



Isuzu Bellett 1500 1963-1973.

1. Slutsålda fyra år framåt men ändå gjorde Koenigsegg förlust
2. Därför är Volvo EX90 så kraftigt försenad
3. Tesla kan sänka priserna igen
4. Stort prisfall på begagnad Tesla i USA
5. Tesla Model Y nummer ett i Europa
6. Elon Musks låter kunder flytta med dyra mjukvaran vid köp av ny Tesla
7. Tesla Model 3 begagnadtest
8. Eldriven Rolls-Royce säljer bra
9. Nya Mini avslöjad med världens första runda skräm
10. Nya Audi A6 är förfinad och förstärkt
11. Hongqi E-HS9 testad
12. Indiska Tata bygger batterifabrik i Storbritannien åt Jaguar och Land Rover
13. Hotellkedja lånar ut gratis elbilar till sina gäster
14. Aptera tar hjälp av Pininfarina för att ge elbilen 1600 km i räckvidd
15. Stellantis banbrytande elbilsbatteri skapar växelström i batteriet
16. Så känns det att åka i Koenigsegg Jesko
17. Isuzu Bellett

1. Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust

Publicerat 24/07/2023 av Maths Nilsson

Trots slutsålda modeller fyra år framåt gjorde Koenigsegg en förlust på 115 miljoner kronor ifjol. Förklaringen är modellskiftet mellan Regera och Jesko. – Det har inget att göra med efterfrågan. Den är fascinerande stor, säger Christian von Koenigsegg till [DI.se](#).



Koenigsegg har nu invigt sin nya fabrik "Gripen Atelier" på 11 000 kvadratmeter i Ängelholm. Efterfrågan är större än någonsin på de svenska hyperbilarna, men det kostar att växa. Förra året gjorde Koenigsegg en förlust på 115 miljoner kronor, uppger DI.

Fabriken ska bygga nya Koenigsegg Gemera som får 2300 hästkrafter i en ny variant med V8 tillsammans med en ny extremt stark elmotor. Fabriken har kostat 100-tals miljoner att bygga, och trots Koenigseggs enorma succé och att alla modeller är slutsålda för fyra år framåt blev fjolåret ett tufft år. Försäljningen sjönk från 600 miljoner till 370 miljoner kronor.

– Vi hade produktionsstillestånd ett längre tag mellan Regera och Jesko och då uteblev intäkterna vilket slår rakt på resultatet, men det har inget att göra med efterfrågan. Den är fascinerande stor, säger Christian von Koenigsegg, till [DI](#).

Nu börjar dock leveranserna av Koenigsegg Jesko att komma igång och då ska Koenigsegg kunna hämta in tappet och någon oro för ekonomin existerar inte.

– Nej, eftersom varje bilaffär är så stor hämtar vi snart igen det när vi levererar för fullt. Sen var det inte idealisk tajming att ha vuxit så mycket och stå stilla, säger Christian von Koenigsegg.

2. Avslöjat: Därför är Volvo EX90 så kraftigt försenad

Publicerat 21/07/2023 av Maths Nilsson

Produktionen av Volvo EX90 är kraftigt försenad. Den som beställer bilen idag i Sverige får leverans våren 2025. Nu avslöjar Volvo Cars vd Jim Rowan anledningen till varför lyxmodellen vänta på sig.



Volvo EX90 visades i november 2022 och planen var då att de första köparna skulle få bilen under början av 2024. Men i maj månad gick Volvo Cars ut och meddelade att bilen blir kraftigt försenad på grund av krånglande mjukvara. Kunderna kan tidigast vänta sig leverans i slutet av 2024, den som beställer idag får vänta i 20 månader.

Exakt vad som orsakar problemet har Volvo hittills inte velat avslöja. Men nu preciserar vd Jim Rowan vad som orsakar problemet. Orsaken till förseningen som sägs vara 5-6 månader är att Lidarsystemet som ska känna av föremål långt framför bilen är extremt komplext att koda på rätt sätt.

Mjukvaran till Volvo EX90:s Lidarsystem är mer komplex än vad Volvo planerat för.

– Vi skriver mycket av programvaran själva. Vi ville försäkra oss om att första gången vi lägger in Lidar i vår säkerhetsstack ... så fungerar som det ska, sade han under torsdagens investerarsamtal, uppger **Autonews**.

Volvo EX90 blir den första Volvomodellen som har Lidarsensorer på taket, och till skillnad mot Polestar 3 har EX90 Lidar som standard. Systemet levereras av Luminar Technologies. Men enligt Jim Rowan är det Volvo själva som skriver koden, och utvecklarna tycks ha stött på patrull. Volvo vill ogärna kompromissa bort systemet, då de hävdar att de kan minska allvarliga olyckor med upp till 20 procent.

3. Tesla kan sänka priserna igen

Publicerad 2023-07-21 kl 9:48 (uppdaterad 2023-07-21 kl 10:07) Text Hanna Brante

Elon Musk avslöjar att det kan bli aktuellt att sänka priserna ytterligare.



*Elon Musk säger under ett konferenssamtal
att han inte förstår hur världsekonomin kan svaja så mycket.*

Tesla gjorde rekordvinst under årets **andra kvartal**. Men Teslas aktier har rasat med 917 miljarder under torsdagen efter en konferens där vd Elon Musk sade att det kan bli aktuellt med prissänkningar i dessa "turbulenta tider".

– Räntan är en utmaning, det ökar i verkligheten priset, så när räntan stiger ökar det priset på bilen, och då tvingas vi sänka priset på bilen, säger Elon Musk.

Bruttomarginalen för perioden april till juni i år ligger på 18,2 procent. Detta är det lägsta Tesla haft på hela fyra år.

Vd:n tycker att det är viktigare att de får ut bilar på marknaden än att de går med en stor vinst. Ett argument för detta är att när Tesla får ut sin självkörningsteknik på vägarna blir det även ett tillfälle att låta den artificiella intelligensen lära sig, då vill man ha så många som möjligt på vägarna. Samt att man inte heller vill ha ett lager med osålda bilar som tar plats. För att Tesla fortsatt ska kunna dominera marknaden kan det bli aktuellt att sänka priserna igen.

– Jag tycker det är vettigt att offra marginaler till förmån för att tillverka fler fordon, säger Elon Musk.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



Tesla slår rekord igen



Tesla slutar producera högerstyrda bilar – ägarna får en oväntad gåva



Teslas första Cybertruck rullar ut ur fabriken



Tesla ska uppnå total självkörning redan i år

Teknikens Värld

4. Stort prisfall på begagnad Tesla i USA

Av Mikael Stjerna Publicerad 24 jul 2023 kl 14:42

Amerikanska elbilspriserna rasar på begagnatmarknaden. Mest faller Tesla Model 3, minus 30,5 procent på ett år.



Begagnade Tesla Model 3 har sjunkit i pris i USA.

Bilpriserna på elbilar är under press. Det är inte bara priserna på nya elbilar som har pressats nedåt, även begagnatmarknaden påverkas. I USA noterar analysföretaget iSee Cars att **Tesla Model 3** har backat mest i värde av alla elbilar. Genomsnittspriset var i juni 2023 cirka 385 000 kronor, och det var 169 000 kronor mindre än motsvarande pris under juni 2022. I procent räknat är det ett prisfall med drastiska 30,5 procent. Undersökningen avser ett till fem år gamla bilar i USA.

Näst störst prisfall står Tesla **Model X** för, som tappat 21,3 procent i värde. Räknat i pengar faller den dock mer än **Model 3**. Model X har tappat nästan 200 000 kronor i genomsnittspris sedan juni 2022.

LÄS OCKSÅ: [Rea på elbilar – här är prissänkningarna](#)

Även elbilar från andra märken tappar i värde på amerikanska marknaden. **Nissan Leaf** tappar 19 procent sedan 2022, **Jaguar I-Pace** faller 16 procent. Det är elbilar som faller mest, men även bilar med förbränningsmotorer har fallit tungt i värde. **Land Rover** och **Range Rover** visar till exempel upp stora prisfall.

Men prisfallet sker från en hög höjd. På grund av låg tillgång har priserna på begagnade elbilar varit mycket höga i USA, och att de nu faller är väntat. Prisfallet visar att bilmärken är rörliga. Kan prisfall ske i USA kan de komma att ske även i Europa och Sverige. Det som talar för prisfall på begagnatmarknaden är en växande prispress på nya bilar. Höga räntor, lågkonjunktur och borttagna subventioner i flera länder talar för sjunkande nybilspriser. Och sjunker nybilspriserna följer hela begagnatmarknaden med. Dock väger den lägre nybilsförsäljningen emot. Med färre sålda nya bilar ökar värdet på den befintliga bilparken.



