

Isdera Autobahnkurier 116i

1. Provkörning av Mercedes GLC 450 d 4Matic AMG Line
2. Nya Kia EV6 GT ger mer prestanda till lägre pris
3. Aston Martin Vantage Roadster
4. Premiär för BYD Atto 2
5. Så låter Lexus LC som en V10-superbil
6. Några elbilar från bilmässan i Bryssel
7. Lucid Air har en frunk på 283 liter
8. Maxus eTERRON 9
9. Nu kan LED-lampor förbjudas
10. Toyota visar upp supermotorn
11. Unik vätgasmotor typgodkänd i EU
12. Ännu en bilhandlare i konkurs
13. Kinesisk batterifabrik stoppas i Sverige
14. Elkris för Volvo
15. Isdera Autobahnkurier 116i
16. OBC Mantorp
17. Provkörning av Volvo PV 544 Sport

Teknikens Värld

1. Provkörning av Mercedes GLC 450 d 4Matic AMG Line

Publicerad av Linus Pröjtz

11 jan 2025 kl 12.00

Mercedes GLC 450 d 4Matic blir en vattendelare. Grymt bra prestanda som man egentligen vill ha, men det sitter en dieselsexa under huven...



En best med dieseldriven V6:a? Ja.

En mellanstor suv med luftfjädring, bakaxelstyrning, all lyx man kan tänka sig och dessutom en stark dieseldriven V6 under huven med både prestanda och räckvidd på nära nog 100 mil mellan tankningarna. Där har ni **Mercedes** GLC 450 d 4Matic AMG Line, en bil som i provkört utförande går lös på 1 100 000 kronor. Den här provkörningen landar under extra allt och frågan är given. Hur relevant är den här typen av bil i dag? Eller så vänder vi på resonemangen och undrar om det kanske, på papperet, inte blir så mycket bättre än så här?

När nya generationen **GLC** såg dagens ljus 2022 var omställningen till eldrift i full fart, men sedan dess har allting stannat av. Med betoning på allting. När utvecklingsarbetet pågick som bäst och de sista detaljerna skulle fixas till på GLC, det bör ha skett sent under 2021, hade bilförsäljningen i Sverige redan vänt nedåt. Toppåret i modern tid är 2019 då 356 000 bilar registrerades, men sedan kom corona och därefter Rysslands anfallskrig mot Ukraina. På kort tid rusade räntan och inflationen samtidigt som tillgången på produktionskritiska detaljer i vissa fall ströps helt. Nu står mycket i världen och stampar.



Dumma touchknappar på ratten, men bra förvaringsutrymme i mittkonsolen.

DET HÄR ÄR NYTT

Motorn. En stark dieseldriven V6-turbo hör kanske till det förgångna, men trots det levererar den fortfarande ytterst moderna prestanda.

Digital nyckel. Långt ifrån en nyhet i branschen, men nytt för GLC som nu kan låsas upp och startas via app i telefonen.

Uppdaterad MBUX. Du kan nu installera tredjepartsappar i Mercedes infotainmentsystem från Mercedes me App Store.

Under 2024 registrerades 269 582 bilar. Räntan går förvisso åt rätt håll, inflationen är på rätt nivå enligt Riksbanken men galenskaperna ute i världen fortsätter. Omställningen till eldrift har bromsat in, många tillverkare skjuter målbilder framför sig samtidigt som snacket i styrelserummen verkar spreta.

Att sätta in Mercedes GLC 450 d 4Matic AMG Line i den kontexten är svårt. Bättre då att provköra den och konstatera vad den klarar av – eller hur?

Just detta exemplar är extrautrustat med luftfjädring och bakaxelstyrning. Det förstnämnda nästan alltid en fördel komfortmässigt i bilar som denna, men det sistnämnda nästan alltid en nackdel. Svårigheten att få till en lugn och riktningstabilt gång har många gånger visat sig vara svårt.

Provkörningen börjar med motorväg och jag kan direkt konstatera att Mercedes har fått till det här mycket bra. Kanske till och med förvånansvärt bra. Komforten är synnerligen fin med låg ljudnivå och bra stötdämpning. Vad viktigare är – bakaxelstyrningen fungerar mycket bra. Det vill säga att bilen blir enklare att hantera i lägre hastighet vid trånga passager samtidigt som lugnet på motorvägen kvarstår. Bilen går helt enkelt skottrakt när det behövs. Vilket innebär en skönt avslappnad gång, som håller i sig när vi byter motorväg till kurvig landsväg. Styrningen roterar förhållandevis lätt utan att bli för lätt och bilen finner sitt spår längs vägen enkelt och tryggt. Jag ska inte säga att GLC 450 d är en körglad typ, men det är en njutning att köra långt och länge. Inte blir det sämre med den fina V6-motorn.



Förra sommaren provkörde vi storebror **GLS 450 d**, en modell som delar den mekaniska lösningen med GLC 450 d. Skillnaden är att i det här fallet släpar vi bara runt på 2 235 kg tjänstevikt. Nej, vänta lite. Jag menar inte att det här är en lätt bil. Det är på alla sätt en riktigt tung pjäs, inte minst med tanke på att laddhybridlösning saknas. Men känslan som förmedlas andas inte en tung bil. GLC 450 d rör sig tryggt och trevligt vid normal körning och mängden krängning vid lite tuffare kurvtagning hålls på en högst rimlig nivå. I standardutförande har GLC stålfjädring och vid tidigare körningar har just krängningen märks i högre grad. Därmed konstateras att luftfjädringen gör god nytta, inte minst då kombinationen med stötdämpningen fungerar mycket bra.

Framförallt är det de 750 Nm i vridmoment, i kombination med den fint arbetande nioväxlade automatlådan, från V6-motorn som ger bilen så trevliga prestanda. Kraft finns alltid tillgängligt och Mercedes uppger att fullt vrid levereras redan från 1 350 r/min. Det är lågt och ger GLC 450 d förmågan att hoppa ur startblocken om man vill. Jag bryr mig inte så mycket om just detta, men väl om effektiviteten uppe i hastighet. Situationen spelar inte så stor roll, GLC 450 d löser den oavsett och från förarplats uppfattas bara ett behagligt lugn. Mercedes anger förbrukningen till 0,64 l/mil för blandad förbrukning, en förbrukning som bilen uppvisar på landsväg under provkörningen. Vilket innebär att runt 90 mils räckvidd är ytterst möjligt mellan tankningarna. Skönt.

