



Toyota Sports 800 1967.

- 1. Northvolt pausar fabriksbygge i Sverige**
- 2. Ko- istället för hästkrafter**
- 3. Continentals däck med återvunna material i serieproduktion**
- 4. Mercedes vill minska utsläppen med svenskt fossilfritt stål**
- 5. Renault ska kapa förbrukningen i nya elbilarna**
- 6. Tesla rear ut Sveriges snabbaste bil med jätterabatt**
- 7. Det mödosamma arbetat att göra VW ID.7 så aerodynamisk som möjligt**
- 8. Så ska VW öka vinsten med 100 miljarder**
- 9. Stellantis ska lansera budget-elbilen Citroën e-C3 i Europa**
- 10. Smart är snart tillbaka i Sverige med bara elbilar**
- 11. Land Rover uppdaterar Discovery Sport**
- 12. NIO utökar med kombi och uppdaterad elsuv**
- 13. Nio öppnar tre nya stationer för batteribyte**
- 14. Aehra presenterar sin andra eldrivna modell**
- 15. Mercedes visar smakprov på framtidens eldrivna supersportbil**
- 16. Koenigsegg Regera sätter nytt världsrekord 0-400-0 km/h**
- 17. Så hutlöst dyrt är det att äga en Bugatti Veyron**
- 18. Variabel hastighet fungerar "överraskande" bra**
- 19. Toyotas första sportbil**



1. Northvolt pausar fabriksbygge i Sverige

Av Bobby Green

2023-06-15 KL 15:15

Satsar på Tyskland istället.



Pappersbruket i BorlängeNästa år skulle Stora Enso's gamla pappersbruk i Borlänge vara ombyggt av Northvolt och istället bli en ny batterifabrik. Nu får vi reda på att så blir det inte utan man skjuter fram det hela minst två år till 2026 eller 2027. Anledningen är att man istället vill satsa mer på Tyskland och fokusera på tillverkningen av så kallade cylindrisk battericeller där. När fabriken i Borlänge väl står klar kommer den inte heller att tillverka battericeller som det först var tal om, utan aktivt material till batterier. Att tillverka battericeller i Borlänge blir helt enkelt en för stor investering sett till hur stor tillverkningen kan bli i lokalerna.



Bobby Green



**Northvolt har levererat det första batteriet till kund
Först i Europa**



**Northvolt får in 11,5 miljarder i finansiering
Har nu tagit in totalt cirka 83 miljarder kronor**



**Northvolt och Volvos batterifabrik hamnar i Göteborg
Skapar 3000 nya jobb**



**Northvolt vill bygga ut i Västerås
Ska bli världens första batteriforskningscampus**



**Northvolt bygger om pappersbruk till batterifabrik
Tar över efter Stora Enso i Borlänge**

2. Ko- istället för hästkrafter: Nu kan du tanka mjölk

Av Marcus Berggren 15 Juni, 2023

Rent historiskt har bilar drivits av allt från ved, till ånga, till bensen, till el, till gengas. Nu kan din bil i stället drivas av mjölk.



Nu går det att tanka din bil med etanol gjord av mjölk.

Det är mjölkbönder i Michigan, USA som har börjat samarbete med ett kanadensiskt destilleri för att börja tillverka etanol gjort av restprodukterna av mjölkframställning.

Mjölk blir till bränsle

Det är **Michigan Milk Producers Association** som nyligen påbörjade ett samarbete med Dairy Distiller, ett kanadensiskt företag, som tillverkar en mjölkbaserad vodka kallad Vodkow.

I tillverkningen av mjölkvodkan används en restprodukt från framställningen av mjölk som är oerhört laktosrik.

Laktos är en sockertyp och med hjälp av jäst man kan sedermera framställa etanol som i sin tur kan användas till att driva bilar.

Ingen ko på isen

Dairy Distiller ska öppna en ny 400-miljoner kronors fabrik i början av 2025 för att tillverka alkohol till bilar i stället för människor, det vill säga i form av etanol.

Fabriken kommer att kunna tillverka 8,3 miljoner liter etanol årligen.

I sin tur kommer moder jord att skonas från 14.500 ton koldioxid per år.

Bättre än inget

Med det sagt står mjölkindustrin för två procent av de totala koldioxidutsläppen i USA, motsvarande 20 procent av lantbrukssektorn.

Att således använda sig av restprodukter för att tillverka etanol är ett bra sätt att väga upp för det och är även gynnsamt för bilars utsläpp.



Bilen har upp till 1.781 hästkrafter på etanol.



Dodge Ram med V8 på 400 hk får en årsskatt på 2.400 kr som etanolbil.

När etanolbilar i Sverige kan tänkas kunna tankas med mjölk återstår att se, men det finns fortsatt en marknad för etanolbilar.



Marcus Berggren

Feber

3. Continentals däck med återvunna material i serieproduktion

Roger Åberg 2023-06-14 kl 15:45

Börjar säljas i sommar.



När ett däck har gjort sitt blir det en gunga, det är sedan gammalt. Men vad gör man nya däck av? Continental släpper nu sitt däck UltraContact NXT som till 65 procent består av "förnybart, återvunnet eller ISCC PLUS-certifierat material". Det förnybara i däcket är restprodukter från trä- och pappersindustrin och risskal. Tillsammans med återvunna saker så består detta av 37 procent av däcket. Resterande 28 procent är syntetiskt gummi och **kimrök** som är ISCC PLUS-certifierat. Continental UltraContact NXT kommer i hela 19 olika dimensioner så det är inte någon specialare som bara ska finnas i teorin. Något pris har vi ännu inte fått tag på men däcket går i serieproduktion i juli och kommer till kunderna i slutet av sommaren.



Roger Åberg

4. Mercedes vill minska utsläppen med svenskt fossilfritt stål

Publicerad: 2023-06-16

Mercedes har som mål att halvera sina koldioxidutsläpp till år 2030.



Det stål som används i en elbil står för 20 procent av koldioxidutsläppen vid tillverkningen. För att komma åt det vänder sig Mercedes till Sverige för att få tillgång till fossilfritt framställt stål.

Både SSAB, som är en del i projektet Hybrit med LKAB och Vattenfall, och H2 Green Steel i Boden ska förse den tyska tillverkaren med fossilfritt stål. De båda svenska företagen och ytterligare fyra europeiska företag ska leverera 200 000 ton fossilfritt stål om året till Mercedes innan 2030.

Leveranserna av fossilfritt stål från SSAB framställt med vätgas som energikälla ska enligt Mercedes komma i gång 2026 och användas vid tillverkningen av elbilar på plattformen MMA. Exakt när leveranserna från H2 Green Steel kommer i gång nämns inte, däremot att det svenska företaget ska stå för omkring 50.000 ton.



Carl Undéhn

5. Renault ska kapa förbrukningen i nya elbilarna

Publicerad 2023-06-15 kl 12:13 (uppdaterad 2023-06-15 kl 14:06) Text Erik Söderholm

Låg förbrukning och hög effektivitet är viktigare än längsta möjliga räckvidd, enligt Renaults utvecklingschef.



