



Lada 110.

- 1. Mötet i Trollhättan klart**
- 2. Så enkelt får Volvos bilar 500 hästkrafter**
- 3. Volvo EX30 säljs till reapris men inte på nätet**
- 4. Styrproblem hos Tesla**
- 5. Lyxtillverkaren Rolls-Royce vänder och tittar på alternativ till batterier**
- 6. Cadillac Celestiq en elbil för 3,6 miljoner**
- 7. Porsche 911 S/T spränger tremiljonersvallen**
- 8. Vi har äntligen fått köra Fisker Ocean**
- 9. Flera länder minskar stöd till elbilar**
- 10. Rolls-Royce upp i lågor på fartyg**
- 11. Prov av Omotion 2 en elracer från Lund**
- 12. Volta 16T är ellastbil från grunden**
- 13. Lada 110 sågades vid fotknölna**

1. Mötet i Trollhättan klart: "Svensk produkt med Saabs historia"

Publicerat 12/08/2023 av Maths Nilsson

Nu har möten hållits med den hemlige köparen av elbilsprojektet Nevs Emily GT. Planerna för bilproduktion i gamla Saabfabriken Trollhättan har konkretiserats och ljusnat ytterligare efter mötena. – Köparen vill att det ska vara en svensk produkt som har anknytning till Trollhättan med tanke på historien kring Saab, säger fabriksägaren Svante Andersson till Carup.



I onsdags hölls möten mellan Nevs, Stenhaga Invest som äger fabriken, Trollhättans kommun och den hemliga investeraren som vill tillverka bilar i Saab-fabriken igen. Planen är att dra igång tillverkning i fabriken av elbilsprojektet **Nevs Emily GT** och den självkörande bilen Nevs Pons. Enligt uppgifter ska så många som 1500-2000 personer få jobb i fabriken. Enligt uppgifter ska satsningen starta redan efter sommaren.

– Vi hade möte med köparen i onsdags och jag är nu ännu mera positiv till att affären fullföljs med Emily- och Pons- projekten. Allt känns väldigt genomtänkt och seriöst och jag tror på att det blir produktion i Trollhättan, säger entreprenören Svante Andersson, ägare av Stenhaga Invest som nu äger en majoritet av Saabfabriken.

Nevs Emily GT. Bild: Peter Wahlström/PlintAtt projektet tagits fram i Trollhättan med anor från 75 års bilbyggande ska ha varit viktigt för köparen. Bild: Peter Wahlström/Plint

De exakta detaljerna i affären är än så länge hemliga och det är inte offentliggjort vem eller vilka investerarna som ska starta bilproduktion i Trollhättan är. Saabs arv har varit viktigt för att de ska gå in och satsa på elbilen Nevs Emily GT. Den hemlige köparen vill satsa på en svensk produkt.



Nevs Emily GT.

– Köparen vill att det ska vara en svensk produkt som har anknytning till Trollhättan med tanke på historien kring Saab. Dessutom är köparen väl medveten om den kompetens som finns i och omkring Trollhättan då Trollhättan varit en ”bilbyggarstad” i många decennier, säger Svante Andersson.

Namnet på bilen är dock fortfarande en öppen fråga, och hur köparen ska få ihop kopplingen till Saabs historia blir en intrikat utmaning. Försvarskoncernen Saab Group har uppgett för Carup att de inte på några villkor kan tänka sig att låta någon använda märket Saab för bilproduktion, och de har själva inga planer på att utveckla en bil. Nevs Emily GT utvecklades i hemlighet på bara tio månader av Saab-ingenjörer på Nevs i Trollhättan.

Nevs Emily GT har unik teknik med fyra hjulmotorer. Bild Nevs

Med en elmotor på varje hjul har **Nevs Emily GT väghållning i superklass, 100 mils räckvidd och större utrymmen än andra elbilar.** Nevs Emily GT har en elmotor på varje hjul som är på 120 hästkrafter, totalt har bilen 480 hästkrafter. En senare version kommer ha totalt 653 hk och 2 200 Nm från fyra hjulmotorer. Det ger en acceleration upp till 100 km/h på drygt tre sekunder.

I affären ingår även Nevs Pons, det har tidigare beskrivits som ett mobilitetssystem med bilen Sango som kör i städer utan förare i hastigheter omkring 50 km/h.



