



Devaux Coupé 2014

1. Första testerna av Tesla-utmanaren Onvo L60
2. Värstingen Nissan Ariya Nismo
3. Hennessey presenterar världens starkaste manuella bil
4. Renault visar en eldriven Estafette för framtiden
5. BMW i rättstvist
6. Mercedes nya batteri kan öka räckvidden med 80 procent
7. Strukturellt elbilsbatteri ger betydligt längre räckvidd
8. Nytt elbilsbatteri får 100 000 mils garanti
9. Så enorm förlust riskerar VW och Sverige i Northvolt
10. Northvolt är skakat men inte uträknat
11. Northvolt saboterat av kinesisk leverantör
12. Volkswagen fortsätter att stötta Northvolt
13. Turkiska Otokar nykomling i Sverige
14. Scania med batterier på 728 kWh visas på IAA
15. Devaux är en fransk bil tillverkad i Australien
16. Goggomobil TS 250
17. Grattis Nash Statesman
18. Svensk personautomobiltillverkning



1. Första testerna av Tesla-utmanaren Onvo L60

Posted by Kristofer Rask september 14 2024

Kinesiska elbilstillverkaren Nio lanserade i år sitt nya bilmärke Onvo.



FILM: <https://youtu.be/Ndh34nDNd7k>

Genom Onvo ska Nio nå ut i ett bredare segment och den första modellen är Onvo L60, en bil som Nio rakt ut sagt är en direkt utmanare till Tesla Model Y: "Det eftersom den är bättre".

Nu har ChinaDriven haft möjlighet att provköra Onvo L60 där basmodellen i Kina kostar från 320 000 kronor, vilket är 41 000 kronor billigare än en Model Y. Likheterna med Model Y är många och ChinaDriver drar i sin recension en hel del paralleller mellan de två bilarna.

– Den här är inte dålig att köra. Jag menar, den är inte på något sätt en racerbil, den är uppenbarligen en familjeorienterad bil. Det här räcker för att få ett leende på läpparna. Så, medan vi väntar på att Tesla försiktigt ska uppdatera Tesla Model Y, har Nio gjort allt de kan för att packa in så mycket som möjligt i Onvo L60 samtidigt som de håller priset rimligt, säger programledaren William Sundin.

Nios VD William Li har bekräftat att **Onvo också ska lanseras i Europa**, det tillsammans med ytterligare ett märke som går under arbetsnamnet Firefly.



Kristofer Rask



2. Snart öppnar orderböckerna för värstingen Nissan Ariya Nismo

Av John Sempill

Publicerad 2024-09-13

Uppdaterad 2024-09-13

Den sportiga el-crossovern Nissan Ariya Nismo är nu redo för lansering i Europa. Men frågan är om du är redo för att få reda på när orderböckerna öppnar.



*Dagens elbilar är inte särskilt varierade vad gäller design.
Men varför laga något som inte är sönder?*

Med namntillägget Nismo kan vi meddela att det blir en tillskruvad version av Nissan Ariya: Den får 435 hk, gör 0–100 km/h på 5 sekunder och får 600 Nm i vridmoment.

I pressmaterialet refereras det mycket till Formel E-teamet, som har inspirerat flera av designdetaljerna hos nya Nissan Ariya Nismo. En dubbeldiffuser bak, spoilers och ett optimerat luftflöde är alla hämtade ur kunskapen som Nissan har samlat genom den helelektriska racingserien Formel E.

En nämnvärd detalj är körläget Nismo mode. Enligt pressmaterialet ska detta erbjuda en mer inspirerande körkänsla. Exakt hur läget känns får vi se vid en eventuell provkörning.

Nissan Ariya Nismo är även utrustad med det fyrhjulsdrivna systemet e-4orce som i detta fall är särskilt anpassat för modellen.



Ombonat och plats att vila armbågarna.



En bättre bild på fronten än så här bjuder Nissan inte på i dagsläget.



Röda accenter förstärker den mer aggressiva looken hos Nissan Ariya Nismo.

Fyra färger har du att välja mellan när du orderböckerna öppnar före jul. Vilka de är lämnar Nissan än så länge åt fantasin. Men en av dem bekräftas vara Nismo Stealth Grey, komplett med svart tak.

– **Vi planerar att starta förköp** före jul, och hoppas kunna leverera bilar till kunder i början av 2025, säger Lotta Thulin, Kommunikationschef på Nissan Sverige, enligt det svenska pressmeddelandet.

Läs även:



Nissan Ariya får sportigare design med Nismo

Feber

3. Hennessey presenterar världens starkaste manuella bil

Av Bobby Green

Onsdag 11 september 2024 kl 18:00

Venom F5-M har 1842 hästar.



Preddans favorit-biltillverkare Hennessey dundrar nu ut vad de säger är världens starkaste manuella produktionsbil. Det är modellen Venom F5 Roadster som med beteckningen Venom F5-M utrustas med tre pedaler och en sexpetad manuell låda. Allt detta är i sin tur kopplat till en dubbelturbomatad V8:a på 6,6 liter som ger inte mindre än 1842 hästar och som har 1618 newtonmeter i vrid. Förutom växellådan så skiljer sig denna från vanliga Roadster genom en 1,4 meter lång fena bakom sittbrunnen som ska öka stabiliteten i högre hastigheter.

Bilen kostar 2,65 miljoner dollar, bara tolv exemplar blir till och alla är redan sålda.

hennesseyspecialvehicles.com



Bobby Green



Hennessey vill bräcka 300 mph-gränsen i år



Hennessey Venom F5 Revolution sätter nytt banrekord



Hennessey Venom F5 Revolution nu även som Roadster



Ny specialversion av Hennessey Venom F5



Top Gear kör Hennessey Venom F5



Gött snack med bilgubbar

4. Renault visar en eldriven Estafette för framtiden

Av Bobby Green 2024-09-16 kl 12:00

Transportbil som är framtagen tillsammans med Volvo.

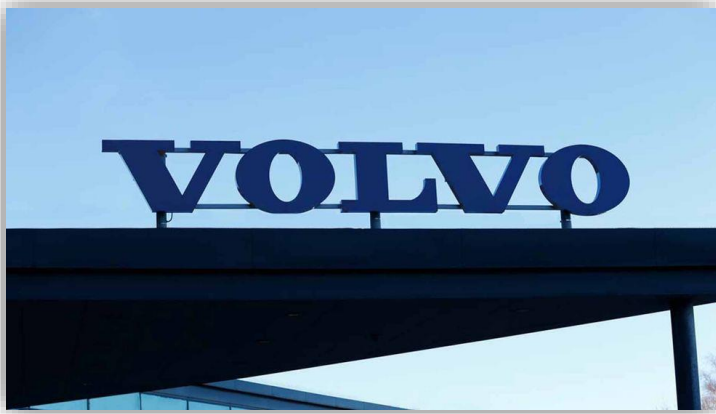


FILM: https://youtu.be/pCH_cbL7h3w

I mars berättade Renault Group, Volvo Group och CMA CGM att de tillsammans dragit igång bolaget Flexis som skulle ta fram eldrivna transportfordon för framtiden. Nu presenteras det första konceptet upp och det är en ny version av Renaults **klassiska skåpbil Estafette** som lanserades redan 1959. Den nya bilen är tänkt för kortare leveranser inom stadsgränser. Den mäter 4,87 meter på längden och är 1,92 meter bred. På höjden mäter den hela 2,59 meter vilket ska ge bra ståhöjd i lastutrymmet och göra det enklare att lasta på och av vid lastkajar. Istället för dörrar sitter det ett jalusi baktill och på bägge sidor finns skjutdörrar.