Ett av de områden där Tesla ofta får beröm är effektiviteten. Låg förbrukning innebär att det inte behövs ett lika stort, tungt och dyrt batteripaket för att uppnå en rimlig räckvidd. Kombinerat med hög laddeffekt innebär det också att bilen kan laddas med mer räckvidd på samma tid.

Att sänka förbrukningen är en av de viktigaste utmaningarna för Renaultgruppens utvecklingschef Gilles Le Borgne. Det säger han i en intervju med [Automotive News](#).

När det gäller räckvidden har Renault tidigare kritiserat idén om att använda stora och tunga batteripaket för att ge onödigt lång räckvidd som bara används ibland. I småbilar satsar Renault på en räckvidd på 30–40 mil, som i dagens Zoe, och i större elbilar och suvar hamnar den på 40–60 mil, enligt utvecklingschefen Gilles Le Borgne.

I dagsläget har Renaults eldrivlinor en verkningsgrad på strax under 86 procent. Som jämförelse har en vanlig förbränningsmotor i bästa fall en verkningsgrad på 30–40 procent vilket innebär att en majoritet av energin som används blir till överskottsvärme.

– Vi jobbar på nästa generation elbilar som anländer omkring 2027 och som får motorer utvecklade med Valeo. Vi hoppas kunna öka effektiviteten i motorn och kraftelektroniken till 93 procent, säger Gilles Le Borgne.

När det gäller laddning vill Renault öka effektiviteten från 93 till 95–96 procent. Även det introduceras 2027.

– Vi kommer också gå över till 800-voltsteknik i den generationen vilket sänker motståndet i cellerna.

Att värma upp batteriet i förväg innan det laddas kan halvera laddtiden, enligt Renault. Men då måste föraren använda bilens inbyggda ruttplanerare och navigera till en laddstolpe.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Renault Zoe kopplas ned – ingen lösning i sikte



Renault: Snabbladdning viktigare än lång räckvidd



Efter Teslas besked – Renault ser över priserna

6. Tesla rear ut Sveriges snabbaste bil – jätterabatt

Publicerat 17/06/2023 av Maths Nilsson

Nu är det rea på Sveriges snabbaste bil. Tesla säljer ut lagerbilar av Model S Plaid med 1.020 hästkrafter med jätterabatt. Men på Blocket går det att hitta ännu billigare exemplar.



Tesla har gjort sig kända för att sänka priser och skaka om elbilsbranschen under året. Men de dyraste modellerna Model S och Model X har hittills inte fått så stora prisjusteringar. Försäljningen verkar dock gått lite trögt efter en initial leveransrusch. Hittills i år har Tesla registrerat drygt 350 Model S och 212 Model X i Sverige.

Men nu har den som vill komma över ett exemplar av Sveriges accelerationssnabbaste bil och rekordhållaren runt Nürburgring en möjlighet. Tesla rear ut ett antal lagerbilar med rabatt på 95.000 kronor. Men direkt billigt är det ändå inte. Med utrustning ligger de billigaste Model S Plaid på 1.496.120 kronor. Den som vill fynda en Plaid billigare kan hitta ännu lägre priser på Blocket, där säljs en nästintill ny Plaid för 1.299.000.

Tesla rear ut Model S Plaid med en rabatt på 95 000 kronor. Men på Blocket finns ännu billigare bilar.

Men för de flesta är accelerationen på 2,1 sekunder upp till 100 km/h en ganska onödig om än häftig leksak. Då framstår den mer normala versionen av Model S som ett vettigare köp. 0-100 km/h på 3,2 sekunder räcker mer än väl, och bilen slog nyligen rekord i räckviddstest med 672 km. Även här får du 95 000 kronor i rabatt på lagerbilar.

Likaså på den sjuitsiga SUV:en Model X är rabatten i flera fall 95.000 kronor. [Även från USA](#) och flera andra länder kommer uppgifter om att Tesla rear ut lagerbilar på Model S och X.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

Senaste nytt:

- [Volvo Duett fyller 70 – modellen kom till av en slump](#)
- [Bilarna som övergavs efter kärnkraftskatastrofen](#)
- [Koenigsegg spöade elbil – tog tillbaka världsrekord](#)
- [Gör succé i Ryssland – bygger Volvos nya elbil EX30](#)
- [Elbil vs bensin och diesel: Vad är billigast att köra nu?](#)
- [Youtuber i Lamborghini körde ihjäl 5-årig pojke](#)

Populära artiklar

- [Gör succé i Ryssland – bygger Volvos nya elbil EX30](#) posted on juni 16, 2023
- [Koenigsegg spöade elbil – tog tillbaka världsrekord](#) posted on juni 16, 2023
- [Elbil vs bensin och diesel: Vad är billigast att köra nu?](#) posted on juni 16, 2023
- [Därför rostade 1000-tals klassiska bilar bort på flygfält](#) posted on juni 15, 2023
- [Så dyr är Sveriges diesel jämfört med andra länder](#) posted on juni 14, 2023
- [Ladas miss – kinesiska emblem kvar på nya SUV:en](#) posted on juni 15, 2023
- [Daniel sålde Sveriges dyraste bil: "Känns fantastiskt"](#) posted on juni 14, 2023
- [Enormt ladufynd sålt – gammal man drog in jättesumma](#) posted on juni 13, 2023
- [Försvunna superbilen Vector W8 hittad efter 30 år](#) posted on juni 14, 2023
- [Fabriksny efter 35 år – okörd Lancia Y10 säljs i Sverige](#) posted on juni 14, 2023



7. Det mödosamma arbetat att göra VW ID.7 så aerodynamisk som möjligt

Posted by Kristofer Rask juni 16 2023

Till hösten är det säljstart för Volkswagens nya flaggskepp ID.7. En modell som utmärker sig med en lång räckvidd upp till 700 kilometer, det från ett i sammanhanget litet batteri på 86 kWh. För att uppnå det har Volkswagen bland annat utvecklat en ny elmotor, men ännu viktigare har arbetet med den aerodynamiska formen varit.



Volkswagen har lagt ner mycket tid på att göra ID.7 till märkets mest aerodynamiska elbil hittills. Det inkluderar allt från utformningen av karossen, till hjulen, underredet och luftintagen till kylning. Till sin hjälp använde man i ett tidigt skede lermodeller och datorsimuleringar.

– Vid designen av ID.7 var det större fokus på aerodynamik än för praktiskt taget någon annan modell. Detta kan ses på den låga fronten, den flytande övergången till motorhuven och den snabba vindrutan. Den coupéliknande takformen och den avsmalnande bakänden är också designade för idealisk aerodynamisk prestanda, berättar Volkswagen-designern Daniel Scharfschwerdt.

Normalt på bilar i det här formatet står karossen för omkring 50 procent av Cd-värdet, hjulen och däcken för omkring 30 procent, underredet för 10 procent och öppningar för luftintagen omkring 10 procent.

Små spoilers

Till sin hjälp har Volkswagen använt små spoilers och luftkanaler utmed bilen. Underredet är nästan helt plant med små spoilers som motståndslös guider luften i rätt riktning.

Luftkanaler på den främre stötfångaren leder om luften, bort från bilen. Framför hjulen sitter små spoilers som guidar luftströmmarna förbi hjulen med minimal turbulens. De kompletteras med små luftkylare som löper längs underredets sidor som förhindrar att luft strömmar in under bilen.

