

## Jag har beslutat mig för att skapa en grupp.

### Jag vill köpa en elbil.

Jag vill samla ett antal spekulanter med mig för att få en vettig elbil till försäljning här i Sverige.

Elbilar kommer att revolutionera våra transporter, det är oundvikligt.

Driften är förbluffande enkel, och kostnaden låg. Man slipper oljebyten, kamremsbyten, stiftbyten, filterbyten och motorjusteringar. Det finns nästan inget som kan slitas ut i drivlinan.

**Men utbudet av elbilar passar inte mig. De är skamligt dyra i onödan, av flera orsaker.**

En orsak är den här. Man bygger bilar med allt större batteripaket. Varför?

Jo, de flesta kunderna vill kunna köra till semesterorten med sin elbil. En gång per år.

För att göra det, är man beredd att acceptera ett mycket högre inköpspris.

På köpet får man dessutom:

En mycket tyngre bil, med sämre vägegenskaper, mer vägslitage, mer däckslitage, och längre laddtider.

En fara, som uppmärksammats senaste tiden är krocksäkerheten för Lijo-batterier.

Större batteripack behöver kraftigare skydd, och det ökar exponentiellt med vikten.

För tio mils körsträcka behövs batteri motsvarande en persons vikt.

En bil med batteri för 40 mil, kör omkring med en vikt, som om den hade 5 personer ombord.

Även om bara föraren sitter i den.

**Jag vill ha en elbil med ett litet lätt batteri, som räcker för min vardagliga körning.**

**Jag hade en elbil (Citroen Berlingo) 2009 – 2012 och fick erfarenhet.**

Semester reser jag till med allmänna färdmedel. Alternativt kan jag anlita de privatpersoner som anslutit sig till elbnb.se Där kan jag ladda bilen, och med tidsfördröjning nå mitt semestermål.

Det byggs också laddstationer i landet, så det blir med tiden lättare att ladda bilen.

**Elbilar är också onödigt dyra av andra skäl. Det är i grunden orsakat av att bilfabrikerna struntade i att börja utvecklingen av elbilar i tid. Man fortsatte att envisas med att utveckla kolvmotorer ända tills nu.**

**Nu måste man ta igen förlorade utvecklingskostnader man haft för rening av bensinmotorer med överpris på elbilar. Trots alla kostnader når de flesta inte Euromålen för 2018, och måste alltså satsa ännu mer.**

**Man prackar på elbilarna alla möjliga finesser, för att motivera ett högre inköpspris. Många sk finesser är direkt farliga att använda. Läs här.**

**<http://www.expressen.se/motor/varning-har-den-farliga-tekniken-i-din-bil/?bullet=1>**

**Det vore bättre att lära folk köra bil.**

**Tillverkningen av elbilar är däremot mycket billigare än motsvarande bensinbil. Det krävs bara en tiondel av manskapet att tillverka en elbil, jämfört med en bensinbil.**

## Nu kommer vi till min poäng.

Redan 2012 började Streetscooter skissa på en ny typ av elbilstillverkning.

<https://www.fastcoexist.com/1679041/the-streetscooter-a-crowdsourced-ev-that-disrupts-the-auto-industrys-production-models>

Man insåg att kolvmotortillverkning är mycket kostsam, och elbilar är framtiden.

<http://www.autoblog.com/2011/10/31/crowd-sourced-streetscooter-electric-vehicle/>

DHL köpte bolaget, och startade egen tillverkning.

DHL har ingen ryggsäck av kolvmotortillverkning. Man tillverkar sina egna leveransbilar. De kostar DHL ca 6000\$ plus batteri, för närvarande ca 250\$/kWh.

<http://www.autoblog.com/2016/10/10/vw-angry-dhl-make-own-electric-delivery-van/>

<http://www.reuters.com/article/us-deutsche-post-vans-interlopers-idUSKCN1261RB>

DHL har sagt att man funderar på att tillverka bilar till allmän försäljning 2017.

En elbil med 10 kWh batteri räcker för att köra ca 7 mil.

Men jag tror att man själv får välja hur stort batteri man vill ha.

Det här exemplet kostar alltså  $6000\$ + 2500\$ = 8500\$$  a 8,50kr/\$. Alltså dryga 70 000 kr att bygga för DHL.

