 skulle få någon frunk eftersom det inte efterfrågas på flera marknader, bland annat den kinesiska. Efter önskemål från Europa gjordes ändå en frunk, men då var redan AC-kompressorn placerad vilket begränsar utrymmet. Detta kan komma att fixas till en facelift.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Syskonmodellen Smart #1 har en skön mjuk fjädring som passar bra för stadskörning över brunnlock, spårvagnsräls och andra ojämnheter. Den fyrhjulsdrivna Brabus-versionen med 428 hästkrafter fick dock kritik för att vara för mjuk.

I Smart #3 har fjädringen styvats upp för att ge en lite mer sportig karaktär och Brabusen är ytterligare lite hårdare. Ingen av dem är dock besvärande hård på vägen, utan bara om man kör ute i terrängen.



Trots panoramatak och coupéaktig taklinje finns det gott om utrymme för huvudet. Även ben och fötter får god plats och bredden är tillräcklig för tre fullvuxna. "Paketering", som det heter på bilspråk, är något som Smart lärt sig efter att ha tillverkat minibilar i 25 år.

När jag ändrar Brabusen från Sport-läge till Brabus-läge händer det saker. Då blir effektleveransen omedelbar och bakhuvudet slår i nackskyddet. Motorljudsimiteringen är så högljudd att jag slår av den illa kvickt.

Med tanke på den kraft som Brabus-versionen levererar, 428 hk/543 Nm som gör att 0-100 km/h går på 3,7 sekunder, hade det behövts fler anpassningar än aningen styvare fjädrar för att vägegenskaperna ska matcha motorprestandan.

För den som bara är ute efter fyrhjulsdriften kommer en sådan utan Brabus-styling framöver.

När jag hoppar över till den bakhjulsdrivna versionen med 272 hk och 343 Nm är inte skillnaden enorm. Fjädringen är bara aningen mjukare. Det märks större skillnad i kraft, men det går inte att skylla den här versionen för att vara kraftlös. Bilen trycker på bra i utgången av kurvorna på de slingrande bergvägarna på Mallorca.

BORDE JAG KÖPA DEN?

Det finns mycket bra att säga om Smart #3, det är egentligen bara det begränsade bagageutrymmet som kan vara ett bekymmer. Kupéutrymme och komfort är stora plus liksom att bilens proportioner och former varken skriker SUV eller elbil.

Men räkna med att det kommer att finnas billigare alternativ – Smart siktar inte på att erbjuda lägsta pris, men de har å andra sidan mycket omfattande standardutrustning.

PERSONLIGHET

- Smart #3 Premium (RWD)
- Smart #3 Brabus (AWD)



SUMMERING

Bäst: Bekväm, tyst och snabb. Relativt rymlig kupé. Mycket omfattande standardutrustning.

Sämst: Litet och starkt lutande bagageutrymme. Liten frunk.



TEKNISK INFO/Smart #3 Premium (RWD)

Drivlina: El, 1 elmotor, 272 hk/343 Nm. Bakhjulsdrift. Laddeffekt 150 kW DC / 22 kW AC. Batteri 62 kWh netto. V2L: Nej V2G: Nej

Kaross: L/b/h 4 690/1 860/1 556 mm. Axelavstånd 2 785 mm. Tjänstevikt 2 230 kg. Maxlast 450 kg. Bagagevolym 370 l. Frunk 15 l. Dragvikt: 1 600 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 6,7 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning, blandad körning 16,3–16,8 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd 435–455 km (WLTP).

Pris: Ej klart. Leverans i april 2024.

TEKNISK INFO/Smart #3 Brabus (AWD)

Drivlina: El, 2 elmotorer, 428 hk/543 Nm. Framhjulsdrift. Laddeffekt 150 kW DC/11 kW AC. Batteri 62 kWh netto. V2L: Nej V2G: Nej

Kaross: L/b/h 4 690/1 860/1 556 mm. Axelavstånd 2 785 mm. Tjänstevikt 2 260 kg. Maxlast 450 kg. Bagagevolym 370 l. Frunk 15 l. Dragvikt: 1 600 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 3,7 s. Toppfart 160 km/h. Förbrukning, blandad körning 17,6 kWh/100 km (WLTP). Räckvidd 415 km (WLTP).

Pris: Ej klart. Leverans i april 2024.



Fönsterlinjen och lyktorna bak är släktdrag från mamma Mercedes. Proportionerna känns inte så suviga och bilen skriker inte elbil. Trots coupéformen är huvudutrymmet bra inne i bilen. Möjligen är formerna lite för snälla och gör att Smart #3 är svårt att skilja från andra märken.



3. Albansk supersportbil uppvisad

LIVALFA PRESS

2024-01-26 22:26:30

Den första albanska bilen presenterades igår på TREDITECH-mässan i Turin, Italien.



FILM: <https://youtu.be/QTizzBN78NU>

Den nya superbilen Illyrian Pure Sport har en 6,2-liters LT2 V8-motor med 840 hästkrafter. Maxhastigheten förväntas nå 375 kilometer i timmen. Samtidigt kommer priset att börja från 1,2 miljoner euro till 1,7 miljoner euro - baserat på specifikationerna.

"Illyrian TSX" från "Arrera" anses vara det första albanska fordonet som tillverkades av Qendrim Thaçi, från kommunen Drenas, som växte upp i Italien.

Thaçi, grundare av "Arrera Automobil", är redo att marknadsföra det stora projektet runt om i världen. "Illyrian Pure Sport kommer att vara den första bilen med internationell standard som tillverkas i Albanien.

Denna bil förväntas bli en stark rival till "Lamborghini Aventador" eller "Ferrari 812 Superfast".

Den här bilen liknar "Porsche 9RE", men den har även delar från italienska märken.

4. Nya detaljer avslöjade om nästa generation Carplay

Publicerad 2024-01-28 kl 0640 Text Erik Söderholm

Snart kan bilägarna styra både klimatanläggning, bilinställningar och elbilsladdning med Carplay i stället för biltillverkarnas egna system.



Nästa år lanserar Apple en **ny version av Carplay** – systemet som kan visa mobilens appar i bilens infotainmentsystem, och som snabbt blivit populärt.