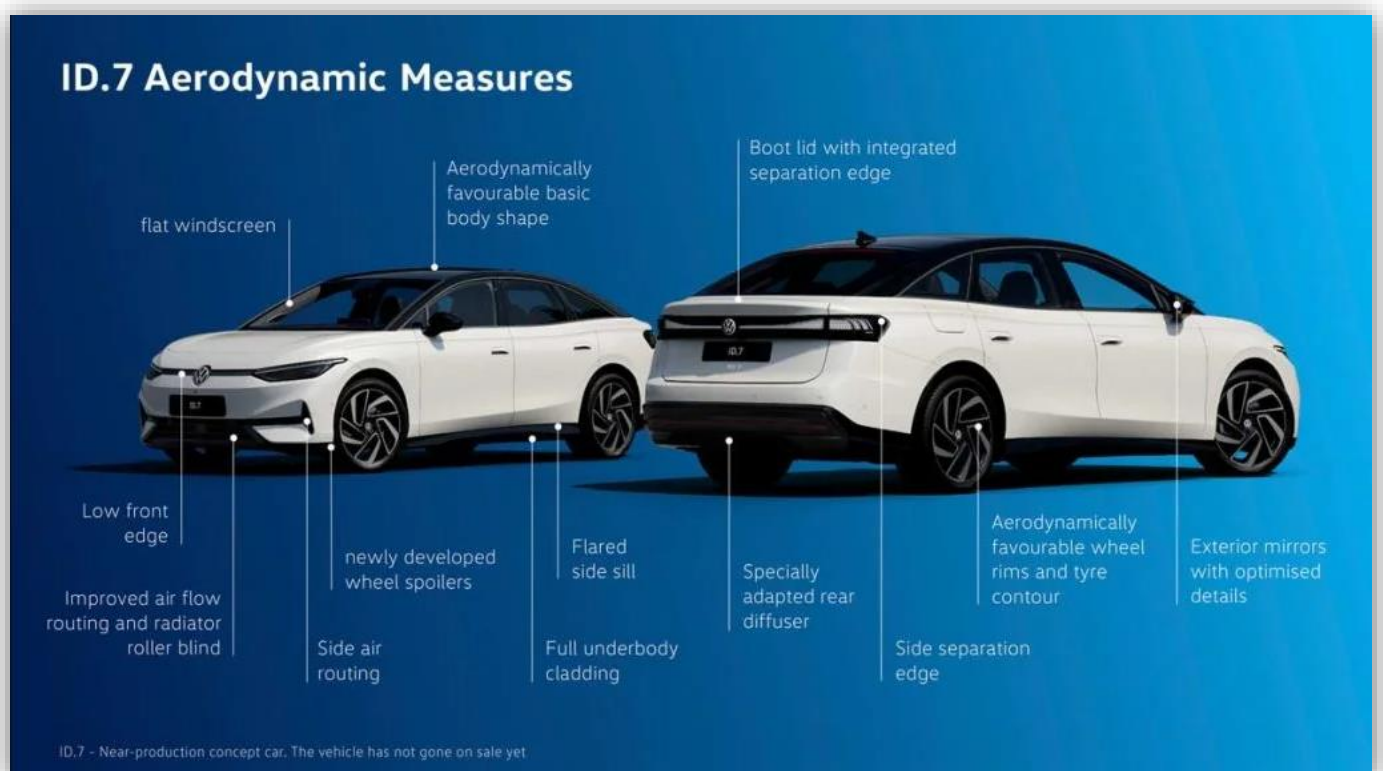
Volkswagen har också lagt ett särskilt fokus på utformningen av fälgarna, med fokus på god aerodynamik. Samtidigt är det viktigt att säkerställa att luft ändå kommer in för att kyla bromsskivorna. Det hela är en noga uträknad ekvation.



– Resultatet är fälgar som är mer stängda och har därför särskilt bra aerodynamiska egenskaper, berättar aerodynamikexperten Stephan Lansmann. Genom datorsimuleringar kunde man också redan i ett tidigt skede fokusera på däckens konturer. Det innebär att hjulen kunde optimeras mycket tidigare i arbetet än normalt.

För att kyla motorer och batterier behöver man släppa in luft genom luftventiler in till drivlinan. Det bidrar så klart till ett ökat luftmotstånd. Därför utrustade Volkswagen ID.7 med en elektroniskt reglerbar ”rullgardin” som stängas när kylningen är tillräcklig vilket bättrar på aerodynamiken.

Karossens coupéliknande tak och avsmalnande bakdel är också en viktig nyckel till det låga luftmotstånd. Själva bakluckan har också fått en integrerad spoiler som minskar turbulensen bakom bilen.





8. Färre modeller, mer volym – så ska VW öka vinsten med 100 miljarder

Publicerad 2023-06-14

Redan för några veckor sedan visade ett internt mail från Volkswagens chef Thomas Schäfer på att stora förändringar var på gång hos tillverkaren. Dagens avkastning på försäljningen på 3 procent ansågs alldeles för låg och måste höjas till 6,5 procent. Annars riskerar Volkswagen inte ha råd med ”nödvändiga investeringar”, skrev chefen i mailet.



Nu har ledningen bekräftat planerna officiellt och målet är att till 2026 öka vinsten med 10 miljarder Euro – omkring 115 miljarder kronor. Det ska nås både genom stora förändringar för mer effektivitet inom företaget och för de som väljer att köpa en bil från Volkswagen.

– Vi ska fokusera på färre, men viktigare modeller. Det minskar komplexiteten och leder till mer resultat, sa Volkswagens chef Thomas Schäfer.

Nischprodukter som inte säljer i stora volymer ska därför få stryka på foten i framtiden. Till exempel kommer sedanen Arteon inte få någon efterföljare. I praktiken innebär det också att kunder kan räkna med mindre möjligheter att konfigurera sin bil inför ett köp. Den nya eldrivna sedanen ID.7 ett talande exempel. Enligt Volkswagen har den ”99 procent färre konfigurationsmöjligheter” jämfört med den sjunde generationens Golf.

Volkswagen följer där samma väg som flera andra tillverkare redan slagit in på. När Volvo i förra veckan presenterade sin nya elbil EX30 fick vi till exempel veta att det går att välja mellan fyra, färdigkonfigurerade ”rum” för interiören.

Att Volkswagen satsar på volym blev också tydligt vid presentationen av ID. 2all, den mindre elbil som ska lanseras 2025 och få ett pris från 25.000 Euro, omkring 280.000 kronor. Redan då var Volkswagen tydliga med att det är volymmodeller som utgör märkts ”kärnmodeller”. De ska i ännu högre grad än idag tas fram i samarbete med Volkswagen-koncernens övriga volymmärken, Skoda och Seat/Cupra. De båda märkena ska lansera egna versioner mindre elbilar som delar teknik och ska få samma pris som ID. 2all. Tillverkningen av alla tre ska ske hos Seat/Cupra i Spanien.