5. Tesla Model Y nummer ett i Europa

Posted by Kristofer Rask juli 20 2023

Framgången för Tesla Model Y i Europa är ett faktum. När statistiken för första halvåret nu summerats står det klart att elbilen är den bästsäljande bilmodellen hittills i år. Därmed kör Tesla om de tidigare storsäljarna som Dacia Sandero och Volkswagen T-Roc.



Det har varit tydligt att Teslas försäljning fått ett rejält uppsving efter de stora prissänkningarna i början av året. Över en natt i januari sänkte Tesla priserna med upp till 150 000 kronor för modellen. Det var den boost som Tesla tycktes behöva.

Sedan dess har Tesla toppat de flesta topplistorna. Både i Sverige under **årets första halva**, men också **globalt under det första kvartalet**. Och nu står det alltså också klart att det är den bästsäljande modellen i Europa från januari till juni 2023.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



Lista: Europas mest sålda bilar januari-juni 2023

#	Modell	Antal
1	Tesla Model Y	124 144
2	Dacia Sandero	118 883
3	Volkswagen T-Roc	107 249
4	Opel Corsa	102 082
5	Peugeot 208	101 151
6	Renault Clio	96 135
7	Toyota Yaris Cross	90 135
8	Volkswagen Tiguan	88 020
9	Volkswagen Golf	85 730
10	Dacia Duster	82 813



TESLA MOTORS

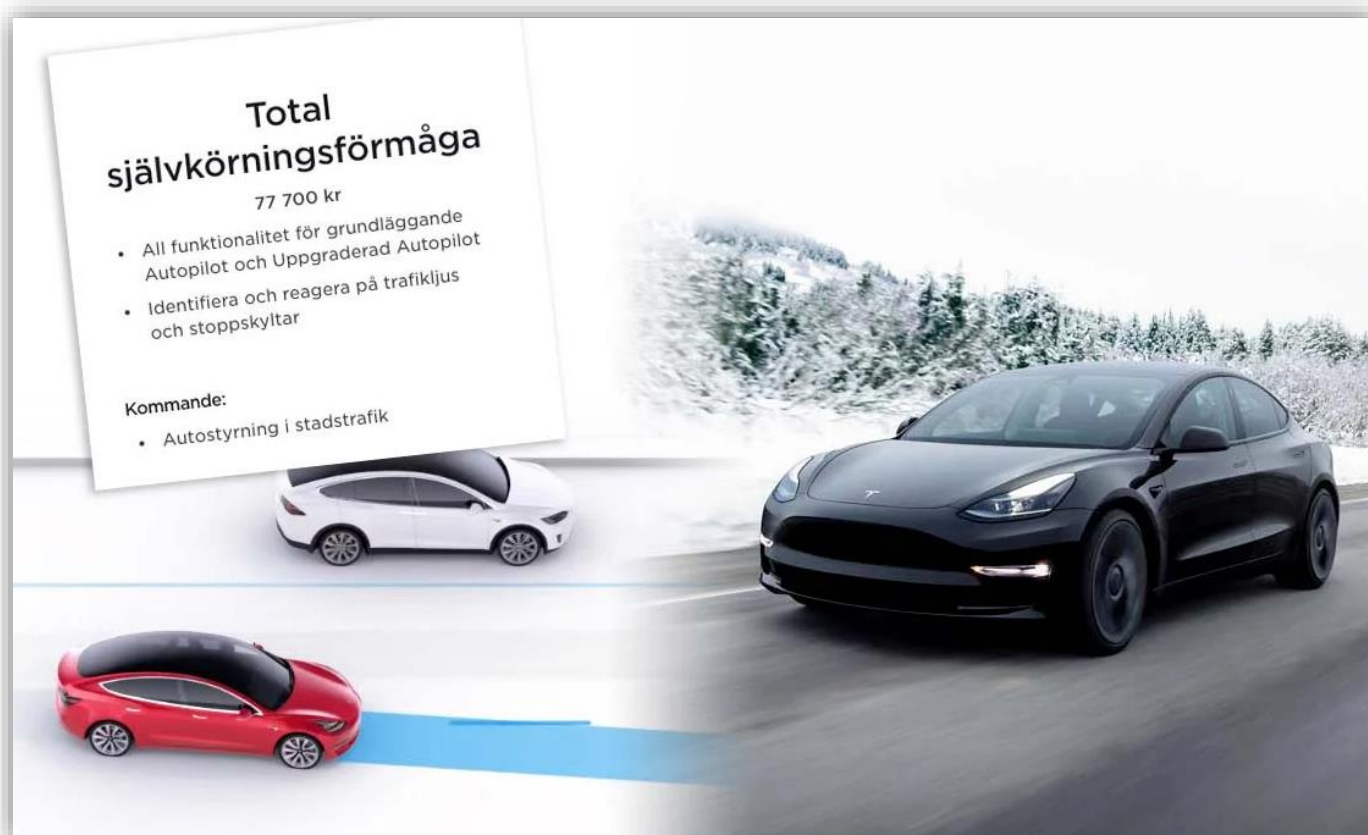


6. Elon Musks låter kunder flytta med dyra mjukvaran vid köp av ny Tesla

Posted by Kristofer Rask

juli 20 2023

Teslas mjukvara för självkörande bilar – FSD Beta – eller total självkörningsförmåga som nivån heter i Sverige har ännu inte lanserats utanför USA. Någon tidplan för när funktionen kommer till Sverige finns inte. Mjukvaran går dock att köpa till för 77 700 kronor men erbjuder inte någon större automatisering idag.



För de som köpt mjukvaran innebär det hade man går miste om funktionaliteten, och att den inte heller medför något större värde vid försäljning av sin bil. Det är något som Tesla fått kritik för och har fått kunder att känna sig fastlåsta.

Under onsdagens aktieägarmöte berättade Tesla att man nu inför en tillfällig "amnesti" under kvartal tre där man får flytta med sig mjukvaran om man uppgraderar till en ny Tesla.

– Vi är glada över att kunna meddela att vi för Q3 kommer att tillåta överföring av FSD. Detta är en engångs-amnesti så det måste vara så att du nyttjar den i Q3, eller åtminstone gör beställningen i Q3 med rimlig leveranstid. Så, ja, jag hoppas att det här gör människor glada, det här är en engångsgrej, sa Elon Musk.

Det innebär att kunder som känt sig fastlåsta i sina gamla bil nu kan uppgradera till en ny utan krav på att också köpa till mjukvaran en gång till. För Teslas del är det ett drag som förväntas ge ytterligare försäljning under kvartal tre.



7. Begagnat: Tesla Model 3 – bättre än någonsin?

Av John Argelander Foto: Tesla, Pontus Forsman, Seth Janson

Publicerad 2023-07-17 Uppdaterad 2023-07-17

Har storsäljaren Model 3 blivit bättre med åren? Vi detaljstuderar nyare mot äldre exemplar.



*Har Model 3 blivit en bättre bil med tiden,
och är det smart att leta efter en nyare begbil än ett lite äldre exemplar?*

Begagnattestet innehåller:

- Bakgrund och modellhistorik.
- Felrapporten: Detta klagar ägarna på.
- Ekonomikalkyl med prognos för andrahandsvärdet och milkostnad.
- Ägarnas egna betyg på bilarna.
- Så står sig bilarna mot konkurrenterna.
- Begagnatredaktörens tips.

Tesla Model 3 är en väldigt populär bil i Sverige, och sedan premiären 2017 har modellen funnits i den absoluta försäljningstoppen – både när det gäller elbilar och totalt sett. Glädjande nog avspeglas bilbeståndet även i vår databas, antalet ägare som satt betyg på sin bil är flera hundra vilket gör att vi kan vara helt säkra på att betygen motsvarar verkligheten.



Senast vi tittade närmare på **Model 3 som begagnatköp** var hösten 2021, och nu är det dags att återkomma till denna körglada mellanklassare. Frågorna denna gång är: Har Model 3 blivit en bättre bil med tiden, och är det smart att leta efter en nyare begbil än ett lite äldre exemplar? Och vilka vet bättre än de som äger en bil idag? Inga. Så vi har frågat dem.

Teslas system med trådlösa over the air-uppdateringar av mjukvaran gör att även en äldre bil får tillgång till nya funktioner, något som gör att i stort sett alla bilar har samma tekniknivå. Dessutom kan buggar åtgärdas med tiden, i den takt som Teslas utvecklare hinner med detta.

Vi har valt att dela upp beståndet i två delar. Bilar från 2017 till 2020, och bilar från 2021 till 2023. De förstnämnda är fler, men det finns även gott om nyare ägarrapporter. Skillnaderna mellan de två åldersgrupperna är relativt små, men det finns några fall där de markant skiljer sig åt.

