



Hotchkiss Anjou 1949.

1. Volvo tvingas pausa tillverkningen i Torslanda
2. Tesla Model S och Model X får fiffig vridbar mittskärm
3. Kör bil 20 mil om dagen för 7 till 9 kronor
4. Sifo: Minskat intresse för elbilar
5. Kampanj ska öka antalet barn som sitter bakåtvänt
6. Då kommer Volkswagen ID.3 GTX
7. Mindre elbil från Volkswagen, Skoda och Cupra kommer 2025
8. Tyska E.Go presenterar ny elbil
9. Test: Kia Sorento Plug-In Hybrid
10. Delage har nu en fungerande prototyp av superbilen D12
11. Provkört: Ford E-Transit – eldriven transportbil med ledande räckvidd
12. OKQ8 och Volvo bygger snabbbladdare för lastbilar
13. Premiär för elektrisk gruvtruck
14. Från gruvtruckar till elbilar
15. Stenhård Indian från Workhorse
16. Säpos statslimousine
17. Lyxig Lamborghini från 1967
18. Så fick bolagsjättarna USA att älska Formel 1

1. Volvo tvingas pausa tillverkningen i Torslanda.

Publicerad 2022-05-14 kl 15:42.

Text Erik Söderholm.

Brist på en särskild typ av halvledare gör att Volvo Cars måste ställa in elva skift.



Volvo Cars har i flera kvartalsrapporter varnat för att komponentbristen fortfarande slår hårt mot tillverkningen, även om en viss ljusning förväntas senare i år.

Nu tvingas Volvo pausa biltillverkningen i Torslanda, uppger [Göteborgs-Posten](#). Elva skift påverkas mellan tisdagen och torsdagen och brist på en viss typ av halvledare anges som orsak.

– Det handlar mycket om störningar i Kina, från nedstängningen där. Det mesta är kopplat till leverantörsproblem där, säger Ian Tonkin, talesperson på Volvo Cars, till tidningen.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvo känner pressen: Försäljningen rasar 20 procent.



Volvos dystra siffror: Försäljningsras på 25 procent.



Volvo drar ned i Ryssland efter invasionen.



2. Video: Tesla Model S och Model X får fiffig vridbar mittskärm.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-05-07.

Tesla har smugit en uppdatering till den nyligen uppdaterade Tesla Model S och Model X.



FILM: <https://youtu.be/1iGaMnWCAS4>.

Genom en knapptryckning är det nu möjligt att vinkla mittskärmen i bilen.

Skärmen kan antingen vinklas mot föraren eller passageraren. Det hela gör det enklare att både se och använda skärmen.

Även Tesla Model 3 och Model Y har samma typ av centrerad mittskärm, men det finns inga uppgifter om Tesla planerar att introducera den nya vinklbara skärmen i de här modellerna.

Tesla Model S och Model X som fick en [större uppdatering](#) förra året har ännu inte kommit till Sverige. På Teslas hemsida finns inte heller något uppskattat datum för när en Sverigelansering är aktuell.



Kristofer Rask



3. Kör bil 20 mil om dagen för 7 till 9 kronor.

Ola Söderlund 3 Maj, 2022.

Varje dag kör han drygt 20 mil i sin elbil till och från jobbet och det kostar honom inte mer än mellan 7 och 9 kronor.



Elbilsägaren som artikeln handlar om kör mer än 20 mil om dagen för ynka 7-9 kronor.

SVT berättar om långpendlaren **Dennis Krogh-Vennemo** i Vidsel och som varje arbetsdag pendlar till jobbet i Luleå, en sträcka på drygt 20 mil.

Han har haft elbil i två år och redan kört 10 000 mil.

Elbilens batteri rymmer 52 kilowattimmar (kWh) och det ger en räckvidd på 40 mil innan batteriet måste laddas på nytt.

Dyrare att köra elbilen på vintern

”Jag brukar ladda när jag kommer hem på kvällen. En resa till och från jobbet en fin somrardag kostar mig 7-9 kronor men det är kanske det dubbla på vintern”, säger Dennis Krogh-Vennemo till [SVT](#).

Han kör som regel inte fortare än 100 kilometer i timmen för att batteriet ska räcka hela vägen.

Det handlar om att planera sin körning, menar han.

Det som gör det extra billigt för att honom att ladda elbilen är att han bundit sitt elavtal till ett fast pris på 50 öre/kWh.

Överlag är det billigare att ha elbil i Norrbotten – elprisområde 1 – än på andra håll i Sverige, konstaterar SVT.



Ola Söderlund



4. Sifo: Minskat intresse för elbilar.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-05-05 kl 15:18.

Sifo har undersökt svenskarnas attityd till elbilar. Resultatet förvånar branschfolk.



Elprishöjningen påverkar lusten att skaffa elbil.

De höga elpriserna har inte bara plågat det svenska folket under den gångna vintern. De har också ökat avsmaken för elbilar, särskilt utanför storstäderna.

Var sjätte person (17 procent) har fått ett minskat intresse för att äga elbil. Om vi sorterar bort alla som bor i storstad ökar andelen till var femte (20 procent).

– **Jag måste säga att jag är förvånad.** Trots dagens höga elpriser är det fortfarande billigare att köra en elbil än en motsvarande bensin- eller dieselbil. Det gäller även när man laddar vid allmänna laddningsstationer, säger Daniel Odsberg, försäljningschef på Kvdbil.

Påverkar inte de redan frälsta

De historiskt höga elpriserna har däremot inte påverkat intresset hos de som redan äger en elbil. Endast 2 procent av de som kör elbil i dag har ändrat inställning.

De som redan äger en elbil vet att milkostnaden är lägre och kräver mindre underhåll, säger Daniel Odsberg.

Undersökningen genomfördes i Kantar Sifos webbpanel under perioden 16-19 mars 2022. Totalt intervjuades 1 145 personer i åldern 18-79 år.



Ägarna avslöjar: Så bra är Teslas elbilar – på riktigt!



Förslaget: Förlängd elpriskompensation för södra och mellerstra Sverige.



Bärgningsbolagets laddförsäkring ska bota räckviddsångest.



Audi bygger ut elbilsparken med eldriven A6 Avant e-tron.



Magnus Fröderberg

5. Kampanj ska öka antalet barn som sitter bakåtvänt.

PUBLICERAD: 05 MAJ 2022, KL 14:38.

Under barnsäkerhetens dag lanserar bilbarnstolsföretaget Axkid kampanjen Back to the Future. Syftet är att väcka uppmärksamhet med riskerna när små barn sitter framåtvända i bilen.



I dag den 5 maj är det Barnsäkerhetens dag, ett evenemang som startades av försäkringsbolaget Volvia 2009 och som genomförs i samarbete med NTF. Syftet är att väcka insikt om att [barn i förskoleålder bör sitta bakåtvända i bilen](#) och därför arrangeras "baklängesmarscher" på förskolor runt om i landet.

Den svenska rekommendationen är att barn ska sitta bakåtvänt till minst fyra års ålder. Men enligt Folksam senaste undersökning sitter 70 procent av svenska barn framåtvända vid fyra års ålder och i övriga Europa vänder man barnen framåt redan vid ett års ålder, vilket ökar risken upp till fem gånger för allvarliga skador vid en olycka enligt statistik från Transportstyrelsen.