Philippe Divry som är vd för Flexis SAS säger:

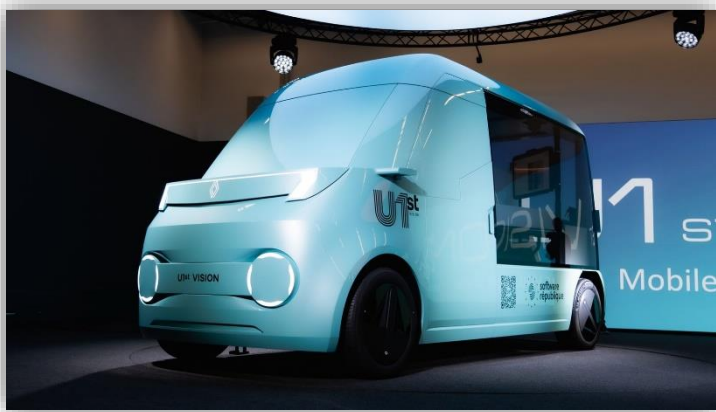
"Vi är glada över att vara med och förverkliga den plan som Renault, Volvo och CMA CGM Group har skapat för att förändra stadstransporter. Målet är att göra transportererna mer hållbara, säkrare och bättre för både stadsmiljön, förarna och invånarna. Renault Estafette Concept är ett första exempel på hur framtidens eldrivna transportbilar kommer att se ut: designade för stadskörning, kompakta, uppkopplade och skapade för hållbara leveranstjänster." När en produktionsversion av denna kan tänkas dyka upp är fortfarande oklart.



Volvo och Renault bildar företaget Flexis SAS
Ska ta fram elektrifierade skåpbilar



Så här ser Volvos och Renaults eldrivna transportbilar ut
Blir först ut med 800-voltsarkitektur



Renault och Volvo visar upp eldriven skåpbil
En mobil hälsoklinik





5. Växellåda rör upp känslor – BMW i rättstvist

Uppdaterad 16 september 2024

Publicerad 16 september 2024

En växellåda som gör att föraren tappar kontrollen och att bilen inte hänger med är ganska läskigt. Nu stäms BMW.



BMW X1 dras med problem med växellådan och stäms.

BMW:s senaste **X1** har hamnat i hetluften efter att ett stämningsförslag lämnades in i Virginia, USA.

Ett missnöjt par, som äger en X1, hävdar att bilens sjuväxlade dubbelkopplingslåda (DCT) är direkt farlig och gör bilen "livsfarlig" att köra skriver **Carscoops**.

Sju sekunder av skräck

Paret bakom stämningen påstår att växellådan ibland kan ta upp till sju sekunder på sig att reagera på förarens kommandon. Det kan göra X1 ryckig vid låga hastigheter. Eller samma när man kör ut från en korsning, vilket är irriterande enligt stämningen.

Men det blir faktiskt värre än så.

Paret menar att suven blir farlig eftersom föraren förlorar kontrollen, och bilen ibland till och med rullar iväg. Potentiellt i motsatt riktning mot förarens avsikt.

Ny design, nya problem

BMW gav X1 en total makeover för 2023.

Den 2,0-liters turboladdade motorn fick 13 extra [hästkrafter](#), och samma framhjulsdrevna plattform som används på [Mini Countryman](#). Och tidigare X1 fick ett nytt utseende med skarpa linjer och en modern, skärmfylld interiör.

Men en annan stor förändring var introduktionen av en sjuväxlad DCT istället för den gamla bilens åttaväxlade automatlåda.

Där den gamla automatlådan använde en momentomvandlare för att smidigt koppla ihop motor och växellåda, använder DCT våta kopplingar som lovar bättre bränsleeffektivitet.

DCT:s baksidor

Stämningen antyder att problemen med att bilen rullar iväg kan bero på felaktig aktivering av kopplingarna, defekter i kopplingskomponenterna och problem i programvaran som kopplar samman motor, växellåda och bromssystem. Paret kräver att BMW ska ersätta ägarna för pengarna de lagt ut på sina "defekta" suvar.

Inte ensamma om kritiken

Även om detta par är de enda X1-ägarna som hittills har stämt BMW över växellådan, är de långt ifrån de enda som är missnöjda med hur DCT fungerar. En snabb titt på X1/X2-forumet på [Bimmerpost](#) avslöjar andra ägare som klagar på DCT:s tröghet.

Många har till och med börjat köra sina X1:or permanent i Sport-läge för att få bättre respons.

Det återstår att se hur BMW kommer att bemöta dessa anklagelser och om det kommer att leda till några förändringar i X1:s växellåda. Men en sak är säker: den här historien har satt strålkastarljuset på DCT-teknologin och dess potentiella nackdelar.

Läs mer: [Handelskrig hotar Europa: Bilar, kött och sprit i skottlinjen. Dagens PS](#)



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



6. Mercedes nya batteri kan öka räckvidden med 80 procent

Av Bobby Green

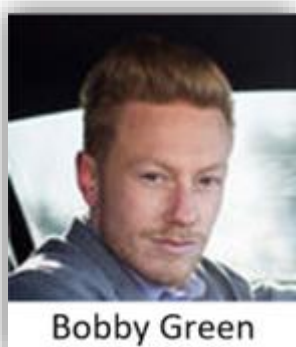
2024-09-13 kl 09:00

Kanske kommer till elbilar innan 2030.



Mercedes har tillsammans med Factorial som är ett batteriföretag från USA tagit fram ett solid state-batteri som de hävdar kan öka räckvidden i elbilar med hela 80 procent. Batteriet som man kallar för Solstice ska ha en energitäthet på 450 Wh/kg och man hoppas kunna utrusta elbilar med det innan 2030 är här. Batteriet använder en sulfidbaserad elektrolyt och det baseras på Factorials egna batteriplattform Factorial Electrolyte System Technology. Om några månader ska de första testerna börja.