Det mest uppenbara hittar vi i felrapporten där antalet ägare som haft garantiärenden är väldigt mycket högre för de äldre bilarna än för de nyare. För dig som begagnatköpare är kanske inte detta jätterelevant då problemen borde vara lösta vid det här laget, men det förtjänar ändå att nämnas.



TESLA MOTORS

FELRAPPORTEN & GARANTIÄRENDEN

Ägarna har angett vad de har haft problem med på sin bil. Garanti avser andelen som haft garantiärenden.

	Snitt-bilen 2021–2023	Tesla Model 3 2021–2023	Tesla Model 3 2017–2020	Polestar 2 2020–2023	Tesla Model Y 2021–2023	Volvo XC40 P8 Rec. 2021–2023
Motor	3 %	3 %	1 %	3 %	0 %	1 %
Växellåda	2 %	3 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Lack & rost	3 %	17 %	14 %	1 %	3 %	1 %
Elektronik	10 %	11 %	13 %	16 %	3 %	9 %
Inredning	6 %	13 %	15 %	3 %	9 %	3 %
Bromsar	4 %	1 %	1 %	2 %	3 %	9 %
Chassi	6 %	13 %	13 %	3 %	12 %	6 %
Garanti	4 %	3 %	37 %	9 %	0 %	2 %
Infotainment	21 %	7 %	1 %	21 %	15 %	30 %
Appar	16 %	4 %	1 %	20 %	6 %	15 %

Den enda stora skillnaden mellan de äldre Model 3 och de nyare, är att de äldre bilarna har haft väldigt många fler garantiärenden. I övrigt verkar felen vara väldigt likartade, och dessutom ligga på ungefär samma nivå som för konkurrenterna. Noterbart är dock att Model Y har klart fler fel på infotainment-systemet än Model 3 har.

Egenskapsmässigt är det mycket jämnare mellan de två olika grupperna, men små skillnader existerar. Börjar vi med IQ-betygen kan vi se att servicebetyget är lägre för de nyare bilarna, något som troligen har sin förklaring i att Teslas organisation har svårt att hålla jämna steg med försäljningen. Ett angenämt problem för dem kan tyckas, men det kan drabba dig som ägare. Några nuvarande Model 3-ägare beklagar sig över serviceorganisationen, medan andra är toppennöjda så problemen kan exempelvis vara knutna till vissa större orter.

I övrigt är betygen väldigt likartade i IQ-ronderna, men i TQ har det hänt en del. Ägarna till de nyare Model 3 tycker att bilen är tystare och samtidigt stötigare att åka i, än de som kör de äldre bilarna. Även de övriga betygen i denna kategori har sjunkit lite grann, kanske har nyhetens behag lagt sig en aning?

I EQ-ronden finns den troligen mest intressanta skillnaden mellan nyare och äldre Model 3: märkestrogenheten har blivit fem procentenheter lägre. Ingen katastrofal sänkning, men ändå. En ägare sätter ord på vad som kan vara orsaken till detta:

”Det är fler bilar vid Superchargerstolparna numera.” Laddnätverket har alltid varit ett tungt köpargument för Tesla, men nu när inte bara deras bilar blir fler, utan nätverket även öppnats för andra bilmärken, kan det argumentet försvagas. Börjar det ofta bli laddköer vid Teslas stolpar kanske man inte längre ”måste” äga en Tesla, utan kan köra något annat märke istället, och ladda på andra ställen?

Å andra sidan tycker ägarna till de nyare bilarna att de gjort ett (lite) bättre köp än ägarna till de äldre bilarna gör. Anledningen lär vara de ständiga mjukvaruuppdateringarna som Tesla gör på sina bilar. De blir helt enkelt bättre och bättre hela tiden.

Sammanfattningsvis kan man säga att det inte finns någon större skillnad mellan de nyare och de äldre exemplaren av Model 3. Och begagnade bilar finns det gott om.



MODELLHISTORIK

TESLA MODEL 3 2017-2023

2017 Premiär för Model 3, i versionerna Long Range och Performance.

2019 De första bilarna letar sig till Sverige.

2019 Den billigare Standard Range-modellen ansluter – med bakhjulsdrift och lite kortare räckvidd.



Model 3-ägarna älskar...

"Laddnätverket är oslagbart."

"Over the air-uppdateringarna."

"Väldigt kul att köra."

"Bränslesnål."

"Säker vid omkörningar."

"Låga driftkostnader."



Model 3-ägarna gillar inte...

"Regrsensorn klarar inte av svenskt klimat."

"Helljusassistenten lever sitt eget liv."

"Undermålig lack."

"Halvdant kvalitetsintryck interiört."

"Elbakluckan strular."

"Bullrig på motorväg."

ÄGARNAS BETYG

Läs tabellen så här: Betygssiffrorna är genomsnittet av ägarnas betyg för respektive modell och årgångsintervall. Värdena längst till vänster är genomsnittet för alla ägartestade bilar på automotorsport.se i det aktuella årgångsintervallet. Totalbetyg är genomsnittet av samtliga delbetyg.



BÄST I DENNA MATCH



ÖVER MEDEL



UNDER MEDEL

IQ

ATT ÄGA OCH
LEVA MED

	Snitt- bilen	Tesla Model 3 2021-2023	Tesla Model 3 2017-2020	Polestar 2	Tesla Model Y	Volvo XC40 P8 Recharge
Bränsleförbrukning	75 %	92 %	91 %	65 %	91 %	57 %
Totalekonomi	79 %	83 %	83 %	81 %	87 %	71 %
Problemfri	85 %	88 %	89 %	76 %	91 %	83 %
Service	80 %	75 %	81 %	84 %	86 %	90 %
Garantinöjdhet	84 %	89 %	89 %	86 %	88 %	88 %
		★★★★★★	★★★★★★	★★★	★★★★★★	★★★

Tesla regerar i dessa ronder, men med tiden har servicebetyget sjunkit för Model 3. Polestar/Volvo är distanserade.

TQ

ATT ÅKA OCH
TRIVAS I

	Snitt- bilen	Tesla Model 3 2021-2023	Tesla Model 3 2017-2020	Polestar 2	Tesla Model Y	Volvo XC40 P8 Recharge
Ljudnivå	81 %	71 %	66 %	80 %	74 %	82 %
Förarmiljö	84 %	85 %	89 %	87 %	85 %	87 %
Bagage	75 %	73 %	77 %	75 %	93 %	73 %
Baksäte	79 %	71 %	74 %	74 %	89 %	74 %
Fjädring	81 %	71 %	78 %	83 %	63 %	81 %
		★	★	★★★★	★★★★	★★★★

Model 3 är bullrig och trång, men har klart bättre fjädring än Model Y. Dock är den ändå sämst i detta gäng, totalt sett.

EQ ATT KÖRA OCH ÄLSKA	Snittbilen	Tesla Model 3 2021-2023	Tesla Model 3 2017-2020	Polestar 2	Tesla Model Y	Volvo XC40 P8 Recharge
Körglädje	84 %	93 %	95 %	94 %	93 %	90 %
Motor	87 %	98 %	97 %	94 %	97 %	89 %
Kvalitetskänsla	83 %	76 %	77 %	89 %	86 %	84 %
Märkestrogen	73 %	83 %	88 %	75 %	87 %	75 %
Bra köp	87 %	95 %	92 %	90 %	97 %	80 %
		★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

Fyra av fem bilar får toppbetyg här – riktigt roliga och charmiga vagnar. Vill du ha kul bakom ratten har du kommit rätt!

TOTALBETYG	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★
------------	-------	-------	------	-------	------

PRISBILD TESLA MODEL 3 2021-23	Årtal Model 3 Long Range	Priser	Bensin l/100 km
150 bilar på Blocket			—
			Diesel l/100 km
			—
			EI kWh/100 km
			17,0

Prisspann **356 000–680 000:–**

98 har fyrhjulsdraft

Årtal Model 3 Long Range	Priser
Nypris 2023	587 990 kr
2022 (1 500 mil)	530 000 kr
2021 (3 000 mil)	489 000 kr
2020 (4 500 mil)	419 000 kr



John Argelander

”Tro inget annat – Model 3 är en sportig bil oavsett motor”

Den första versionen jag körde av Model 3 var en Long Range AWD, alltså ”mellanmodellen”, och redan den var otroligt snabb. Och inte bara snabb utan även riktigt körglad. Styrningen är blixtrande kvick och förmedlar faktiskt en hel del känsla, och chassit är helt klart anpassat för aktiv körning. Model 3 är inte riktigt lika stötig som systemmodellen Model Y, men komforten är begränsad. Det här är en bil man kör, snarare än åker i.

Behöver man inte de där riktigt våldsamma fartresurserna (eller den långa räckvidden) är Standard Range-modellen ett bättre och billigare val. Och den är förhållandevis sportig, även den.