Maths Nilsson

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

CARUP

2. Så enkelt får Volvos bilar 500 hästkrafter

Publicerat 04/08/2023 av Maths Nilsson

Nu går det att få en rekordstark Volvo. Heico Sportiv skrämmar upp Volvos laddhybrider till galna 500 hästkrafter och 765 Newtonmeter. Även toppfartspärren vid 180 km/h kan tas bort.



Även Volvo V60 kan få 500 hästkrafter.



Volvo XC60 blir åtta tiondelar snabbare upp till 100 km/h.

I originalutförande har T8 455 hästkrafter och 709 Newtonmeter. Den kombinerar en tvålitersfyra med turbo och kompressor på 310 hästkrafter med en elmotor på 145 hästkrafter. I originalversion gör en V60 0-100 km/h på 4,6 sekunder, en XC60 behöver 4,9 sekunder.

Enligt Heico Sportiv kapas accelerationen i XC60 T8 till endast 4,1 sekunder med timingen. Sprinten mellan 80 till 160 km/h går hela två sekunder snabbare än tidigare. Kittet ska vara "extremt enkelt att installera" och kan sedan uppdateras online.

Alla nya Volvobilar har numera toppfarten strypt till 180 km/h, men även detta råder Heico Sportiv till viss del bot på. De har ett kit som kallas e.motion V-max Increase som ökar toppfarten till förvissa ganska blygsamma 220 km/h. Priset ligger på 2200 euro. Paketet som ökar effekten till 500 hästkrafter kostar omkring 2500 hästkrafter. Det finns också talrika möjligheter att ge din Volvo en passande exteriör, bland annat med olika sänknings-satser och större fälgar och bromsar.

Kittet ska vara extremt enkelt att installera.



Maths Nilsson

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

3. Volvo EX30 säljs till reapris – men inte på nätet

Publicerad 2023-08-04 kl 7:23 (uppdaterad 2023-08-04 kl 11:16) Text Magnus Kvandal

Nästa år planerar Volvo Cars att gå över till en så kallad agentmodell för sin bilförsäljning. Det innebär att återförsäljarna inte längre kan sätta sina egna priser, och därmed inte heller erbjuda sina kunder rabatt.



Onlineköpare går miste om stora rabatter.

Målet är att ha fasta priser överallt, så att bilarna kostar lika mycket oavsett om köparen gör sin beställning på nätet eller hos en återförsäljare.

Men så är det inte ännu. Innan reformen är fullbordad befinner sig Volvo nu i ett slags mellanläge, där bilarna säljs både av Volvo själva och av återförsäljare som ännu inte blivit "agenter".

Det innebär att den som beställer en bil på Volvos hemsida i dag riskerar att betala betydligt mer än om de hade gått till sin lokala bilhandlare.

I ett svenskt forum på Facebook vittnar flera bilköpare om att de blivit erbjudna kraftiga rabatter på den nya elbilen EX30, vilket [Carup](#) var först med att rapportera om. Kopior på offerter visar att vissa handlare säljer modellen med rabatter på upp till tio procent, i vissa fall motsvarande nästan 60 000 kronor.

Den som gör sin beställning på Volvos hemsida får samtidigt inga rabatter alls.

Volvo Cars svenska kommunikationschef Magnus Holst säger i en kommentar till Vi Bilägare att företaget inte är ute efter att lura någon, och att själva idén med agentmodellen är att göra prissättningen mer transparent och överskådlig.

– Men det är inget man gör över en natt. Det är viktigt att ha en bra relation med bilhandlarna, säger han.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvo, Zeekr och Smart gör upp om svenska bilköpare



Volvochefen: "Vi måste sätta stopp för rabattkriget"



Volkswagens nya plan: Nu blir bilköpet prutfritt



Nissans nya grepp: Agenter med fasta priser



4. Styrproblem hos Tesla – 280 000 bilar drabbade

Publicerad 2023-08-03

Amerikanska trafikmyndigheter har inlett en utredning av cirka 280 000 nya Tesla Model 3- och Model Y-på grund av klagomål om förlust av styrkontroll och problem med servostyrningen. Detta rapporterar [Reuters](#).