[reuters.com](https://www.reuters.com)



Bobby Green



**MG släpper modell med solid state-batteri nästa år
Har över dubbelt så hög energidensitet**



**CATL inte själva övertygade kring solid state-batterier
Tvekar kring livslängden och säkerheten**



**Nytt solid-state-batteri ska ge räckvidd på 200 mil
Dubbelt så energitätt som konkurrenternas**



**Ferrari drar igång forskningslab för elbilsbatterier
I samarbete med universitetet i Bologna**



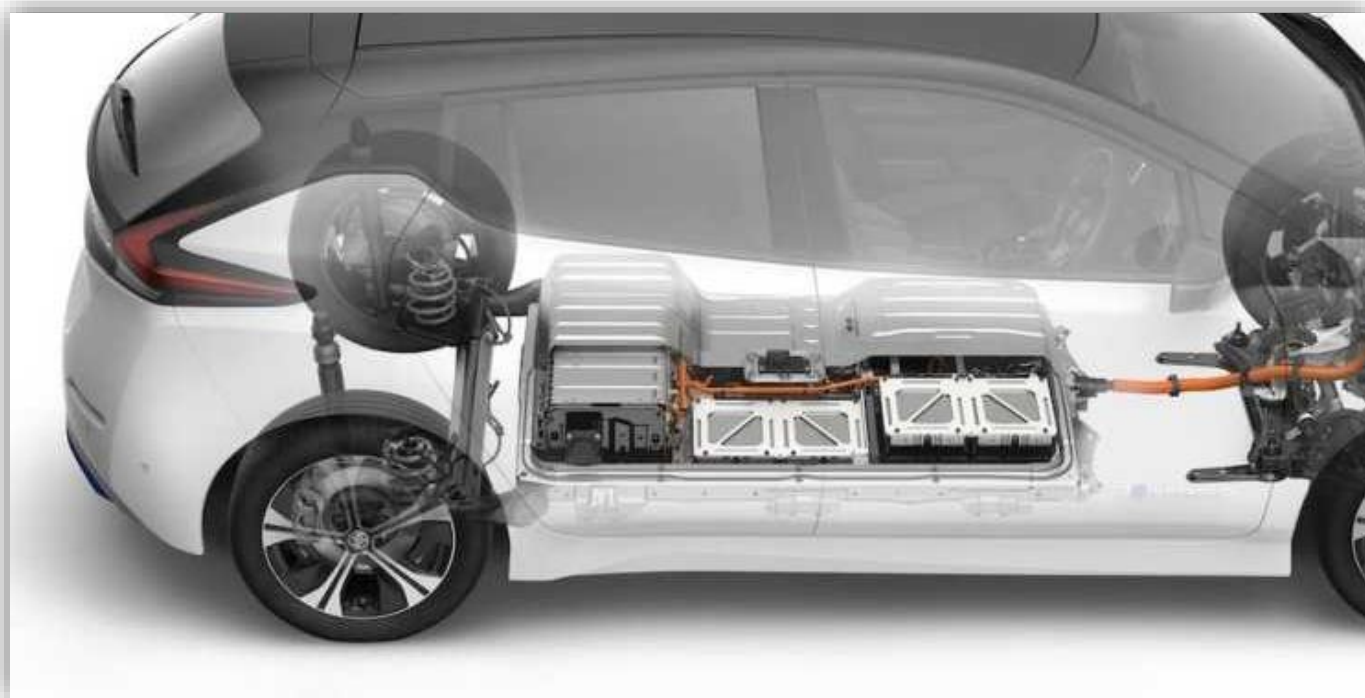
**Nio ET7 tog sig över 100 mil på en laddning
Är utrustad med ett semi solid state-batteri**

7. Strukturellt elbilsbatteri ger betydligt längre räckvidd

Publicerad 2024-09-16 kl 6:20

Text Erik Söderholm

En ny typ av elbilsbatteri lockar med lägre vikt och längre räckvidd, något som Chalmers nu forskat vidare på.



Arkivfoto: Bilden visar inte ett strukturellt bilbatteri.

Nästa steg i batteriutvecklingen för elbilar ser ut att bli så kallade strukturella batteripaket.

I stället för att batteriet är en separat del som "skjuts in" under kupén ska batteriet vara en integrerad del i bilens karosstruktur. Det ska ge lägre vikt vilket sänker förbrukningen och förlänger räckvidden. "Överviktiga" elbilar är annars ett [problem som blir allt värre](#).

Forskare på Chalmers har nu tagit fram ett strukturellt batteri i kolfiberkomposit som i teorin ska kunna öka räckvidden i en elbil med 70 procent. Materialet ska också vara lika vridstyvt som aluminium men betydligt lättare.

– Precis som ett mänskligt skelett har batteriet flera funktioner på samma gång, säger Richa Chaudhary, forskare på Chalmers, i ett pressmeddelande.

Energidensiteten i batteriet är visserligen lägre än i dagens batterier. Men eftersom det kan tillverkas av andra material blir bilen lättare och då behövs inte lika mycket energi för att bilen ska få vettig räckvidd.

Tanken är att batteriet ska kunna serietillverkas, men det återstår fortfarande mycket arbete för att kunna skala upp tillverkningen.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Nytt elbilsbatteri lovar snabbaddning på 5 minuter



Toyotas elbilssatsning: Lägre förbrukning och ny batteriteknik



Genombrott kan göra elbilar betydligt lättare



Experternas nya idé – snart kan elbilen skippa batteriet



Framsteg för nya batteritekniken: "Uppmuntrande"

8. Nytt elbilsbatteri får 100 000 mils garanti

Av William Karlsson 16 september 2024 kl 09:55

CATL:s nya batterier får 10 års garanti eller att den ska klara minst 100 000 mil. Dessutom ska elbilsbatteriet knappt tappa något av sin kapacitet under tiden. Mer än 80 olika elbilsmodeller kommer att utrustas med CATL:s nya superbatteri.



Det kinesiska företaget Contemporary Amperex Technology (CATL) är världens största batteritillverkare. Tillsammans med biltillverkaren NIO har företagen satt upp ett mål där de ska ta fram elbilsbatterier som ska komma med en garanti på uppemot 15 år. Nu lanserar CATL ett nytt batteri som närmar sig det målet med stormsteg.

För deras Tectrans-batteri som tidigare varit en prototyp kommer snart att debutera. Elbilsbatteriet kommer med en garanti på 10 år eller 100 000 mil och ska enligt företaget då fortfarande ha kvar 85 procent av sin kapacitet. Om man jämför detta med [Tesla](#) så har de i dag en garanti på 8 år, men då enbart med 70 procent kapacitet kvar av batteriet.

CATL:s nya batteri har ett stort fokus på längre livslängd och stabilitet över prestanda. De elmodeller som främst kommer att utrustas med batteriet är elbussar och lätta lastbilar. Enligt CATL kommer 80 elbilsmodeller från 13 företag att använda sig av deras senaste batteriteknik. Energitätheten ligger på 175 Wh/kg, vilkiet är högt inom elbussindustrin.

Under Tectrans-batteriets första 1000 laddningscykler garanterar det kinesiska batteriföretaget en försämring av batteriet nära noll. Tidigare studier av liknande LFP-batterier visar att denna typ av batterier ska kunna hålla i cirka 16 år innan deras kapacitet sjunker till 85 procent, men CATL verkar ha velat hålla sig på den säkra sidan och begränsat garantin till 10 år.

LÄS MER:



Nytt koboltfritt batteri avslöjat – klarar 100 mil



“Vi har skapat superbatteri till elbilar”



Nytt mirakelbatteri dubblar räckvidden – ska tillverkas i år



Volvo-syskonets blixtnabba laddning: 30 mil på 5 minuter



Nytt jättebatteri kan ladda en elbil i 2,5 år



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

9. Så enorm förlust riskerar VW och Sverige i Northvolt

Av Maths Nilsson

15 september 2024 kl 07:23

De är redan i stor kris på hemmaplan och vill stänga fabriker och säga upp 10 000-tals anställda. Nu riskerar Volkswagen att förlora minst 16 miljarder kronor i krisdrabbade Northvolt. Svenska skattebetalare riskerar en smäll på 20 miljarder kronor. – Vi frågar oss om vi ens kommer att få lönen utbetald i slutet av månaden, säger en anställd till tidningen Norran.