Carl Undéhn



9. Stellantis ska lansera budget-elbilen Citroën e-C3 i Europa

Posted by Kristofer Rask

juni 16 2023

Citroën C3 är den franska biltillverkarens minsta bilmodell. Sedan en tid tillbaka har den också funnits som elbil men bara i Indien. Nu blickar Citroën mot Europa med planer på att plocka hem den eldrivna budget-elbilen och sälja den även här.



Indiska versionen av Citroën e-C3.

Koncernbolaget Stellantis kommer att visa upp en ny uppdaterad och eldriven Citroën e-C3 i mitten av oktober. Det hela är ett motdrag till anstormningen av billiga kinesiska elbilar på den europeiska marknaden.

De två billigaste elbilarna som finns i Europa idag är Dacia Spring och Renault Twingo ZE. Elbilarna säljs inte i Sverige men nere på kontinenten kostar de 21 000 respektive 25 000 euro.

– Nya e-C3, en stadsbil större än dessa två modeller, är ett lägligt tillskott på marknaden eftersom den kommer att säljas för under 25 000 euro, sa Citroëns VD Thierry Koskas till journalister.

Citroën e-C3 väntas få en räckvidd på 300 kilometer och kommer sannolikt tillverkas i Kina, enligt källor insatta i ämnet. Om e-C3 kommer till Europa, till skillnad från Spring och Twingo ZE, återstår att se.



10. Smart är snart tillbaka i Sverige med bara elbilar

Posted by Kristofer Rask juni 16 2023

Snart börjar Smart att säljas i Sverige igen. Bilmärket som sedan 2019 är ett samägt bolag mellan Mercedes och Geely satsar numera på elbilar. En av de första nya modellerna som är aktuell för Sverige är Smart #1 som delar plattform med Volvo EX30.



Den svenska generalagenten för Smart blir Hedin Bil och från start kommer man ha försäljning och service i Stockholm, Göteborg och Malmö. Samt dessutom serviceverkstäder i Helsingborg, Linköping, Jönköping och Uppsala.

– Det är verkligen kul att lansera nya smart i Sverige. Det är extra roligt att få göra det tillsammans med Hedin Bil som ju har en så lång historia med varumärket. De är verkligen professionella och vet vad det handlar om, säger Jesper L. Petersen som är VD för Smart Sverige AB.

Smart #1 är en kompakt elbil som mäter 4,2 meter på längden. Den är ungefär två decimeter längre än Renault Zoe. Bilen blir bakhjulsdriven med en motor som levererar 200 kW (272 hk) och en toppfart på 180 km/h. Ett batteri på 66 kWh ska ge en räckvidd på omkring 420 kilometer.

Smart räknar med en säljstart tidigt under hösten 2023. Inom kort presenteras också de svenska priserna.



Kristofer Rask

Feber

11. Land Rover uppdaterar Discovery Sport

Av Bobby Green

2023-06-15 KL 16:30

Får modernare interiör



FILM: https://youtu.be/Bdy_E2kKbql.

Land Rover släpper nu en uppdatering av modellen Discovery Sport. Den får en nydesig-nad modernare interiör och den senaste versionen av infotainmentsystemet på en ny pek-skärm som är på 11,4 tum. Trådlös Apple CarPlay och Android Auto är standard. Även väx-elspaken är ny och runt denna finns en mörk aluminiumlist. Ratten är treekrad och man kan välja mocka kombinerat med Luxtec-tyg som är tillverkat av återvunnen polyestermik-rofiber. Man kan få upp till sju säten och den andra sätesraden är skjutbar och kan fällas 40:20:40. Med fällda baksäten kan man lasta upp till 1794 liter.

Bilen erbjuds som laddhybrid och kan då ta sig upp till 6,1 mil på bara el. [Går att beställa nu](#), mer info finns på länken: mynewsdesk.com/Bil.



Bobby Green



12. ET5 Touring och EL6 – NIO utökar med kombi och uppdaterad elsuv

PUBLICERAD: 2023-06-15

NIO fortsätter att utöka sitt modellprogram. Sedan märket kom till Sverige förra hösten har de båda sedanerna ET7 och ET5 samt elsuven EL7 börjats säljas här. Nu tillkommer ytterligare två modeller som går att beställa nu med beräknad levereras under fjärde kvartalet. Två modeller som också kan bli märkets viktigaste på den svenska marknaden. Och båda med en tydlig svensk koppling som ni kan läsa mer om här.



FILM: <https://youtu.be/gFOA87Y8HGc>.

Med ET5 Touring kommer NIO med sitt bidrag för att fylla i den ännu stora luckan med eldrivna kombimodeller. Trots trenden med suvar säljs det årligen fortfarande en miljon kombis i Europa – av 1,6 miljoner globalt. Vad BMW tycker om namnet är oklart, men enligt tyska medieuppgifter ska de ha lämnat en kommentar att namnet "Touring" inte går att märkesskydda. Som namnet också antyder bygger kombimodellen på sedanen ET5, och det i princip rakt av. Yttermåttan är samma, vilket betyder en längd på 4,79 meter som gör ET5 Touring jämförbar med Volkswagen Passat Kombi. Men för att göra en kombi har taklinje naturligtvis förlängts. Taket sluttar ganska kraftigt bakåt, men enligt NIO ska kombiversionen bjuda på 17 millimeter mer huvudutrymme i baksätet jämfört med sedanen. Hjulbasen är 2,88 meter, också det samma som hos ET5.

Även under den nya karossen är drivlinan hämtad från sedanen. Elmotorn på framaxeln har en effekt 150 kW, på bakaxeln hittas en starkare motor på 210 kW vilket ger fyrhjuldrivna ET5 Touring en total effekt på 360 kW, eller 490 hästkrafter. Med ett vridmoment på 700 Nm gör ET5 Touring 0-100 km/h på fyra sekunder. Det går att välja mellan ett batteripaket på 75 kWh för 43,5 mils räckvidd, eller 100 kWh för 56 mils räckvidd.



Störst skillnad mot sedanen ET5 hittas som väntat i bagaget. Det har vuxit från 386 liter hos ET5 till 450 liter, samt plats för ytterligare 42 liter under lastgolvet. Baksätet kan fällas enligt 40/20/40 för att rymma upp till 1 300 liter.

Ännu mer plats finns det i bagaget hos EL6. Det handlar då om en lite mindre elsuv än EL7 och en uppdaterad version av NIO:s bäst säljande modell i Kina, ES6. Särskilt liten är suven däremot inte. Med en längd på 4,85 centimeter är den knappt 6 centimeter kortare än EL7. Hjulbasen har minskat med ungefär lika mycket, men mäter fortfarande 2,9 meter vilket låter som gott om plats på insidan.





Drivlinan är samma som hos ET5/ET5 Touring, alltså fyrhjulsdraft från två elmotorer som tillsammans ger 490 hästkrafter. Sprinten från 0-100 km/h är något långsammare och klaras av på 4,5 sekunder. Bagaget ja, hos NIO EL6 går det in 668 liter eller 1 430 liter med baksätet fällt. Dessutom går det att dra ett släp på 1,2 ton.

ET5 Touring och EL6 kommer som NIOs övriga modeller den virtuella assistenten NOMI på instrumentbrädan och assistanssystem som tar hjälp av 33 sensorer, inklusive Lidar. Båda modeller går att få med massagefunktion och ventilation i stolarna fram. Hos EL6 kan de även lutas till nästan helt liggande läge.