Förarmiljön är en blandning av högt och lågt. Stolarna är grymt sköna och tydligheten i skärmlösningar är bra, men reflexer i de pianolackerade panelerna är grymt irriterande. Touch-funktionerna på ratten är inte heller en favorit, men utrymmena i mittkonsolen är det. Likaså är det 40/20/40-delade baksätet lösningen vi föredrar, smart och praktiskt. Just det, lite kul att Mercedes har satt knappen för utfällning av dragkrok på insidan av bakluckan. Vilket innebär att du inte behöver ta dig in i ett fullastat bagageutrymme för att nå en knapp. Kommer det att vara det viktigaste i världen? Aldrig, jag vet. Men många detaljer som är rätt ger en helhet värd namnet.

Hur ska då helheten kring GLC 450 d 4Matic betraktas? Gammaldags? Jag tänker så här. Om du vill ha eller behöver lång räckvidd, bra framkomlighet, grym komfort och fin-fina prestanda samtidigt som du är beredd att betala rejält för det – då kan det här vara bilen för dig. Hypen kring diesel är sedan länge för alltid borta, men nyckelkvaliteterna finns kvar. Det bevisar den här bilen tydligt.

Mercedes GLC 450 d 4Matic AMG Line**Pris:** 795 900 kronor, säljs nu.**Motor:** Diesel, mildhybrid 6-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 82,0/94,4, cylindervolym 2 989 cm³. Max effekt 367 hk (270 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 750 Nm vid 1 350–2 800 r/min.**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdraft. 9-växlad automatlåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum fram, 9 tum bak. Däck 235/55 R19 fram, 255/50 R19 bak.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 290, längd 472, bredd 189, höjd 165, spårvidd f/b 163/164. Markfrigång 19. Tjänstevikt 2 235, maxlast 385, max släpvagnsvikt 2 500. Tank 62. Bagagevolym (VDA-liter) 620–1680 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 4,7 s, toppfart 250 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,64 l/mil. CO₂ 168 g/km.**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 30 år, lack 2 år, vagnskada 3 år.**Skatt:** 13 907 kronor per år de första tre åren, därefter 4 135 kronor per år.**Rivaler****Mercedes GLC 300 de 4Matic AMG Advanced Edition**

Det här kan mycket väl vara det klokaste valet. En laddhybrid med runt 12 mils räckvidd på el och fyrcylindrig diesel.

Pris: 729 000 kronor.**Volvo XC60 Plus Nordic Edition**

Svenska folkets favoritmodell och även en riktig vinnare enligt oss på Teknikens Värld. Ra-batteras hårt, facelift på väg?

Pris: 579 900 kronor.

2. Nya Kia EV6 GT – mer prestanda till lägre pris

Carl Undéhn 13 jan 2025

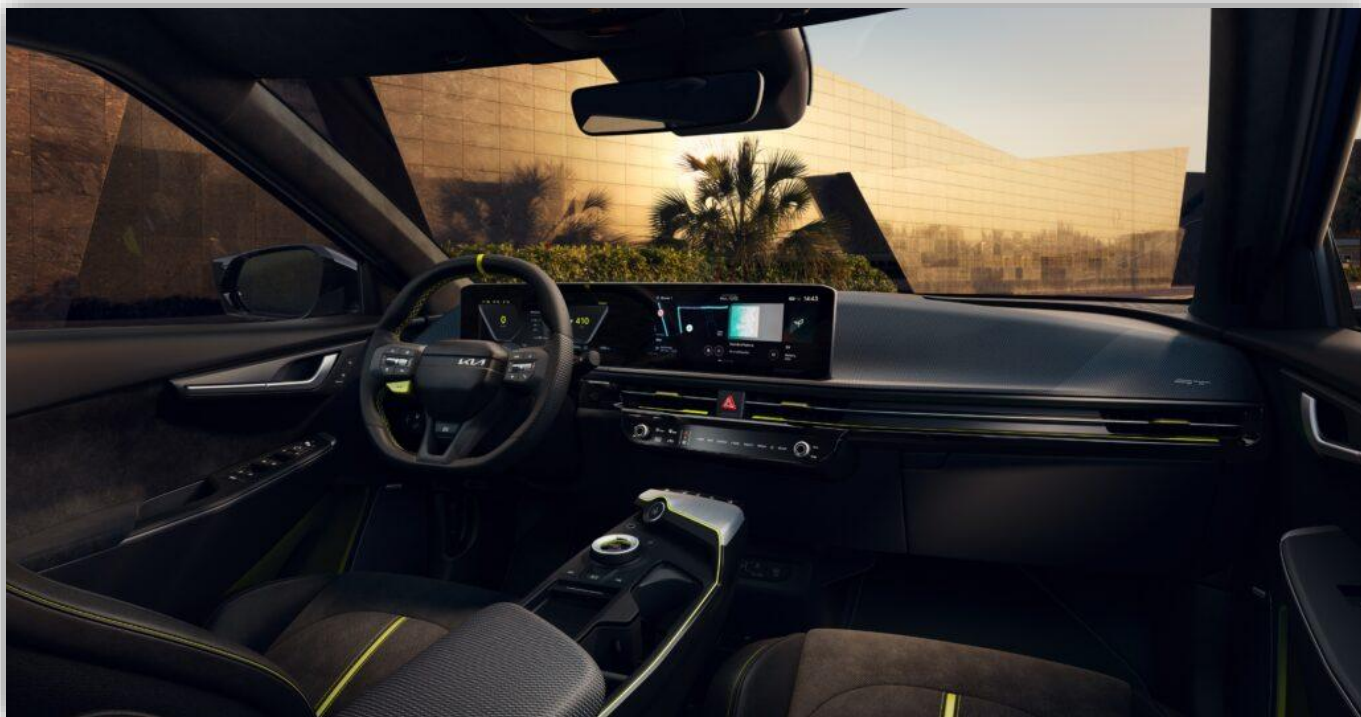


I slutet av förra året visade utökade Kia utbudet av uppdaterade EV6 när även prestanda-versionen EV6 GT visades upp med delvis omarbetad kaross och förbättrad teknik. Nu släpps även de svenska priserna och med det har Kia EV6 GT just blivit billigare än innan.

Uppdaterade Kia EV6 GT kostar från 770.400 kronor och går att beställa nu. Den tidigare versionen hade en prislapp som började på 823.100 kronor vilket gör att den nya versionen är över 50.000 kronor billigare.

Som övriga versioner av EV6 har också GT fått ett större batteri som nu är på 84 kWh, jämfört med 77 kWh tidigare, vilket här ger bilen en räckvidd på upp till på 45 mil enligt WLTP. Laddeffekten nämns inte, men är förmodligen samma 258 kW som hos de andra versionerna av uppdaterade EV6 då tiden för att ladda från 10 till 80 procent också här anges till 18 minuter.





Säkert är i alla fall att motorernas effekt har höjts. Den tidigare versionen kom med 584 hästkrafter och nu är det 650 hästkrafter som gäller vilket gör EV6 GT till Kia:s mest kraftfulla produktionsbil hittills och med Launch Control aktiverat går sprinten från 0-100 km/h på 3,3 sekunder. Utöver det har EV6 GT fått funktioner som påminner om de som hittas hos Ioniq 5N med "virtual gear shift", alltså simulerade växlingslägen inklusive ljud och simulering av motorns vridmoment.

