

Disponent Erik Sundberg
AB Tudor
Nol

26 januari 1967

Broder!

Jag tackar Dig för Ditt brev av den 23 januari med utredningen angående el-bilar och olika energikällor för dem.

Det var mycket intressant att läsa Din sammanställning och även uppställningen över olika elektriska energikällor och deras energitäthet (Wh/kg) samt bränslekostnaderna för olika system.

För mig var det en nyhet att Tudor och Malmö Flygindustri håller på att sammanställa det första exemplaret av en el-bil och det skall bli intressant att få se den i färdigt skick.

Du nämner Stérling-motorn som en tänkbar kraftkälla för bilar tillsammans med blybatteri och en elektrisk motor. Att denna kombination är intressant för ubåtar förstår jag, men för bilar har jag svårt att fatta vitsen därmed. För att få en större momentan kraftutveckling på bilen så har Du tydligen tänkt Dig att denna skulle tagas från blybatteriet, men har man en Stérling-motor förefaller det mig naturligt att överdimensionera Stérling-motorn så att man får den effekt som önskas.

Du nämner att man med Stérlingmotorn, om den körs med fasta bränslen, kan undvika avgaser. Avgaserna kan man väl ej undvika men man kanske har möjligheter att neutralisera dem.

Som Du vet är Stérling-motorn utvecklad av Philips ^{och General Motors} och på senare tid har ju AGA fått närmare kontakter med detta företag genom AGA-Philips ljudfilmsbolag och vårt nya gemensamma marknadsföringsbolag för radio- och TV-apparater. När jag var nere i Eindhoven i våras fick jag se deras Stérling-motorer i arbete och även träffa deras tekniker. Som Du vet arbetar Stérling-motorn med temperaturskillnaden mellan ett varmt och ett kallt ställe och om man på en ubåt har flytande syre och flytande väte, kan man som det kalla stället utnyttja dessa flytande gaser och därigenom få en god verkningsgrad samtidigt som man får en förbränningsprodukt av vatten som ej behöver röja ubåten.

Med hjärtliga hälsningar
Din tillgivne

Gunnar Dalén