Vill man vara värst vid rödljusen är det Performance man ska välja. Här pratar vi om en mellanklassare som får riktiga sportbilar att skämmas!

Teknikens Värld

8. Eldriven Rolls-Royce säljer bra

Publicerad 20 jul 2023 kl 13:23

Nya Rolls-Royce Spectre går hem hos unga Rolls-kunder. En 23-åring köpte två på en gång.



Rolls-Royce Spectre är populär.

Eldrivna **Rolls-Royce Spectre** ger det anrika lyxbilmärket en nystart och en ny kundkrets. Det berättade chefen Torsten Müller-Ötvös när den nya bilen visades på en pressträff i Napa Valley i Kalifornien.

– Försäljningen har överträffat förväntningarna, konstaterade Torsten Müller-Ötvös, dock utan att ange exakta siffror.

Men försäljningen är så stor att Spectre definieras som bolagets tredje ben, jämmt de tidigare bästsäljarna, sugen **Cullinan** och **Ghost**.

Yngre köpare än Mini

Spectre, som är en tvådörrars coupé, bidrar i hög grad till att sänka genomsnittsåldern hos Rolls-Royce-köparna. Den som tror att det bara handlar om gråhåriga gentlemän tror fel. I dag har Rolls-Royce den yngsta kundgruppen i BMW-gruppen, inkluderat Mini, enligt Torsten Müller-Ötvös.

Den yngste person som har beställt en Spectre är en 23-åring från Qatar, och han har beställt två bilar. Pengar är i sådana fall ingen trång sektor, Spectre kostar 4,4 miljoner kronor på hemmamarknaden i England. Köparna brukar dessutom unna sig tillval för omkring en miljon kronor!



Spectre har ett batteripaket på 102 kWh, samma som sitter i **BMW i7**, och dubbla elmotorer.

– Spectre är perfekt för märket. Den är tyst, med mycket vridmoment, och levererar så mycket bättre den där känslan av att åka på en flygande matta, sade Torsten Müller-Ötvös på lanseringseventet.

Spectre har omkring 53 mil räckvidd. Trots vikten på knappt 2 900 kilo accelererar den 0-100 km/h på 4,4 sekunder.

Rekordförsäljning

Förra året sålde Rolls-Royce 6 021 bilar, **den högsta försäljningssiffran någonsin**. Men om det blir ännu högre siffror med Spectre i orderboken vill inte Rolls-Royce-chefen spekulera i.

– Inget är 100 procent förutsägbart. Det kan finnas kunder som säger att ”Mycket intressant bil, en briljant fyrsitsig bil. Varför inte köpa den i stället för en ny Ghost?”, sade Torsten Müller-Ötvös.



Mikael Stjerna

Bildgalleri: [Rolls-Royce Spectre](#)

9. Nya Mini avslöjad: Med världens första runda skärm

Publicerat 20/07/2023

av Erik Aspegren

Nya Mini, nu större än någonsin, har gjorts om för den elektriska eran. Med världens första runda infotainmentskärm och en instrumentpanel helt insvept i tyg, hoppas företaget på ett nytt kapitel för den klassiska bilen.



En serie bilder på den helt nya elektriska Mini Cooper har publicerats av biltillverkaren, och de avslöjar en ny design som kombinerar delar av Mini-modeller från igår med modern teknik. Den absolut mest iögonfallande nyheten med Mini Cooper är en ny stor central skärm.

Mini är kända för sin användning av en enda central urtavla, som har funnits i varje generation sedan den ursprungliga Minin från 1959. Men för den nya modellen har företaget tagit bort alla fysiska mätare och istället integrerat de i den massiva, helt cirkulära displayen. Det är faktiskt den första infotainment-skärmen i en bil som är helt rund. I till exempel nuvarande Mini-modeller är skärmen fyrkantig, men i ett runt kluster med knappar runt omkring.

Baserat på bilderna Mini publicerat verkar skärmen ha ett enkelt gränssnitt med tydlig grafik. Exakta dimensioner på skärmen har ännu inte har meddelats. Under den cirkulära skärmen finns också ett par knappar och vred för bilens viktigaste funktioner. Bilderna visar också att Mini har gett nya Cooper en heads-up-display, även om det är en mindre avancerad version på en liten glasskärm.



Instrumentpanelen på nya elektriska Mini Cooper är också spännande då den är helt insvept i tyg. Fler detaljer om instrumentpanelen kommer att offentliggöras när bilen lanseras. De enkla dörrpanelerna är också en nyhet i interiören på nya Mini Cooper.

Minis nya utseende kommer att delas mellan de eldrivna och bensindrivna versionerna, trots deras olika plattformar. Bakdelen på nya Mini Cooper är en stor avvikelse från sina tidigare årgångar. Den stora förändringen är de triangulära bakljusen designade för att se ut om hörnen av Union Jack.

Många designdetaljer är anpassade efter lågt luftmotstånd för att få ut maximal räckvidd för den elektriska varianten. Bland annat med plana dörrhandtag från nya generationens BMW-modeller och en stängd "frontgrill". En annan ny designdetalj är att "Cooper" är utskrivet på bakluckan i stor, centrerad text, klart tydligare än Mini-loggan.

Mini som ännu inte har lanserat den nya bilen har bekräftat att nya Cooper kommer att få två motoralternativ att börja med, båda elektriska. Cooper E kommer att få ett 40,7 kWh batteri med en effekt på 181 hk. Den sportigare Cooper SE får ett större batteri på 54,2 kWh och en kraftfullare elmotor som ger 215 hk. Elbilarna är byggda på en ny, separat plattform, som utvecklats gemensamt av BMW och det kinesiska företaget Great Wall. Modellerna förväntas ha en räckvidd mellan 300-400 km. Längre fram i nya Minis livscykel kommer företaget även släppa ett nytt flaggskepp, JCW EV, som blir en krafthöjning över Cooper SE.

Nya Cooper kommer också komma i klassiskt bensinutförande. I grund och botten kommer de att baseras på kraftigt uppdaterade och ombyggda versioner av nuvarande bensin-Minin. Motorerna förväntas alltså använda uppfräschade versioner av dagens turbomotorer, en 1.5-liters trecylindrig i Cooper och en 2.0-liters fyrcylindrig i Cooper S.

Detaljer om prissättning kommer inte att förrän närmare lanseringen, men med tanke på att den elektriska Coopern idag kostar från 390 000 kronor kan man tänka sig att nya Mini Cooper kommer att ligga något högre i pris än den utgående modellen. Nya elektriska Mini Cooper kommer börja säljas i maj 2024 och bensinversionerna något senare.



Likheterna mellan den nya och första generationens Mini är tydliga.



Erik Aspegren



10. Nya Audi A6 är förfinad och förstärkt

Av redaktören @bytbil.com 2023-07-21 Text Morten Bek

– tar kampen mot BMW 5-serie och Mercedes E-Klass



Kampen om tjänstebils kunder som ännu inte är redo för helelektriskt är i full gång. Med Audis facelift på nya **A6** förstärker de kampen mot BMW 5-serie och Mercedes E-Klass.

Audi är ännu inte redo med en A6 E-Tron, som konkurrent mot **Mercedes EQE** och nya **BMW i5**, men den är på väg och kommer att introduceras 2024. Under tiden tar den klassiska A6 hand om många tjänstebils kunder som ännu inte vill, eller kan, satsa på 100 procent eldrift.

Mercedes kommer sannolikt att ta revansch med nya E-klassen och nya **BMW 5-serien** ser ut att – särskilt som elbil med namnet i5 – bli en kommande hit. Audi har förstås redan förutsett konkurrenternas drag, och de uppdaterade A6, A6 Avant, A6 Allroad och **A7 Sportback** finns nu tillgängliga, och priserna likaså.

Ett subtilt facelift

Om det inte vore för designen av interiören i grillen på A6, A6 Avant och A7 Sportback, skulle det vara lite av en överdrift att använda ordet facelift. De tvärgående kromlisterna i grillen har ersatts av en serie individuella, långsträckta element. I grundversionen Prestige är kromlisterna svarta (inte A7 Sportback), i Advanced-versionerna (endast A6/A6 Avant) mörkt tonad krom och förkromade i S Line. S6/S7-utgåvorna har aluminium insatser. Så ja, det har varit lite lek med designen, så man skulle kunna kalla operationen för en facelift.

Audi har blandat in några nya lacker och i utbudet ingår nu även Arconavit och metallfärgen Medeirabrun. S- och S Line-modellerna finns nu även tillgängliga i Grenadine Red Metallic och Ascari Blue Metallic.

Detta subtila faceliftet fortsätter i kupén, där Virtual Cockpit nu är standard, och det motsvarar digitalt instrumenthus med en 12,3"-skärm. I standardutrustningen ingår Extended Park Assist och Tour Assistant Package, inklusive Adaptive Drive Assist.