– Vi är glada att kunna erbjuda nya Kia EV6 GT med en lägre prislapp än föregångaren trots att vi har stoppat i ett större batteri vilket ger en längre räckvidd, fler hästkrafter och många nya funktioner som launch control och virtual gear shift, säger Joakim Jöhncke som är produktchef hos Kia Sverige.

Relaterat innehåll:



"Mest kraftfulla någonsin" – Kia EV6 GT uppdateras



Kia EV3 först ut med nya betal funktionen CarPay



3. Att en cabriolet kan vara så vacker

Av Bobby Green

2025-01-15 kl 08:40

Här är nya Vantage Roadster



FILM: <https://youtu.be/6DiGflrWlCA>

För snart ett år sedan rullade Aston Martin ut nya Vantage som coupé. Nu har det blivit dags för cabben, eller Roadster som man kallar den, att visa upp sig. Och jag som vanligtvis inte gillar utseendet på cabbar älskar den. Riktigt fina linjer när taket är nere, vilket det alltid bör vara på en cab om det inte regnar. Som vanligt adderas lite vikt när det kommer till såna här bilar och i detta fall handlar det om 60 kilo. Viktfördelningen är dock fortfarande 49 procent fram och 51 bak. Taket kan öppnas och stängas i upp till 50 km/h och operationen tar bara 6,8 sekunder - snabbast på marknaden enligt Aston Martin.

Under huven lurar Merca-V8:an på 4,0 liter med dubbla turbo precis som i coupén. Här ger den 665 hästar och har 800 newtonmeter i vrid. Det är över 150 hästar och 115 newtonmeter mer än i föregångaren. Till maskinen kopplas en åttastegad automatlåda som driver bakhjulen. 0-100 km/h avklarar på 3,6 sekunder och toppfarten anges till 325 km/h. När man ska stanna hjälper keramiska bromsskivor till och fälgarna är klädda med Michelin Pilot Sport S 5-däck.

Leveranserna kommer att dra igång under årets andra kvartal men vad prislappen ligger på framgår inte just nu. Läs allt om bilen i pressmeddelandet: [newspressuk.com](https://www.newspressuk.com)



**Det här är nya Aston Martin Vantage
Ser ut som en DB12**



**Vi har kollat in Aston Martin DB12
Lovande!**



**Aston Martin Vanquish är tillbaka!
En ikon återvänder**



Bobby Green

4. Premiär för BYD Atto 2: Här är nya elbilen

Publicerad 2025-01-13 12:10 Text Erik Söderholm

BYD visar upp en ny elsuv som ger sig in i den tuffa konkurrensen. Atto 2 ska locka med vettigt pris och så kallat "bladbatteri".



Kinesiska jättekoncernen BYD har lanserat flera elbilar på den svenska marknaden. En av dem är kompaktsuven BYD Atto 3 som fick [blandad kritik i vårt test](#).

Nu visar märket upp en något mindre modell, BYD Atto 2, som redan säljs i Kina under namnet Yuan Up. Bilen blir åtta centimeter längre än Volvo EX30 men 15 centimeter kortare än Atto 3.

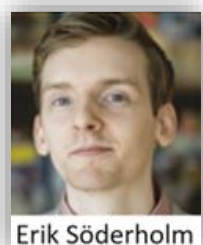




Den viktigaste nyheten med BYD Atto 3 syns inte på utsidan. Det är att battericellerna numera är integrerade i bilens chassi. Det ska ge bättre innerutrymmen och högre vridstyvhet.

Bilen har BYD:s så kallade "Blade Battery"-teknik. Vid lanseringen finns ett 45 kWh-batteri som ger en räckvidd på 31 mil enligt WLTP-körcykeln, men senare kommer även en version med längre räckvidd.

Priserna är inte klara. Försäljningen i Europa startar i februari.



Erik Söderholm

5. Lyssna: Så låter Lexus LC som en V10-superbil

Uppdaterad: 13 jan. 2025 Publicerad: 13 jan. 2025

Lexus har använt avancerad teknik, inklusive aktiv brusreducering (ANC), för att ge sin LC-modell en ljudbild som påminner om den legendariska LFA:s V10-motor.



En elbil med V8-motor.

Koji Sato, chefsingenjör för LC och numera vd för **Toyota**, hade höga ambitioner för LC:s 5,0-liters V8-motor. Målet var att skapa ett ljud som ärvde DNA:t från LFA, superbilen med den ikoniska V10-motorn, skriver **Carscoops**.

Ljudanalys och optimering

För att uppnå detta analyserade Lexus-teamet noggrant LFA:s ljudbild. De konstaterade att avgassystemet utgjorde grunden för ljudet, medan insugningsljudet ökade i intensitet vid högre varvtal. LC:s V8-motor hade fördelen av att sakna ljuddämpande turboaggregat.

Ljudgenerator och aktiv ljuddämpare

Liksom många moderna prestandabilar fick LC en ljudgenerator, en slang som leder in ljud från insugningssystemet till kupén. **Lexus** framhåller att det var en utmaning att hitta plats för den längd på slangen som krävdes.

Därefter implementerade man en bakre ljuddämpare med aktiva klaffar som kan leda avgaserna genom två olika vägar. En tystare väg för att klara bullertester och en mer öppen väg för att släppa ut mer av V8-motorns råa ljud.

Aktiv brusreducering (ANC)

Sato var emot artificiella motorljud, men inte emot att lägga till ljud för att dämpa oönskade ljud. Därför utrustade Lexus LC med aktiv brusreducering (ANC), samma teknik som finns i exklusiva hörlurar. Genom att spela upp ljud i motfas via högtalarna kunde teamet dämpa oönskade mekaniska ljud.



Kan du tänka dig en elbil men med artificiellt ljud?

Här kan du lyssna på ljudet, [Youtube](#).

ANC i andra bilmodeller

Lexus är inte ensamma om att använda ANC-teknik. Lotus utvecklade ett system redan 2009, och på senare år har biltillverkare som Acura, Buick, Lincoln, Land Rover och Nissan implementerat tekniken.

Aktiv ljudkontroll (ASC)

Även om Lexus motsatte sig artificiella motorljud för LC, har Toyota utvecklat helt syntetiska ljud för bilar som GR Yaris.

Fördelarna med aktiv ljudkontroll (ASC) är bland annat möjligheten att öka volymen i takt med hastigheten, så att föraren fortfarande kan höra "motorn" tydligt vid bankörning med hjälm.