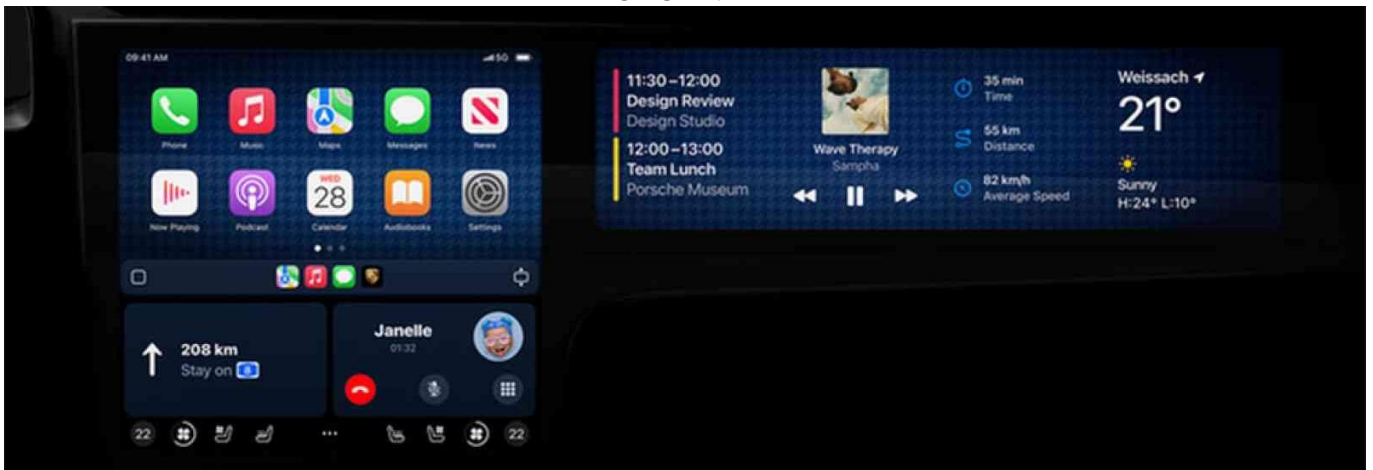
Först ut blir USA och när övriga länder får ta del av nya generationen Carplay återstår att se, skriver sajten **Macrumors**.

I koden för operativsystemet iOS döljer sig flera uppgifter om vad bilägarna kan förvänta sig. Bilen måste förmodligen ha stöd för nya generationen Carplay för att kunna ta del av fördelarna med det nya systemet.

Bland de appar som blir tillgängliga finns "Bilinställningar" där föraren kan ändra bilens inställningar direkt i Carplay i stället för i bilens infotainmentskärm, "Bilkamera" som visar backkameran och "Laddning" som visar exempelvis laddstatus och batterinivå för elbilar.

Även klimatanläggningen, däcktrycket och färddatorn ska kunna kontrolleras med Carplay utan att föraren behöver använda biltillverkarens egenutvecklade system.

För biltillverkarna representerar Carplay en svår avvägning. De lämnar över den del av användargränssnittet som syns tydligast för bilägarna till Apple, eftersom många bilägare uppskattar Carplay. Men samtidigt vill de behålla föraren i sitt egenutvecklade system för att kunna skilja ut sig från konkurrenterna.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Apple visar nya Carplay – tar över alla skärmar



Så ser nya Apple Carplay ut – Porsche blir först



5. Ingen elbil laddar snabbare än Li Mega

Posted by Kristofer Rask januari 27 2024

Kinesiska Li Auto har gett sig in i det snabbt växande MPV-segmentet i Kina. Här ska biltillverkaren utmana konkurrenter som Volvo EM90, Zeekr 009 och Xpeng X9. Utmanaren från Li heter Li Mega och är på många vis en väldigt ovanligt formgiven skapelse.



Mega är Li Autos tolkning av en modern och effektiv eldriven MPV. Den udda taklinjen med det sluttande bakpartiet gör gott för bilen ur ett aerodynamiskt perspektiv.

För varje steg som luftmotståndskoefficienten minskas med 0,01 utökas räckvidden med 7 kilometer, hävdar Li Auto. Luftmotståndskoefficienten är uppmätt till 0,215 och den beräknad förbrukning anges till 15,9 kWh/100 km.

Li Mega är också ett tekniskt under när det kommer till snabbladdning. Snabbladdning ska vara möjlig med effekter som överstiger 520 kW och **på 12 minuter ska det vara möjligt att ladda på med 500 kilometer i körsträcka**, visserligen uppmätt i den generösa kinesiska körcykeln CLTC.

Filmer som sprids på nätet visar nu hur Li Mega imponerar vid snabbladdarna och faktiskt når upp till effektnivåer på 520 kW vid laddning. En av dessa ser du nedan:

MPV-konceptet har blivit oerhört populärt och trendigt i Kina under de senaste åren. Det är en del av en helt ny trend där familjer, vänner och släkt använder bilen som ett verktyg för att komma ut och umgås på helgerna.

Li Mega levererar en motoreffekt på 400 kW, har ett batteri på 102,7 kWh och ska nå upp till 700 kilometer (CLTC) på en laddning. Li Mega är i första hand utvecklad för den kinesiska marknaden med de första leveranserna som ska starta den 1 mars i år.