Nu lanserar det Göteborgsbaserade bilbarnstolsföretaget Axkid kampanjen Back to the Future och som ett första steg i det påbörjade förändringsarbetet har man skapat en global informationskampanj om bakåtvänt åkande. Kampanjsidan fungerar som en arena för medverkan i syfte att samla röster och stöd för att driva frågan om barntrafiksäkerhet i Europa.

– Med initiativet Back to the Future hoppas vi att kunna engagera och skapa debatt kring barns rätt till högsta säkerhet, säger Daniel Johanson, vd på Axkid, i ett pressmeddelande.

MOTORNYTT

Man pekar bland annat på att det i dag saknas lagstiftning i både Sverige och Europa kring bakåtvänt åkande, trots att tester från frontalkrockar visar att krafterna som barnets känsliga nacke utsätts för är upp till fem gånger större när barnet åker framåtvänt, jämfört med när barnet sitter bakåtvänt.



DANIEL ÖSTLUND



Rapport: Föräldrars okunskap ökar skaderisken för barn i bilen.



Nu är den här – skottsäker bilbarnstol i krokodilskinn och guld.



6. Då kommer Volkswagen ID.3 GTX.

Av Anders Nilsson 2022-05-14.

Lanseras i samband med ansiktslyftet på ID.3



En mer kraftfull prestandaversion av Volkswagen ID.3 lanseras 2023.

Den tyska elbilen Volkswagen ID.3 kommer få tillökning i form av Volkswagen ID.3 GTX. Nu har det bekräftats att prestandaversionen lanseras i samband med ansiktslyftet på vanliga ID.3.

I fjol visades konceptet ID.X upp av Volkswagenmärkets vd, Ralf Brandstätter. Den hade formen som en [Volkswagen ID.3](#), men med ett batteri på 77 kWh, och en effekt på 323 hästkrafter. Senare, i september, bekräftade samme man att Volkswagen ID.3 skulle få tillökning i form av [prestandaversionen Volkswagen ID.3 GTX](#).

Nu har den brittiska biltidningen [Autocar](#) pratat med [Volkswagen](#), som nu bekräftar när halvkombin ID.3 GTX anländer till marknaden: i samband med att ansiktslyftet på vanliga ID.3 lanseras. Det betyder att lanseringen kommer ske någon gång under 2023.

Samma motor som i Volkswagen ID.4 GTX

GTX är beteckningen på prestandaversionerna av Volkswagens helelektriska modeller, och ID.3 GTX blir den tredje modellen i sortimentet efter [ID.4 GTX](#) och [ID.5 GTX](#). Dock verkar det som att ID.3 GTX få samma motorer som finns i ID.4 GTX. Det betyder fyrhjulsdraft, och 295 hästkrafter. Accelerationen 0–100 km/h lär gå snabbare än de 6,2 sekunder som det större syskonet klarar av.

Ralf Brandstätter berättade även att prestandaversionerna även kunde få beteckningen "R", vilket är fallet för de "vanliga" prestandaversionerna som förbränningsmotorerna för närvarande har. I framtiden kan även cabrioletversion av någon av ID-modellerna lanseras eftersom sådana bilder har läckt ut på nätet. Inget har dock bekräftats från Volkswagens håll.

– Något beslut har inte tagits, men vi skapar olika koncept, sade Ralf Brandstätter till Autocar.

– Jag skulle älska att ha en cabriolet. Jag körde ett elektrisk cabriolet-koncept och det var så häftigt att köra ut i naturen. Men du hörde inte något motorljud, bara vinden, accelerationen och dig.

Relaterade artiklar:



Volkswagen bekräftar kraftfullare ID.3 – ID.3 GTX.



Volkswagen lanserar fler versioner av ID.4.



Volkswagen ID.3 kan nu beställas i Sverige – här är priserna.

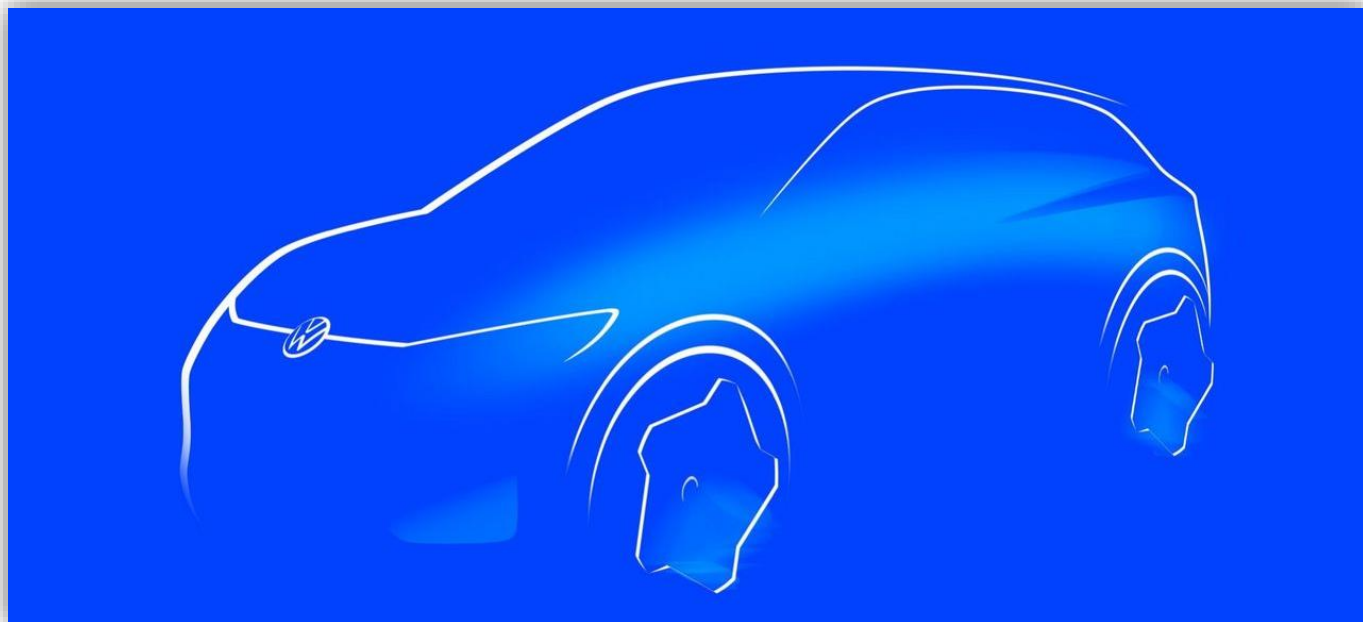


Nya tillskottet hos ID-familjen: Volkswagen ID.5 officiell.