Batteristorlekarna för EL6 är också 75 kWh för 40,6 mils räckvidd eller 100 kWh för 52,9 mils räckvidd. Hos båda modeller kan batteriet på 75 kWh snabbbladdas med 140 kW, det större på 100 kWh klarar som mest 125 kW. Men som hos NIO:s övriga modeller går det också att byta batteri vid en NIO Power Swap Station på omkring fem minuter osm alternativ till att snabbbladda. Därför går både ET5 Touring och EL6 att köpa med eller utan batteri, som då hyrs till en månadskostnad. Det mindre batteriet på 75 kWh kostar 1 799 kronor i månaden, det större på 100 kWh kostar 2.999 kronor.

Med batteri kostar ET5 Touring från 706.000 kronor, utan och med batterihyra från 576.000 kronor. För EL6 börjar priset med batteri från 769.000 kronor, eller utan från 639.000 kronor.

Det går även att prenumerera på bilarna genom NIO Subscription. ET5 Touring kostar då från 12.459 kronor i månaden och EL6 från 13.099 kronor i månaden.

Modell	Pris med batteri	Pris utan batteri	Månadshyra batteri
NIO ET5 Touring 75 kWh	706 000 kr	576 000 kr	1 799 kr
NIO ET5 Touring 100 kWh	816 000 kr	576 000 kr	2 999 kr
NIO EL6 75 kWh	769 000 kr	639 000 kr	1 799 kr
NIO EL6 100 kWh	879 000 kr	639 000 kr	2 999 kr



Carl Undéhn

13. Nio öppnar tre nya stationer för batteribyte: "Viktig satsning"

Publicerad 2023-06-16 kl 8:54 (uppdaterad 2023-06-16 kl 9:20)

Text Erik Söderholm

Att byta ut batteriet "i farten" som komplement till vanlig snabbladdning är en idé som Elon Musk skrivit av helt. Men Nio storsatsar på tekniken och öppnar ytterligare tre stationer längs svenska vägar.



Bilmärket Nio fortsätter bygga ut nätverket med batteribytesstationer. På fredagen kom beskedet att ytterligare tre så kallade Power Swap-stationer ska byggas.

En av de nya stationerna hamnar i centrala Stockholm, i Frihamnen. På så sätt skiljer den sig från övriga batteribytesstationer eftersom den inte ligger längs en stor motorväg mellan två städer.

– Vi har två inriktningar för stationerna. Den ena delen är att vi vill täcka in när du åker på långfärd mellan A och B för att få bort räckviddsångesten. Den andra delen är att vi vill täcka in storstäder eftersom alla inte har möjlighet att ladda hemma, säger Mattias Lundgren, chef för Nio i Sverige, till Vi Bilägare.

"Vi vill täcka in storstäder eftersom alla inte har möjlighet att ladda hemma"

Den här stationen bygger på ny teknik som kan byta 18 batterier i timmen i stället för 13 som tidigare, samt att bytet går på fyra i stället för fem minuter. Stationen är även förberedd för lastbalansering.

Om några veckor öppnas dessutom en station i Enköping och i september öppnas en i Arlandastad norr om Stockholm.

Mattias Lundgren är övertygad om att batteribytesstationerna är en viktig del i Nios satsning.

– Det här är ett stort steg i vår utbyggnad av Power Swap-stationerna. Det är en väldigt viktig satsning i vårt erbjudande, inget snack om saken.



*Så här ser nätverket med batteribytesstationer ut i dag i Skandinavien.
Kartan är beskuren – det finns även stationer i Centraleuropa.*

Nio har hittills bara registrerat 75 bilar i Sverige och att övertyga bilköparna om att prova ett nytt märke är inte alltid helt enkelt.

Hur uthålliga är ni?

– Vi har långsiktiga ambitioner och är i allra högsta grad här för det långa loppet. Vi förväntar oss inga jättevolymmer innan nätverket är på plats så att användarna känner sig trygga. Ger vi oss in i något så gör vi det för att stanna. Vi följer vår plan till 100 procent, säger Mattias Lundgren.

Hittills har ni bara byggt Power Swap-stationer i norra Sverige. Ska ni även bygga stationer längre norrut?

– Absolut. Vi har en del ledder för att bygga stationer och de är egentligen inte begränsade av oss utan av myndigheter och fastighetsägare. Först lägger vi en första ”ryggrad” i de tre storstadsregionerna, men efter det ser jag ingen del i landet där vi inte kan etablera oss om det finns behov, tvärt om. Vi vill höra från användarna var vi ska vara.

Läs också:



Nio visar ny elkombi – här är svenska priserna



14. Aehra presenterar sin andra eldrivna modell

Bobby Green 2023-06-16 kl 18:00

En sedan som ska komma 80 mil på en laddning.



Aehra är en italiensk-amerikansk startup som vill erbjuda flådiga eldrivna bilar. Vi har tidigare fått se en SUV och det har teasats om en sedan-modell. Nu presenteras den sistnämnda och det är en elegant skapelse som lovar mycket. Bilen är ritad av före detta Lamborghini-designern Filippo Perini och precis som hos suven kan alla fyra dörrar öppnas uppåt.

Under skalet finns samma plattform som hos syskonet och man säger att den här ska ta sig 80 mil på en laddning. Man ska kunna ladda med upp till 350 kW men mer än så säger man inte kring den tekniska biten just nu. Vi får heller inte se hur bilen ser ut på insidan vilket är lite synd.

Försäljningen ska dra igång 2026 vilket är året efter suven som du får hosta upp 160.000 dollar för.





Bobby Green



**Italienska Aehra visar upp eldriven SUV
Har dörrar som flaxar åt alla håll**



**Den eldrivna suven Aehra har sjukt stor skärm på insidan
Större än BMW:s grillar**

15. Mercedes visar smakprov på framtidens eldrivna supersportbil

Publicerad: 2023-06-16

2021 köpte Mercedes det brittiska företaget Yasa som utvecklar högpresterande axialflödesmotorer med både hög effekt och högt vridmoment. Vad de kan användas till för spännande saker visar Mercedes nu med ett nytt eldrivet sportbilskoncept.



Vision One-Eleven har fått två ”exceptionellt kraftfulla och avancerade” axialflödesmotorer från YASA. Exakt hur kraftfulla får vi inte veta, men både Yasa och Mercedes lovar körglad prestanda tack vare tekniken. Ytterligare en fördel mot radialflödesmotorer, som används i dagens elbilar, är att axialflödesmotorn är mindre och lättare.

– Jämfört med radialflödesmotorer har de betydligt högre och mer uthålliga effektreserver, vilket ger en helt ny nivå av prestanda, säger Tim Woolmer som är grundare av och teknisk chef hos Yasa.

Även batteriet använder ny teknik som hämtats från Mercedes Formel 1-avdelning. Storleken på paketet nämns inte, men i det hittas vätskekylda cylindriska celler med en ny kemi. Om det är ett tecken på att även Mercedes planerar använda cylindriska celler som Tesla och snart även BMW är oklart.