Det som var tänkt att bli Europas superetablering på batterimarknaden riskerar istället att bli ett fiasko. Miljarder har gått till att finansiera det största industriella projektet och risktagandet i svensk historia. I helgen kom [uppgifter i tidningen Norran](#) i Skellefteå om att krisdrabbade Northvolt infört omedelbart rese- och utgiftsstopp för personalen.

Den största ägaren i Northvolt är biltillverkaren Volkswagen som har 22 procent av aktierna. För att Northvolt ska kunna överleva måste Volkswagen och andra stora ägare gå in med nya pengar. Men Volkswagen har redan full kris på hemmaplan och måste spara 50 miljarder. Det ska ske med uppsägningar och fabriksnedläggningar, något som aldrig tidigare gjorts av biljätten.

Volkswagen är redan i stor kris på hemmaplan. Nu riskerar de även en smäll på 16 miljarder kronor i Northvolt plus miljarder i konvertibla lån.

Volkswagen har redan pumpat in 16 miljarder kronor i olika emissioner Northvolt, enligt egna uppgifter. Dessutom har företaget lånat ut flera miljarder i konvertibler. Krisen i svenska batterijätten riskerar nu att bli en jättesmäll för ett redan krisande Northvolt.



Volkswagen är redan i stor kris på hemmaplan. Nu riskerar de även en smäll på 16 miljarder kronor i Northvolt plus miljarder i konvertibla lån

Risken är stor att det blir de svenska skattebetalarna som måste gå in och rädda Northvolt om företaget inte ska gå i konkurs. Men risken är redan skyhögt. Svenska folket kan åka på en smäll på över 20 miljarder kronor. Så stort är risktagandet, främst genom olika lånegarantier och konvertibla aktielån.

Fabriken i Skellefteå har haft svårt att lyckas tillverka fungerande batterier. En stor del av produktionen har fått kasseras.

I januari i år fick Northvolt låna över 50 miljarder kronor. Vissa av lånen avser lån till fabriken i Skellefteå. För dem har Riksgälden ställt ut lånegarantier på totalt 12,6 miljarder som skattebetalarna garanterar. Lånet är på totalt 1,5 miljarder dollar. Genom de statliga pensionsfonderna AP1, 2, 3 och 4 har svenska skattebetalare gått in med 5,8 miljarder i Northvolt genom att köpa aktier eller teckna sig för konvertibellån som kan bytas till aktier. Dessutom har ytterligare 175 miljoner delats ut i olika bidrag.

Att en helt ny svensk spelare ska kunna slå sig in på världsmarknaden för batterier ses av experterna som en utopi. Northvolt har knappt fått igång produktionen i sin fabrik i Skellefteå. Jättarna CATL och BYD har ungefär halva världsmarknaden. Enligt experter är loppet mer eller mindre kört.

– För att kunna konkurrera måste små tillverkare som Northvolt expandera, men på grund av marknadssituationen är det nu svårt. Dessutom gör de ingen vinst, vilket leder till att kapital förbrukas för snabbt, säger Rico Luman, ekonom på den nederländska banken ING, till nederländska **FD**.



Northvolts största ägare

| | Ägare | Land | Andel |
|----|------------------------------------|----------------|-------|
| 1 | Volkswagen AG | Tyskland | 22,0% |
| 2 | Goldman Sachs | USA | 15,7% |
| 3 | Vargas Holding | Sverige | 7,6% |
| 4 | Peter Carlsson | Sverige | 6,9% |
| 5 | ATP | Danmark | 5,3% |
| 6 | Baillie Gifford | Storbritannien | 4,7% |
| 7 | Volta III Investment Holdings Sarl | Luxemburg | 4,5% |
| 8 | 4 To 1 Investments KB | Sverige | 3,7% |
| 9 | AMF | Sverige | 3,1% |
| 10 | Imas Foundation | Luxemburg | 2,6% |
| 11 | BMW | Tyskland | 2,1% |
| 12 | Stena | Sverige | 2,0% |
| 13 | Jörg Mohaupt | Tyskland | 1,8% |
| 14 | Vattenfall | Sverige | 1,3% |
| 15 | PCS Holding AG | Schweiz | 1,3% |
| 16 | Paolo Cerruti | Kanada | 1,2% |
| 17 | Fondaco Sgr Spa | Italien | 1,0% |
| 18 | Scania | Sverige | 0,9% |
| 19 | OMERS | Kanada | 0,9% |
| 20 | KIC InnoEnergy SE | Nederländerna | 0,8% |

LÄS MER:



Northvolt lånar 51 miljarder – Riksgälden ger garanti



Northvolts jättelån – tar in 13 miljarder kronor



Volvo och Northvolt vill ha 13 miljarder i bidrag



Uppgifter: Northvolt får inte in 15 miljarder kr



Northvolt laddar upp – hit söks minst 1000 nya anställda



Så har Northvolt fått 88 miljarder av skattebetalare



10. Analytiker: Northvolt är skakat – men inte uträknat

Uppdaterad 10 september 2024 Publicerad 10 september 2024

Måndagens meddelande om ytterligare ett bakslag för Northvolt kommer troligen inte som en överraskning. Försäljningen av elfordon vacklar samtidigt som produktionen av batterier går framåt.



Trots att motgångarna har hopat sig för Northvolt så är de långt från uträknade menar Handelsbankens analytiker.

Konkurrensen har hårdnat för Northvolt som befinner sig på en marknad med allt högre kapacitet att möta marknadens behov. Men bolagets neddragning i Skellefteå betyder inte att det är uträknat, enligt fordonsanalytiker **Hampus Engellau** på Handelsbanken, rapporterar TT.

“Om man tittar generellt på batterimarknaden kan man säga att de planer som finns på att sätta upp kapacitet vilt överstiger efterfrågan, det råder överkapacitet. Det gör att det också är ganska hård konkurrens”, säger han enligt TT.

Finansministern: Inte aktuellt med statlig hjälp

Staten har inte lånat ut något till batterijätten. De pengar det offentliga gått in med, via olika myndigheter, handlar om 600 miljoner kronor, via industriklivet och annat, enligt finansministern.

“Det har ju spekulerats mycket de senaste veckorna i statens inblandning och hur mycket av skattebetalarnas pengar som står på spel. Alltså, att det ska vara många miljarder här. Och så är alltså inte fallet”, säger **Elisabeth Svantesson** till TT.

Lägger ner produktion i Skellefteå

Efter ett år kantat av alla möjliga motgångar läggs nu ännu ett steg bakåt till på listan. Bolaget meddelade att man som en **del i sin plan** på att fokusera mer på kärnverksamheten **lägger ner delar av flaggskeppsfabriken i Skellefteå**.

Det är tillverkningen av katodmaterial som läggs ner – istället ska det köpas in från Kina.

Northvolt anpassar sig till ny marknad

“Om man tittar generellt på batterimarknaden kan man säga att de planer som finns på att sätta upp kapacitet vilt överstiger efterfrågan, det råder överkapacitet. Det gör att det också är ganska hård konkurrens”, säger Hampus Engellau.