Det finns flera alternativ att välja mellan för panelerna i kupén: Åtta olika inläggningar, som nu också inkluderar olivträ, vulkaniskt grått askträ och Dinamica microfiber



Leverans till hösten

Audi A6 och A6 Avant finns som plug-in hybrider i versionerna 50 TFSI E med 299 hästkrafter och 55 TFSI E med 367 hästkrafter. De finns även med dieselmotor med fyrcylindrig 40 TDI, 204 hästkrafter och framhjulsdraft och den sexcylindriga 50 TDI Quattro med 3-litersmotor, fyrhjulsdraft och 286 hästkrafter. De kommer även som S- och RS-versioner.

A7 Sportback finns också som S/RS-versioner, medan "standardversionerna" är plug-in hybriderna 50 TFSI E med 299 hästkrafterk, fyrhjulsdraft och S Line-utrustning och 55 TFSI E med 367 hästkrafterk.



Relaterade artiklar:



Är Audi SQ8 E-Tron med 503 hk är prisvärd?



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor



Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6



Cupra Tavascan är mer än en spansk VW ID.5



11. Hongqi E-HS9 testad: Se upp för Röda fanan!

Uppdaterad: 24 juli 2023 Publicerad: 23 juli 2023

Se upp, för här kommer Röda fanan! Nej, Röda fanan ska det vara – det är nämligen vad Hong Qi betyder. Sak samma, kan tyckas, för Hongqi E-HS9 är den mest kommunistiska bil vi har sett på länge!



Vi testade Hongqi E-HS9 för att se om den lever upp till det den utlovar.

Hongqi är ett bilmärke vars historia sträcker sig långt tillbaka i tiden, ända till 1958. Det är samma år som det kommunistiska Kinas andra femårsplan – det stora språnget – inleddes.

Den som kan sin historia förstår att det under decennierna sedan dess inte har varit fråga om någon folkbilsproduktion. **Hongqi** har primärt varit märket för pamparna inom Kinas kommunistiska parti.

Det nya Hongqi har högt ställda mål

Genom åren har man både byggt egna modeller och licenstillverkat utländska bilar, som Audi 100, Lincoln Towncar, och Toyota Crown.

Under det senaste decenniet har man slagit om helt till att producera bilar efter egen design, rikta sig till kunder utanför kommunistpartiet, och till och med landets gränser.

Målgruppen är nu det globala premiumsegmentet, och i Norden har man nu lanserat den eldrivna suven Hongqi E-HS9 under devisen "100% elektrisk, 100% premium" – som om någon tvekade.

Vi har lagt i Högsta Växeln för att försöka utröna om den verkligen kan konkurrera med lyxsuvar från mer välbekanta tillverkare.



Hongqi sägs vara både elektrisk och premium.

Är det där en Rolls-Royce?

Elefanten, eller kanske valen, i rummet, och en naturlig startpunkt för denna utvärdering är exteriördesignen.

Grillen påminner lite om **Rolls-Royces** Pantheon-inspirerade frontstycken, kombinerad med ett visst mått av bardvalsgap.

Många är de nyfikna själar som har närmat sig bilen, inledningsvis i tron om att det är en brittisk aristokratsläde, för att sedan fascineras över att det i stället är något så exotiskt som en elektrisk pampsuv från Kina.

Designern heter Giles Taylor, och är faktiskt före detta chefsdesigner hos just Rolls-Royce.

Man frågar sig således om krillfiltret i fronten är Taylors bidrag, eller om han blott har rekryterats i syfte att öka säljbarheten i väst hos ett formspråk vars uppenbara syfte är att behaga kinesiska smaklökar.

En snabb titt på Hongqi-modeller från tidigare år styrker teori nummer två.

Hongqi E-HS9 seglar likt en lyxjakt över ojämnheter

Hur är det då med det allra viktigaste i en lyxsuv, komforten? Testbilen var en E-HS9 Exclusive, som är den högsta utrustningsnivån och inkluderar luftfjädring.

Det betyder att bilen för det mesta tar sig an ojämnheter med bravur.

Över vissa hinder visar det sig emellertid att fjädringen är aningen för mjuk, eftersom bilen likt en gammal jänkare fortsätter att gunga efter att ojämnheten har passerats.

Små, skarpa ojämnheter – som till exempel skador i asfalten – sänder en stöt genom bilen som inger en känsla av att man sitter i en geléklump som får sig ett piskrapp.

Denna mjukhet kommer också till uttryck i form av konstanta vibrationer genom ratten, och missljud från diverse håll i kupén när karossen får hantera vridningar.

På det stora hela ska dock sägas att de flesta bilister skulle uppleva Hongqi E-HS9 som exceptionellt komfortabel. Bara en sådan sak som att sätena kan värma, ventilera, och massera torde imponera på många.



Grillen har hämtat tydlig inspiration från ett västerländskt bilmärke.

Som anstår en sann lyxbil känner man sig efter en lång resa utvilad, snarare än uttröttad, och även om de 551 hästkrafterna maskeras väl av den oerhörda vikten, säkerställer de tvivelsutan att man aldrig lider brist på accelerationsförmåga.

Den kinesiska definitionen av lyx

Utöver designen får man inne i bilen också uppleva diverse inslag av lyx som har en bestämt kinesisk air över sig.

När man sätter sig i bilen spelar den upp en liten trudelutt som påminner om en 80-talsfilm där regissören har velat förbereda publiken på att kommande scen utspelar sig i fjärran öster.

Via klimatanläggningen når man också särskilda lägen, speciellt anpassade för om man till exempel har en bebis med sig, om luften utanför inte går att andas, eller om man vill bolma utan att behöva stanna.

I det sistnämnda fallet gläntar bilen automatiskt på förarens sidoruta och takluckan, så att man åstadkommer den optimala luftströmmen för att transportera bort cigarettrök.

Det är nog klokt att dubbelkolla med leasingföretaget innan man ger sig i kast med ett skarpt test.

Baksäten för små direktörer

I den här sortens bil, som har elektriskt fällbara baksäten, omgivna av oceaner av plats, är det inte utan att begreppet baksätesbil rusar förbi i tanken. Inte minst när bilmärket dessutom förknippas med skjutsande av dignitärer.

Sittandes på den rymliga mittenraden blir man emellertid snart varse att det inte är en lika lyxig plats som den främsta raden.

Sätena är för det första inte lika välutrustade, och har för det andra alldeles för smala sittdynor för vuxna ändalykter – åtminstone av västligt snitt.

Den tredje och sista sätesraden imponerar desto mer, eftersom den knappast är mycket sämre än den andra. Även med det uppe återstår en del utrymme för bagage. Hongqi E-HS9 är en sensationellt väl tilltagen bil.

Behöver man inte denna sista sätesrad och därför har den nedfällt blir bagageutrymmet enormt, men förlorar avgränsningen in till kupén, eftersom andra sätesradens två stolar skiljs åt av ett mellanrum.



Hongqi E-HS9 fokuserar på den kinesiska tolkningen av lyx.

Tvivelaktiga materialval avslöjar bristande raffinering

När man har i uppgift att utvärdera huruvida en bil med rätta kan sälla sig till det så kallade premiumsegmentet, är valen av interiörmaterial av yttersta vikt.

I den maxutrustade Exclusive-versionen av Hongqi E-HS9, vilken testbilen som sagt var, har man sätesklädsel i äkta läder. Övriga paneler är bitvis också täckta i läder eller läderliknande material.

Resten är en salig blandning av aluminium och en hel del plast. I dörrarna finns svart plast med mönster som lyser, och i mittkonsolen finns plast som ska se ut som trä.

Det sistnämnda påminner om att E-HS9 försöker uppfattas som lite mer exklusiv än den är.

Exteriört är det lite samma grej med alla kromlister som löper kors och tvärs. Den på testbilens bagagelucka har en ojämnhet i sig som ser oroväckande mycket ut som en rostbubbla.

Nyckeln är en annan tråkig detalj. Fjärrkontrollen är fullkomligt generisk, gjord i den grövsta sortens hårdplast, och prydd med kinesiska tecken vars betydelse med största sannolikhet är Hong Qi.

Intuition har lämnat chatten

Keyless-funktionaliteten till trots stannar denna nyckel sällan kvar i fickan, eftersom det visar sig att de utfällbara dörrhandtagen sällan beter sig på ett intuitivt sätt.

Man får ofta trycka på nyckelns upplåsningsknapp för att de ska fällas ut när man vill.

Ännu märkligare är låsknappen på den elektriska bagageluckan. Inte för att den inte gör vad den ska, utan för att den gör det med några sekunders fördröjning, något som inte gäller knappen för att enbart stänga luckan.