En av 12 inrapporterade incidenter till myndigheterna rör en Model 3-förare vars styrning låste sig, vilket resulterade i en kollision med ett träd. En Model Y-förare ska ha upplevt tröghet i styrningen som gjorde att han var nära att köra ut på fel sida av vägen och in i ett shoppingcenter. Felmeddelandet "Reduced Steering Assist" har dykt upp på andra Model Y-förares bilar, vilket betydde att servostyrningen var urkopplad.

Den initiala utredningen kan leda till en teknisk analys som i sin tur kan göra leda till krav på återkallelse av bilarna.



Fredrik Sandberg

5. Lyxtilverkarens vändning – tittar på alternativ till batterier

Publicerad av Felix Björklund 16 jun 2023 kl 11.22

Eldrift javisst, men kanske inte med batterier ombord. Rolls-Royce ögnar möjligheterna kring att köra på vätgas i framtiden.



När brittiska lyxmärket Rolls-Royce [lanserade sin elbil Spectre](#) hösten 2022 beskrevs den som något som skulle säkra märkets ”fortsatta framgång”.

Men även om elbilen var de första steget bort från förbränningsmotorer, kan det mycket väl vara så att den framtida modellpaletten inte går i samma spår.

Det avslöjade företagets chef, [Thomas Müller-Ötvös, under presentationen av Spectre på lyxbilsutställningen Villa d’Este](#). Autocar rapporterar att Rolls-Royce-chefen är öppen för allalternativ till batterier. Ett argument är att batterier väger en hel del.

I Spectres fall har man petat in 120 kWh batterier ombord. Det här ökar vikten. Som en konsekvens håller tillverkaren nu dörren öppen för vätgasdrift.

Experimenterat med vätgas länge

Rolls-Royce sorterar in i BMW-gruppen och där har man länge experimenterat med vätgas. Dels som drivmedel direkt i förbränningsmotorer, men på senare år även som del i bränslecells-lösning. Och det är det senare man är intresserad av på lyxbilmärket.

– Om vätgas ska användas i framtiden är det med bränsleceller. Och bränsleceller är ingen skillnad mot batterier, det handlar bara om hur du får energi. Och varför inte? Jag säger att när tiden är rätt, när tekniken mognat, är det definitivt något vi på Rolls-Royce vill titta på. Vi kanske släpper batterier och går över till bränsleceller, säger Thomas Müller-Ötvös, till Autocar.

Tekniken man i sånt fall kommer använda sig av är den som moderbolaget BMW utvecklar och som [Ny Teknik testkörde i en prototypversion av X5](#). Grunden kommer förvisso från Toyota, men tyska tillverkaren har sedan byggt på denna på ett sätt som gör att resultatet är något helt annat än det som [Toyota har presenterat i Mirai](#).

En sak som talar emot tekniken är att infrastrukturen för vätgas är dåligt utbyggd. De flesta som köper en Rolls-Royce har tillgång till egen laddning av batteriet – så skillnaden är stor.

Därför är man inte ännu redo att ta något beslut i frågan, utan säger bara att de tittar intresserat på möjligheten.



6. Cadillac Celestiq: Elbil för 3,6 miljoner

Uppdaterad 03 aug. 2023 Publicerad 03 aug. 2023

Cadillac ska snart lansera sitt nya flaggskepp Celestiq – en gigantisk elbil i Rolls-Royce-klassen – och nu har man avslöjat prislappen.



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

Prislappen för General Motors nya flaggskepp kommer enligt **Top Gear** att landa på 340.000 dollar, vilket motsvarar drygt 3,6 miljoner svenska kronor.

Detta placerar bilen på samma nivå som rena lyxmärken som Rolls-Royce och Bentley, och det kan tyckas magstarkt baserat på de bilar som Cadillac har producerat under de senaste åren.

Går man tillbaka till märkets begynnelse i början av 1900-talet är bilden dock en annan, då man producerade stora, avancerade och exklusiva vagnar med ett iögonfallande formspråk.

Stor, lång och låg

Den beskrivningen passar också bra på nya Celestiq.

Med en längd på närmare 5,5 meter är bilen utan tvekan stor, och den långa, låga karossen kan ses som en modern version av formspråket på märkets mest klassiska modeller.

Exklusiviteten säkras inte bara av priset, utan också av att bilen kommer att byggas helt för hand på GMs tekniska center i Warren i Michigan.



Skärmen på instrumentbrädan är på hela 55 tum.