Bland annat har BMW dragit sig ur ett större engagemang med Northvolt, vilket påverkar Skellefteåfabriken. Samtidigt har hela västvärlden blivit observant på beroendet av Kina och kinesiska komponenter i biltillverkningen. Både Europa och USA vill ha en egen batteriindustri, påpekar Engellau till TT.

Efterfrågan på batterier tillverkade i Europabidrar till att han tror på Northvolt.

Han menar att bolaget kan behöva avveckla en del projekt som inte är efterfrågade inom de närmsta åren, men att bolaget ändå kan vara konkurrenskraftigt och framgångsrikt framöver, särskilt på längre sikt.



Edvard Lundkvist



Läs även: [“Inte jättelångt kvar till pengarna tar slut” för Northvolt. Dagens PS](#)



11. Uppgifter: Northvolt saboterat av kinesisk leverantör

Posted by Kristofer Rask september 16, 2024

Batterifabriken i Northvolt skulle göra Sverige och Europa oberoende från den kinesiska batterimarknaden. Nu kommer uppgifter om att Kina kan ha saboterat Northvolts utvecklingsarbete och att det är därför som Northvolt inte lyckats att få igång någon storskalig batteriproduktion.



Northvolt Six.

– På fabriksområdet i utkanten av Skellefteå syns kinesiska arbetare i gula västar. Av logotypen framgår deras uppdragsgivare: Wuxi Lead Intelligent Equipment. Ett företag som bland annat ägs av den kinesiska staten, både direkt och genom andra bolag, skriver Dagens Nyheter i [ett reportage](#).

Sedan det reportaget från DN har det nu framkommit ännu mer illavarslande uppgifter kring just samarbetet med Wuxi Lead. Det är författaren Lars Wilderäng som tagit del av uppgifterna om ett möjligt sabotage, något han skriver om [på sin blogg Cornucopia](#). Sabotaget påstås ha gjorts möjligt genom inköpet av tillverkningsmaskiner för litiumjonbatterier från kinesiska Wuxi Lead.

Mycket ska ha varit konstigt kring maskinerna. Dokumentationen uppges ha varit bristfällig, och delvis raderad. Dessutom ska det ha varit ”många andra saker som inte heller stämt med maskinerna”. Bland annat att det ”finns installerat odokumenterad teknik som kan misstänkas användas för fjärrkontroll från Kina”.

Northvolts egna personal ska inte heller ha haft möjlighet att själva köra maskinerna från Wuxi Lead. Utan istället ska de ha krävt att Wuxi Leads egna kinesiska operatörer varit på plats i Sverige. De ska dessutom ha varit motvilliga att lämna över kunskaperna om att driva maskinerna.

– Det ser ut som att Wuxi Lead från början saboterat och motarbetat verksamheten men fått betalt miljardbelopp för sina maskiner. Man kan misstänka att avsikten är att sänka Northvolt och att kinesiska aktörer sedan köper upp konkursboet, varpå produktionslinorna snabbt kommer börja fungera, skriver Lars på bloggen.

Allt om Elbil har sökt Northvolt för en kommentar.



12. Volkswagen fortsätter att stötta Northvolt

Posted by Kristofer Rask

september 16, 2024

Svenska Northvolt får nu i tuffa tider uppbackning av en av sina största ägare. Det är Volkswagen Group som meddelar att man kommer att stötta bolaget även framåt. Det rapporterar SVT, som citerar nyhetsbyrån Bloomberg.



Uttalandet kommer efter en tid där batteritillverkaren varslat om omfattande neddragningar för att hålla sig flytande.

Volkswagen äger runt en femtedel av Northvolt.

– Vi har nära kontakt med Northvolt och stöder den industriella upptrappningen av de befintliga produktionslinjerna, säger en talesperson vill nyhetsbyrån.



Kristofer Rask

13. Turkiska Otokar nykomling i Sverige

Publicerat av [ulo](#)

10 september 2024

Nu rullar den turkiska busstillverkaren Otokar in i Sverige. Under september får en rad svenska bussföretag stifta närmare bekantskap med Otokars eldrivna midibuss eCentro, På mässan Persontrafik i Göteborg i november kommer den turkiska tillverkaren att finnas på plats med två för Sverige helt nya bussar, dels en version av eCentro, dels en eKent elektrisk stadsbuss. Vi fick en provtur på vägarna kring Arlanda, norr om Stockholm.



Nu debuterar turkiska Otokar i Sverige. Först ut är den eldrivna midibussen eCentro.

Det är inte utan att den lilla bussen möts av en del nyfikna blickar när vi rullar fram i sommaridyllen på småvägarna runt Arlanda flygplats. Otokars eCentro ser inte riktigt ut som andra mindre bussar på de svenska vägarna. Men den representerar tydliga ambitioner från Turkiets största busstillverkare som nu vill etablera sig även i Sverige som ett led i en bred expansion i Europa.

Så sent som i juli etablerade Otokar ett dotterbolag i Tyskland. Sedan tidigare har företaget dotterbolag i Frankrike, Italien och Rumänien, medan man i Beneluxländerna är representerat genom en samarbetspartner. Det europeiska huvudkontoret ligger i Paris.

Otokars offensiv i stora delar av Europa är direkt kopplad till den stora utbyggnad av företagets fabrik och produktionskapacitet som nu är inne i sitt slutskede.

– Hittills har kapaciteten varit omkring 5 000 bussar om året, men genom den pågående utbyggnaden blir kapaciteten avsevärt större, berättar Martin Edberg, försäljnings- och marknadschef för Otokar i Sverige och övriga Norden.



Otokar eCentro har ett karakteristiskt utseende. Hjule är placerade i bussens hörn vilket gör bussen mycket smidig även i trånga miljöer.

Kerem Erman, chef för buss- och lastbilsproduktionen vid Otokar, betonade tidigare i sommar att Europa är Otokars viktigaste marknad.

– Vi tar nu strategiska steg framåt och siktar på nyckelmarknader i Europa, särskilt med våra emissionsfria produkter, sa Erman i samband med etableringen av Otokars tyska dotterbolag.

Hjul i hörnen

Den eCentro som Otokar just nu visar för svenska bussföretag är en påtagligt pigg, 6,6 meter lång och 2,2 meter bred buss.

Demobussen är utrustad med fönster med enkelglas. Men på Persontrafik kommer en version med bland annat dubbelglasade fönster, att presenteras. Den kommer att ha en passagerarkapacitet på 30 personer, varav 16 sittande.



Mellan hjulaxlarna finns en stor, öppen yta med klaffstolar. Tillgängligheten för rullstolsburna och andra funktionsnedsatta är mycket god.



Förarplatsen är placerad över framaxeln.

En version av eCentro som är helt specificerad för den svenska marknaden kommer nästa år.

Tio av sittplatserna är fasta stolar, sex är klaffstolar i den rymliga och luftiga låggolvsdelen av bussen.

Hjulen på eCentro är placerade i bussens hörn vilket gör bussen mycket lättmanövrerad i trånga utrymmen.