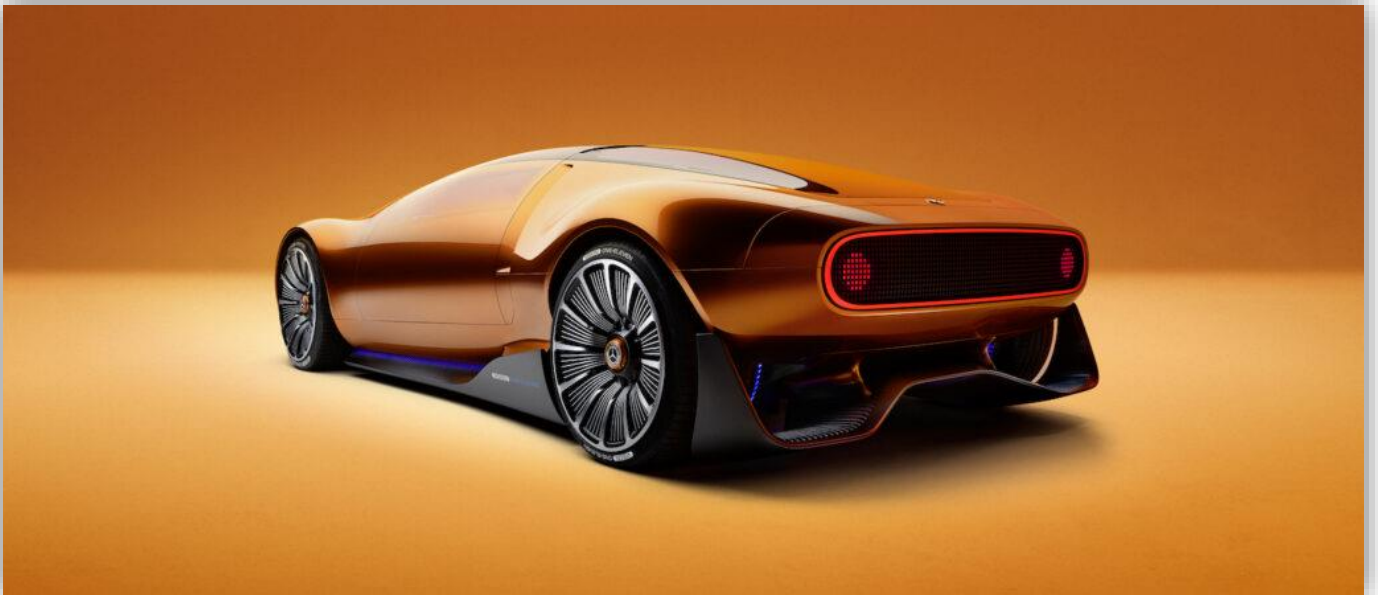
Inte heller räckvidden avslöjas och stort fokus ligger i stället på designen som har hämtat inspiration från prototypen C 111 som Mercedes tog fram på 1970-talet. Det märks i de ovala formerna i fronten, måsvingedörrarna – och så klart den orangea färgen. 1970-talets kilformade kaross har däremot fått stryka på foten för de rundade former vi idag ser hos Mercedes EQS och EQE. Att komma in och ut ur den endast 1,17 meter höga bilen kan nog kräva vissa akrobatiska kunskaper.

När du väl sitter i Vision One-Eleven vill Mercedes kombinera känsla av sportvagn med lounge. Det finns därför två lägen att välja. I Race-läge är stolarna upprätta och med en liten skärm framför föraren ska fokus ligga på vägen. Knappas Lounge-läget beskrivs det som att stolarna blir en del av interiören för att bli till en enhet – lite oklart vad som menas med det.

Tyvärr kommer konceptet nog aldrig att sättas i produktion. Men tekniken med axialflödesmotorer kommer vi få se i kommande prestandamodeller från Mercedes.



FILM: https://youtu.be/4hTi2IXoF_A.



Carl Undéhn



16. Koenigsegg Regera sätter nytt världsrekord 0-400-0 km/h

Bobby Green 2023-06-16 kl 10:50

Regera regerar!



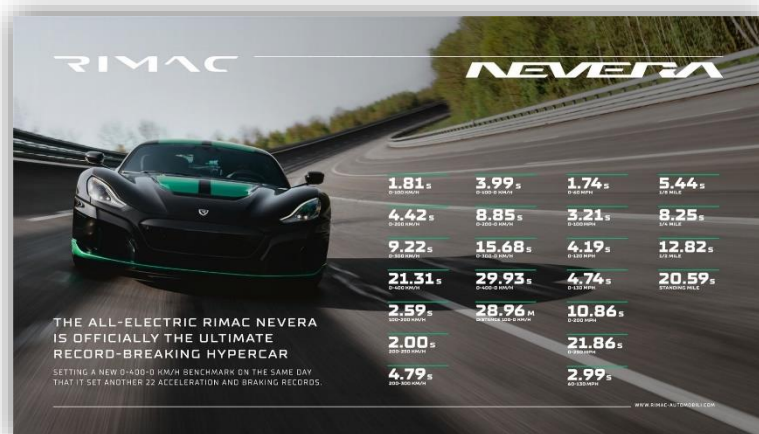
FILM: <https://youtu.be/QaEpYc3YLz4>.

Återigen visar Koenigsegg att trots att de är relativt små kan de sticka ut hakan och verkligen ta plats bland de stora spelarna. Nu har man satt ett nytt världsrekord med modellen Regera och det handlar om 0-400-0 km/h. På bara 28.81 sekunder lyckades man med denna bedrift vilket är smått otroligt att ta in faktiskt. Det **tidigare rekordet för Regera** löd 31.49 sekunder vilket slog det som Koenigsegg satte 2017 med Agera RS - 33.29 sekunder. Rekordet gjordes på Michelin Cup2R-däck och på en sträcka med bättre underlag än vad man tidigare har kört på. Alla tider mättes med Racelogic och ser ut som följande:

0-400-0 km/h	28.81 sekunder
0-400 km/h	20.68 sekunder
400-0 km/h	8.13 sekunder
0-250-0 mph	29.60 sekunder
0-250 mph	21.35 sekunder
250-0 mph	8.25 sekunder



Bobby Green



**Rimac Nevera har satt 23 nya världsrekord
På en dag**



**Koenigsegg Regera slår nytt varvrekord på Ring Knutstorp
Petar ner McLaren Senna från tronen**



**Så uppdateras en Koenigsegg Regera
Christian visar hur enkelt det är**

17. Så hutlöst dyrt är det att äga en Bugatti Veyron

Av Marcus Berggren 16 Juni, 2023

Att äga en Bugatti är ingen billig historia. Nu har fastighetsmogulen tillika bilfantasten Manny Khoshbin redovisat exakt vad det kostar att äga en Bugatti Veyron.



Att äga en Veyron är ingen billig historia.

Veyron lanserades 2005 och stoltserade då med över 1 000 hästkrafter och en toppfart på smått galna 407 kilometer i timmen.

Det är dock inte utan ingenjörskonst som heter duga, något som naturligtvis smakar så det kostar.

Drabbar ingen fattig

Manny Khoshbin, som är god för 200 miljoner dollar, strax norr om 2,1 miljarder kronor, har en rad Bugatti-bilar i sitt garage – bland annat två [Veyron](#) och en [Chiron](#).