Det gör att alla som trycker på knappen utan att vara införstådd med denna egenhet – under antagandet om att deras tryck inte givit önskad effekt – ger sig på ett andra tryck, och i samband med detta får luckan i huvudet eller åtminstone råkar avbryta den vid det laget påbörjade stängningen.

Om inte det är ointuitivt nog ska man ge sig på att ställa in sidospeglarna. Det gör man via en gömd meny som nås via knapparna på vänstra sidan av ratten, och då endast med mycket möda.

Sammantaget vittnar dessa egenheter om en bil som inte är genomtänkt för fem öre, utan snarare utgör summan av ett gäng lösa tankar om vad en bil ska ha, insvepta i vräkigast tänkbara skal.



Baksätet är både rymligt och trångt på en och samma gång.

Den digitala teknikens svar på piratkopierade märkeskläder

Temat fortsätter nämligen i infotainmentsystemet. För det första är det rörigt och långsamt; vill man till exempel att ljuduppspelning från en redan parkopplad enhet ska gå i gång måste man fysiskt trycka på systemets genväg till media. Varje gång.

För det andra kan man ofta inte se vad man håller på med. Allt går i ett mörkt tema som gör skärmen svår att avläsa när det är ljust, även när den är inställd på högsta ljusstyrka.

Ställer in ljusstyrkan gör man förresten separat på de olika skärmarna – god dag, yxskaft. Men det här är sådant som vilken bil som helst hade kunnat anklagas för, åtminstone utanför premiumsegmentet.

Desto mer oförlåtligt är det faktum att all språklig kommunikation, som i vårt fall är på engelska, tycks vara körd en vända genom Google Translate och sedan fick det räcka.

När man backar uppmanas man att hålla uppsikt runt bilen av meddelandet, "watch out surround!".

Om man tilltalar bilen i syfte att få hjälp med något – utöver att öppna takluckan, vilket den kan – får man ett av två svar.

Ett av dessa är ren nonsens: "Without saying anything, I'm going back first.", som grädde på moset med brittisk dialekt.

Det här måste vara den första bilen i miljonkronorsklassen som präglas av samma känsla för detaljer som en piratkopierad märkessneaker på godtycklig marknad i Sydostasien.

Hur är Hongqi E-HS9 som elbil?

Nåväl, leasar man en elbil kanske man kan tänka sig att bortse från detaljmissar, om det innebär att man i övrigt får mycket för pengarna. Så hur ter sig Hongqi E-HS9 som elbil?

Å ena sidan ligger batterikapaciteten på respektingivande 99 kWh, så räckvidden borde man inte behöva oroa sig för.

Å andra sidan väger den 2,7 ton och har en luftmotståndskoefficient som ett segel. WLTP-räckvidden på 465 kilometer ska man således inte ta på alltför stort allvar.



Hongqi E-HS9 har hög förbrukning och inte särskilt imponerande snabbladdning.

Snabbladdning då? Det sker med en effekt på upp till 140 kW, vilket innebär att bilen funkar på långfärd, men att premiumkänslan uteblir vid laddstationen.

Laddhastigheten måste betraktas i relation till batteristorleken och förbrukningen.

Världens sämsta adaptiva farthållare

En annan faktor med negativ inverkan på upplevelsen under längre resor är den adaptiva farthållaren. Den gör att bilen förhåller sig till framförvarande fordon utan något som helst mått av elasticitet, även på längsta inställning för avstånd.

Sänker bilen framför – som kanske är 50 meter bort – hastigheten med fem kilometer i timmen, då gör Hongqi E-HS9 omedelbart detsamma. Det betyder också att den gör häftiga inbromsningar varje gång en omkörare viker in framför.

Om man själv kör om då? Då kanske man vill ge lite extra gas med högerpedalen. Precis som man förväntar sig åker bilen då snabbare än vad farthållaren är inställd på.

När man sedan åter vill låta farthållaren sköta gaspådraget då? Då gör bilen en häftig inbromsning, oavsett hur mjukt man rullar av gaspedalen. Ketchup-effekten är alltså helt och hållet oundviklig.

Man tvingas således att stänga av farthållaren, sakta in, och sedan slå på den igen – och då lyssna på den höga ljudsignal som ackompanjerar avstängning respektive påslagning.

Nej, det enda rimliga alternativet såvida det inte är helt trafikfritt är att låta farthållaren vara avstängd.

Summan av kardemumman

När Hongqi E-HS9 ska sammanfattas är det två insikter som dominerar. För det första går det bevisligen att få en bil som uppfyller en lyxbils tekniska grundprinciper till ett förhållandevis rimligt pris.

Varken bekvämligheten eller kraftleveransen går att klaga på. Finner man någon charm i det moderna Kina och dess kultur går man säkert också igång på speciallägena för bebis-transport och rökning.

Där skon börjar skava, och då med skoningslös intensitet, är när man väger in allt det andra.

Billiga material, invecklade lösningar på enkla problem, och kriminellt underutvecklad digital teknik är alla gånger tillräckligt för att en eventuell känsla av lyx och flärd ska förtas till fullo.



Hongqi E-HS9 lovar mycket, men lyckas inte leverera.

Hongqi E-HS9 Exclusive (2023)

Motor: Elmotor fram, bak, 551 hästkrafter, 750 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad växellåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 4,9 sekunder

Toppfart: 200 km/h

Elektrisk räckvidd: 465 km

Vikt: 2 705 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5209/2010/1713 mm

Pris: från 1 199 000 SEK

Redaktionens helhetsintryck av Hongqi E-HS9

Slutbetyg: 2/5

Hongqi E-HS9 är vid första anblick mycket bil för pengarna, särskilt om man misstar dess prålighet för elegans. Vid närmare betraktelse blir det dock uppenbart att den är fullkomligt oraffinerad, särskilt på tekniksidan.

Det kanske är acceptabelt i budgetsegmentet, men inte när man ska hävda sig mot konkurrenter som Audi och BMW. Här får man inte mer än man betalar för.

Läs även: [Recension av Rolls-Royce Phantom – värd 8,5 miljoner?](#)

Läs även: [Åk som Xi Jinping – säljstart för Hongqi E-HS9](#)

Läs även: [Recension av MG ZS EV – renodlad misär](#)



Karl Cajmatz



12. Indiska Tata bygger batterifabrik i Storbritannien åt Jaguar och Land Rover

Posted by Kristofer Rask juli 19 2023

Indiska Tata Sons, som äger jättekoncernen som inkluderar den lokala biltillverkaren Tata Motors ska bygga en batterifabrik för elbilar i Storbritannien.



Land Rover Range Rover PHEV.

Anläggningen förväntas bli en av Europas största tillverkningsanläggningar för batteriet när den är klar till 2026.

Totalt kommer Tata Sons investera närmare 50 miljarder kronor i anläggningen. Den årliga produktionskapaciteten ska uppgå till 40 GWh årligen, motsvarande batterier till en halv miljon elbilar.

Både Jaguar och Land Rover ägs av Tata-koncernen, och satsningen kommer säkra de två märkenas omställning till elbilar. Jaguar lanserade sin första elbil redan 2018 och inför 2024 kommer snart också en första elbil från Land Rover.

– Vår investering på flera miljarder pund kommer att tillföra den senaste tekniken och hjälpa till att driva bilsektorns övergång till elektrisk mobilitet, förankrad av vår egen verksamhet Jaguar Land Rover, säger Natarajan Chandrasekaran, ordförande för Tata Sons.

I slutet på förra året delade JLR med sig av [sina elektrifieringsplaner](#). Det inkluderar en process där Jaguar ska omarbeta sitt varumärke för att bli synonymt med lxyiga elbilar till 2025. Land Rover kommer fokusera på lxyiga eldrivna suvar.

Inom fem år har man lanserat sex stycken helt eldrivna modeller. Koncernen utvecklar just nu tre plattformar för de nya modellerna. Till 2030 kommer samtliga modeller hos Jaguar och Land Rover erbjudas som renodlade elbilar.



Kristofer Rask



13. Hotellkedja lånar ut gratis elbilar till sina gäster

Posted by Kristofer Rask juli 20 2023

Hotellgruppen ESS Group som står bakom bland annat Falkenberg Strandbad och Ystad Saltsjöbad kommer att erbjuda gratis elbilar för utlåning till sina gäster. Det hela är ett samarbete med elbilmärket Ora som i Sverige erbjuder de kompakta småbilarna Ora 300 Pro och Ora 400 Pro+.



– Vi har länge sett ett ökat intresse från gästen att stanna flera dagar på våra hotelldestinationer och att genom det också vilja upptäcka närområdet. Gästen kan enkelt låna bilarna gratis men vi som hotelldestination kan också hjälpa gäster med shuttle-service till och från flygplatser, tågstationer eller i vissa fall även hämta gästen hemma, berättar Fredrik Toreskog, Creative Director ESS Group.