Hjulbasen är 3,75 meter och vändradien endast 6,6 meter. Hjulhusen stjäl inte heller utrymme från passagerarna.

Förarplatsen är placerad upphöjd över framaxeln och föraren har i praktiken något av en egen hytt. Nackdelen är att föraren måste vrida stolen snett bakåt för att kunna tala med passagerare ansikte mot ansikte.



De tio fasta stolarna är placerade i den bakre delen av bussen.



Förarplatsen på Otokar eCentro. Foto: Ulo Maasing.

Den stora plana golvytan i främre delen av bussen gör fordonet mycket lättillgängligt för såväl rullstolsburna passagerare som för andra resenärer med nedsatt rörlighet – det må gälla fysiska rörelsehinder, barnvagnar, tungt bagage eller annat.

Pigg

Under vår provtur (vi körde inte själva) upplevde vi eCentro som en mycket pigg buss, vilket också intygades av vår inlånade förare.

Utvändigt var ljudnivån mycket låg, däremot kändes den aningen hög inne i bussen. Till det bidrog förmodligen att demobussen hade enkelglasfönster. Sannolikt kan också en del av vägljudet isoleras bort relativt enkelt. Att bussen vid vår provtur saknade passagerare bidrog säkert också till upplevelsen av ljudnivån.

Förarplatsen är bekväm, instrumenteringen överskådlig och backspeglarna digitala.

De två batteripaketerna på tillsammans 120 kWh stjälar inget utrymme från passagerarna utan är integrerade i bussens golv. Otokar använder i eCentro NMC-batterier från CALB, alltså litiumjonbatterier där NMC står för nickel, mangan, kobolt.

Laddning sker i depå via en CCS-kontakt som är placerad över höger bakhjul.

– En laddning om en och en halv timme med en effekt på 150 kW ger en räckvidd på cirka 220 kilometer, uppger Martin Edberg.

Elmotorn kommer från DANA och har en maxeffekt på 200 kW.

Flexlinjer och anropsstyrt

Otokar har ett brett produktsortiment, men fokuserar i Sverige liksom i övriga Europa på bussar för kollektivtrafik. Förutom eCentro hadlar det om eldrivna stadsbussar på tolv och 18 meter, även om företaget också kan erbjuda en gasbuss på upp till 21 meter.



Martin Edberg
försäljnings- och marknadschef för Otokar i Sverige.

Martin Edberg ser eCentro som en nischprodukt men med flera användningsområden.
– Den är intressant för flexlinjer, annan anropsstyrd trafik, men också för matartrafik till BRT-linjer, säger han.

Intressant är också att eCentro går att få i en autonom, självkörande, version som för övrigt också **presenterades på Busworld i Bryssel i höstas.**

Otokar planerar också att etablera en eftermarknadsorganisation i Sverige.

– Vår avsikt är att ha ett långsiktigt samarbete med välkända, starka kedjor som partners, även om jag inte kan avslöja några namn ännu, säger Martin Edberg.

Relaterade artiklar:



Solaris – elbussetta som kommer med lättviktare och bränslecellsbus



Ny generation stadsbussar från VDL



Hos pionjärerna står elbussarna packade som sillar



Ny turistbussfamilj från Van Hool

TRAILER

14. Scania med batterier på 728 kWh visas på IAA

Publicerad 2024-09-13 10:54

Text Rutger Andersson

En tvåaxlig dragbil med batterier på 728 kWh är en av de nyheter som Scania premiärvisar på IAA i Hannover. Bland de fem fordon som ställs ut finns också lastbilar med diesel- och gasmotor.



Scania 40 R som tvåaxlad dragbil. På IAA visas den med en motor på 400 kW.

På IAA i Hannover premiärvisar Scania en lastbil med den senaste motorfamiljen som erbjuds då det gäller lastbilar med elektrifierad drivlina. Det handlar om en motorfamilj med fem olika effekter upp till 400 kW. Den dragbil som ställs ut är utrustad med den största som har ett vridmoment på 3.520 Nm.

I en pressrelese noterar Stefano Fedel som är global försäljningschef på Scania att det välkända modulkonceptet bidrar till att Scania kan bredda sitt utbud av elektrifierade lastbilar i snabb takt.

– Det hjälper oss att leverera kundvärde i en takt och nivå som annars inte hade varit möjlig. Det krävs lite extra smart tänkande när vi utvecklar saker, men det lönar sig nästan direkt. Vi kan till exempel optimera aspekter som räckvidd kontra nyttolast.



Vitala komponenter för den elektrifierade drivlinan sitter där förbränningsmotorn sitter i ett chassi med konventionell drivlina. Scania 40 R erbjuds med upp till sju batteripaket och en installerad kapacitet på 728 kWh.

En nyhet på den dragbil som visas är en större batterikapacitet på 728 kWh. De lastbilar för regional- och fjärrtrafik som Scania visat tidigare har upp till sex batteripaket och en installerad kapacitet på 624 kWh (6x104 kWh). Dragbilen som visas är utrustad med ett sjunde batteripaket och med en bruttovikt på 40 ton ger detta en beräknad räckvidd på minst 53 mil.

Men även om räckvidden kan ökas med fler batteripaket så noterar Scania samtidigt att det gäller att anpassa specen efter den räckvidd som behövs. Fler batterier innebär ju både en större investering och ökad vikt. Om man exempelvis väljer en installerad kapacitet på 520 kWh (5 paket) så ökar det lastförmågan samtidigt som det ger möjlighet att välja en kortare hjulbas.

Bland de övriga lastbilar som ställs ut finns en Scania 660 S med en V8 på 660 hk med en Opticruise växellåda (G33CM1). Scania noterar här också att G-serien nu kompletteras med G38, en växellåda som ju utvecklats för den största V8:an på 770 hk och som premiärvisades på Elmia Lastbil.

När det gäller förnybart ställer Scania också ut en R460 med gasmotor och "hybridtankar"; tank för komprimerad biogas (CBG) på ena sidan och flytande (LBG) på den andra.

Lastbilen får en längre räckvidd än den fått med enbart tankar för komprimerad gas samtidigt som den även kan tankas på de CBG-stationer som ju är vanligare i Europa idag. Även om de flesta kunder kommer att välja tankar för enbart komprimerad eller flytande gas så vill här Scania peka på de valmöjligheter som finns.

IAA som har pressdag på måndag öppnar för publik tisdagen 17 september och pågår fram till söndagen 22 september.



Rutger Andersson



Scania satsar på publika laddstationer



Falkenklev köper 50 eldrivna Scanior



Världspremiär för ny växellåda till V8:an på 770 hk



Svempa hyllas på Elmia Lastbil

15. Devaux är en fransk bil, tillverkad i Australien

Av Ali Mahfooz 21 februari 2016

Vid första anblicken kommer alla som känner till landets bildesignspråk att säga att det är en fransk bil från 1930-talet. Bara för att upptäcka att den är byggd i Australien av en australiensisk man.