Tidigare versioner av ASC använde separata högtalare, men de senaste versionerna är integrerade i bilens ljudsystem. Eftersom högtalarnas placering varierar mellan olika bilmodeller kräver ASC noggrann anpassning för att ljudet ska bli rätt.



Åsa Wallenrud

Elbilsbråk i Norge: Experter oense om moms

Incitamenten för att skaffa elbil har varit en succé. Men kostnaderna för staten blir för höga, det är dags att ta tillbaka momsens. Andreas Halse,

Feber

6. Några elbilar från bilmässan i Bryssel

Av Bobby Green 2025-01-13 kl 19:00

Christoffer spanar in

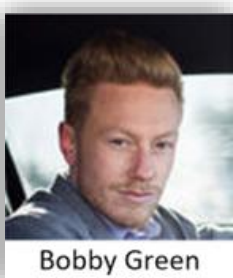


FILM: <https://youtu.be/W2RD9tG5vSk>

Christoffer från Elbilmagasinet har varit på Brussels Motor Show och där har han givetvis spanat in några nya elbilar. Där fanns bland annat snabba doningar som Lucid Air och Rimac Nevera men även mer vettiga alternativ som uppdaterade Skoda Enyaq, Ford Puma Gen-E och Rogers nya favorit Hyundai Inster. Spana in alla på länken nedan.



FILM: https://youtu.be/pJ_4T8QiRYA



Bobby Green



7. Lucid Air har en frunk på 283 liter

Jag befinner på Brussels Motor Show 2025 där jag har tagit mig en första titt på Lucid Air, en amerikansk sedan med jättelång räckvidd. I videon så kollar jag in utrymmena och ger mina första tankar kring bilen.



FILM: <https://youtu.be/G3FUNjUBZm4>



8. Maxus eTERRON 9 – 5,5m pickup med AWD

Jag befinner på Brussels Motor Show 2025 där jag har tagit mig en första titt på nya Maxus eTERRON 9, en fyrhjulsdriven pickup som Maxus anser är den första i Europa. I videon så kollar jag in utrymmena och ger mina första tankar kring bilen.



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

9. Dödsfälla i trafiken – nu kan LED-lampor förbjudas

Uppdaterad 15 jan. 2025 Publicerad 15 jan. 2025

Bländande LED-lampor i bilar orsakar debatt. Är de en trafikfara eller framtidens ljus? 216 krockar på ett år väcker oro.



Att bli bländad i trafiken en sen kväll är inte så kul.

Debatten om LED-lampornas vara eller icke vara har tagit fart efter att den brittiska regeringen beställt en oberoende utredning av tekniken.

Bakgrunden till beslutet är en oroande ökning av trafikolyckor där bländande strålkastare har varit en bidragande faktor. Enligt [Carup](#) skedde 216 sådana olyckor under 2023, en ökning från året innan.

Parlamentsledamot kräver åtgärder

Parlamentsledamoten **Graeme Downie** har uttryckt stark oro över utvecklingen. I en intervju med [Sky News](#) varnar han för att LED-lampornas bländande ljus kan orsaka olyckor genom att störa andra trafikanter.

“Enskilda förarens ökade säkerhet kan inte ske på bekostnad av andra trafikanter och fotgängare”, säger Downie.

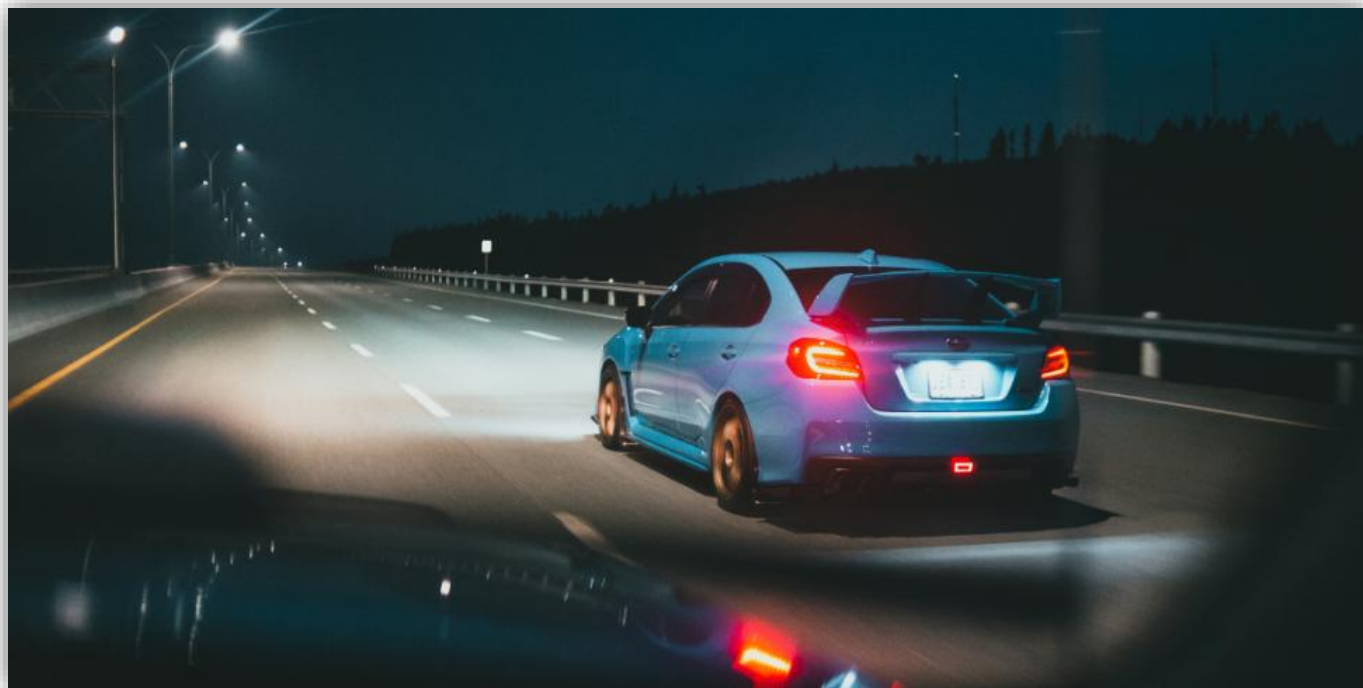
Namninsamling mot LED-lampor

Missnöjet med LED-strålkastare har även lett till en namninsamling som kräver ett förbud mot tekniken i Storbritannien. Initiativtagaren **Gemma Mooney**, som intervjuats av [Express](#), beskriver lamporna som “farligt ljusa” och menar att de bländar andra förare. I skrivande stund har namninsamlingen samlat över 1300 underskrifter.

Tysk studie ger LED-lampor grönt ljus

Men bilden är inte entydigt negativ. I slutet av 2023 genomförde tyska [ADAC](#) ett omfattande test av LED-strålkastare. Deras slutsats var att LED-lampor ger bättre ljus och har längre livslängd än traditionella halogenlampor.