7. Mindre elbil från Volkswagen, Skoda och Cupra kommer 2025.

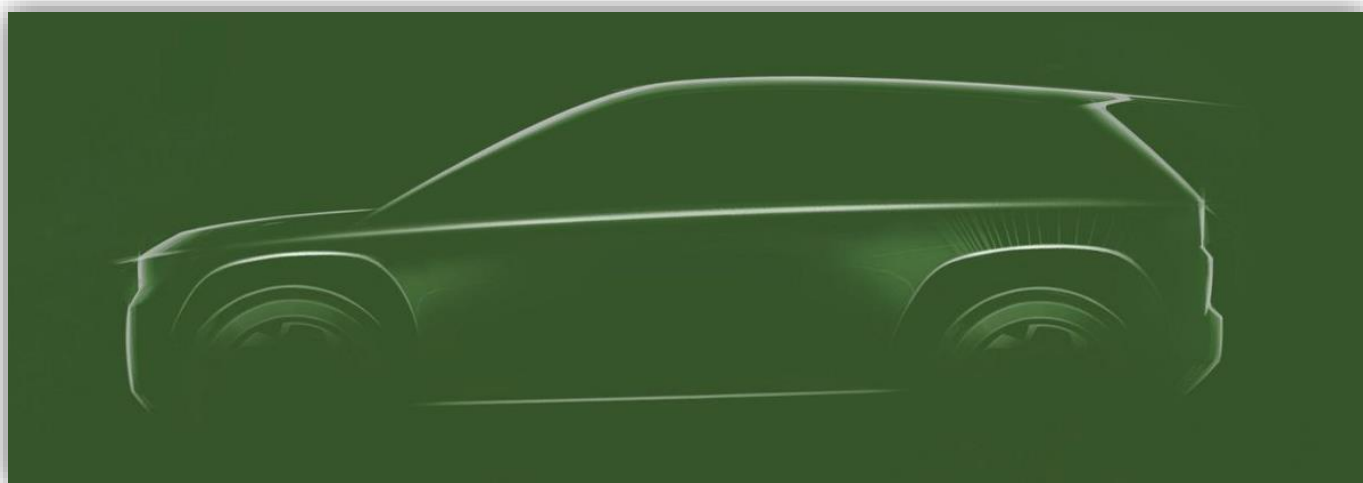
AV BOBBY GREEN 2022-05-14 KL 15:30.

Här är de första skisserna.



Volkswagen.

Volkswagen Group har en omgång med mindre elbilar på gång från Volkswagen, Skoda och Cupra. De ska lanseras 2025 och de här skisserna visar lite vad vi har att vänta oss. Tillverkningen kommer att ske i Spanien där en helt ny jättefabrik ska byggas. [Tio miljarder euro investeras i området](#). Bilarna kommer att baseras på en mindre version av MEB-plattformen och dela batterier och elmotorer mellan varandra. Samma bil - annan design och annat märke i grillen alltså. Priserna ska börja runt 20.000 euro och sträcka sig till 25.000 euro.



Skoda.



Cupra.



**Volkswagen visar lilla ID. LIFE.
Elbil som ska kosta från 20.000 euro.**



**Skoda teasar ny SUV.
Början på ett nytt designspråk.**



**Eldriven stadsbil från Seat lanseras 2025.
Och Tavascan blir verklighet 2024.**



BOBBY GREEN



8. Tyska E.Go presenterar ny elbil.

AV BOBBY GREEN.

2022-05-14 KL 10:30.

Ruggad version av Life.



FILM: <https://youtu.be/tN-Xd9ILQjo?t=819>.

För tre år sedan skrev vi om den tyska biltillverkaren E.go och att de blev först att använda sig av MEB-plattformen utanför Volkswagen-gruppen. Den använde de till den lilla eldrivna elbilen E.go Life.

Nu presenteras E.wave x som är en lite mer "ruggad" version av samma modell. Den här ska vara lite mer äventyrlig och har fått breda skärmar i stryktålig plast, extraljus i nosen och en liten hasplåt undertill. Dessutom har den mer kraft, bättre räckvidd och annan interiör jämfört med sitt syskon.

Elmotorn ger 109 hästar och den driver på bakhjulen. Deft nya batteripaket ska räcka för 24 mils körning på en laddning vilket är en fördubbling jämfört med Life. Det finns en helt ny instrumentpanel med en skärm på 23 tum som visar hastighet och infotainment i ett. Det finns plats för fyra personer.



**e.Go första tredjeparten att använda Volkswagens MEB-plattform.
Elbilen Life lanseras i maj.**



Bilen går att reservera nu och de första leveranserna ska ske i slutet av året. Prislappen börjar på 24.990 euro vilket gör den 2000 euro dyrare än Life.



BOBBY GREEN

9. Test: Kia Sorento Plug-In Hybrid.

Av Joel Sandberg - 01/05/2022.

Familjens kolossala spargris.



Kia Sorento är en familjebil med plats för sju personer plus packning som inte kostar skjortan. Den senaste generationen är en välbyggd bil med tekniska innovationer upp till öronen. När modellen lanserades i Sverige var den fyrcylindriga dieselsversionen med drygt 200 hästkrafter först ut men man lovade redan då att en plug-in hybrid skulle följa. Att elektrifiera en stor SUV är inget nytt, Volvo släppte exempelvis [XC90 T8](#) redan 2015 som då kombinerade bensin- och eldrift. Problemet med stora bilar som också ska kunna köras på el är tyngden. Batterier väger, mycket, och det gör att räckvidden ofta får ta stryk. Elektrifierade Sorento utlovar 57 kilometers räckvidd på enbart el. Låt oss ta reda på hur väl det stämmer genom att lägga i Högsta Växeln och recensera Kia Sorento Plug-In Hybrid.

Att fjärde generationen Sorento är en kantig skapelse konstaterade vi redan första gången [vi fick lägga vantarna på bilen](#). Plug-in hybriden är inget undantag, utan visar samma muskulösa utstrålning och kolossala proportioner. Det enda som skiljer den elektrifierade versionen från dieseln är texten "ECO plug-in" på bagageluckan. Tack och lov finns varken några sportiga fejkutblås eller någon onaturligt stor ving. Sorento plug-in är lika sportig som [Leif GW Persson](#) och den försöker heller inte skapa uppfattningen av att vara något annat.

Insidan är fullspäckad med teknik som exempelvis ett digitalt instrumentkluster som visar döda vinkeln i displayen när blinkersen slås på. Det finns en mängd fysiska knappar men layouten är städad, och det är enkelt att hitta de funktioner man vill åt. En märklig detalj är att räckvidden på bensin konstant visas i förardisplayen, medan räckvidden på el inte visas bredvid batterisymbolen. Man ser enbart en stapel över batteriets laddning och för att komma åt räckvidden i kilometer behöver man bläddra i menyn.



När det kommer till köregenskaper är det knappast någon överraskning att Sorento plug-in inte är särskilt dynamisk. Den känns tung, men det medför även att den upplevs som bekväm. Den gungar fram över ojämnheter mer än sina konkurrenter, men inte på ett okontrollerat sätt utan på ett behagligt vis. Den goda komforten får även hjälp av de breda och mjuka lädersätena som framtill både kan värma och kyla baken.

Sorento plug-in är inte särskilt snabb, men den har samtidigt tillräckligt med kraft för att inte upplevas som seg. Elmotorn är behjälplig med mer direkt vridmoment än vad bensinmotorn kan ge, och att köra på enbart el i stadstrafik fungerar utmärkt.

Det absolut största problemet med Sorento Plug-In Hybrid är uppvärmningen av kupén. Det kan låta som ett märkligt konstaterande men låt mig förklara. Plug-in hybridbilar kan antingen värma kupén genom bränslevärmaren, en värmepump, en elektrisk värmare eller som i Kias fall genom att starta förbränningsmotorn. Under testperioden låg yttertemperaturen på mellan -10 och -3 grader och med klimatanläggningen inställd på 22 grader så innebar det att motorn startade varje gång bilen rullade iväg, trots att batteriet var fulladdat.

Bensinmotorn fick alltså gå på tomgång för att kupén skulle kunna värmas till en behaglig temperatur. Detta medför inte bara att man konstant kan höra den brummande bensinmotorn utan även att förbrukningen tickar på uppåt under korta sträckor, trots att bilen de facto drivs av batterierna. Det som är positivt är att räckvidden på enbart el inte försämras anmärkningsvärt under vintertid.