FILM: https://youtu.be/cXPS8t0_U1E

Företaget började 2001 med att bygga sin första produktionsbil, "Coupe". Uppkallad efter företagets grundares mors flicknamn (franska förfäder) och inspirerad av bilarna från 1930-talet, återspeglar den vackert de extrema franska kurvorna från eran som gjordes av karosbyggare från Frankrike och andra bilar från samma era som Bugatti 57 SC Atlantic, Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo och Bentley 41,4 liter Streamline. Från den smala frontgrillen, den svepande framskärmen, den långa motorhuven, de stora runda utanpåliggande strålkastarna och de smala barnvagnshjulen med flertrådiga ekerfälgar ser den väldigt mycket ut som en fransk bil från 30-talet. David Clash (VD och grundare) började arbeta med Devaux sedan tonåren. Den ursprungliga prototypen togs från en befintlig fordonsram och byggdes på den. Senare byggdes den från grunden som en produktionsvariant.

Devaux har två alternativ för kraftenheterna under den läderremmade motorhuven. Antingen en 3,4 liters rak 6:a som finns i Jaguar XR6 eller en LS1 5,7 L N/A V8 med 361 hk och 470 Nm vridmoment. Men jag skulle hellre satsa på en rak 6:a eftersom LS V8:an i en retrobil känns malplacerad. Denna kraft skickas till differentialen bak via en 4-växlad automatisk växellåda vilket gör den underskattad eftersom de flesta växellådor på 30-talet mestadels var 3- eller 4-växlade. Även om en manuell växellåda skulle låta mer ätbar. Devaux sitter på fullt justerbart rostfritt stål med dubbla länkar fram till medan den bakre sitter på en levande axel med 4 bar länkar Panard Rod, båda på coil over-dämpare. Bromsarna är 300 mm runt skivan.



Även interiören är härlig plats att vara på. En elegant cockpit med bekväma Muirhead Aviation-lädersäten, enkla med de traditionella cirkulära mätarna på instrumentbrädan grupperade i aluminium och den stora 4-ekrade ratten som också är lackerad i aluminium med trädetaljer runt dem med alla hjälpfunktioner på instrumentbrädans nedre kant ger den en mycket tidstypisk känsla i en glasfiberkaross.

Du har säkert gissat det vid det här laget bara genom att titta på dess extrema dimensioner, det är väldigt långt och lågt. Med en längd på 4800 mm, en bredd på 1612 mm och en höjd på bara 1230 mm är den visserligen lika lång som en Land Rover Range Rover men väger bara 1125 kg.

Devaux kostar cirka 200 000 AUD. Men om du inte är nöjd med coupén finns Spyder som erbjuder samma komfortnivå med ett infällbart lädertak som introducerades senare runt 2010. Med bara 4 bilar som tillverkas per år är det verkligen mycket exklusivt och sällsynt. Jag skulle definitivt skulle älska att äga Spyder om jag hade den summan pengar.

Så är 200 000 dollar för en bil som bara är inspirerad av andra bilar från historien värda? Tja, om du har tittat på en av Mr. Regular-videorna kommer han att berätta om simuleringen och simulacra. En bil som simulerar originalet till en bråkdel av kostnaden är en simulering. Men en bil som simulerar utifrån något som inte finns, är en simulacra. Och det är vad Devaux-bilarna gör, de är simulacra. Det är som en hyllning till några av de mest extrema kurviga designeran i bilhistorien. Och av den anledningen tycker jag att priset är helt rätt och jag skulle gärna vilja uppleva det.



16. Dagens val: 1966 Goggomobil TS 250

Av Diego Rosenberg den 30 november 2022

Att gå till minimarknaden med stil.



Goggomobil byggdes av Hans Glas GmbH, som till en början byggde lantbruksutrustning och sedan utvecklades till skotrar och bilar. Goggomobil-fordon tillverkades från 1955-69 och Glas från 1958-68, och hela verksamheten köptes ut av BMW på 1960-talet. TS Coupé introducerades 1957 i versionerna TS 250, TS 300 och TS 400, där var och en betecknade kubikcentimeterna av den tvåtakts, tvåcylindriga motorn som den kom med. En handfull Goggomobils importerades faktiskt till USA under flera år, och 594 stycken såldes hit 1959 enligt Ward's Automotive Yearbook. Att använda storbilstyling på småbilsproportioner är i allmänhet inte en formel för prisbelönt design, men Goggomobil TS har en viss charm som ofta saknas i klassiska mikrobilar. En fyrväxlad manuell växellåda var standardväxellådan, även om en fiffig elektromagnetisk förväljare fanns tillgänglig.

Denna TS 250, som ursprungligen såldes i Tyskland 1966, har genomgått en "omfattande restaurering" av en nederländsk restauratör 2017-20. "Den vita färgen ser vacker ut och kromet är också i mycket gott skick. Stålfälgarna är lackerade och försedda med matchande navkapslar och vita däck", säger säljaren. "Interiören är utrustad med röd klädsel med vita passpoaler som kontrasterar vackert mot den vita lacken." Den raka twinnen på 245 cc hade ursprungligen en effekt på 13,6 hästkrafter och stöds av den fyrväxlade standardmodellen.



Den nederländska återförsäljaren säger att "omfattande historik finns tillgänglig" på denna Goggomobil. Även om bilen är utomlands har återförsäljaren USA-baserad personal som kan hantera import till USA. "Priset för att skicka en bil från Nederländerna till vårt lager i New Jersey är 1800 dollar. Detta pris exkluderar 3 % importtullar", med frakt till din hemadress som en extra kostnad. Eftersom denna Goggomobil är listad för \$31 500 kan du räkna ut det, men vi vet att mikrobilar från den här eran inte är billiga. Ändå är förhållandet mellan leenden per dollar ganska högt, vilket gör det här fordonet till ett fantastiskt **val för dagen**.



Klassiker

17. Grattis Nash Statesman!

Publicerad 25 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

I dag, när Tryggve har namnsdag firar Klassiker Statesman Nash Statesman. Grattis!



Dagens namnsdagbil är Statesman, en bil från Nash som var underordnad Ambassador. Men nog tycker man att statsman smäller högre än ambassadör? Statsman är vad alla politiker önskar bli kallade men få blir det och oftast först i dödsrunan.

Den första Statesman från Nash är av 1950 års modell och bär den bulliga kaross av typ inverterat badkar som året innan premiärvisades för en häpen allmänhet. Ett märkligt stildrag var hur djupt skärmarna var neddragna över framhjulen. Det inskränkte svängradien och bilen måste lyftas högt vid hjulbyte.



Nu är det 1951 och Nash har stramat till linjespelet något med antydning till fena bak. Statesman hade sidventilmotor på 173 CID och 78 HP. Den dyrare Ambassador var längre och hade toppventilmotor på 235 CID.