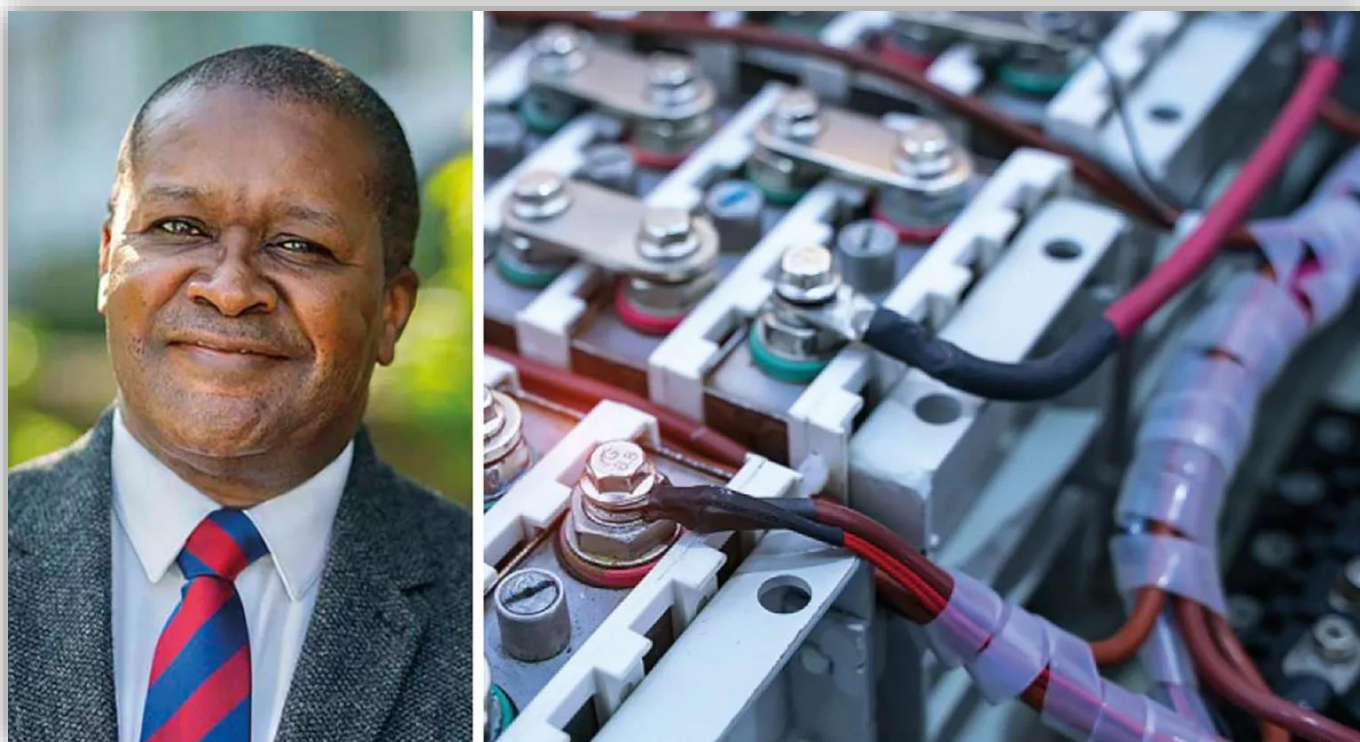
Kristofer Rask

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

6. Nytt batteri med indium laddar fullt på 5 minuter

Av Maths Nilsson 28 januari 2024 kl 0734

Behöver vi batterier med mer energi eller räcker det om de laddar snabbare? Forskare vid Cornell University i USA har skapat ett litiumjonbatteri med metallen indium i anoden som laddar fullt på bara fem minuter utan att försämrats. – Om du kan ladda ett elbilsbatteri på fem minuter, behöver du inte ha ett batteri som räcker i 500 km säger professor Lynden Archer.



Mindre batterier och fler men kortare laddpauser kan vara lösningen för att skapa billigare elbilar, enligt ett forskarteam på Cornell Engineering University i USA. De har tagit fram ett batteri som laddar fullt på fem minuter utan att skadas eller slitas.

– Räckviddsångest är ett större hinder för elektrifiering i transporter än någon av de andra barriärerna, som batteriernas kostnad och kapacitet, och vi har identifierat en väg för att eliminera den med hjälp av rationell elektrodesign, säger professor Lynden Archer som lett projektet.

Ett problem vid extrem snabbbladning har hittills varit att det kan orsaka litiumplätning av anoden, något som gradvis förstör batteriet. Genom att använda metallen indium på anoden har forskarna lyckats undvika all litiumplätning. Indium är en mjuk metall som bland annat används i pekskärmar och solceller.

Med hjälp av indium har batterianoden blivit helt stabil och drabbas inte av någon litiumplätning. Batteriet ska kunna snabbbladras med hög hastighet tusentals gånger utan att ta skada. Med hjälp av trådlös induktionsladdning längs vägarna skulle det innebära att bilisterna skulle få ta en femminuters laddpaus utan att gå ur bilen med tätare intervall än idag.



Maths Nilsson

Läs mer:



Volvo-syskonets blixtsnabba laddning: 30 mil på 5 minuter



Nytt batteri laddar rekordsnabbt – delägs av Volvo



Första macken där du kan tanka elbilen full på 10 minuter



Hur snabbt laddar en elbil? Lista på modeller och räckvidd



Börjar med batteribyten i Sverige – nyladdat batteri...

7. Honda och GM bygger vätgasteknik tillsammans

Av Maths Nilsson

29 januari 2024, 06:25

General Motors (GM) och Honda Motor påbörjar ett samarbete för att utveckla och tillverka vätgasbilar tillsammans. Bilföretagen har startat en fabrik tillsammans för bränsleceller i Detroit. Förhoppningen är att få fram prisvärda vätgasbilar som komplement till elbilar.



Bränsleceller drivna av vätgas är enligt vissa ett intressant alternativ till elbilar med batteri. Precis som hos en elbil driver bränslecellerna en elmotor, men bilen behöver inte ha något stor och tung batteri. De bilmodeller som hittills lanserats med tekniken, till exempel Toyota Mirai, har haft en ringa försäljning.

Honda och General Motors väljer ändå att hoppa på tåget tillsammans. De har nu startat den gemensamma anläggningen Fuel Cell System Manufacturing LLC (FCSM) i Detroit som de satsar 85 miljoner dollar på. Målet är att få fram överkomliga bilar som drivs av vätgas.

Honda planerar att lansera bränslecellssystem i en SUV baserad på CR-V senare i år, medan GM till en början fokuserar på reservkraftverk och stora pickuper i sitt modellprogram. Honda har tidigare lanserat bränslecellsbilen Honda Clarity som var allt annat än en försäljningsframgång. Planen är nu att sälja 2000 bilar årligen, för att öka till 60 000 bilar 2030 och 100 000-tals bilar i mitten av nästa decennium.



Maths Nilsson

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

Läs mer:



Utmanar Tesla Supercharger – sju biltillverkare går ihop



Honda Prelude kommer tillbaka – som hybrid



Krävs på 1,2 miljoner kr för att laga vätgasbilen



Nu är det klart: Cadillac går in i Formel 1 ihop med...

8. Gratis vätgas i sex år till köpare av Toyota Mirai

Av Maths Nilsson 26 januari 2024 kl 1535

Toyota tar till ett nytt knep för att sälja sin vätgasdrivna sedan Toyota Mirai. Den som köper bilen får gratis vätgas att tanka med i sex år. Bränslecells bilen visas upp i en uppdaterad version.



Toyota fortsätter att envist satsa på vätgasbilar. Ordföranden Akio Toyoda tror inte att mer än 30 procent av företagets fordon blir elbilar med batterier. Företaget presenterar nu en uppdaterad version av den vätgasdrivna bränslecells bilen Toyota Mirai.

Nya Mirai får nya säkerhetssystem med en mängd funktioner och kommer i en ny färg. I Sverige har Toyota valt att ha Mirai tillgänglig främst som hyrbil via Kinto Share, men utomlands går det att köpa den. I USA kostar den från 50 190 dollar, men nu kommer Toyota med ett svårslaget erbjudande.

Den som köper en Mirai i USA före den 31 mars får nu gratis vätgas i sex år. Erbjudandet gäller främst Kalifornien eftersom stora delar av USA saknar vätgasstationer. Toyota Mirai drivs i likhet med en elbil av en elmotor, men den har inget stort batteri utan laddas istället av en bränslecell som förvandlar vätgas till elektricitet. Bilen har en räckvidd på över 60 mil när tanken är full med vätgas. De enda utsläpps om kommer från bilen är vattenånga.