ADAC rekommenderade till och med att alla bilägare i EU borde byta till LED-lampor.



Hur upplever du mörkerkörning nu när det är många LED-lampor i trafiken?

LED-lampor i Sverige

I Sverige är LED-strålkastare tillåtna, men Transportstyrelsen har strikta regler för bils belysning. Det är förbjudet att använda strålkastare som bländar andra trafikanter. **Dagens PS** har tidigare rapporterat om experter som varnar för att de nya strålkastarna kan vara en trafikfara, men hittills har inga konkreta åtgärder vidtagits för att begränsa användningen av LED-lampor i Sverige.

Vad händer nu?

Det återstår att se vad den brittiska regeringens utredning kommer att leda till. Kanske kommer deras slutsatser att påverka synen på LED-strålkastare även i Sverige. Tills vidare är det viktigt att vara medveten om att bländande strålkastare kan vara en trafikfara och att se till att bilens belysning är korrekt inställd.

Att debatten om LED-lampor blossat upp just nu kan ha flera orsaker. Dels har tekniken blivit allt vanligare i takt med att fler nya bilar utrustas med LED-strålkastare. Dels kan det bero på att vissa förare inte är medvetna om hur starkt deras strålkastare lyser och hur de påverkar andra trafikanter.

Oavsett orsaken är det tydligt att LED-lampor är ett ämne som engagerar. Förhoppningsvis kan den brittiska utredningen bidra till att bringa klarhet i frågan och öka medvetenheten om hur man använder LED-strålkastare på ett säkert sätt.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

10. Toyota visar upp supermotorn: Så kraftfull blir den

14 januari 2025, 09:47 av William Karlsson

Nu avslöjas nya detaljer om Toyotas supermotor. Enligt uppgifter kommer den fyrcylindriga värstingen att få 400 hästkrafter. Vid en bilmässa visades den upp som en mittmotor i en Toyota Yaris.



Förra året bekräftade Toyota utvecklingen av nya 1,5-liters och 2,0-litersmotorer, vilket skiljer sig från många andra tillverkare som istället stoppar sina förbränningsmotorer och satsar på elektrifiering. Nu har Toyota avslöjat att den fyrcylindriga värstingen kan få upp till 400 hästkrafter.

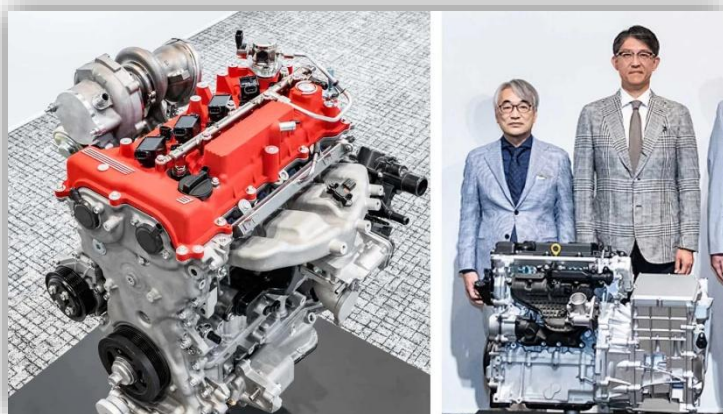
Vid bilmässan Tokyo Auto Salon 2025 visades den upp som en mittmotor på en Toyota Yaris. Enligt Toyotas chef för teknologi, Hiroki Nakajima, är den nya supermotorn en "game changer". Toyotachefen avslöjade dessutom att den mindre kraftfulla varianten av motorn kommer att ha runt 296 hästkrafter och ett vridmoment på 400 Nm, [enligt Car Watch](#).

Racingversionen av motorn som är avsedd för [bana kommer att få 600 hästar](#), vilket innebär 300 hästkrafter per liter. Motorn kommer dessutom att kunna monteras på flera olika sätt. I nuläget är det inte bekräftat för vilka bilar Toyota skulle kunna använda drivlinan för.

Toyota har blivit ganska hårt kritiserad för att vara en dinosaurie i ett tidevarv då bilarna ska elektrifieras. Kanske är det därför som de samtidigt slår sig själva för bröstet och framhåller den nya motorn som ett miljövänligt alternativ. Tidigare har Toyota betonat motorns kompatibilitet med e-bränslen, vilket kan göra den mycket lönsam även efter potentiella förbud mot traditionella bensin- och dieselmotorer.



LÄS MER:



Toyotas nya 2.0-motor kan få 600 hästkrafter



Så vill Toyota öka till 600 000 elbilar år 2025



Toyota byter fokus: "Inte lyckats med vätgasbilar"



Toyotas legendariske chef död: Gjorde märket störst...



Toyota Celica kommer tillbaka – får bensinmotor



Toyotas nya elbil laddar sakta på vintern – går inte...

11. Unik vätgasmotor typgodkänd i EU

14 januari 2025, 15:28 av Stefan Wikström

Världens första vätgasmotor kan börja säljas i Europa. En unik konstruktion har blivit typgodkänd i EU.



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

Det brittiska maskinföretaget JCB lade tre år, över 100 miljoner brittiska pund (nästan 1,4 miljarder svenska kronor) och en 150-man stark personalstyrka för att kunna slutföra projektet. I ett pressmeddelande förra veckan meddelade JCB att satsningen gett frukt och att vätgasmotorn godkänts av en tillståndsmyndighet i Nederländerna.

Strax därefter erhöll de även certifiering från tio andra europeiska länder, vilket gör att försäljning kan börja i bland annat Storbritannien, Tyskland, Frankrike, Spanien och Finland.

– Jag kunde inte ha hoppats på en bättre start på året. Mest av allt är jag nöjd med vårt team av brittiska ingenjörer som har arbetat outtröttligt för att komma så långt, säger JCB:s ordförande Anthony Bamford.

I nuläget säger sig JCB, som tillverkar anläggnings- och jordbruksmaskiner, ha producerat 130 testmotorer. Förhoppningen från företaget är nu att fler länder godkänner motorn under 2025.

Huruvida Sverige kommer med på den listan får tiden utvisa. Volvo Lastvagnar har sedan tidigare gått ut med att de planerar att använda tekniken för tunga transporter. Vägtest med vätgasmotorer är tänkta att börja 2026, och förhoppningen är att kunna göra en kommersiell lansering i slutet av årtiondet.

12. Ännu en bilhandlare i konkurs: "Ett stålbad"

Publicerad 2025-01-15 15:05 (uppdaterad 2025-01-15 15:12) Text Erik Söderholm

Hansson Bil som säljer Opel och Peugeot har ansökt om konkurs. Branschen genomgår ett stålbad, enligt ägaren.