Nu är det här en 2-sitsig skåpbil för postleverans. Se bilden.

Man kommer troligen att sälja en fyrsitsig bil också.

Jag vill ha hjälp med att importera DHLs bilar och sälja dem här i Sverige.



Kundpriset för en 4-dörrars, 4-sitsig, bil till en privatperson blir kanske omkring 100 000 kr.

## Sverige behöver också industrijobb.

Som alternativ skulle en svensk företagsledare kunna göra samma sak som DHL.

Starta en fabrik med tillverkning av elbilar till vettiga kostnader, och med den prisnivån förmodligen jätteförsäljning i alla länder. Sverige behöver exportindustrier, så det vore en fördel för landet.

Finessen är att man kan själv, designa och köpa in, drivlina (elmotor m tillb), chassie (styrning, fjädring, hjulfästen) och elektriska detaljer från specialister, ex Bosch, Siemens, Lucas Girling med flera. Dessa har kunskap och förmåga att tillverka enligt godkända krav. För monteringen krävs sedan bara en tiondel av personalstyrkan, jämfört med bensinbilar.

Att det finns substans i påståendet indikerar följande statement från VW.  
<http://www.nyteknik.se/fordon/elbilar-hotar-tiotusentals-jobb-i-vw-6800501>

## Om stora batteripaket.

Jag är ingen nörd. Jag inser att fossil energi kommer att användas länge än. Och jag vill inte ha den osäkerheten jag hade med min gamla elbil.

Jag vill inte heller köra omkring, som om jag har en bautasten i bilen.

Alltså.

Jag kommer själv att montera in en räckviddsförlängare i form av ett litet reservverk. Tillsvidare drivet av bensen. Det tar mindre plats än en reservväska.

Reservverk kan köpas för 2-3 tusen kronor, och väger 20 – 30 kg inklusive bränsle.

Elbilen blir då lättare än motsvarande bensinbil, men behöver inte bli stående utan ström.

Reservverket ska inte regelmässigt köras, det ska endast utgöra en katastrofreserv. Därför påverkar det inte klimat eller miljö märkbart.

## Jag anser.

**Elbilar i Sverige bör ha en räckviddsförlängare inbyggd. Det är lättare att hämta några liter bensen, än ett passande mobilt elverk.**

**Jag tänker mig en situation med tät trafik, halka, olyckor, stark kyla, milslånga köer och timmar med väntetid. Så dör batteriet mitt ute i skogen, och det finns ingen tillgång till laddning.**

**Katastrof.**

**Det blir inget stopp för kolvmotorer, men de bör minskas rejält.**

### **I framtiden.**

I framtiden är jag övertygad att man kan byta ut det bullrande reservverket mot en tyst bränslecell, driven av biologisk etanol. Därmed blir räckvidden överlägsen fossilbilar, och lika enkel att tanka som dessa.

Vi har tills nu varit hänvisade till fossil olja, kol och gas till ca 80%. Det är en förödande monopolställning av fossila kolväten.

Utvecklingen kommer att pågå, och leder till en mängd olika produkter, med nya former av energi. Det sprider riskerna, vilket är bra.

Vi kommer aldrig att helt avstå användningen av det gamla, (kolväten), vi ska inte dra pendeln över

till andra sidan.

En lagom mix av olika energislag ger oss en säkrare framtid.

Ett alternativ är det här. Förtur om man beställer en elbil. Formidabelt.

**Taxi börjar bra. Dom byter bil ofta. Förtur till elbilar. Yipee.**

[http://www.mynewsdesk.com/se/grona\\_bilister/pressreleases/taxibranschen-fossilfri-paa-3-aar-1680446](http://www.mynewsdesk.com/se/grona_bilister/pressreleases/taxibranschen-fossilfri-paa-3-aar-1680446)

Passa på att köpa en begagnad El-taxibil efter 3 år. Den är trots flitig användning i extremt gott skick.

### Om SAAB

Min tro när SAAB konkursade var att de skulle börja tillverka elbilar enligt denna modell vid omstarten.

Det gjorde man inte. Och där sprack försäljningen.

Företagsledare är mer konservativa än klarsynta.