Maths Nilsson



LÄS MER:



Toyota byter fokus: "Inte lyckats med vätgasbilar"



Trots få elbilar – Toyota slår försäljningsrekord i år



Toyota-chefen: Elbilskritiker i bilbranschen vågar...



Toyotas vändning: "Blir aldrig mer än 30% elbilar"



Toyotas vd sågar elbilsloften: "Tar längre tid än..."



Toyota satsar på CO2-fri motor: "Älskar motorer"



9. Nissan satsar på vätgasmobilitet och lanserar Venucia H2e-flotta i Kina

Av Anela Dokso 25/01/2024 2 minuters läsning

Nissan, som traditionellt förknippas med batteridrivna elbilar, har tagit steget in i det växande landskapet för vätgasdriven mobilitet i Kina genom sitt joint venture med Dong-Feng.



Samarbetet har gett upphov till Venucia H2e, en vätgasdriven version av Venucia, som markerar Nissans intåg i bränslecellsteknikens värld.

Showcase-flottan, som presenterades i Guangzhou City, innebär ett anmärkningsvärt skifte mot att utforska vätgasens potential på den kinesiska fordonsmarknaden. Nissan har varit aktivt involverat i utvecklingen av batteridrivna elbilar, men beslutet att introducera en vätgasdriven modell visar på en diversifieringsstrategi och ett engagemang för att utforska alternativa alternativ för ren energi.

Venucia H2e har en bränslecell på 60 kW som är invecklat ansluten till ett batteri och arbetar tillsammans för att driva en robust 160 kW elmotor. Den påstådda räckvidden på 500 km gör fordonet till ett gångbart alternativ för längre resor. Den nuvarande testversionen är dock ännu inte tillgänglig för allmänheten, vilket väcker frågor om dess framtida tillgänglighet och prissättning.

Nissans satsning kommer vid en tidpunkt då vätgasmobilitet stadigt vinner mark i Kina. GAC, Changan och SAIC har redan vågat sig på produktion av bränslecellsdrivna fordon, vilket tyder på ett bredare branschskifte mot att omfamna vätgas som en ren energikälla för transporter.

Det kinesiska vätgasmobilitetslandskapet bevittnade en betydande uppgång under 2023, med en 72-procentig ökning av försäljningen av bränslecellsfordon. Noterbart är att majoriteten av denna försäljning tillskrevs kommersiella fordon, vilket återspeglar den nuvarande betoningen på att använda vätgasteknik inom sektorer utöver privata transporter.

10. Enorm källa med naturligt väte hittad i underjorden

Av Maths Nilsson 26 januari 2024 kl 1433

Många sätter sitt hopp till vätgas för ren energi till bilar och lastbilar. Nu har ett enormt fynd av naturligt väte gjorts i underjorden i Frankrike. Fyndet kan täcka den globala efterfrågan i två år.



Vätgas är ett av de bästa alternativen till fossila bränslen för bilar och lastbilar eftersom ingen CO2 släpps ut vid förbränning. Men vid framställningen av vätgas går det åt energi, och om den energin kommer från fossila källor är klimatnyttan högst begränsad, trots att ingen koldioxid släpps ut vid förbränning.

Nu har orskare i Frankrike gjort ett fynd av naturlig vätgas som kan vara revolutionerande, [uppper The Guardian](#) och flera andra medier. Det är relativt okänt att det finns underjordiska källor med väte. Men forskarna vid Universitetet i Lorraine har hittat en enorm fyndighet av vätgas 1000 meter under marken i nordöstra Frankrike i anslutning till ett område med gamla kolgruvor. Fyndet är beräknas vara på 250 miljoner ton och kan täcka den globala förbrukningen i två år.

Fyndigheten med vätgas har bildats genom att grundvattnet har reagerat med järnrika mineraler i underjorden och spjälkat vatten till väte och syre. Ytterligare en fördel är att vätekällan fortsätter att förnya sig genom att ny vätgas bildas i underjorden.

Det banbrytande fyndet har gjort att forskarna nu hoppas kunna hitta liknande vätgasfyndigheter på andra håll i världen. Det har redan hittats fynd på andra håll i världen, men reservoaren i Frankrike är den största som någonsin hittats. Utmaningen kommer att vara att få upp vätgasen tillräckligt snabbt och på ett miljömässigt säkert sätt.

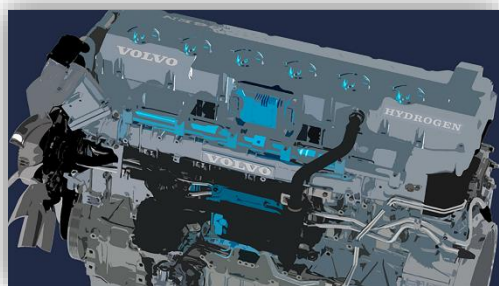
MOTORNYTT

– Produktion från väte adsorberat i kol som de som finns i Lorraine-bassängen i Frankrike kan vara möjlig men exploatering skulle kräva resurser som liknar metan i kolbädd. Med 100- eller 1000-tals brunnar, som producerar med låga hastigheter och till en början producerar stora mängder vatten som kommer att behöva omhändertas på ett miljömässigt acceptabelt sätt. Att producera gas från kol djupare än cirka 700-800 meter kommer oundvikligen att kräva någon form av stimulering, det vill säga frackning. Att producera gas från kol djupare än cirka 1 km är tekniskt mycket utmanande och har aldrig gjorts tidigare, säger geologen Arnout Everts [till Energynews](#).



Maths Nilsson

Läs mer:



Volvo satsar på förbränningsmotor med vätgas



Tog fram tvåtakts V4-motor som går på vätgas



Ny uppfinning: Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift



11. Här är världens mest sålda bil 2023 – tronskifte i toppen

Uppdaterad 28 jan. 2024

Publicerad 28 jan. 2024

Världens mest sålda bil är för första gången en elbil. Den vinnande bilmodellen är såld i 1,23 miljoner exemplar, 160 000 fler än tvåan på listan.



Toyotas storsäljare RAV4 trillar ned till andra plats på listan över världens mest sålda bilar.

2023 års mest sålda bil är för första gången någonsin en elbil.

Inte helt överraskande är det Tesla Model Y som tar över tronen på den globala rankingen, och petar ned Toyota RAV4.

20 år till toppen

Dagens PS har tidigare berättat om [hur elbilsmarknaden vuxit i USA](#), men nu [släpper Jato försäljningssiffrorna](#) för hela världen förra året.

Tesla grundades 2003, och har alltså på bara 20 år lyckats nå toppen av försäljningslistorna i världen med 1,23 miljoner sålda Model Y, en ökning med 64 procent jämfört med året innan [uppper Jato](#).



Tesla Model Y är den mest sålda bilen 2023 med 1,23 miljoner sålda exemplar, och går till historien som den första elbilen som toppar listan för global försäljning.