Totalt finns 10 Ora-elbilar på destinationerna Ystad Saltsjöbad, Falkenberg Strandbad, MJ'S och Ellery Beach House. De fria lånebilarna kommer initialt att erbjudas fram till den 31 augusti. Om projektet faller väl ut och responsen är god kan tjänsten förlängas.

– Samarbetet med ESS och de här fyra hotelldestinationerna är perfekt för oss på Ora. Vi är en utmanare på den svenska marknaden och så ser vi också på ESS resorts- och city-destinationer, berättar Linda Ungh, Marketing Manager på Ora Sweden.

– Att påverka gästupplevelsen positivt och att tänka nytt kring hur man kan uppleva området runt omkring, hur man reser till och från sin upplevelse samt att det också finns en hållbarhetsaspekt i samarbetet gör att vi valt att satsa stort på detta. Vår förhoppning är naturligtvis att när gästen testat våra bilar i en sån här miljö, att man också blir nyfiken på att ha en egen, avslutar Linda Ungh.



Kristofer Rask



14. Aptera tar hjälp av Pininfarina för att ge elbilen 1600 km i räckvidd

Posted by Kristofer Rask juli 21 2023

Aptera utvecklar en unik och effektiv elbil som ska erbjuda rekordlång räckvidd från ett så litet batteri som möjligt. Nu tar tillverkaren hjälp av Pininfarina. Tillsammans ska man säkerställa den bästa aerodynamiken och från det resultatet göra de sista förfiningarna till karossen.



FILM: <https://youtu.be/iDX4mWP9TIU>.

– Ateras strömlinjeformade kropp efterliknar naturens rörelser som enkelt glider genom luften. Den optimerade formen spelar i harmoni för att leverera exceptionell räckvidd genom att använda en bråkdel av energin av den genomsnittliga elbilen, säger Chris Anthony, medgrundare till Aptera.

Aptera kommer leverera upp till 640 kilometer i räckvidd på en laddning, men det kommer ändå vara möjligt för den genomsnittliga föraren att köra närmare 1600 kilometer innan det är dags att plugga in laddkabeln. Det genom en serie solpaneler som laddar upp Aptera med 65 kilometer räckvidd per dag.

Den aerodynamiska formen säkerställer en luftmotståndskoefficient på 0,13. Det kan jämföras 0,23 hos Tesla Model 3 eller Mercedes **hypereffektiva koncept EQXX** med ett värde på 0,17.

Aptera har som **mål att starta produktionen** innan slutet på det här året. Än så länge har man plockat in 40 000 förhandsbokningar.