Kia Sorento i laddhybridsutförande är med andra ord en fenomenalt praktisk, sjusitsig familjebil. Den är kompetent och mångsidig, och elektrifieringen gör den till en sann spargris. Det ingår mängder av utrustning och teknik i det konkurrenskraftiga priset men tyvärr dras helhetsbetyget ner på grund av lösningen att förbränningsmotorn startas för att reglera klimatet i kupén.



Kia Sorento Plug-In Hybrid (2022)

Motor: 1,6-liters, 4-cylindrig, bensen, 180 hästkrafter, 265 newtonmeter + elmotor 91 hästkrafter. Systemeffekt 265 hästkrafter, 350 newtonmeter.

Kraftöverföring: 6-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 8,7 sekunder

Toppfart: 193 km/h

Vikt: 2 174 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4810/1900/1700 mm

Pris: 584 400 SEK

(Testbil cirka 659 300 SEK)

BETYG

Helhetsintryck



SAMMANFATTNING

Kia Sorento plug-in hybrid är en oerhört kompetent och mångsidig familjebil med plats för många och mycket. Den bjuder på god komfort och är välutrustad, särskilt med mycket teknik, trots sin rimliga prislapp. Tyvärr dras helhetsbetyget ner på grund av att förbränningsmotorn måste startas för att klimatanläggningen ska nå rätt temperatur.

3



TOTAL POÄNG



Joel Sandberg

Redaktör, B-fotograf och bäst på att köra fel. Ring för hämtning vid Stockholms stadshus och jag hittas kort därefter strax utanför Västerås på väg åt fel håll. Har en speciell förkärlek till bilar med gedigen kvalitet. Stolt ägare av en Fiat 500 från 1974.



10. Delage har nu en fungerande prototyp av superbilen D12.

AV BOBBY GREEN FRE. 6 MAJ 2022, 11:30.

Ska ut på turné med den nu i sommar.



För två år sedan skrev vi att den franska biltillverkaren [Delage](#) skulle återuppstå. Då visade man upp den knasiga superbilen D12. Nu har man byggt en fungerande prototyp av denna och är snart redo att ge sig ut på turné i USA och visa upp den. Första stoppet blir i Kalifornien i augusti, sen drar man till Miami där potentiella kunder ska få möjlighet att provköra. Testerna med prototypen har utförts på racerbanan Circuit de Nevers Magny-Cours i Frankrike.

Under skalet sitter en egenutvecklad V12:a på 7,6 liter utan överladdning. Den ger 1004 hästar och är kopplad till en åttastegad automatlåda. Till paketet kopplas även en elmotor som ger ytterligare 112 hästar, den kombinerade effekten anges till 1115 hästar. All kraft skickas till bakhjulen.

30 stycken exemplar kommer att tillverkas och de första kunderna ska få sina bilar i mitten av nästa år. På prislappen står det två miljoner euro innan skatt.



**Bilmärket Delage återuppstår.
Det här är superbilen D12.**



Bobby Green



11. Provkört: Ford E-Transit – eldriven transportbil med ledande räckvidd.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-05-07.

Statistiken visar tydligt att eldrivna lätta lastbilar är på uppgång. I början av året mer än [fördubblades nyregistreringarna](#) av eldrivna lätta lastbilar. En tillverkare som stått vid sidan av och tittat på är Ford. Fram tills nu!



Nu kliver Ford in på den heta marknaden med helt nya eldrivna transportbilen Ford E-Transit. Med den nya modellen lanserar man ett erbjudande med en räckvidd som placerar den i de övre delarna av segmentet.

Ford har länge haft en ledande position inom transportbilar på både den svenska och europeiska marknaden. Framgångssagan har varit Ford Transit som för första gången kom 1965. Med nya E-Transit är man uppe i femte generationen vilken erbjuds både som skåp- och chassibil.

Provkört: Ford E-Transit 350 L3H2

Jag har haft tillfälle att provköra Ford E-Transit som i grunden delar komponenter i form av både batteri och elmotor med elbilen Ford Mustang Mach-E. Representanterna i samband med provkörningen påtalade dock att vissa modifikationer har gjorts till drivlinan för att optimera den bättre för tung last.

Skåpbilsvarianten av E-Transit kommer i både olika längd och höjd. Ford E-Transit 350 L3 H2 som jag körde är den minsta av varianterna. Den erbjuder ett lastutrymme som mäter 3 533 mm på längden, 1 784 mm i bredd och 1 786 på höjden. Lastförmågan anger Ford till 884 kg.



FILM: <https://youtu.be/9whBJT8cVmA>.

E-Transit har en elmotor på 135 kW (184 hk) och ett batteri på 68 kWh. Den officiella WLTP-räckvidden för 350 L3 H2 är upp till 257 kilometer enligt WLTP. Vid stadskörning räknar Ford med en räckvidd på 402 kilometer. Alltså fullt tillräckligt i en bransch där förare av den här typen av fordon i genomsnitt kör tio mil om dagen.

Snabbladdning är möjlig med upp till 115 kW vilket ska ge 15 till 80 procent på ungefär 35 minuter. För AC-laddning finns stöd för 3-fas 11 kW.

Behaglig och mjuk färd med smarta finesser

Den elektriska drivlinan gör E-Transit oerhört lätt och bekväm att köra. Elmotorn svarar direkt vid gaspådrag och accelerationen är mjuk utan växlar. Det ger en betydligt jämnare körning än i traditionella transportbilar med bensin- eller dieselmotor. Speciellt tacksamt blir det i stadstrafiken.

E-Transit har också fått ett läge för enpedalskörning vilket minskar behovet av att använda bromspedalen. Genom att lägga på accelerationspedalen bromsar bilen in och återför dessutom energin från bromskraften till batteriet. Men det finns en twist...

Enpedalskörningen är egentligen inte äkta enpedalskörning. Ford har nämligen anpassat den för transportsektorn. När du släpper pedalen helt stannar inte bilen helt och hållet. Istället kryper den framåt i 5 km/h, vilket ska göra det enklare att köra långsamt i terminaler och lagerbyggnader. För att stanna vid hastigheter under 5 km/h får man trycka på bromspedalen.

För att uppmäna till att köra mer effektivt finns också Accelerationskontrollen som ger föraren en verbal upplysning när denne kör onödigt aggressivt. Toleransen kan fordonsägaren själv konfigurera. Fordonsägaren kan också se statistik, förbrukning och status kring bilen och alla körningar för att registrera avvikelser i en tjänst som Ford Pro nyligen lanserat.



Komplett kupé

Ford E-Transit erbjuder också en hel del andra nyheter, jämfört med "vanliga" Transit. I kupén sitter bland annat en ny större pek- och navigationsskärm på 12-tum, klimatanläggning, nyckelfri start och en roterande växelväljare där man väljer körriktning och kan aktivera enpedalsläget.

Precis som vanliga Transit har E-transit tre sittplatser i en 1+2-opsättning. Förarsätet är elmanövrerat medan dubbelsätet manövreras manuellt.

I kupén hittar vi också inte mindre än sex stycken mugghållare, flera smarta förvaringsfack inklusive en hylla i taket. Helt unikt för E-Transit är ett 230-volts-uttag som finns mellan sätena i kupén.

Ford E-Transit får också ett ytbehandlat golv i lastutrymmet och två stycken 230-voltsuttag med en effekt på 2,3 kW vardera. Uttagen kan användas både under körning och när bilen står stilla.