Ökning “utan motstycke”

“Ökningen i global försäljning av Model Y är utan motstycke, särskilt för ett fordon som är på topp tio-listan av bästsäljare” säger Felipe Munoz, global analytiker på Jato Dynamics. “Det Tesla lyckats göra med Model Y på så kort tid är helt enkelt enastående.”

Två på topp tre

Nummer två på listan över mest sålda bilar är Toyotas RAV4, som sålde 1,07 miljoner exemplar.

Toyota kammar också hem tredje plats på listan med Corolla, som såldes i 1,01 miljoner exemplar 2023.

“Trots att Toyota haft ett starkt år 2023 kan RAV4 och Corolla helt enkelt inte tävla på marknaden för elbilar, som blir mer och mer etablerad och viktig i Europa och Kina”, säger Felipe Munoz enligt Jato.

Läs också: [Toyota rasar: Elbilar inte hela framtiden](#)

Läs mer här: [Proppen ur Tesla – rasar över 800 miljarder](#)

Läs mer: [Sverige släpar efter med elbilsladdare](#)

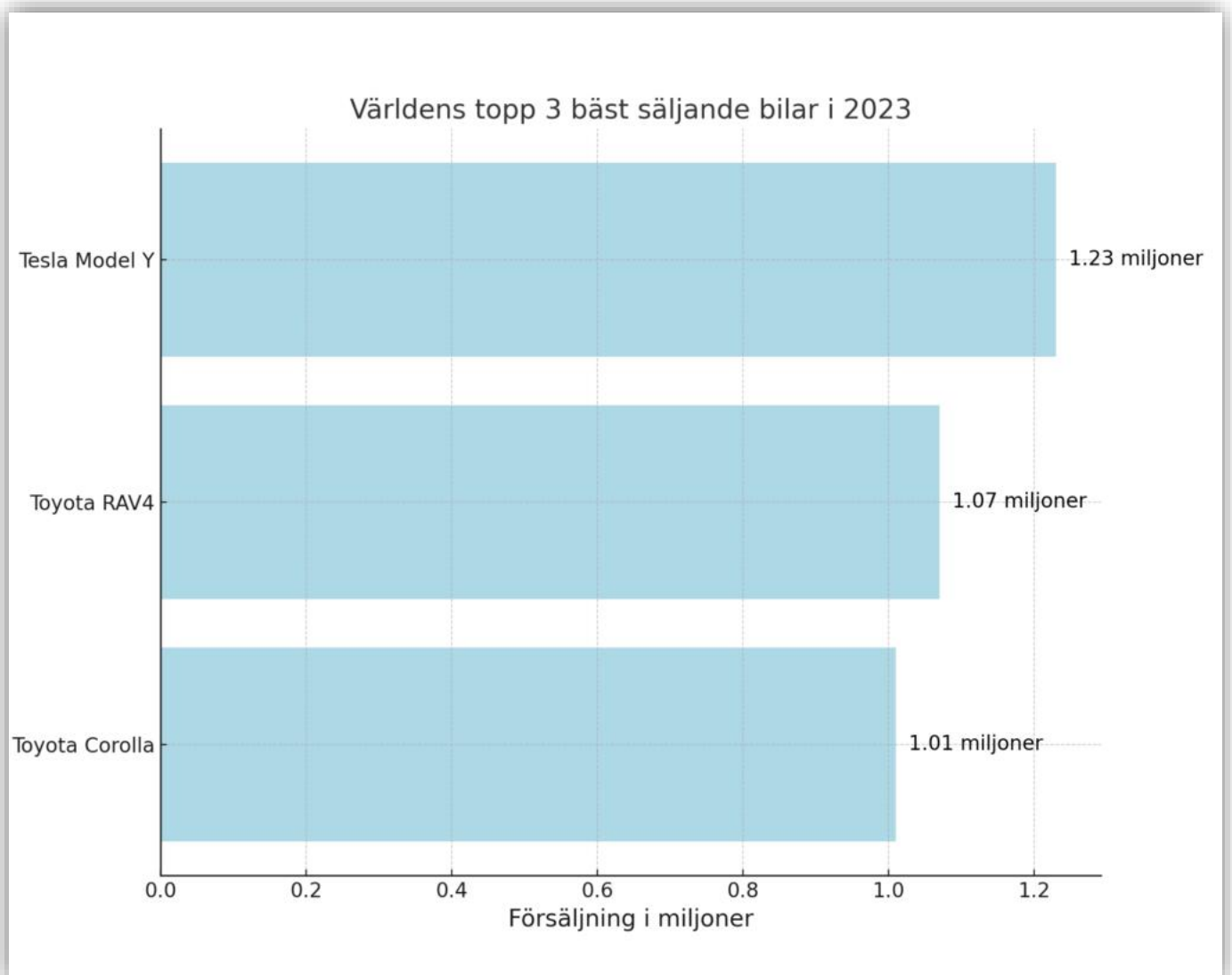


Mia Jacobs

Journalist på Dagens PS med lång erfarenhet från olika medier.



Toyota plockar också hem tredjeplatsen på listan med sin Corolla, som sålts i 1,01 miljoner exemplar.



Tesla Model Y tar en ohotad förstaplats på listan över världens mest sålda bilar år 2023.

12. Mars elektrifierar godstransporter med Einride

24 jan 2024

Svenska Einride har uppmärksammats för sin självkörande lastbil. Men de utvecklar också systemet Saga som kopplar samman lastbilar för att optimera körsträckor och kapacitet. Styrkan ligger i att Saga är utvecklat för eldrivna lastbilar från grunden. Utöver det har Einride dessutom gett sig in i laddbranschen med egna laddstationer.



Godisjätten Mars tar nu ta hjälp av Einride när de ska elektrifiera sina transporter i Europa. Fram till 2030 ska 300 eldrivna lastbilar sättas in på vägarna. De första två exemplaren av Mercedes eldrivna lastbil eActros 300 utrustade med systemet Saga har nu börjat rulla i Tyskland. Där används de för transporter mellan en fabrik och ett distributionscenter, en sträcka på 9 mil enkel väg.

Laddning sker vid fabriken, där Einride och Mars har satt upp fyra ”högeffektiva laddpunkter”. Hur effektiva de är och med vilken effekt det går att ladda nämns inte.

Senare i år ska Mars börja köra ytterligare rutter i Nederländerna och Storbritannien med eldrivna lastbilar och Einrides system Saga. 2025 är också tanken att självkörande lastbilar ska börja användas.



Carl Undéhn

13. BMW:s nya 3-serie höll i flera decennier

Publicerad 2024-01-28 kl 0630 Text Calle Carlquist

Det fanns nästan ingenting att klaga på i E30-generationen av 3-serien – utom en sak, skriver Calle Carlquist.