Utrymme för individualisering

Kunderna erbjuds dessutom att anpassa i stort sett varje detalj efter tycke och smak.

Detta gäller inte minst interiört, där det bland annat bjuds på en gigantisk 55-tumsskärm och 115 3D-printade komponenter.

Det finns även ett smart glastak (vad det nu kan innebära), samt Ultra Cruise, vilket är nästa generation av Cadillacs system för självkörning.



Bilen är stor, lång och låg.



Stort batteri och snabb laddning

Drivlinan baseras kring ett stort batteripaket på 111 kWh som ska klara av snabbaddning upp till 200 kW.

Batteriet driver två elmotorer som tillsammans genererar en effekt på runt 600 hästkrafter och ett vridmoment på närmare 900 newtonmeter.

Detta ska sörja för en 0-100-tid på 3,8 sekunder

Fler elbilar på gång

Celestiq är inte Cadillacs enda nya eldrivna modell.

I mitten av förra året kom man igång med leveranserna av crossovern [Lyriq](#), som har klara utseendemässiga likheter med Celestiq.

Senare i augusti visar man upp en ny, eldriven generation av den stora suven Escalade kallad IQ.

Produktionen av Celestiq är väntad att dra igång i december i år.

Läs även: [Cadillac Lyriq Crossover – komfort och lyx](#)

Läs även: [Cadillac lanserar muskel-SUV](#)

Läs även: [GM vill att du kör amerikanskt: Le Mans först ut](#)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Teknikens Värld

7. Porsche 911 S/T spränger tremiljonersvallen

Publicerad: 02 aug 2023, kl 13:05

Den senaste sportvagnen från Porsche får plånboken att vrida sig av obehag. Men det kan ändå vara en lönsam investering. Den här sortens bilar brukar gå upp i pris.



När Porsche bygger **specialmodeller i begränsad upplaga** baserade på sina GT-bilar brukar de vara svidande dyra, bara för att gå upp ännu mer i pris så fort de levererats. **Andrahandsvärdet är helt enkelt galet.**

Så lär det även vara nu, när Porsche lanserar 911 S/T för 3 270 000 kronor. Tillverkningsserien är begränsad till 1 963 exemplar, ett sätt att fira och tjäna pengar på att Porsche 911 fyller 60 år i år. Just det, den presenterades 1963 (först under benämningen "901") och tillgången lär vara betydligt mindre än efterfrågan.

För det är en riktig rökare till bil som Porsche tagit fram. Receptet är enkelt, man tar en trackdaybil och tonar ned banåkarambitionerna. I det här fallet kommer de flesta komponenterna från **911 GT3 RS**, såsom motor och de flesta karossbitarna – inte minst de spektakulärt inbuktande framskärmarna och dörrarna.

Men här finns ingen jättevinge där bak, utan bara den vanliga lilla utfällbara spoilern, om än med en liten extra kant för aerodynamikens skull, en så kallad gurney flap. 911 S/T ska inte användas för att jaga varvtider på bana, utan är främst avsedd för inspirerad körning på det allmänna vägnätet. Eller möjligen för att stå undanställd i ett garage och öka i värde, tyvärr ett inte alldeles ovanligt öde för den här typen av bil.





Fronten är inte heller densamma som på RS-modellen, utan har hämtats från **den vanliga 911 GT3**. Därmed har den inte samma kylsystem som RS, men bjuder i gengäld på ett fungerande bagageutrymme under huven där fram.

Mekaniskt har man också fifflat lite. Motorn på 525 hästkrafter är oförändrad från 911 GT3 RS, men den driver genom en tätstegad sexväxlad manuell växellåda. Intressant nog använder man ett enkelmassesvänghjul. Det sparar roterande massa, vilket förbättrar viljan att ändra varvtal snabbt, och skärper till responsen i kopplingspedalen, på gott och ont. Totalt säger Porsche att man på det här viset sparat in drygt tio kilo, men säger inte i jämförelse med vad.

Precis som på GT3-modellerna har 911 S/T en framvagn med dubbla triangellänkar i stället för fjäderben som på de enklare modellerna, men man har gjort sig av med bakaxelstyrningen. Om det är för körkänslans skull, eller för att spara vikt, framgår inte. Sedan har fjädrar och stötdämpare fått specifikationer som ska passa bättre för landsvägskörning.