Sammanfattning

Standarden och komforten i nya Ford E-Transit är hög. Räckvidden och hastigheten på snabbladdningen placerar den långt upp i segmentet. Lastförmågan får ses som god och tillräcklig för de flesta behoven.

Smarta lösningar som enpedalskörningen anpassad för transportsektorn och 230-voltsuttagen i lastutrymmen maximerar nyttjandet av den elektriska drivlinan.

Leveranserna av Ford E-Transit startar i år, med ett startpris på 619 900 kronor ex. moms.



Kristofer Rask

12. OKQ8 och Volvo bygger snabbladdare för lastbilar.

Publicerad 2022-05-05 kl 11:11. Text Erik Söderholm.

Volvo Lastvagnar och OKQ8 ska tillsammans bygga publika laddare för tung trafik på upp till 350 kW.

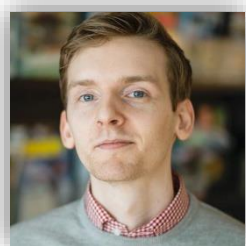


Mackkedjan OKQ8 har börjat installera [snabbladdare för elbilar på flera stationer](#). Nästa steg blir att erbjuda laddstationer även för lastbilar och bussar.

I ett nytt samarbete ska OKQ8 och Volvo Lastvagnar bygga vad som beskrivs som "Sveriges största sammanhållna nätverk av publika laddstationer för tung trafik".

I nuläget är målet 44 laddstationer med 90 laddpunkter. 29 av laddstationerna hamnar vid Volvo Lastvagnars återförsäljare och 15 av dem byggs vid OKQ8-mackar. Högsta ladd-effekt blir 350 kW.

– Vi är övertygade om att ökade möjligheter till laddning är den viktigaste nyckeln till omställning mot en hållbar framtid, säger Karin Hellgren, kommunikationschef på OKQ8.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Nya snabbbladdarna: "Minst lika enkelt som att tanka".



Vill bli störst på snabbbladdning – upp till 150 kW.



Karta: Här hamnar OKQ8:s nya snabbbladdare.

13. Premiär för elektrisk gruvtruck – väger fullastad ett halvt kiloton.

Av Johan Kristensson.

2022-05-06 kl 15:41.

I dag tar gruvjätten Anglo American en enorm gruvtruck i drift. Den tankas med vätgas men har också ett batteri på över en megawattimme för att kunna återvinna bromskraften.



Anglo Americans vätgasdrivna gruvtruck Nugen, som fullastad väger 510 ton.

I dag tar gruvjätten Anglo American en enorm gruvtruck i drift. Den tankas med vätgas men har också ett batteri på över en megawattimme för att kunna återvinna bromskraften.

Gruvtrucken ska användas i platinagruvan Mogalakwena i den lilla staden Mokopane omkring 20 mil norr om Pretoria i Sydafrika. Fordonet kallas för Nugen Zero Emission Haulage Solution och bygger på en dieseldriven gruvtruck från Komatsu kallad 930E, som slurpar i sig 900 kubikmeter diesel per år. Ny Teknik [har berättat om projektet tidigare](#), men nu har fler detaljer framkommit.

Nugen väger 220 ton och har en lastkapacitet om 290 ton, vilket innebär att den fullastad väger in på strax över ett halvt kiloton. Den dieselektriska drivlinan har bytts ut mot ett hybridsystem bestående av både vätgasdrivna bränsleceller och batterier. Batteriet har en energilagringsskapacitet om 1,2 MWh och är utvecklat av brittiska Williams Advanced Engineering.

Batteri om 1,2 MWh

Fordonet kan inte laddas från elnätet utan drivs helt och hållet av vätgas. Att ett så stort batteri som 1,2 MWh installerats är för att kunna ta tillvara bromskraftenergin från när gruvtrucken kör ner i gruvan.

Bränslecellsystemet består av åtta stycken bränslecellsmoduler (av typen PEM, protonutbytesmembran) från kanadensiska Ballard, om vardera 100 kW. Vid drift står de för ungefär hälften av elmotorernas energibehov och batteriet står för resten. Drivlinan har en sammanlagd systemeffekt om 2 MW.

Enligt Tony O'Neill, teknisk chef på Anglo American, blir driftkostnaden ungefär densamma som när en dieseldrivlina används. Men sett till hela ägarskapet, vilket även inkluderar själva investeringen, väntas prisparitet med dieseldrift inte infalla förrän 2030, [enligt International Mining](#).

Tillverkar vätgasen lokalt

Anglo American har tillsammans med det franska energibolaget Engie även byggt en anläggning för att framställa, lagra och tanka vätgasen vid gruvan. En alkalisk elektrolysör från norska Nel om 3,5 MW tillverkar 700 normalkubikmeter per timme. Totalt kan 800 kilo vätgas lagras vid 500 bars tryck på anläggningen. Elkraften till elektrolysören genereras av solceller.

Läs mer: [Elektrolysörer blir nyckeln i LKAB:s omställning](#)

Anglo American vill till 2024 konvertera ytterligare 40 dieseldrivna fordon vid gruvan i Mogalakwena och planerar i framtiden att rulla ut tekniken till bolagets hela flotta om 400 fordon.

RELATERAD ARTIKEL:

[Boliden elektrifierar gruvtrucker – med kontaktledningar.](#)



JOHAN KRISTENSSON

14. Från gruvtruckar till elbilar – nu satsas det på luftfria däck.

Av John Edgren 2021-11-15 07:00.

De stora tillverkarna verkar satsa på luftfria bildäck. Från uppstickaren i Arizona kommer nu en unik lösning för gruvtruckar.



12 pneumatiska cylindrar fyllda med kväve och sex oljefyllda dämpare länkar samman det inre hjulet med fälgen

De stora däcktillverkarna presenterar ständigt nya, kreativa koncept för personbilar. Men det är ont om innovativa lösningar för stora arbetsfordon som gruvtruckar. Nu har dock uppstarts företaget [Global Air Cylinder Wheels](#) i Arizona utvecklat ett däcklöst terränggående hjul, tillverkat av stål.

Tolv inbyggda pneumatiska cylindrar länkar samman det inre hjulet med fälgen. Cylindrarna är fyllda med kväve vid 2 500 PSI, och klarar ett tryck upp till 10 000 PSI. Tillsammans med sex oljefyllda dämpare fångar de upp det inre hjulets rörelser mot fälgen.

Själva anläggningsytan mot vägen utgörs av ersättningsbara plattor av stål alternativ polyuret. De ska ha en hållbarhet som varar 3–5 gånger så länge som ett konventionellt däck. Enligt bolaget har deras Air Suspension Wheel en hållbarhet som varar hela fordonets livslängd. Det kan sedan renoveras eller återvinnas till 100 procent.

Att slopa gummit ger stora miljövinster, men ett starkt säljargument är att man slipper de stora utgifterna för konventionella däck. De kan kosta hundratusentals kronor styck, samtidigt som gummit bara håller i 6–9 månader på ett gruvfordon. Global Air Cylinder Wheels hävdar att deras hjul ger en kostnadsbesparing på upp till 60 procent.

Flera av de stora däcktillverkarna utvecklar nu luftfria däck för fordonsmarknaden, och deras lösningar ligger nära varandra.

Produkten ställer högre krav

[Michelin inledde utvecklingen](#) av X Tweel 2005. Med lösningen fångas krafterna upp av plastekrar som omger den centrala metalldelen av hjulet. Och i dag erbjuder tillverkaren en färdig produkt för små arbetsfordon, som exempelvis åkgräsklippare och större fyrhjulingar.