Reklammakarna var noga med att påpeka hur det hade gått till när BMW skapat bilen: ”Till skillnad från de flesta andra biltillverkare – som utvecklar sina mer påkostade modeller med en enkel ekonomimodell som grund – utgår BMW alltid från sina toppmodeller. De nya 3-seriebilarna är alltså kompakta, smidiga och ekonomiska versioner av de stora bilarna från BMW.”

Där hör ni, konkurrenter. I samma anda fanns egentligen bara en motsvarande bil, den likaledes färska Mercedes-Benz 190.

Få modeller har väl som E30 fått en design som så direkt suttit som en smäck och som dessutom har **hållit så väl genom decennierna**. Skenbart enkla, öppna och tilltalande linjer över hela karossen och i inredningen. Rätt kvalitetskänsla i stort och i smått, påtaglig körnärvaro, pigga motorer. Det fanns nästan ingenting att klaga på, men visst var baksätet inskränkt och kupén trång över axlarna.

Produktionen höll i sig i tolv år utan karossförändringar, förutom att en kombi, en fyrhjulsdriven version och en cabriolet tillkom – och så M3, förstås. Den minskade knappast attraktionen. När E30 lades ned 1994 (med kombi som sista version i produktion) hade drygt 2 430 000 exemplar tillverkats.



Calle Carlquist

Mer från vi bilägare:



BMW:s klassiker: "Fortfarande en högst attraktiv modell"



BMW:s succémodell fyller 25 – men framtiden är osäker



BMW:s kanske mest hyllade 3-serie

14. "En halv V8 ihop med banankardan – det hade ingen sett förut"

Publicerad 2023-05-15 kl 7:03 Text Calle Carlquist

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Pontiacs märkliga bil har haft en särskild plats i Calle Carlquists bilintresse sedan tioårsåldern.

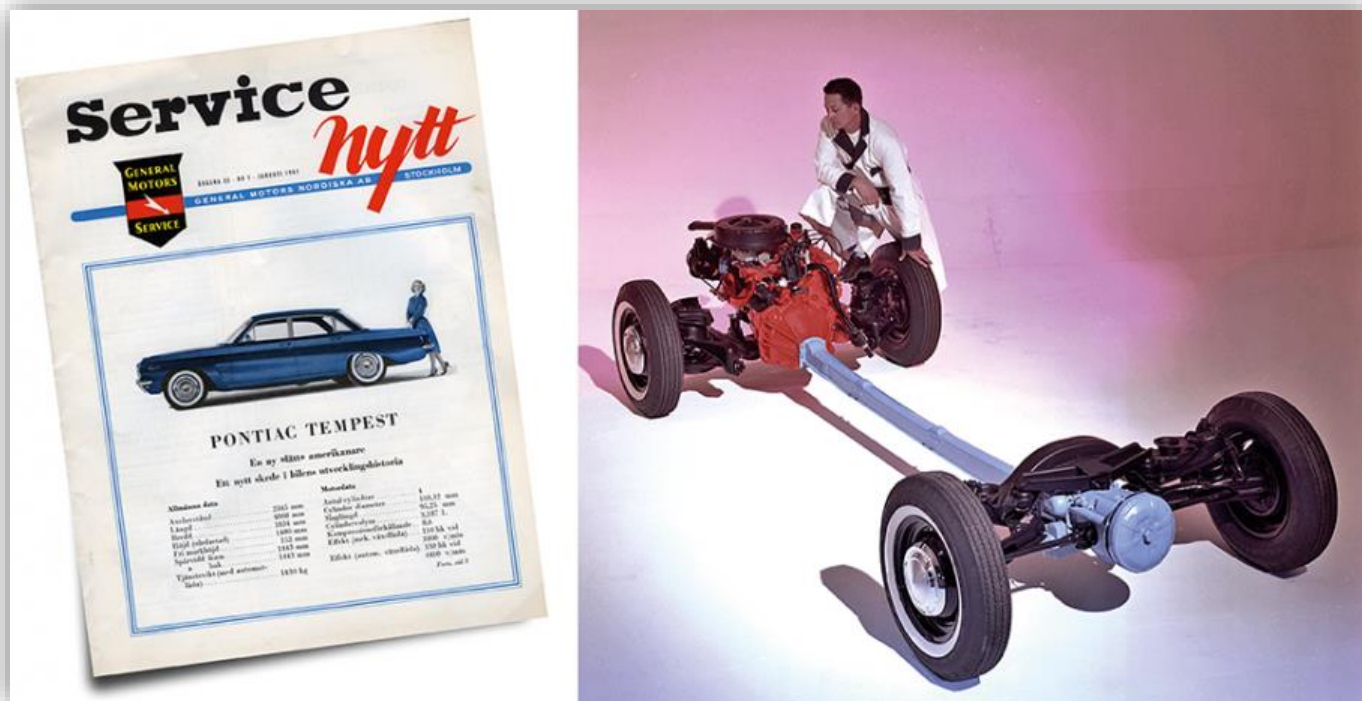


Somliga älskar gamla amerikanska bilars utseende men fnyser åt deras teknik. "Rörtångskärror" är ett begrepp jag stött på, men nog finns det gamla jänkare som bjuder på annat än stela bakaxlar, stötstänger och bladfydrar.

Pontiac Tempest 1961 är en sådan. Den ingick i en trio "senior compacts" som General Motors lanserade för att fylla den marknadslucka som Volkswagen Typ 1 karvade åt sig med allt större framgång: småbilens. Åren före dök flera konkurrenter upp, som Chevrolet Corvair och Studebaker Lark 1959. Rambler lanserade sin American redan 1958, medan Ford Falcon och Plymouth Valiant följde 1960.

Pontiac hade en egen Corvairvariant på gång, Polaris, men den ansågs bli alltför dyr och utvecklingschefen John Z. DeLorean anslöt sig därför delvis till den linje kusinerna Buick och Oldsmobile skulle välja. Pontiac Tempest, Buick Special (och den något starkare Skylark) samt Oldsmobile F-85 blev nätta modeller med stora glasytor och släktartad framtoning. Under skalen skiljde det desto mer.