Kolfiber används i huvar, dörrar och tak, och även i störtbågen, bakre krängningshämmanen och en förstärkningsbalk i bakvagnen enligt pressmeddelandet. Skalstolar av kolfiber är standard.

Magnesiumfälgar, lättviktsglas och ett litiumjon-startbatteri sparar ytterligare vikt och 911 S/T väger 1 380 kilo, inklusive vätskor men utan förare. Motsvarande svenska tjänstevikt torde alltså landa på cirka 1 450 kilo. Det är 40 kilo mindre än en **Porsche 911 GT3 Touring** med manuell låda. Accelerationen 0–100 kilometer i timmen ska ta 3,7 sekunder och toppfarten anges till 300 kilometer i timmen.

Om prislappen skulle kännas för liten kan man beställa sin 911 S/T med ett "Heritage Design"-paket för 198 400 kronor extra. Då får man en unik blå kulör, nummerringar på dörrarna och en rad retrodetaljer in- och utvändigt, liksom en särskild svart- och konjaksfärgad läderklädsel.

Som S/T-kund får man också möjligheten att köpa ett speciellt armbandsur för 145 735 kronor, om man nu skulle ha alldeles för mycket pengar på kontot.



Daniel Östlund



8. Vi har äntligen fått köra Fisker Ocean

Av Roger Åberg 2023-08-01 kl 21:00

Eller rättare sagt Fisker Ocean public beta 1.



FILM: <https://youtu.be/2evY9VwAe54>.

Henrik Fisker är en gammal räv i bilbranschen och har tidigare jobbat på BMW och Aston Martin, där han bland annat varit delaktig i designen av BMW Z8 och Aston Martin V8 Vantage. Designen är alltså hans grund här i världen och det är vi tacksamma för, mer om det senare. 2007 startade han Fisker Automotive och byggde bilen Fisker Karma, en udda hybridbil som var supercool men som floppade. 2013 gick det bolaget tyvärr i konkurs, kanske var man lite väl tidigt ute.

Nu är han tillbaka med elbilsföretaget Fisker Inc och den första bilen som är på väg ut heter Fisker Ocean. Nu har vi äntligen fått köra den! Efter Ocean kommer en mindre bil som kommer att heta Fisker Pear. Efter det kommer en supersportbil vid namn Ronin och en pickup som väntas heta Alaska.

Alla modeller ska ha fyra unika saker

Men nu är det alltså Ocean som står på tapeten. Henrik berättar att man inte kommer att släppa en ny bilmodell om den inte har fyra saker som ingen annan liknande bil på marknaden har. Roligt tänk, men det är också risk för att man kommer att hitta på trams för att uppnå detta.

För Ocean är de fyra sakerna längst räckvidd i klassen, solcellstaket, California Mode och två bord som man kallar för taco trays. Av dessa är de två första inte alls tramsiga medan de andra två nog faller in i gimmick-kategorin.



FILM: <https://youtu.be/2evY9VwAe54>.

Ska ha räckvidd på över 70 mil

Längst räckvidd kan ju inte vara tramsigt på något sätt och det lyckas man med. 707 kilometer enligt WLTP är riktigt långt och det gäller för versionen som heter Fisker Ocean Extreme. Det är också den dyraste versionen som kostar över 800.000 kronor, om du väljer den billigaste versionen som heter Fisker Ocean One kommer du 440 kilometer men betalar betydligt mindre, 450.000 kronor.

Jag körde bara bilen under en dag så väldigt svårt att kunna säga om Fisker kommer att kunna leverera de där 70 milen, vi får helt enkelt återkomma till det under ett längre test. Laddningen har vi inte heller hunnit testa men Fisker säger att 10 till 80 procent ska gå på 35 minuter. Man säger att man ska kunna nå en topp effekt på 200 kW, men man ska nog inte räkna med att kunna ligga där speciellt länge. Detta ska, om jag förstår det rätt, vara för det stora batteriet.

Bilen har tre lägen för regenerering och inget av dem är för mig, de är helt enkelt för mesiga alla tre. Det är egentligen bara det starkaste läget som tar i något alls och det finns ett litet lagg som jag inte gillar. När man släpper gaspedalen tar det en halv sekund innan det börjar bromsa, så är man van vid att kunna justera hastigheten exakt med foten blir man missnöjd. Det här är lite mer som att man faktiskt lyfter foten till bromsen och trycker till den.