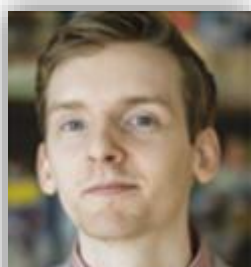


I **måndags kom** beskedet att bilhandlarkedjan Mobility Motors, med fyra anläggningar och 200 anställda, **ansökt om rekonstruktion**.

Nu står det också klart att Hansson Bil i Vänersborg som är återförsäljare för Opel och Peugeot ansöker om konkurs, enligt lokaltidningen **TTELA**.

– Vi startade firman för 35 år sedan så det är klart att det här inte är roligt. Men bilbranschen genomgår ett stålbad nu och det här är bara början, tror jag, säger ägaren Lars Hansson till tidningen **Motorbranschen**.

Förutom lågkonjunkturen och de höga räntorna som gör att färre köper bil påverkar även alla de leasingbilar som kommer tillbaka till handlaren. Företaget har 17 anställda och omsatte 41 miljoner kronor 2023 – en halvering jämfört med 2019.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Rekordmånga bilhandlare i konkurs



Inget skydd för ägaren om biltillverkaren går i konkurs



Bilkrisen fortsätter – stor kedja i rekonstruktion



13. Kinesisk batterifabrik stoppas i Sverige – rasar

Av Stefan Wikström 16 januari 2025, 13:56

Kinesiska PTL:s batterifabrik norr om Timrå stoppas. Nu rasar bolaget mot de hårda statliga säkerhetskraven som gör att 2000 jobb går upp i rök. – Villkoren är inte rimliga, varken ur ett affärsperspektiv eller med tanke på den korta tidsramen, säger företrädare för PTL.



Framtiden för batteriproduktion i Sverige har åkt ytterligare ett bakslag. PTL hade planer på en anodfabrik för att tillverka råvara till elbilsbatterier i Torsboda, Timrå. Ett nytt bolag skulle bildas i Sverige och totalt 13 miljarder kronor satsas på projektet som skulle ge drygt 2000 arbetstillfällen, [skriver SVT](#).

Men statliga Inspektionen för strategiska produkter sade nej. Beslutet är i stora delar sekretessbelagd, men bolaget själva hävdar att det är omöjligt att uppfylla alla myndighetens villkor.

– Vi är övertygade om att det finns en lösning som alla kan bli nöjda med och då tror vi att det är bra att berätta om vad det är för typ av krav som vi fått, säger Andreas Hamrin, talesperson för PTL Sverige till SVT.

Bland annat måste det kinesiska huvudbolagets inflytande över bolaget regleras. Därför behövs en svensk partner som kan gå in och ta ett stort ekonomiskt ansvar. Och det dessutom inom en alldeles för snar framtid, enligt bolaget.

– Det är omöjligt, det går inte, säger Andreas Hamrin.

Beslutet är överklagat till regeringen. De vill inte kommentera den pågående processen, men bistånds- och utrikes handelsminister Benjamin Dousa (M) skriver till SVT att det inte finns något generellt förbud för investeringar från något enskilt land inom någon särskild sektor, utan att det är fråga om bedömningar i enskilda fall gällande enskilda investeringar.

Etableringen i Torsboda utanför Timrå presenterades i början av maj 2023. Då var beskedet att fabriken skulle stå klar kring årsskiftet 2025/2026.

LÄS MER:



Miljardstöd till ny batterifabrik stoppas av Italien



Volvo och Northvolt vill ha 13 miljarder i bidrag



Bygget av Volvos och Northvolts enorma batterifabrik igång



Ny stor svensk batterifabrik går i graven



Volvo Cars får 3 miljarder i bidrag av Slovakien



Volvos gigant-bygge riskerar att bli en spökfabrik



Stefan Wikström

14. Elkris för Volvo: Batterifabrik drar el som 500 000 personer

Av Stefan Wikström 15 januari 2025, 15:42

Volvos nya batterifabrik i Mariestad kommer dra otroliga mängder el. Så mycket att det räcker till drygt 500 000 människor. Nu är fabriken i trubbel – de enorma matarledningarna stoppas.



I lilla Korstorp vid Vänerns strand i Mariestad ska en av Sveriges största batterifabriker byggas. Här ska stora batterier till Volvos lastbilar tillverkas. I juli 2023 kom Volvokoncernen överens med kommunen om ett markköp på 167 hektar, strax intill E20. Förhoppningen är att fabriken ska skapa 3000 nya arbetstillfällen.

Men fabriken har kantats av problem. Byggstarten, som från början var tänkt till 2024, sköts upp och produktion i fabriken kan inledas tidigast 2030. Den låga efterfrågan på eldrivna lastbilar var ett av problemen. Nu har en ny huvudvärk tillstött.

Den nya batterifabriken i Mariestad slukar lika el mycket el som 500 000 människor gör åt. Illustration: Volvo Group

När batterifabriken är i full drift beräknas den nämligen dra smått ofattbara 2255 GWh per år. Samma mängd energi räcker till hushållsel för drygt en halv miljon människor, skriver [Mariestads-Tidningen](#).

Elen är planerad att förses från Ellevios nybyggda elstation i anslutning till Korstorp. Detta via fem anslutningsledningar på 1200 meter vardera. Men nu har Volvo fått nej av Energi-marknadsinspektionen på att dra de nya högspänningsledningarna.

– Vi har fått avslag på det strax innan jul och vi ska eventuellt överklaga det. Vi funderar på hur vi ska göra nu, säger Jörgen Gustafsson, kommunikationschef hos Volvo, till tidningen.



Den nya batterifabriken i Mariestad slukar lika el mycket el som 500 000 människor gör åt.

Att få tillstånd till högspänningsledningar, så kallad nätkoncession, kan ta lång tid. Det går att få undantag från koncessionen, vilket Volvo hade hoppats på. Men myndigheten hävdade i sitt beslut att anslutningsledningarna inte är inom ett område för industrianläggning, eftersom marken utanför inhägnaden inte nyttjas för någon industriverksamhet.

Att marken i framtiden eventuellt kan användas för industriverksamhet ändrar inte denna bedömning. Volvo ser över möjligheten att överklaga beslutet till Mark- och miljödomstolen. Vad än beslutet blir sägs det från bolagets håll inte påverka den övriga processen med fabriken.

– Ett framtida besked från domstolen åt endera håll kommer dock inte påverka Volvos byggprocess nämnvärt. Det här är egentligen en formalitet om hur man får bygga elektriska ledningar, säger Jörgen Gustafsson.