"Förbindelsen mellan motorn och växellådan utgjordes av en sinnrikt konstruerad, böjd kardanaxel"



Buick Special lanserades med sin sedermera långlivade V8 av lättmetall och 1962 även med en V6 (USA:s första i serieproduktion), som märkligt nog byggdes av gjutjärn. Oldsmobile F-85 fick året efter lanseringen **världens första turboladdade bensinmotor för personbilar, Jetfire.**

Ändå var Pontiac Tempest den tekniskt sett mest intressanta. Motorn utgjordes av högra halvan av Pontiacs 389 kubiktums V8, alltså en rak fyra på 3,2 liter. Den döptes till "Trophy Four" och erbjöds med antingen manuell eller (vilket var a world's first) automatisk växellåda placerad i bakvagnen, som i sin tur fjädrades av pendelaxlar. Detta berodde på att "bottenplattan" egentligen var en utsträckt variant av den som fanns på Corvair, som ju hade svansmotor och inget behov av kardantunnel. Förbindelsen mellan motorn fram och växellådan bak utgjordes av en sinnrikt konstruerad, böjd kardanaxel som löpte inne i ett rör under bilen. En halv V8 ihop med banankardan – det hade väl ingen sett förut.

Konstruktionen gav platt golv i fram- och baksäte, "utrymme för sex vuxna" som reklamen skröt, samt viktfördelning 50/50 (ett argument som nästan alltid använts för bilar med växellådan bak).

Pontiacs märkliga bil har haft en särskild plats i mitt bilintresse sedan jag i tioårsåldern lyckades stava mig igenom det exemplar av amerikanska Motor Trend där Tempest blev Årets Bil i USA 1961. Min äldste bror var prenumerant (han fick MT i julklapp varje år av pappa) och sparade alla tidningar. De anlände från USA en gång i månaden, inrullade i brunt skyddspapper. Många år senare skaffade brorsan just en Buick Special från denna tid och när jag började tjäna egna pengar stod en Tempest med fyra på inköpslistan före mjölk och kaffe.

En enda gång har jag tittat på ett exemplar. En bronsfärgad fanns i Solna och såg ut som på bilden här ovan, minus de vita däcksidorna och bakdörrarna. Priset kan ha varit 25 000 kronor, vilket jag tyckte lät alltför mycket runt 1990. Ibland har jag sört saken, som härom veckan då jag på Tradera såg januariutgåvan 1961 av gamla fina "Servicenytt" från General Motors Nordiska AB, årgång 32, till salu. "En ny lätt amerikanare" presenterades utförligt till synnerligen läskande layout. Ingen utom jag hade budat så för 79 kronor har jag nu i alla fall paper på Tempest och all dess speciella teknik.



Motorjournalist sedan 1980-talet och med ett otroligt detaljminne. Har varit chefredaktör för Teknikens Värld och Automobil, därefter arbetat på Vi Bilägare. Numera frifräsare och det tackar vi på Klassiker för!

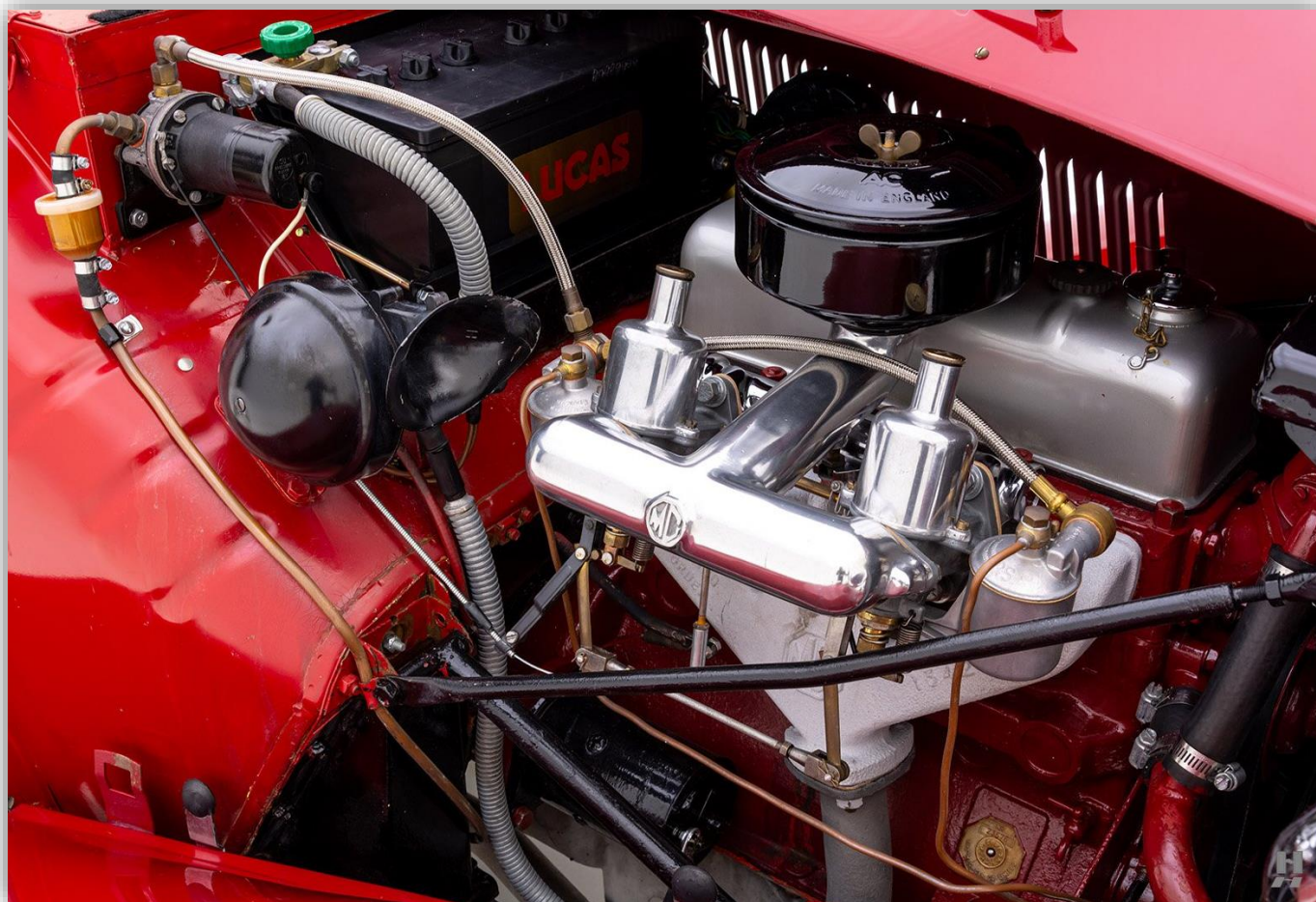
15. MG TD Inskip Tourer 1953



I slutet av 1930-talet antog MG den robusta och prisvärda XPAG-motorn från Morris för den nya T-serien. Förändringen välkomnades inte nödvändigtvis av den tidens traditionella MG-fans, men den nya ledningen på Morris tvingade dem att överge sina högspända, exotiska överliggande kammotorer till förmån för den betydligt billigare, produktionsbaserade Morris-enheten. När biltillverkningen återupptogs efter kriget slog MG:s charmiga förkrigsstil och lätta, smidiga hantering an en sträng hos köparna, särskilt bland de många amerikaner som tjänstgjorde utomlands.