Solceller på taket laddar batteriet

Solcellstaket snuddar på gimmick, men jag gillar det. Man säger att det kommer att kunna leverera 240 mil om året om bilen är parkerad ute i solen (och om den skiner såklart) vilket är rätt mycket. Om man bor på hyfsat soliga ställen kan man räkna med en dryg halvmil extra räckvidd om dagen. Eller räkna med, man kan hoppas på det. Vanliga elbilar tappar räckvidd när de står stilla, den här med solceller på taket ger iallafall lite plus i räckvidden.

Det finns en del andra bilar med solceller i olika former, men i princip alla dessa laddar 12V-batteriet. Det gör att man kan ha på AC lite längre men Fisker laddar alltså det stora batteriet. Så unikt och inte så tramsigt. När jag träffade Henrik Fisker tidigare i år så sa han att det finns solceller som skulle kunna ge betydligt mer kraft än de som sitter på taket nu, men de kostar skjortan och används i dag typ bara i rymden där budgeten är betydligt högre än för en vanlig elbil.



Alla rutor går att veva ner, även bakrutan

California Mode är en gimmick, men en kul sådan. Med en speciell knapp i taket (och på nyckeln) så öppnas soltaket och alla fönster på bilen, inklusive de längst bak och på bakluckan. Man vill att de ska ge en känsla av cabriolet och det är väl verkligen att ta i. Börjar blåsa gör det iallafall, betydligt mer än om man kör med nedfällt tak och funktionen är i princip oanvändbar i hastigheter över 50 km/h. Den bakre rutan vill man kunna fälla ner så att det ska kunna titta ut en surfbräda där, därav California Mode, och det är väl när man kör sakta längs stranden som detta kan vara kul. Gimmick som sagt, men kul.

Bord för både förare och passagerare

Taco tray är två bord för föraren och passageraren fram. Perfekt för den som använder en laptop i bilen, vem som nu gör det. Kul grej, men gimmick. För passageraren finns det ett lite bord som åker ut ur instrumentpanelen, där handskfacket vanligen är. Något sådant har man förresten inte, istället finns plats under båda framstolarna där man kan ha instruktionsböcker och annat som annars ligger i handskfacket.

Mycket snygg bil

Henrik är som sagt designer i grunden och att ha en designer som chef för bolaget är aldrig dumt. Personligen tycker jag att det här är en riktigt snygg bil, speciellt som en SUV. Bilen är rätt bred och känns otroligt biffig, men på ett sympatiskt sätt. Den har till skillnad mot många andra bilar i dag lite attityd, utan att för den sakens skull bli störig eller speciell. 20-tummare är standard men på bilderna sitter det 22-tummare på bilen.

På något sätt lyckas Henrik Fisker att skapa en bil som har samma känsla som Range Rover, något som kan ta plats både i skog och stad, men som ändå har en egen attityd. Bra jobbat! Jag gillar att man har mycket gummi även på de stora 22-tumsfälgarna och jag gillar att de tunna lysena ändå har lite knixar och lever lite.



Gott om plats i bilen

Jag gillar designen, men även formatet. Visst behöver världen inte en suv till, men ska vi få en suv till ska den vara så här. Elbilen har ju gjort att vi får en massa mer plats på insidan, så större än så här behöver den inte vara. Fyra personer får verkligen plats och den femte behöver inte vara ett litet barn.

Det är alltså gott om plats och framförallt för benen bak, man har lyckats få till en massa plats i mitten för ben och fötter. Bra för den som sitter i mitten, men sitter det ingen där så gör detta att de två som sitter där bak kan sträcka ut sig rejält. Snyggt! Huvudet får också plats utan problem och det är helt enkelt gott om plats.

Det finns, om man betalar för det, en kontrollpanel i baksätet där man kan styra AC och volym på stereon. En ganska basic enhet, men räcker gott och väl och nästan snyggare än en "riktig" skärm. Man kan även, med hjälp av el, luta de två yttre baksätessätena så att man sitter ännu mer avslappnat.

USB-C-portar finns det två stycken som sitter gömda bakom en lucka. Snygg lösning som känns gedigen. Som eftermarknadstillbehör finns även möjlighet att sätta hållare för iPads, dels genom att byta ut de klädhängare som sitter bak på framsätena, dels genom att trycka ner en hållare vid mugghållarna.