Kristofer Rask

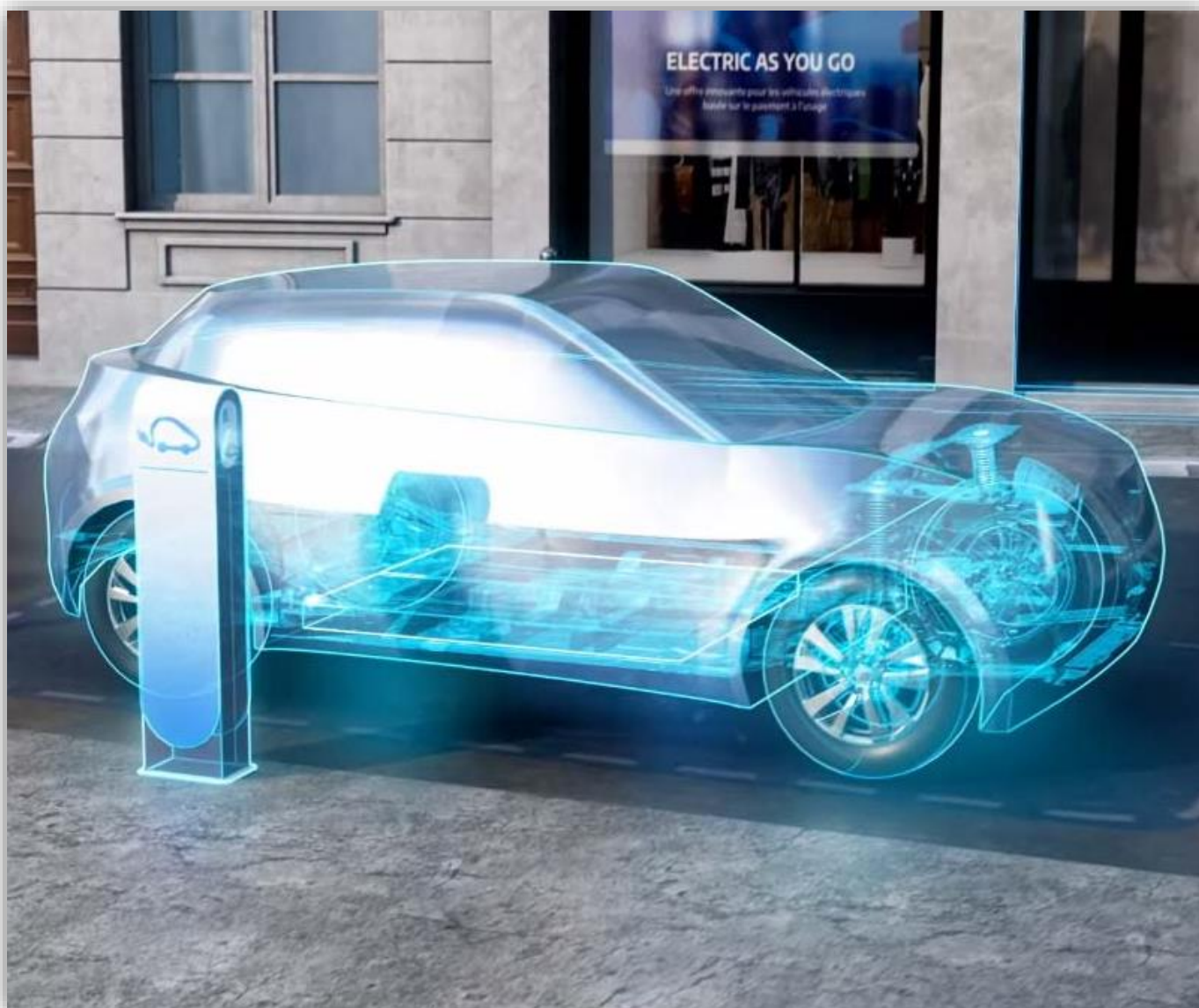


15. Stellantis banbrytande elbilsbatteri skapar växelström i batteriet

Posted by Kristofer Rask

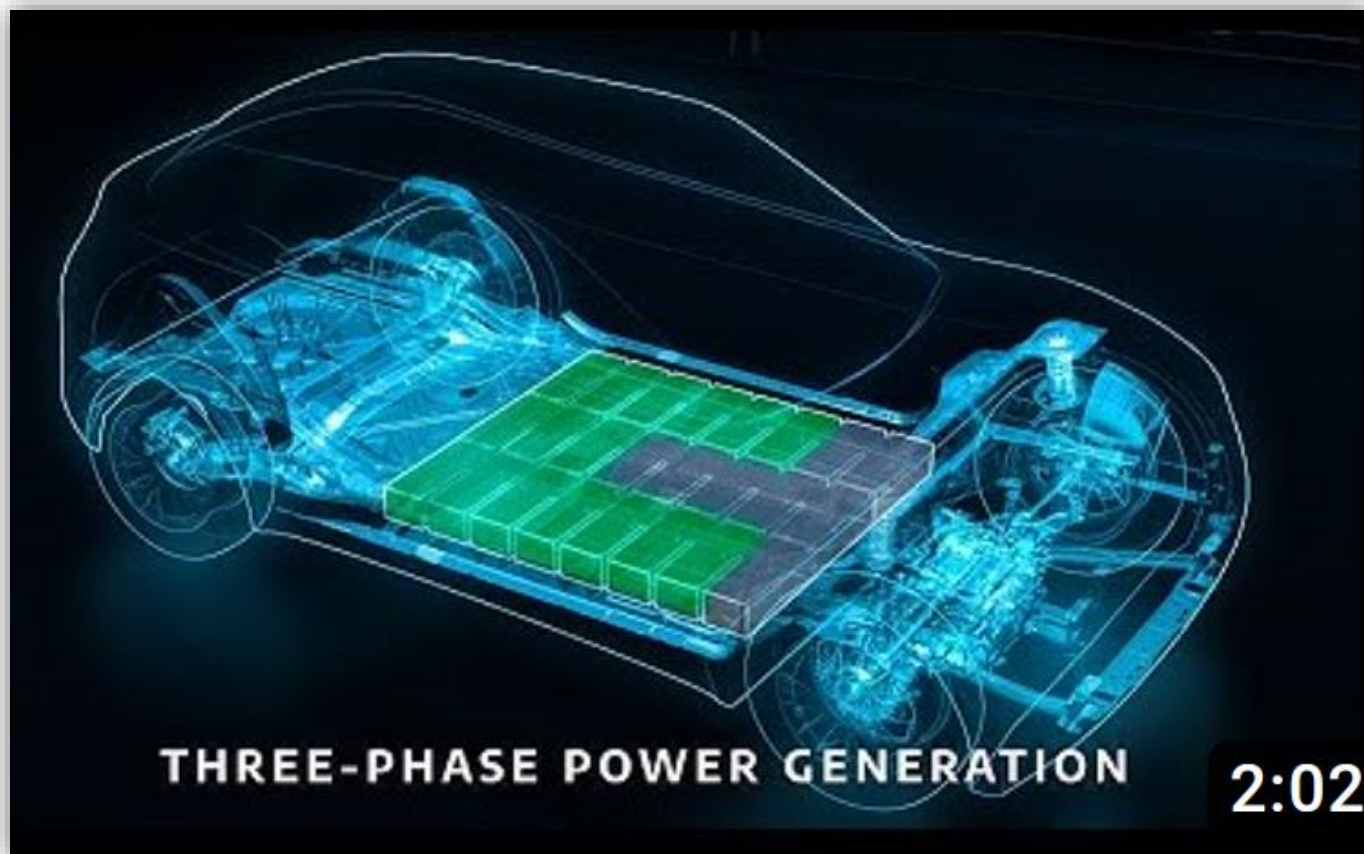
juli 21, 2023

Stellantis har under fyra år utvecklat ett nytt kompakt batteri till elbilar. Stellantis kallar det för IBIS – Intelligent Battery Integrated System. IBIS integrerar laddaren och växelriktarens funktioner direkt i litiumjonbatterimodulerna.



Ett sofistikerat styrsystem gör att växelströmmen för en elmotor kan produceras direkt från batteriet. Det hela ger en kompaktare drivlina som istället kan frigöra mer utrymmen till passagerarna.

Dessutom minskar fordonsvikten och produktionskostnaderna. Stellantis beskriver det som ett genombrott för batterier till elbilar men också för stationär energilagring. Tekniken kommer Stellantis rulla ut i sina elbilar innan slutet på det här årtiondet.



FILM: <https://youtu.be/EM7oSOCQARo>.

– Vår resa mot elektrifiering drivs av innovation och forskningsexpertis som använder den senaste tekniken för att möta de verkliga behoven hos våra elbils kunder, såsom räckvidd, rymlighet och överkomliga priser samtidigt som vi minskar koldioxidavtrycket genom att förbättra effektiviteten, säger Ned Curic, Chief Engineering & Technology Officer för Stellantis.

– Detta revolutionerande batterisystem kan markera ett avgörande steg i Stellantis engagemang för att tillhandahålla användbar, enkel och avancerad teknik till alla, fortsätter Ned Curic.

Projektgruppen för IBIS kommer nu att fokusera på att bygga ett fullt fungerande prototypfordon som gör det möjligt att testa tekniken på testbanor och publika vägar under verkliga körförhållanden.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).



16. Så känns det att åka i Koenigsegg Jesko

Av Carl Södermark

Publicerad 2023-07-19

Uppdaterad 2023-07-19

Se inifrån när Koenigsegg Jesko tar sig upp för backen på Goodwood i över 200 km/h.



Koenigsegg Jesko kommer i två versioner. Den "vanliga" (bilden ovan) som fokuserar på varvtider och downforce, och Absolut som lägger fokus på toppfart.

Goodwood Festival of Speed är alltid roligt att kolla på. Fartfesten bjuder på nya bilar, snabba bilar, gamla bilar, coola bilar och allt däremellan, och lite till. Men det är inte ofta som man får se hur det verkligen känns att sitta med i bilarna när de deltar.

James William Walker som driver YouTube-kanalen Mr JWW fick hänga med när Koenigsegg Jesko tog sig an det välkända backloppet.

Koenigsegg Jeskos femliters dubbelturbo V8:a ger över 1600 hästkrafter och 1500 Nm när den tankas med E85. När Koenigseggs testförare Markus Lundh sätter sig bakom ratten tar det honom ungefär 50 sekunder att ta sig upp för den 1,86 km långa backen.

Ta en titt på videon nedan för att få ett hum om hur det känns att åka med i Koenigseggs monsterbil.

FILM: <https://youtu.be/PpJIGzM2PAc>.

17. Isuzu Bellett

Publicerad 11 september 2022. Text Calle Carlquist.

Vad är egentligen en "sportkompensator"? Det undrade Isuzu Bellett-spekulanterna också.



Att Toyota var tidigt ute på svenska marknaden vet de flesta men att Isuzu också var det känner inte så många till längre.

Modellen hette Bellett 1500 och var en kompakt fyradörrars sedan med sportiga övertoner. I Isuzus program ersatte Bellett den Hillman Minx som man tillverkat på licens. Reklamen framhävde gärna Belletts sportiga stil och individuella bakvagnsupphängning. Där fanns något som kallades "sportkompensator", en detalj som skulle ge pigga vägegenskaper. Vad det kan det ha varit? Krängningshämmare? Någon förklaring fanns aldrig i annonserna. Läsare som vet allt om sportkompensatorer får gärna höra av sig!



Calle Carlquist

(Isuzu Bellett var den första japantillverkade bilen som såldes i Sverige. Generalagenturen fanns i Köpenhamn. Roger W.)

ISUZU Den japanska bilen som charmat den svenska motorpressen. Nu är den här! Och den kostar 11.485^{,-} helt klar. Rätt pris. Eller hur? Det kommer Ni att förstå - bara Ni ser den. Tycker Ni att vi är fräcka och tuffa om vi inte säger mer nu? Möjligt, men så'n är ju bilen också. Den skall Ni se. Och köra. Se'n kan vi prata, fakta och data. Den väntar hos Er återförsäljare. Med nyckeln i. Varsågod!!! Håll i Er! **ISUZU** Hillerödvägen 12, Malmö V. Tel. 040/751 22


BELLETT 1500

Språket i ovanstående annons ur *Vi Bilägare* 1964 är tidstypiskt snärtigt: "Den japanska bilen som charmat den svenska motorpressen. Nu är den här! Och den kostar 11 485 helt klar. Rätt pris. Eller hur? Det kommer Ni att förstå – bara Ni ser den. Tycker Ni att vi är fräcka och tuffa om vi inte säger mer nu? Möjligt, men så'n är ju bilen också. Den skall Ni se. Och köra. Se'n kan vi prata, fakta och data. Den väntar hos Er återförsäljare. Med nyckeln i. Varsågod!!! Håll i Er!"

Bellett tillverkades i olika versioner, bland annat som linjeskön tvådörrars coupé av vilka ett fåtal kom till Sverige. 1500-modellen hade 71 hk, toppade 145 km/tim och gjorde 0–100 km/tim på 14 sekunder, raskt på sin tid. Produktionen varade i tio år och cirka 17000 exemplar men från den svenska marknaden försvann Bellett snabbt.



Isuzu Bellett GT 1966.



*Sluta trampa -
sätt fart på cykeln med*

Flink

är en luftkyld
tvåtaktsmotor med:

cylindervolym .. 43 ccm	bränsleblandning
cylinderdiameter 38 mm	bensin/olja 30:1
slaglängd 38 mm	tanken rymmer .. 2 liter
kraftutveckling .. 0,8 hk	motorns vikt 5 kg
varv per minut 3000	inkl. tank 5,9 kg
marschfart .. ca 30 km/t	tändning: BOSCH
bränsleåtgång 1,5 lit/10 mil	svänghjulsagnet

Godkänd som körkortsfri cykelmotor av
Kungl. Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsen.

GABRIELSSON & CO HAB, MOTORAVD.
LINNÉGATAN 39 B, STOCKHOLM

Sänd mig prospekt och övriga uppgifter genom närmaste
återförsäljare.

Namn:

Adress:

Postadress:

TFA 17

KÖRKORTSFRI
SKATTEFRI

Flink är nu körkorts- och skattefri!!! Med Flink på cykeln kommer Ni fortare fram, hinner utföra mer och förbrukar inga krafter. Flink — den nya folkmotorn — är marknadens mest pålitliga och ekonomiska... Ni kan köra en hel mil för mindre än 10 öre! Flink driver direkt på hjulet utan kraftförlust och frikopplas helt med ett enkelt handgrepp. Denna metod är dominerande på kontinenten, där ca 75 % av alla cykelmotorer är byggda för rulldrift. Flink är stark — den drar upp till 250 kg och är därför också lämplig för tandem- och transportcyklar. Flink monteras på 45 minuter.

395:-

Visas på
S:t Eriks-
mässan

SLUT