Med andra ord har han stenkoll på vad det rör sig om för kostnader, samtidigt som han inte har något problem med att betala för kalaset.

Bugatti Veyron kostade cirka 15 miljoner när den lanserades 2005 och nu måste man punga ut cirka 10-15 miljoner på begagnatmarknaden.

Svindlande ägarkostnader

Att byta olja på en Veyron kostar motsvarande 265 000 kronor, mer än en sprillans ny [Dacia Spring Electric](#).

Utöver det rekommenderar Bugatti att man byter däck ungefär vartannat år till en kostnad på motsvarande 403.000 kronor.

Fälgarna kostar motsvarande 530.000 kronor och bör ersättas var 1.600 mil.

Med andra ord är man uppe i miljonbelopp på bara några enstaka år.



Miljardären Manny Khoshbin har redovisat vad det kostar att äga en Veyron.

Fabriken ställer upp

Det franska märket har en rad återförsäljare runtom i världen, flera av vilka kan utföra enklare servicebehov.

Vid större arbeten kan hyperbilmärket skicka ut en så kallad "flygande doktor" som kan stå till tjänst.

Annars krävs det att man skickar bilen till Bugatti-fabriken i Molsheim, där det franska märket numera erbjuder möjligheten att **renovera din Veyron**.

Det innebär att man kan välja att byta ut klädsel, lacka om bilen eller vad som helst. Vad det kostar har Bugatti inte kommunicerat, men om man har råd att äga en Bugatti behöver man inte fråga.

Läs även: [Så mycket kostar det att äga en Bugatti Veyron](#) [Dagens PS]

Läs även: [Så mycket kostar det att äga en Bugatti Chiron](#) [Dagens PS]

Läs även: [Bugatti Chiron provkörd – världens snabbaste bil](#) [Dagens PS]



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

18. Ny studie: Variabel hastighet fungerar ”överraskande” bra

Publicerad 2023-06-15 13:55 Text Erik Söderholm

Tillfälligt sänkt hastighet på vissa vägsträckor med mycket trafik kan bli betydligt vanligare. De fungerar nämligen riktigt bra – åtminstone enligt en ny VTI-rapport.



Att sänka hastigheten tillfälligt på vissa vältrafikerade vägsträckor ned hjälp av så kallade ”variabla” hastighetsgränser har visat sig fungera riktigt bra. Åtminstone enligt en ny rapport från VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).

Sträckan som testats är E4 vid Södertälje söder om Stockholm och att sänka hastigheten där från 100 till 80 km/tim gjorde att medelhastigheten sänktes med 4–12 km/tim. Hastigheten blev också jämnare mellan filerna, antalet filbyten och därmed olycksrisken minskade liksom utsläppen.

– Tidigare studier har visat att efterlevnaden ofta är ganska dålig, så det var lite överraskande. Men i det här fallet gjorde den täta trafiken troligen att man insåg varför hastighetsgränsen sänktes. Det kändes antagligen rimligt och motiverat att köra långsammare, säger projektledaren Ellen Grumert.

”Det kändes antagligen rimligt och motiverat att köra långsammare”

Att sänka hastigheten tillfälligt kan alltså bli något som bilisterna får vänja sig vid framöver. Själva bilkön blir längre, men enligt VTI:s rapport påverkas inte framkomligheten eller restiden.

– För resenären borde det vara positivt då riktigt långa restider upplevs som mycket besvärande. Det borde också vara bra att mer exakt kunna säga hur lång tid en viss resa tar, säger Ellen Grumert.

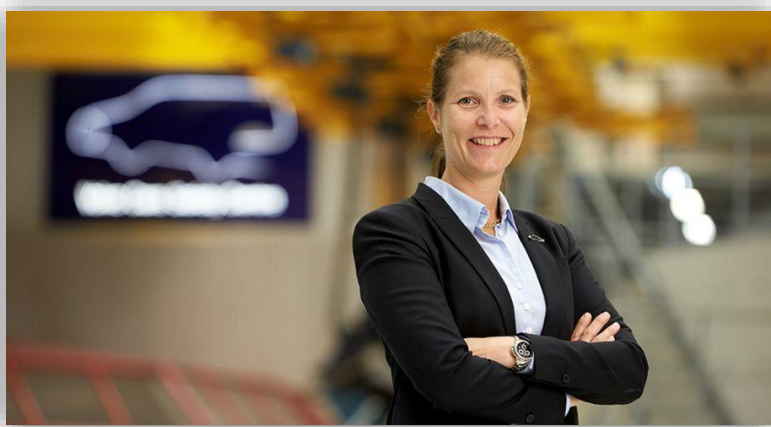


Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Ministern öppnar för att sänka hastighetsgränserna



Volvos försvar: Därför blev gränsen 180 km/tim



Så många lastbilsförare struntar i hastighetsgränsen

19. Toyotas första sportbil

Publicerad 2023-02-27 kl 7:00, text Mårten Carlsson.

Den må varit liten och obskyr men den banade väg för sådana världssuccéer som Celica, Supra, MR-2 med flera. I början av sextiotalet hade bilismen just kommit igång i Japan. Sportbilar var få förunnat. Nissan hade sin Fairlady och Daihatsu kom med en snygg cabrioletvariant av Compagno 1963. Det var ungefär vad som fanns.



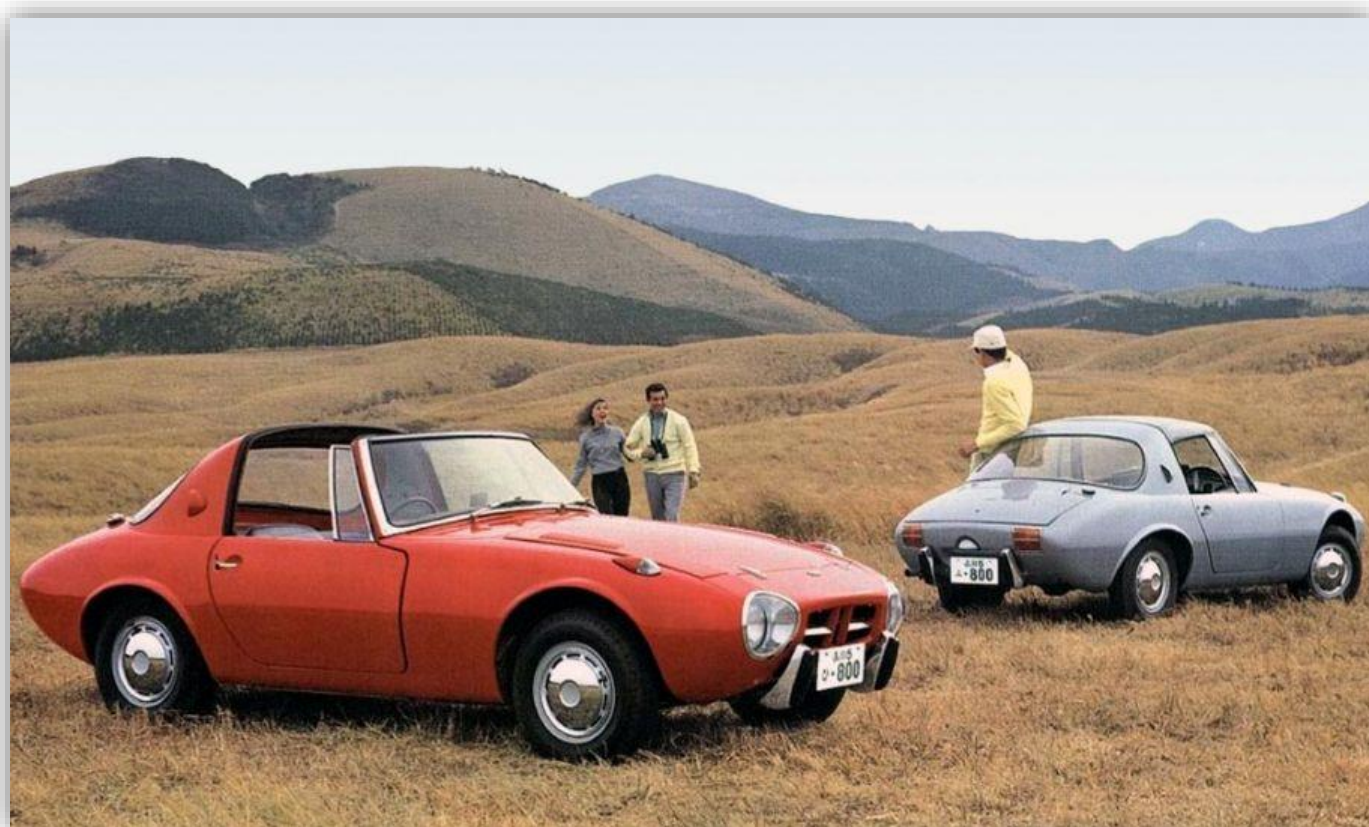
Toyota Publica Sports Concept 1962.