MOTORNYTT

Mounting Disc

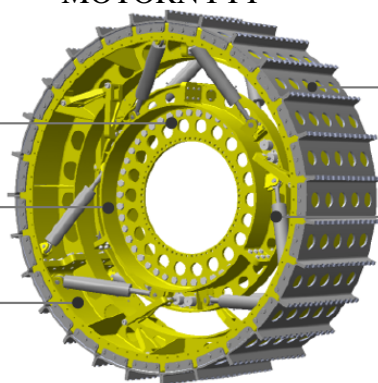
Adapter plate to accommodate various tire sizes

Rim

Replaces the current rim

Outer Drum

Made from high performance ductile steel



Individually Replaceable Treads

Solid polyurethane or steel treads options
PU Hardness Duro A55 to D85

High Performance Nitrogen Filled Cylinders

Operating pressure 2,500 PSI
Burst pressure 10,000 PSI



Att släppa en produkt för bilar och tyngre fordon ställer dock högre krav, och Michelin har samarbetet med General Motors kring utvecklingen av UPTIS, som står för "Unique Puncture Proof Tire System". Under bilmässan i München 2021 provkördes däcken offentligt, då monterade på en Mini Cooper, rapporterar [Freethink](#).

Redan 2011 [presenterade Bridgestone](#) ett luftfritt däckkoncept där krafterna fångades av ett nätverk av plastekrar – omgärdade av en mer konventionell mitt av solid metall eller ekrar. [2013 presenterades](#) den andra generationen av Air Free Concept. Lösningen var mer lik Michelins, dock med lätt lutade plastlameller. Sedan dess har Bridgestone visat upp en version för lastbilar, och 2021 uppgav tillverkaren att man jobbar på att ta fram en version med en mer miljövänlig profil.



2019 presenterade Goodyear däck Aero, [ett luftfritt koncept](#) avsett för framtidens flygande bilar. Lamellerna som ska fånga upp krafter från vägbanan är även tänkta att kunna fungera som fläktblad, och ge den flygande bilen lyftkraft.

Under sommaren 2021 testade Goodyear ett luftfritt däck på Local Motors autonoma skyttel Olli i Jacksonville, Florida. Och i november utvärderades däck på en Tesla Model 3. Enligt [the Drive](#) kördes bilen i hastigheter upp till 160 km/h – och Goodyear hävdar att testförarna gav en positiv feedback kring upplevelsen.



15. Stenhård Indian från Workhorse.

Av Manfred Holz 16 februari, 2022.

Workhorse Speedshop byggde denna 80-talsstukade Indian FTR som promotionbygge åt Indian och fler lär följa.



Den 15 februari avslöjade hojbyggaren Brice Hennebert på Workhorse Speed Shop den första av två hojbyggen baserad på en Indian FTR. Hojen är den första av två FTR-byggen och just på denna valde man att gå "all in" i ett supernostalgiskt 80-tals endurance-stuk, fast ändå med delar, material och tillvägagångssätt som enbart fanns inom raketutveckling eller i science fiction för 40 år sedan.

"Instruktionerna var ganska fria. Det skulle vara något färgglatt och lika hårt som en stridsvagn. De enda restriktionerna var egentligen att färgschemat skulle vara inspirerat av Martini Racings färgskala och design. Efter att ha brainstormat med mig själv baserade jag utseendet runt AMA SBK-racers från 80-talet och rallybilarna från samma era. De främsta influenserna tog jag från Lancia Delta HF, blandat med en del superbike- samt racer-DNA från Bol d'Or," sade Brice.

Brice började jobba med motorcykeln i början av februari 2021, och första beslutet blev att behålla en upprätt körställning, någonstans i närheten av den ursprungliga FTR, samt att använda sig av originalstyret. Men därifrån skulle det ske en mängd förändringar.

Brice CAD-designade hojen baserad på en 3D-skanning av ett FTR-chassi. Sedan 3D-printades alla karossdetaljer och förstärktes med kolfiber. Den 3D-printade "tävlingsskylten" i fronten har PiAA-racebelysning samt fästen för en Setrab-oljekylare i underkant. Inbäddad bakom skylten sitter en OEM-mätare från nya Indian Chief, som har en design som mer ligger i linje med hojens retroracingstuk, fast med alla tillbehör som vi kräver av en modern motorcykel. Som laddsladd och mobiltelefonkompatibilitet.



Den printade kutsen har utöver sadel och baklyse också fått batterihållare som en liten nick åt den tidens enduranceracers. Sadeln har klätts av mångårige medarbetaren Jeroen från Silver Machine och hela kutsen kompletteras av en gammaldags baklykta, ombyggd för LED-belysning.

Chassiplattor som är länk mellan motor, ram och sving, tillverkades av Vinco Racing i Holland efter Brices CAD-ritningar. Vinco Racing tog även på sig att tillverka svingkomponenter, motorfästen, bromsfästen, styrhuvuden och bränsleceller, liksom oljekylarfästen och lite annat smått och gott.

Gaffelkronorna är replikor av tidigare Bol d'Or 750cc racingkronor, som anpassats till 43 mm Öhlins inverterade gaffelben. Baktill modifierades chassit för att passa dubbla Öhlins piggyback-stötdämpare, matchade med en skraddarsydd sving byggd av 7020 aluminiumrör.

Svingens design är även den designad från samma era och är 40 mm längre jämfört med originalet. Ett 3D-printat svingskydd kompletterar intrycket och skyddar svingen från kedjan.

“Fälgarna är ett helt galet blickfång. Jag samarbetade med Fabio från JoNich Wheels i Italien, och designen är baserad på hans Rush-fälgar, frästa ur ett stycke billet-aluminium, men utan kolfiberflänsarna. Designen får mig att tänka på turbofläkthjulen som användes i turbon på Lancias rallybil, så det var definitivt helt rätt val för mig. Fälgarna kompletteras med Dunlop GP-däck med det här helt galna 200-däcket baktill.”

Fast med de här fälgarna kunde det bli problem med att få in ett par tillräckligt bra bromsar, så Brice kontaktade en annan långtida medarbetare, Etienne på Beringer Brakes.

“Jag ringde Etienne för att jag ville montera deras 4D-bromssystem, som är samma som vi hade på Appaloosa. Etienne brukar vara lättmotiverad när jag kommer med tekniska utmaningar, så vi lekte med olika färger på komponenterna för att få fram AMA-stämningen i totalbilden. Och sedan, eftersom jag tog bort ABS-modulen, blev jag tvungen att hitta på ett annat sätt att få fram hastighetsmätarsignalen. Det löste vi med en Motogadget Moto Scope Mini.”

För att sedan skapa avgassystemets svepande linjespel så tillverkades det av rostfritt stål och små, vackert sammansvetsade halvmåneprofiler. Det hela rundades av med ett par modifierade S&S Cycle Grand National-ljuddämpare.

“Den fantastiska lacken designades av Axecent i Japan och utfördes av min kompis Fabian, alldeles i närheten av min verkstad. Det här hojbygget är aggressivt, massivt och riktigt roligt att köra. Jag hade massor av skoj med testkörning medan vi höll på”

Klassiker

16. Säpos statslimousine.

Publicerad 2022-01-05 kl 14:30. Text Fredrik Nyblad.