Baksätet är delbart 40/20/40 vilket såklart är tacksamt eftersom det gör det mer tacksamt att packa bilen. Bagageutrymmet är på 476 liter och precis lagom stort för de allra flesta. 1274 liter med baksätet nedfällt. I bagageutrymmet finns uttag för 230V och 12V men även kontroll för dragkrok om man har beställt det.



Problemen börjar i framsätet

Bilen är alltså snygg, har bra format och bra utrymmen. Det finns så klart inte en bil som passar alla, men jag tror att den här hade kunnat passa en stor majoritet av köpare. Med en version som börjar på 450.000 kronor och en version som har det mesta, inklusive lång räckvidd, borde det här vara ett solkart köp?

Tyvärr inte. Inte ännu. När jag pratar med Henrik Fisker är han väldigt nöjd med att hunnit utveckla den här bilen på kortare tid än vad övriga europeiska konkurrenter har klarat av. Men om hårdvaran är vacker och bra så är mjukvaran inte där. Teknikchefen säger att det kommer att komma uppdateringar och att bilen kan uppdateras over-the-air, och det är väl lovande. Men som luttrad teknikjournalist ska man inte lita på prat om att "den funktionen kommer senare" eller "det ska bli bättre". Det kan bli så, men ingen garanti finns.

Tjock ratt

Ratten har riktiga knappar och det är bra, men den är alldeles för biffig för min smak. Jag har normalstora händer men får inte riktigt grepp om den på ett sätt som jag skulle vilja. På vänster sida har vi volym, nästa låt och lite sånt. Funkar fint. På höger sida har vi väljare för de olika körlägena och farthållare. Tre körlägen finns, Earth, Fun och Hyper. De ändrar egentligen bara hur pigg bilen ska vara, eller snarare hur mycket som ska hända när man trycker på gasen. I en annan bil hade de tre lägena nog hetat Eco, Normal och Sport. Men så mycket sport blir det inte i Hyper, så bra att den inte heter Sport. Styrningen blir inte hårdare och bilen känns exakt likadan som i de andra lägena. Det kan komma förändringar hit, kanske.

Överlag är bilen bekväm att köra och det finns egentligen inte så mycket att klaga på, men dynamiskt och roligt är det inte. Bilen är lite för tjockis för det och det är väl helt ok.

Ingen adaptiv farthållare eller körhjälp

Farthållare finns som sagt, men den är än så länge inte adaptiv, den anpassar sig alltså inte till bilarna framför utan håller den satta hastigheten oavsett vad som ligger i vägen. Jag kommer faktiskt inte ihåg när jag körde en bil med dum farthållare senast. Återigen säger man att detta kommer att ordna sig, att adaptiv farthållare kommer i framtiden. Men när vet vi inte och inte om den är något bra.

Samma sak gäller med system för att hålla bilen mellan linjerna på vägen. Idag så piper den när man korsar linjerna, men systemet för att hålla bilen mellan dem utan att man styr själv är inte klart. Det är oklart när det kommer och vi vet således inte heller hur det kommer att fungera. Återstår att se.

Förutom ratten är det rent och snyggt. Det finns mycket omålad plast i kupéen och det brukar sällan vara ett gott tecken, det kan se billigt ut och vi på redaktionen kallar det för hinkplast. Man har dock lyckats riktigt bra med detta, under omständigheterna. Fördelarna är att det blir billigare att tillverka och enklare att återvinna när det är dags för det. 50 kilo av framförallt inredningen är förresten återvunna material, vilket faktiskt är mycket. På vissa detaljer känns det dock att man har sparat, handtaget för att öppna dörren är av äkta målad plast och det är lite sunkigt faktiskt. Handtagen på utsidan åker ut när bilen är upplåst och de lyser fint, så de får bra betyg!

Stänger dörren gör man genom att dra i facket som finns i överkant. Det fungerar ok, men man hade nog velat ha ett bättre ljud när dörrarna stängs.

Laddning finns genom en USB-C och en USB-A i mittenfacket samt två platser för trådlös laddning av mobilen. Dessa är rätt placerade, men täcks av knapparna till den stora skärmen vilket gör att det är inte helt optimalt att lägga in mobilerna där och man ser inte vad som händer på skärmarna. Det senare kan man diskutera om man behöver göra, men ändå.