1962 visade Toyota upp en sportbil på Tokyos bilsalong.

Den kallades Publica Sports och som namet antyder var den baserad på Toyotas då helt nya modell Publica. Det innebar en 697cc tvåcylinders boxermotor fram och drivning bak.

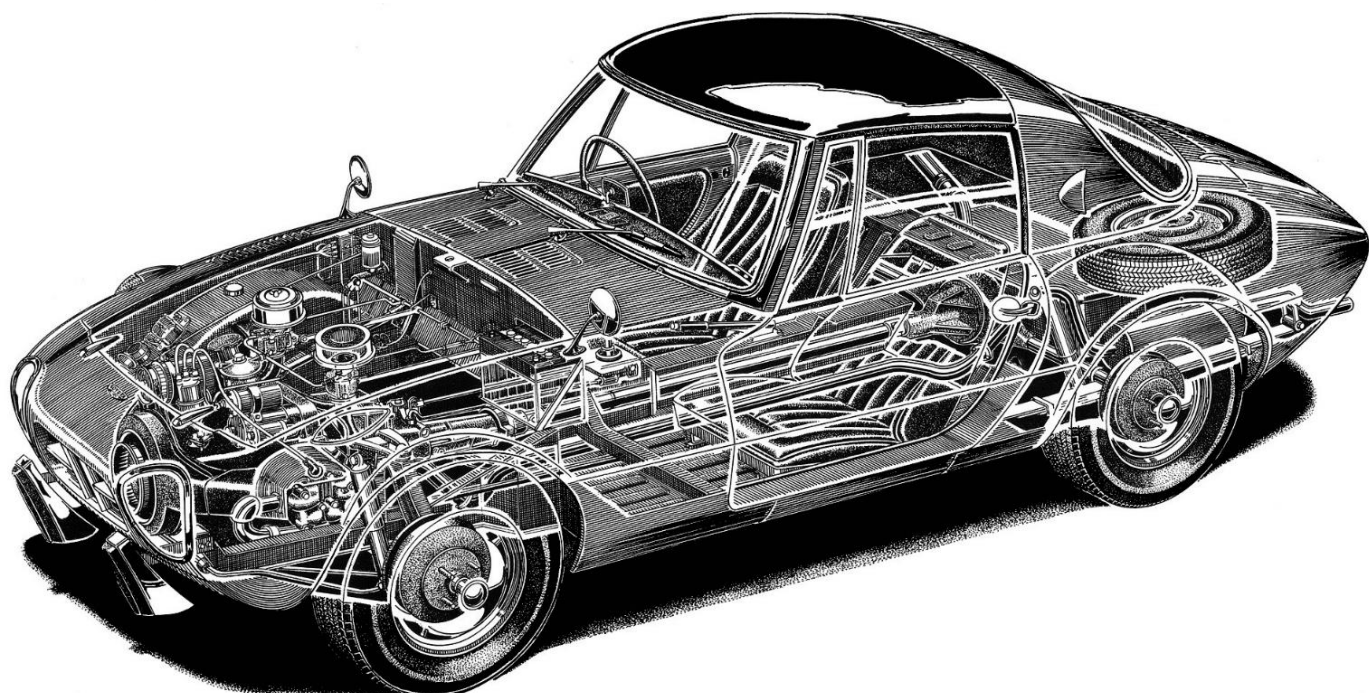
Mest iögonfallande var taket som liksom på ett jaktplan sköts tillbaks helt för i och urstigning. Den gimmicken försvann när den färdiga bilen hade premiär 1965, Toyota 800 Sports.

Nu hade man tillgång till en lite större motor på 790cc. Den gav drygt 40 hästkrafter vilket var en bra siffra då bilen var väldigt nätt i formatet. 355cm på längden och blott 146cm bred. I karossen användes en hel del aluminium vilket höll matchvikten nere på modesta 580 kilo. De första åren var till och med sätesstommarna i aluminium. Istället för det skjutbara taket försågs 800 Sports med en annan finess - ett targatak. Takdelen kunde stuvas in i bagaget vid behov. Exporten var i princip obefintlig men ett par hundra vänsterstyrda 800 Sports gjordes. De var främst menade för Okinawa som till skillnad mot resten av Japan hade högertrafik då. Några bilar togs över för tester i USA samt visa upp för Toyotahandlarna där. Dom tyckte inte den lilla sportbilen skulle ha någon vidare chans. Men man lät ändå lämna 40 stycken bilar i USA då de skulle blivit dyrt att ta med dom hem igen.



Den sista 800 Sports rullade av bandet i Yokosuka i oktober 1969. Från starten i april 1965 ändrades inte mycket. Ettans växel blev synkroniserad 1967. Året efter gjordes lite ändringar i grill och stötfångare. Totalt gjordes 3.131 stycken. En blygsam siffra men nu hade man fått blodad tand. Toyota 2000GT hade tillkommit 1967 men var för avancerad och dyr och försvann redan 1970. Båda ersattes av den nya moderna Celica som presenterades senare samma år.

Toyota Celica kom bli en enorm framgång för Toyota. Den exporterades över hela Världen och med det följde flera decennier av framgångar i rally och motorsport. Celica ynglade av sig till Supra och de modernare MR-2 och GT86 är alla ättlingar i rakt nedstigande led till lilla 800 Sports.



Toyota Sports 800 1965–69.

MOTORNYTT

SLUT