Den byggdes för att användas när andra länders ledare besökte Sverige. För att klara det fylldes Säpos Volvo 760 limousine med all säkerhetsteknik som fanns.



Att Volvo 760 i likhet med föregångaren 264 skulle komma i en limousinversion var naturligt. Medan 264 TE byggts av italienska Bertone fick Yngve Nilssons Karosserifabrik i Laholm nu uppdraget. Den här gången fanns från början även en bepansrad version med i planerna. De fyra första förlängda Volvo 760 byggdes hösten 1983. Två var av den 15 cm längre Executive-modellen och de två andra var förlängda med 80 cm. Säpo köpte en bepansrad Executive samt den här längre limousinen som även den var skalskyddad.

Ett pansarplåtsskydd omgav kupén, de vertikala delarna var i 3 mm manganförstärkt pansarplåt och de horisontella delarna 1,5 mm. Golvet var också skyddat mot handgranater med kevlar som var sydd och ingjuten i epoxi för att förhindra att vatten skulle skada skyddet. Passagerarnas säkerhet var också tryggad med ett eldsläckningssystem, gasattackskydd och extra inbrytningslås.





Allt detta ökade förstås på vikten och skapade andra behov. Standardmotorn B28E borrades upp till tre liters slagvolym. Bakaxelrören var kraftigare och slutväxeln förstärkt för att klara högre moment. Infästningspunkterna för bakaxeln var anpassade för att klara en undanmanöver. De främre hjulspindlarna var tillverkade i IVA 1000-material för att öka hållfastheten. Fjädringen, stöddämparna och krängningshämmarna var förstärkta.





Under de 19 år som Volvon var i aktiv tjänst hann många utländska ledare besöka Stockholm, bland andra påven Johannes Paulus II som kördes i 760:n. Det är inte osannolikt att även Sydafrikas president Nelson Mandela och PLO-ledaren Yassir Arafat suttit i baksätet. Eftersom bilen användes i så många år behövde den se modern och representativ ut. Volvon har inte bara uppdaterats tekniskt utan också utseendemässigt. Emblemerna har bytts till den typ som kom 1986 och bakljusen är från årsmodell 1990. Fälgarna är Omega som satt på 960 de första åren men navkapseln byttes år 2000 till de från fälgarna Pholus som satt på de sista årsmodellerna av 940. Stolarna kommer från 940.

Motorn är numera uppdaterad till en B280. Kanske genomfördes motorbytet 1995, lite oprecist uppger Säpo att bilen då genomgick en "helrenovering" för knappt 250 000 kronor.

Volvo 760 limousinen var i bruk hos Säpo fram till 2003 då den överfördes till Polismuseets samling. Läs mer om den unika limousinen i Klassiker nr 1/2022.



17. Veckans snyggaste bil – lyxig Lamborghini från 1967.

Av Jennie Nysted.

3 Maj, 2022.

Om drygt två veckor har du den unika möjligheten att förvärva en elegant Lamborghini 400 GT från 1967. En dröm på fyra hjul som presenteras på Sotheby's i sin ursprungliga läderinredning och färgskala. Lyxig är bara förnamnet.



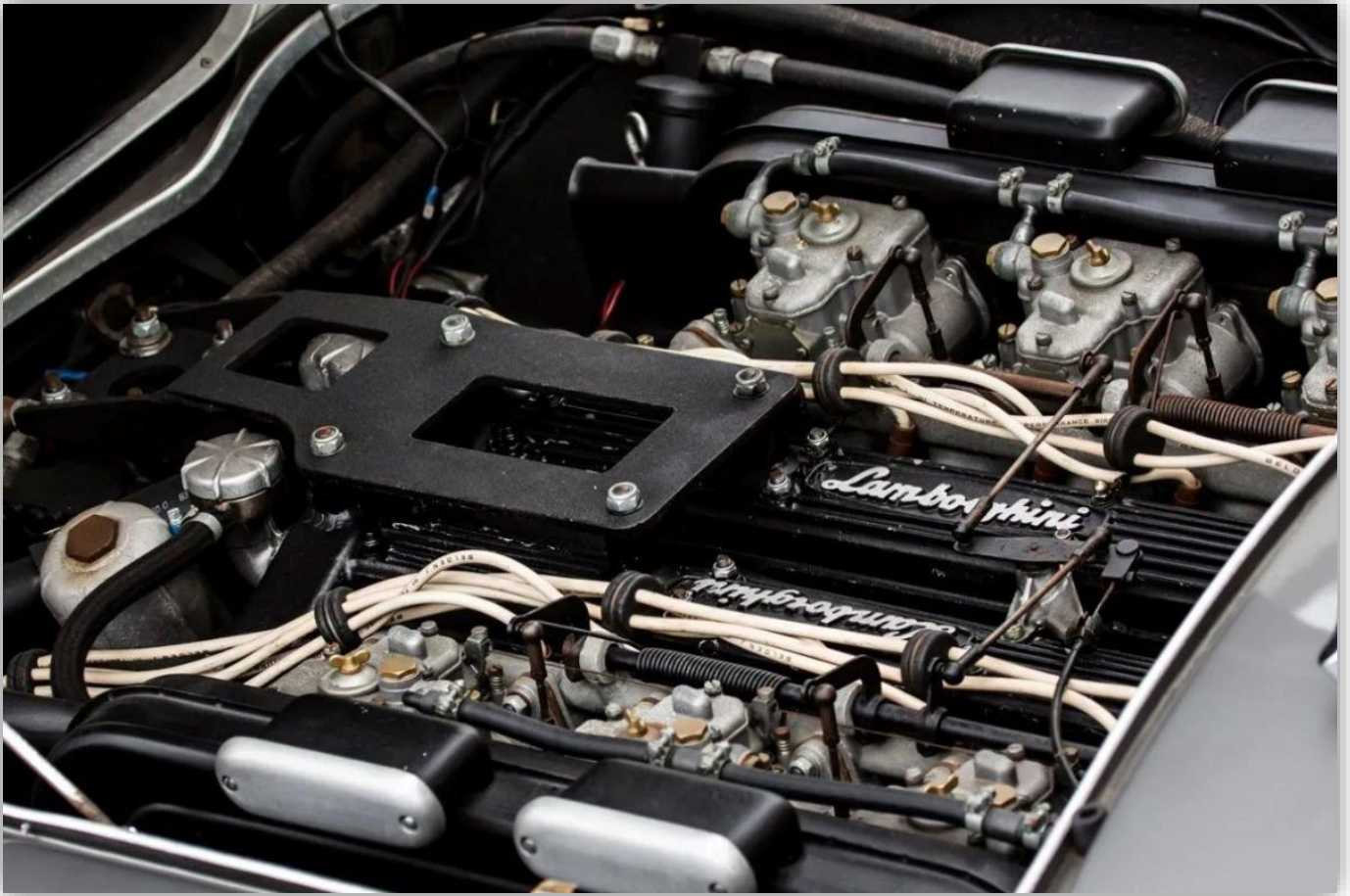
Lamborghini 400 GT 2+2 en dröm på fyra hjul.

Som en av bara 224 exemplar på GT 2+2-varianter tillverkade mellan 1966 och 1968 utgör denna Lamborghini 400 GT grand tourer ett stycke bilhistoria och ett utmärkt exempel på 1960-talets bildesign. Inspirationen till modellen hämtades när det begav sig från en 350 GTV-prototyp som konstruerades under 1963 av **Giotto Bizzarrini**.