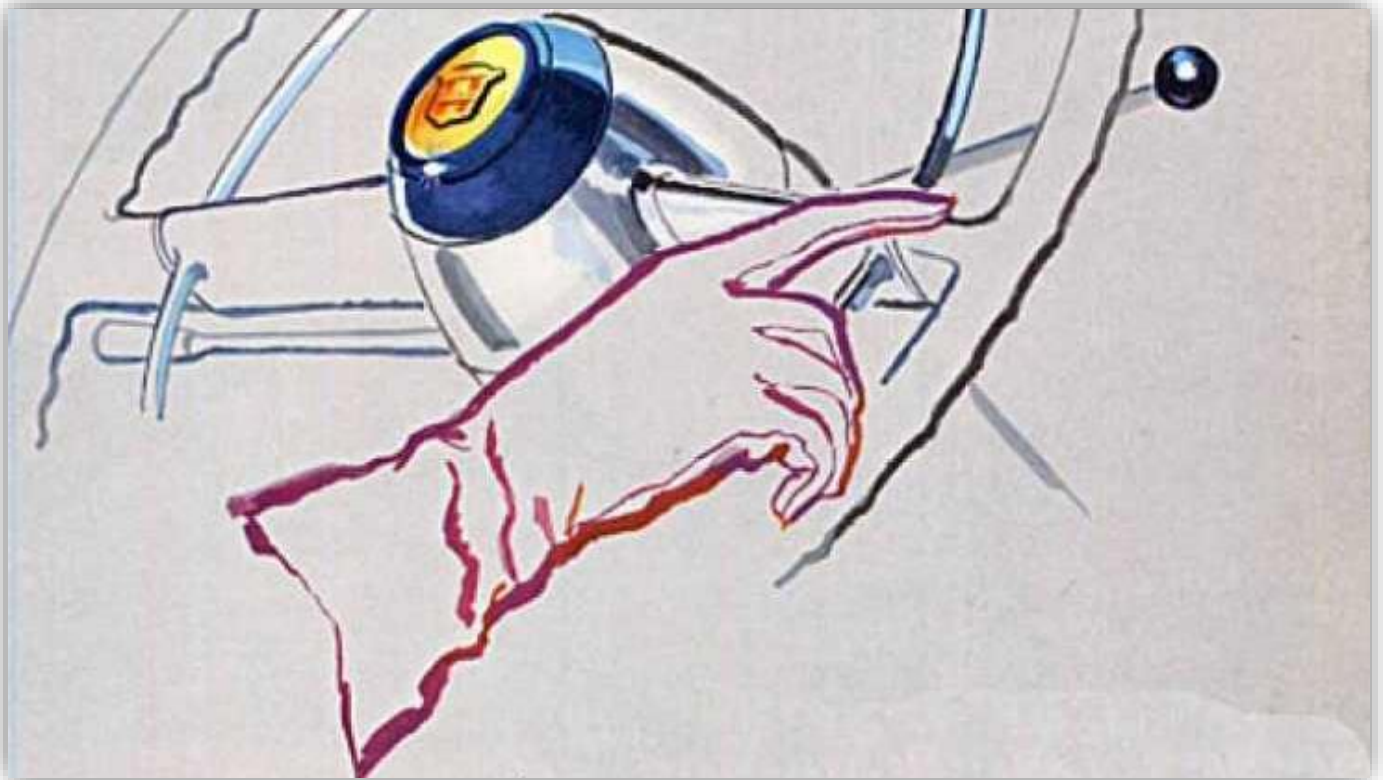
Styling var det som sålde bilar på 50-talet och badkaren gick inte så bra så Nash kallade in Pinin Farina. Han ritade en stramare kaross men Nash ville behålla sitt särdrag - de dolda hjulen. Den nya karossen debuterade 1952 och inga ändringar gjordes på 53:orna.



Panoramaruta var ett måste 1955 som tillsammans med den nya fronten och de avrundade karossidorna gjorde att bulligheten återkom. Hjulhusurtagen fram har dock förstörats något.



The Big Three (grund av krisen kallas de numera the Detroit Three för de är inte så stora längre) körde på 50-talet hårt med snabba modellförändringar medan de små Independents bara fick råd med smärre face-lifts. Sista året för Statesman var 1956 och bara ett skarpt öga kan se skillnaderna mot 55:an.



Lättstyrt? Jo jo!



Carl Legelius

18. Svensk personautomobiltillverkning.

I tidningar och tidskrifter ha under de gångna månaderna då och då synts rykten om att vi här i Sverige äntligen skulle stå inför realiserandet av planer på en personvagnstillverkning i stor skala. I ett par fall har saken till och med framställts såsom om den »nya svenska vagnen» redan vore ett faktum. Men så snart man börjat granska alla alla dessa uppgifter litet närmare, har man funnit, att de varit skäligen vaga.

Finnes det då *intet* underlag för allt detta tal? På den frågan kan utan vidare svaras: jo! Men de som arbeta på saken — och det arbetas på två skilda håll — anse det icke lämpligt att ännu så länge lämna några närmare uppgifter. De anse det nämligen vara fel att orda om sitt arbete, innan åtminstone vagnarna »finnas på vägen», d. v. s. innan man kommit så långt att vagnarna äro föremål för avprovning. Man gör också säkerligen rätt häri.

Är det då över huvud taget möjligt att framställa en konkurentkraftig vagn av detta slag i Sverige, d. v. s. en personbil, som lämnar lika god valuta som en utländsk? Förvisso skulle vi kunna göra det. Men endast under den förutsättningen, att tillverkningen kommer att ske i en omfattning, som åtminstone är jämförbar med fabrikernas i de stora industriländerna.

Utan stortillverkning finnes det dock icke någon möjlighet för en svensk fabrikation att kunna äga bestånd, ty endast på så sätt kunna priserna hållas nere. Fråga torde dock vara, om det i dessa tider går att få ihop det nödiga kapitalet. Man är just nu icke särdeles hågad att satsa till industriella företag, men glädjande skulle det vara, om det lyckades. Det behövs emellertid icke småsummor för ett dyligt företag, utan betydade sådana. Utan ett kapital på många miljoner vore det lönlöst att starta en svensk personbilsfabrik.

Vi ha i England ett gott exempel på att en inhemsk automobiltillverkning kan löna sig. För blott några få år sedan var det den allmänna åsikten där, att det vore omöjligt att få till stånd en automobilfabrik, stor nog att kunna tävla med de utländska. Men nu har England en av Europas största bilfabriker. Att den kunnat utveckla sig så snabbt, som den gjort, beror dock säkerligen mest på att England nyligen tagit steget fullt ut för att skydda sin automobilindustri och infört ett tullskydd av 33 $\frac{1}{3}$ % av värdet. En bidragande orsak till den snabba utvecklingen har dock varit, att stora avsättningsmöjligheter funnits inom det egna landet och i kolonierna.

Ett tullskydd av samma storlek som det i England behöva vi också här, d. v. s. en ökning av den nuvarande tullen på 15% till 33 $\frac{1}{3}$ %. Vår lastbilsindustri skulle därigenom få ett både väl behöfligt och välförtjänst handtag, och även personbilstillverkning kunna upptagas. Med denna som grundval skulle möjligen sedan så småningom en stortillverkning av personautomobiler kunna uppbyggas.

Det har från olika håll påpekats, att en tullförhöjning icke blott skulle vara till skada för bilismens utveckling, utan att den även skulle vara alldeles överflödig. Som bevis härför har man framdragit, att vår redan existerande automobilindustri kunnat rida ut stormarna efter kriget, och att man nu vid våra automobilfabriker har fullt upp med arbete.

Man glömmer emellertid — eller vet kanske icke — att vår automobilindustri arbetar under de mest tryckta förhållanden. De priser, som kunna erhållas, lämna faktiskt ingen vinst, och utan sådan, kan en industri aldrig komma blomstra.

John Nerén