LÄS MER:

- [Här byggs Volvos nya batterifabrik – jackpott för...](#)
- [Trotsar Northvolts kris – Volvo ska bygga sin fabrik](#)
- [Volvos bakslag: Drar i nödbroms för batterifabrik](#)
- [Bygget av Volvos och Northvolts enorma batterifabrik igång](#)
- [Klart idag: Volvos och Northvolts gigafabrik i...](#)
- [Klart i dag: Här byggs Volvos och Northvolts svenska...](#)



Stefan Wikström



15. Isdera Autobahnkurier 116i är en gigant med en 16-cylindrig motor

Publicerad mars 21, 2022

Författare Aivaras Grigelevičius

Eberhard Schulz föddes 1940 och är en tysk bildesigner och ingenjör som en gång arbetade för Porsche. De mest intressanta åren i hans karriär började dock efter att han grundade sitt företag, Isdera.



När han hade en ledig stund eller helg. Eberhard begav sig till sitt garage för att restaurera klassiska modeller eller åkte till amatörtävlingar för klassiska bilar för att tävla med ett av sina färdiga projekt. Tysken hade också en annan hobby – att konstruera fordon och experimentera med olika komponenter.

Hans lyhördhet och förmåga att genomföra ovanliga lösningar fångade snabbt Porsches intresse. Ett företag som alltid letade efter duktiga specialister. Karriären som han inledde hos Porsche 1971 varade inte länge – bara fram till 1978. Sedan träffade han Rainer Buchmann, en inbiten bilentusiast. Denne affärsman visade Eberhard sin verkstad, där han modifierade olika bilar, ökade deras motoreffekt eller ändrade karossen.

Fascinerad av denna process gav **Eberhard Porsche** sin avskedsansökan och begav sig till sin nya arbetsplats – Rainer Buchmanns verkstad. Eberhard stannade dock inte länge på denna fästning av modifierade bilar.



Jobbjakten tvingade den begåvade specialisten att göra radikala och samtidigt lovvärda förändringar – 1982 grundade han sitt eget företag, Isdera. Till en början uppfyllde det team som Eberhard satte ihop olika beställningar för bilindustrins jättar. Dessa lönsamma beställningar gjorde det möjligt för specialisterna på Isdera att bygga sina egna bilar: Spyder, Imperator 108i och den berömda **Commendatore 112i**. Commendatore 112i är en superbil som var med i TV-spelet Need for Speed.

Isdera Commendatore 112i introducerades för första gången på bilsalongen i Frankfurt 1993. Bilen som ingen någonsin hade hört talas om eller sett förut fick otroligt mycket uppmärksamhet från press och potentiella köpare.

Modellen som presenterades på mässan var i prototypstadiet och var nästan klar för massproduktion. På mässan sa Eberhard Schulz att Commendatore 112i endast skulle tillverkas på beställning i en begränsad serie. Så det är inte förvånande att det kom med en enhetskostnad på cirka 450 000 USD.

Många som var intresserade brydde sig inte om bilens orimliga pris. Varför? Isdera Commendatore 112i utmärkte sig för sina intressanta lösningar. Till exempel berodde höjden eller vinkeln på den bakre spoilern på hur snabbt bilen gick. Isderas markfrigång berodde också på hastigheten. Vid högre hastigheter skulle kommandören krama marken lite mer.

Extravagans – en prioritet

2006 introducerade Isdera den efterlängtade, hisnande Autobahnkurier AK116i, som var som en supersedan från 1930-talet. Faktum är att författarna till projektet upprepade gånger uppgav för olika medier att Autobahnkurier 116i hämtade inspiration från **Bugatti Royale** och Mercedes Benz 540K Autobahn Kurier.

Utvecklingen av Autobahnkurier 116i startade för länge sedan. De första ritningarna presenterades i slutet av 1990-talet, och det var först 1998 som byggarbetena på allvar påbörjades. Grunden och skelettet till bilen var Mercedes-Benz S-klass – eller rättare sagt den. W126 – som inte var speciellt ny men låg i linje med vad ingenjörerna letade efter.

Det fanns en enorm förbränningsmotor gömd under motorhuven. Konstruktören tog med sig två **5-liters Mercedes-Benz M117-motorer** in i verkstaden och kopplade ihop dem. Bokstavligen.

Motorerna var monterade i bilen på ett sådant sätt att de kunde köras parallellt eller stängas av när föraren ville. Till exempel drev motorn märkt NR1 framhjulen, medan NR2 skickade ett enormt vridmoment till bakhjulen.



De två motorerna skapade ett 10-liters kraftpaket på 600 hk som kunde generera ett vridmoment på 900 Nm. Ironiskt nog satte konstruktören ett tak för hastigheten på 242 km/h. Varför? Enligt författaren till Isdera Autobahnkurier 116i var toppfarten begränsad på grund av motorernas överdrivna aptit när man körde över 250 km/h.

Trots att bilen hade en bränsletank på 145 liter. Bränsleförbrukningen på 40 l/100 km gör att potentiella Isdera Autobahnkurier 116i-förare kan köra maximalt 350 kilometer med full tank.



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

16. OBC Mantorp: Skumbilen som stoppades av Kronofogden

Publicerad 2024-11-03 2024-11-03 kl 6:30

Text Calle Carlquist

Fotograf Ottmar Beckmann Cars

Polisen knackade på med dragna vapen hos mannen bakom svenska sportbilsdrömmen OBC Mantorp.



Det finns gott om [svenska sportbilsförsök från förr](#) men det mest spektakulära är OBC Mantorp, en svensk superbil som skulle få revolutionerande byggteknik, motor från BMW M1 och växellåda från Porsche. Bilen skulle byggas i Klippan från och med hösten 1974.

Slumpen gjorde att denne skribent fick nära kontakt med en projektledare bakom OBC Mantorp, en ingenjör från Uppsala som hade full insyn från start till stopp. Hela historien finns i tidningen Automobil nummer 1/07, men redan i Vi Bilägare nummer 17/73 beskrev vidstående artikel projektet i sin linda.

Det var en minst sagt skeptisk text och det räckte ju med att titta på bilden för att förstå varför – man hade kallat till pressvisning långt innan bilen var klar. Journalisterna fick se ett oformligt plastbadkar med nödortföttigt anbringade detaljer och BMW-fälgar. Enligt Uppsalaingenjören skedde visningen sedan pressen "fått nys om projektet och för att vi ville stilla nyfikenheten".

Det var ett misstag, till råga på allt startade inte bilen när journalisterna skulle få en provtur.



Ottmar Beckmann ledde projektet, en herre som enligt egen uppgift hade fotvandrat från ett fångläger i Sibirien hem till Tyskland när andra världskriget tog slut. Genom sitt bilintresse kom han under 1960-talet i kontakt med tyska Bayer Chemical och fick höra talas om Uppsalaingenjören som var specialist på polyuretanskum som byggnadsmaterial.