Det ledde fram till utvecklingen av 1964 års 350 GT som övervakades av Ferrari-designern **Gian Paolo Dallara**, som vid det tillfället bara var 26 år, och **Paolo Stanzi**. En satsning som föll mycket väl ut och genererade i att Lamborghini sålde närmare 120 exemplar av 350 GT under de följande två åren, mycket tack vare motorns smidighet.

Ergonomiskt och estetiskt lyft

Under 1966 introducerades så 400 GT, där man behöll samma hjulbas, men adderade en förstorad 3,9-liters version av V-12-motorn, vilket ökade effekten från 270 till 320 hästkrafter.



Lamborghinis GT 400s motor var något av en snackis på sin tid.



Läderklädd panel i original.



Lyxig är bara förnamnet.

Man valde även att bredda modellens attraktionskraft ytterligare genom att erbjuda 2+2, vilket lämnade plats för ett baksäte och mer övergripande innerutrymme. Ett ergonomiskt smart grepp som även gynnade bilen estetiskt, till en förhållandevis lägre kostnad. Bilen utrustades också med ett större bakre bagageutrymme, ökad bränslekapacitet, fyrdubbla strålkastare och en tekniskt förfinad växellåda. Faktorer som bidrog till att 400 GT 2+2 kunde erbjuda förbättrad funktionalitet och samma imponerande prestanda som sina föregångare.

Exceptionellt exemplar

När Lamborghini 400 GT nu läggs ut på Sotheby's i maj är det med ursprunglig läderinredning och färgskala i behåll interiört. Exteriört ska bilens chassi enligt uppgift ha putsats om under 2007, men därefter återställts till sin ursprungliga färg. Vägmätaren visar enligt Sotheby's på 59 288 miles.

Sammantaget ett exceptionellt exempel på Lamborghinis skicklighet och en sällsynt möjlighet att komma över ett samlarobjekt som tillhandahåller den grundläggande arkitekturen för efterföljande generationer av Lamborghinis.

Den 14 maj läggs bilen ut på Sotheby's till ett utropspris på 300 000 – 350 000 euro. Det vill varken du eller någon annan av världens motorentusiaster missa.

Läs även: [Thunderball – urläcker elsportbil med retrokänsla.](#)



*Kanske blir det du som kniper denna dröm på fyra hjul?
Ett exceptionellt exempel på Lamborghinis skicklighet.*



Jennie Nysted

18. Så fick bolagsjättarna USA att älska Formel 1.

Av Jennie Nysted.

5 Maj, 2022.

En gång en tuff sport vigd åt förnäma européer är Formel 1 numera sporten på alla amerikaners läppar. Här förklarar vi med hjälp av Bloomberg hur bolagsjättar som Liberty Media Corp och Netflix fått USA att älska Formel 1.



Formel har på kort tid vunnit USAs hjärtan.

För inte allt för länge sedan hade blotta tanken på att hänge sig åt, än mindre investera i motorsporten Formel 1 framstått som befängd för vilken amerikanare som helst.

Att Hard Rock Stadium i Miami, USA i detta nu genomgår en Monaco-liknande metamorfos för att inom kort hålla i Formel 1 grand prix är således en del av ett större skeende.

Detta sedan den Fédération Internationale de l'Automobile-sanktionerade serien i decennier vänt sig till en välbärgad elit från Europa och Sydamerika med en förkärlek till ingenjörskonst, episka fordon, livsfarliga banor och exklusiva varumärken.

Dekadent miljardindustri

Bakom Formel 1 som format står **Bernie Ecclestone**, en brittisk mogul som under 1970-talet började bygga upp F1 till den miljardindustri vi känner det som idag, med hjälp av monarkisk makt, hög svansföring och en stor portion dekadens. När Ecclestone under 2014 klev av Formel 1 hade han en gjort sig ett namn som både principfast och omedgörlig, men också skapat något unikt.



Ferrari är ett av flera stall man får följa i "Drive to Survive" på Netflix.

Så vad är det som gör Formel 1 så speciellt? För att förstå det behöver man separera Formel 1 från andra typer av bilracing, till exempel IndyCar- och Nascar, där maskineriet i respektive tävlingsfordon i princip liknar varandra.

Snabbast vinner

Inom Formel 1 är fordonets unika konstruktion allt, även om man följer gemensamma riktlinjer kring bilarnas komponenter och deras utformning. Man hänger sig också åt teknik som involverar hundratals ingenjörer, där en komponent kostar ungefär lika mycket som ett helt Nascar-fordon. Detaljer som kan tjäna in millisekunder på tävlingsbanan.

Målet? Att köra snabbare än sina motståndare, vilket även det rör sig om en komplex analys som involverar omkring tvåhundra inbyggda sensorer, realtidsdata, väderförhållanden och noggrant framarbetade strategier, [skriver Bloomberg](#).

För närvarande består Formel 1 av 10 stall, som alla tävlar med två förare var i och slåss om ära och berömmelse både i och utanför sitt lag. Loppen är som regel 50 till 70 varv långa och kvalificerar de tio bästa förarna till poäng värda tiotals miljoner dollar i prispengar.

Det lag som vid säsongens slut har flest poäng vinner utöver ära och berömmelse en mästerskapstrophé och ekonomiska möjligheter att förfina bilens prestanda ytterligare.

Dundrande succé

Med dessa distinktioner på plats kan vi titta närmare på vad som hänt inom sporten de senaste åren och vad det har med amerikanerna att göra.

Under 2017 förvärvades Formel 1 av det USA-baserade företaget Liberty Media Corp för närmare 4,4 miljarder dollar, motsvarande 44 miljarder kronor, vilket bidragit till ett ökat intresse för sporten i USA. Inte minst sedan företaget satsat hårt på att modernisera formatet och höja underhållningsvärdet.

Under 2021 steg den genomsnittliga amerikanska tittarsiffran med 56 procent jämfört året innan. Under ett lopp i Austin kunde man även notera ett rekordstort deltagarantal på 400 000, där närmare 70 procent i publiken var nya för sporten, [skriver Bloomberg](#).

När turen kom till Miamis tre-dagarstävling sålde samtliga biljetter slut inom loppet av ett dygn, varav de billigaste gick för mer än 6000 kronor och de dyraste för 320 000 på andrahandsmarknaden. Succén var ett faktum.

Nu planerar Liberty ett grand prix i Las Vegas för 2023, vilket gör USA till värd för fler lopp än något annat land. Det går helt enkelt bra för Liberty nu, men kan de ensamma ta äran för att Formel 1 blomstrar?

Fartfylld dokusåpa

Enligt Bloomberg har den överraskande och positiva utvecklingen tillskrivits en rad rörelser. Framförallt Netflixsuccén "Formula 1: Drive to Survive", en fartfylld dokusåpa som satt Formel 1 på kartan för den breda massan och ger en ny generation fans en inblick i en Formel 1-föräres vardag.

Något som fått oanade konsekvenser för flera av förarna och deras managers som rönt rockstjärnestatus tack vare serien, trots mer eller mindre lyckade prestationer både på och utanför banan. För kanske är det först efter några avsnitt av just denna serie som det går upp för tittaren hur mycket som faktiskt står på spel?

När Grand Prix går av stapeln i Miami den 8 maj på Hard Rock Stadium är det således med en ny kostym och ny amerikaniserad publik.

Läs även:



Volkswagens vd bekräftar: Audi och Porsche till F1.



Formel 1 – biljetter sålde slut direkt.



Jennie Nysted

SLUT