Snart hittade det lilla Abingdon-baserade sportbilsföretaget en stadig ström av amerikaner som var ivriga att få en av deras spinkiga TC "Midget"-roadsters. TC:s framgångar sporrade dess ersättare, TD 1950. Den bilen behöll delar av förkrigsutseendet men med moderniserade detaljer och en mängd förbättringar, inklusive individuell framhjulsupphängning och en rymligare kupé.





TD var den mest sålda MG:n med en total försäljning på över 10 000 bilar i två versioner. Den MG TD som byggdes i det minsta antalet var inte Mark II eller Arnolt MG med Bertonekaross, utan snarare en av endast tolv fyrsitsiga Inskip-modeller.

J.S. Inskip började i bilbranschen som säljare för New York City Locomobile-franchisen efter första världskrigets slut. Senare lämnade han för att arbeta på Rolls-Royce-återförsäljaren i korsningen mellan Eighth Avenue och 58th Street, där han gjorde tillräckligt bra ifrån sig för att så småningom starta sin egen Rolls-Royce-återförsäljare 1937. Dessutom var J.S. Inskip östkustimportör för MG och andra europeiska bilar baserade i New York i slutet av 1940-talet. Inskips eleganta design och karosseri användes till stor del på Rolls-Royce-bilar för välbärgade kunder och är mycket samlarobjekt och eftertraktade av samlare idag.

MG-konkurrenterna Morgan och Singer skapade fyrsitsiga versioner av sina sportbilar, och Inskip trodde att det fanns en marknad för en fyrsitsig tourer liknande den tidigare MG Y-Type. Inskip förvandlade en MG TD i Amerika genom att förlänga ramen med tio tum. Den extra utsträckta hjulbasen gjorde det nödvändigt att förlänga drivaxeln, bränsle- och bromsledningarna etc., samt att tillverka längre fotsteg, dörrar och en sufflett. Tillägget av ett baksäte, Rolls-Royce dörrgångjärn, stenskydd på bakskärmen, knock-off trådhjul (som aldrig erbjöds som tillval på TD) och en kromaccent på sidorna av huven som böjde sig ner i dörrarna skilde omedelbart Inskip-versionen från en produktions-MG TD. Ett helt baksäte lades till, liksom individuella skålade framsäten (de tvåsitsiga TD-bilarna var utrustade med ett fabriksbänksäte). Den eleganta sportbilen med plats för en familj (eller kanske små barn) gjorde sin debut på New York International Motor Show 1953 till ett pris av 2 925 dollar. Det var ett attraktivt alternativ till MG YT Tourer, det var dyrt att producera och inköpspriset visade sig vara oöverkomligt för de flesta potentiella köpare.



Denna vackra Inskip MG från 1953 är en äldre, högkvalitativ restaurering som visar minimalt slitage. Den klarröda lacken och det kontrasterande svarta lädret, mattorna och den vikbara tygtoppen är alla i utmärkt skick. MG:s briljanta ljusarbete inkluderar den berömda kylarmaskoten Inskip Lion, ett par åtråvärda Lucas-gatlyktor och Lucas Tripod-strålkastare. Mekaniskt går och kör denna sällsynta MG bra och är redo för turné. Motorn är helt ombyggd och är fortfarande vackert detaljerad. Anmärkningsvärt är att denna halvintegrerade MG bara har haft två ägare under de senaste 38 åren. Det exceptionella skick den är i idag är inte bara resultatet av noggrant underhåll och förvaring av dess omtänksamma vaktmästare, utan också ett bevis på kvaliteten på den omfattande restaurering som den fick.

Endast tolv Inskip fyrsitsiga tourers byggdes, och färre än så finns kvar idag. Sällsynt och exotisk, denna mycket speciella karossbyggda sportbil är en av de sällsynta och mest eftertraktade MG-bilarna som producerades under efterkrigstiden. Med massor av stil och karaktär är detta vackra exempel på Inskip-hantverk idealiskt för turné- eller klubbevenemang och skulle vara ett fantastiskt tillskott till vilken samling som helst.



16. Lewis Hamilton bekräftar – lämnar Mercedes för Ferrari

Av Anna Andersson 1 februari, 2024 kl 2007

Lewis Hamilton lämnar Mercedes F1-team för att ansluta till Ferrari år 2025. Det bekräftar samtliga parter. – Det är rätt tid för mig att ta det här steget och jag ser fram emot nästa kapitel, säger han.

Under torsdagen [skrev Autosport](#) att Lewis Hamilton och Ferrari var överens om ett nytt kontrakt från och med 2025. [Ferraris](#) aktiekurs steg i takt med att spekulationerna spred sig över världen.

Nu berättar Mercedes och [Lewis Hamilton](#) att Hamilton har valt att nyttja en option i sitt kontrakt och han lämnar det stall han vunnit sex av sina sju VM-titlar med.

Hamilton kommer att tävla för Mercedes under 2024, men från och med 2025 kör han Formel 1 för Scuderia Ferrari.



Lewis Hamilton lämnar Mercedes för att tävla för Ferrari i F1 från och med 2025.

– Jag har haft elva fantastiska år hos Mercedes och jag är så stolt över det vi har uppnått tillsammans, säger han.

– **Mercedes** har varit en del av mitt liv sedan jag var 13 år gammal. Det är där jag har vuxit upp och därför är beslutet att lämna det tuffaste beslut som jag någonsin har tagit.

Lewis Hamilton lämnar Mercedes för Ferrari F1

Han fortsätter med att säga att det beslut som han nu har tagit är rätt för honom. Ferrari bekräftar att det rör sig om ett kontrakt över flera år och Hamilton, som fyller 40 år i januari 2025 kommer att bli kollega med **Charles Leclerc**.

– Jag är helt fokuserad på att leverera den bästa prestation som jag kan göra i år och att se till att min sista säsong med silverpilen blir ett år att minnas.

Ferrari har valt att enbart meddela att Hamilton skrivit ett kontrakt över flera år, med start 2025, medan Toto Wolff som är stallchef hos Mercedes är mer talför:

– Lewis kommer alltid att vara en viktig del av Mercedes motorsporthistoria. Vi visste att vårt partnerskap skulle avslutas en dag och nu är den dagen här, säger han.

– Vi accepterar Lewis beslut att anta en ny utmaning. Det är spännande att fundera över vilka möjligheter vi har framöver.

Vad **Carlos Sainz** ska göra framöver är inte klart. Hans kontrakt med Ferrari går ut efter 2024. Det är heller inte klart vilken förare som ersätter Hamilton hos Mercedes nästa år.



Roger Warolin