Bayer utvecklade i mitten av 1960-talet en experimentbil gjord av materialet, men Beckmann hade planer på biltillverkning i egen regi och hade dessutom kontakt med formgivaren Hans Gugelot, känd från Brauns dåvarande produkter. Det kunde bli en spännande kombination, Beckmann hade lyckats knyta BMW och Porsche som motor- respektive växellådsleverantör.

Genom landshövdingen i Hallands län, den tidigare högerledaren Yngve Holmberg, fick projektet en nedlagd betongfabrik att hålla till i, lämpligt nog belägen intill Falkenbergs racerbana. Lokaliseringsbidrag för att starta produktionen söktes, bland annat i Trollhättan där man träffade Saabchefen Curt Mileikowsky.

Det ska, enligt Ottmar Beckmann, ha slutat med att Mileikowsky tog hand om ritningarna till bilens stötfångare. De var av en typ som återtog sin form efter en mindre kollision, just en sådan konstruktion som Saab visade som sin egen till 1972 års modell ...

Efter åtskilliga turer och löften om bygglov, uteblivna lån och stulna filmer som visade bilen under tester på Nürburgring knackade en dag polis med dragna vapen på dörren till det hotellrum där Beckmann befann sig. Konkursen kom ett par månader senare.

”Det var kronofogden i Klippan som satte P för alltihop, resten hade vi trots allt kunnat klara”, löd Uppsalaingenjören slutord när jag intervjuade honom för snart 20 år sedan.

Den tänkta bilen, OBC Mantorp, fanns som fullskalemodell hos firma Gugelot och i ett broschyrmaterial. Den hade drag av Alfa Romeo Montreal och dubbla, löstagbara takluckor av glas. Nog såg den läcker ut, tänk om allt gått i lås!



Calle Carlquist

17. Provkörning av Volvo PV 544 Sport (1966)

Publicerad 18 aug 2024 kl 16.51 Uppdaterad 19 aug kl 10.11

Artikeln publicerades ursprungligen i *Klassiska Bilar* nummer 9/2011.

Sista årsmodellen av svenska folkhems-ikonen Volvo PV 544 i sitt häftigaste Sport-utförande och med enastående ägarhistoria charmar Hans Hedberg när han rullar runt i hemstaden Göteborg.



FILM: Volvon som går som tåget.

Volvo PV. Smaka på ordet, "Vål-vå-Pe-Ve". Bilen som var med och byggde det svenska folkhemmet bilmässigt och var starten på det göteborgska bilmärkets kommersiella fram-march ute i världen.

Premiärvisad 1944, satt i produktion 1947 levde PV-modellen fram till 1965. Största förändringen kom 1958 när **444-versionen** avlöstes av den moderniserade **PV 544**. På brukligt Volvomanér fick den äldre PV-konstruktionen ära många av de tekniska detaljer som introducerats på **Amazon** redan 1956. Volvo fortsätter denna tradition även i modern tid, då i sina Classic-modeller.

PV 544 levde på övertid, årsmodell 1966 innebar sjunde varianten kallad "G". Sista tillverkade 544 rullade av bandet på den ålderdomliga Lundbyfabriken 20 oktober 1965. Året efter skulle den moderna **140-modellen** göra storartad entré.

Sista PV-modellen var en "Sport", men ändå en specialare eftersom den var lackad i svart, en färg som hade utgått. Chassinumret var lämpligt valt, "440 000". En knapp månad före detta datum, den 30 september för att vara exakt, rullade den röda PV 544 Sport som du ser på bilderna av bandet. Chassinumret är 438 962.



*Nästan nytt, som om den vore tillverkad i går.
Platta och breda sitsar passar bäst på långresan.*

Men det sena tillverkningsdatumet är inte allt med "vår" PV Sport. Längre stod bilen till salu hos Liljas Bil med ytterst få mil på mätaren. 1972 körde dåvarande kronprins Carl XIV Gustaf sin premiärtur med bilen över nyinvigda Ölandsbron. Orsaken sägs vara att 1965 var året då Ölandsbroprojektet startade.





*Stående reservhjul stjälar mindre plats än liggande.
Den orepade gummimattan doftar härligt!*

Enägarsyndromet för bilen höll i sig och bilhandlaren vek inte ner sig ens för stormrika tyskar som ville lägga beslag på bilen.



*Dubbla SU-förgasare med öppnare filter.
B18-motorn är strak och härlig – med rätta brum på toppvarv.*



Det tackar vi för denna dag. Spanar in instrumentpanelen. Har aldrig sett något så fabriksnytt i en gammalbil tidigare. Inga skav- eller skrapsår, ingen borttryckt text på bakelitknapparna. Fräsch som den där septemberdagen för nästan exakt 46 år sedan. De få framrullade siffrorna på trippmätaren förkunnar att bilen endast rullat 168 mil(!) på dessa år. När vi åtta timmar senare lämnar tillbaka bilen till Volvomuseet på Hisingen har vi klockat på ytterligare fem mil. Vilka mil och vilken dag sen!

Sången ur B18D-motorn är öppet och lite ekande tomt. Det är först vid fullgas orret sätter in, något många motorburen ungdom bara kunde drömma om på 1960- och 70-talen. Dubbla SU-förgasare matar på de fyra cylindrar och vi drar fullt över Älvsborgsbron. Hängbron invigdes för övrigt 1966.

Den fyrväxlade lådan med sin långa och bockade spak vibrerar på sedvanligt manér. Fjärde växeln går enkelt i och hade vi bara haft tid hade vi fortsatt rullat söderut, mot Malmö, över nästa bro och ut på kontinenten.

Det tog tid för svensken att få Volvo PV i annat än trött standardutförande. De första PV 444 California för den amerikanska marknaden erbjöds med B14A-motor vässad till 70 hästkrafter. Till årsmodell 1957 höjdes effekten hos B16 på exportmodellerna till 85 hk, i Sverige förblev det 60 hk. Och växellådan var fortfarande treväxlad.

Först när många trodde tiden var förbi med PV-modellen (PersonVagn) i samband med Amazonens frammarsch kom så PV 544 med den vässade B16B-motorn på 85 hk även för den svenska marknaden. Köpsuget var stort, toppfarten nu över 160 km/h och aldrig tidigare hade kutryggen från västkusten varit så sexig.



Volvo PV 544 Sport 1966

Ursprungligt pris (1966): 13 200 kronor.

Uppskattat pris (2011): Cirka 200 000 kronor.

Motor: Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor, en kamaxel, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 1 778 cm³. Max effekt 95 hk vid 6 000 r/min, max vridmoment 155 Nm vid r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | HJUL: Fälg 4 tum, däck 165 R15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 265, längd 445, bredd 159, höjd 156. spårvidd f/b 131/131. Tjänstevikt 1 050, maxlast 400. Tank 35 liter.

Fartresurser: 0–100 km/h ca 12,0 s. Toppfart 170 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning ca 1,00 l/mil.



Hans Hedberg