En fin detalj tycker jag är att det finns ett fack för att förvara nyckeln i.



Fysiska knappar för det viktigaste

Under den stora skärmen har man ett gäng fysiska knappar, tack för det. Här styr man värmen för förare och passagerare, hur mycket fläkt man vill ha och volymen på musiken. Ovanför knapparna finns knappar som dubblar som lite knappar. Trycker man på temperaturen så sätts synk på/av, klickar man på fläktens display så stängs den av helt, klickar man på volymen så blir det mute. Inte ett dugg logiskt innan någon berättar detta för dig, men smart att lägga in trevlig gömd funktionalitet som bonus. I mitten hittar vi en stor hemknapp, mer om den senare.



En kul detalj är att solskydden är delade på mitten vilket gör att man kan justera dem lite mer än vad man är van vid. Inte världens största sak, men smart och praktiskt. Backspegeln i mitten är digital vilket uppskattas. Det går att växla den till normalt/klassiskt läge, men bakrutan är inte så stor så det digitala läget är att föredra.



FILM: <https://youtu.be/-2gmgCkCmG8>.

En liten skärm framför föraren

Förarmiljön består annars av två skärmar, en framför nosen på föraren och en otroligt stor skärm på 17,1 tum som går att snurra. Den lilla skärmen för föraren visar det viktigaste som räckvidd, hastighet och om man ska svänga.

Man har lagt in en animation som visar om man använder eller genererar ström och den är mäktigt irriterande. Men annars är den här skärmen prima. Den hade kunnat få vara lite mindre bred, då hade det varit lite enklare att se det som står ute i kanterna, nu döljs detta ibland av ratten.



FILM: <https://youtu.be/2evY9VwAe54>.

Snyggt upplägg på skärmarna

Systemet på mittenskrämen har ett bra upplägg som jag gillar skarpt. Överst har man saker som rör ens omvärld, när man kör så ska man här se saker som händer kring bilen. Men bilen har inte ens adaptiv farthållare och autonom körning känns långt borta, men när det kommer syns det här. Backar man syns de olika kamerorna här.

Under har man kartorna och de syns alltid, oavsett om man har navigation igång eller inte och oavsett vart man är i systemet. Det är riktigt, riktigt bra och uppskattas. Men de är från TomTom och de är väl helt ok, men jag hade mycket hellre sett Google här. Kartorna tog mig dit jag skulle men det kan som sagt bli bättre. Vid ett tillfälle tyckte bilen att jag skulle åka av och ladda för att vara säker på att komma fram och det ville inte jag, men det gick inte att säga till systemet att jag vill komma direkt till målet. Så vid varje avfart som jag ignorerade att ta så blev det en ny rutt som räknades ut. När det var 5 kilometer kvar till målet ville systemet köra nästan det dubbla för att ladda och vara på den säkra sidan. Det krävs med andra ord lite finjusteringar även här.

Under kartorna har vi musik, inställningar och sånt. Spotify finns här och funkar helt ok, man kopplar sin konto enkelt med en QR-kod. Inställningarna är tydliga och logiska, kanske för att det just nu inte finns mängder av dem. Men de fungerar finfint. Ratten ställer man till exempel in genom att trycka på en ett alternativ i inställningarna och sedan använda kontrollerna på ratten. Som Tesla alltså, och jag gillar det.

På tal om inställningar så är en av inställningarna kring den nya regeln att bilen måste pipa om man kör minst 1 km/h för fort. Den nya EU-regeln är att detta ska gå att stänga av, men att man måste göra det varje dag eller om bilen har stått ett tag. Fisker-ägarna kommer, återigen i framtiden, använda sin mobil för att låsa upp sin Fisker och när detta sker så skickas alla ens personliga inställning över till bilen, inklusive inställningen att man inte vill ha det irriterande pipet. Detta är en liten lucka i lagen som Fisker utnyttjar och som jag faktiskt hoppas att andra tillverkare också börjar med.



En riktigt rolig sak är att man kan vinkla skärmen så att den hamnar i vertikalt läge och detta läge är, tyvärr, bara för stillastående läge. Man kommer dit genom att hålla inne hemknappen i mitten i några sekunder. Det hade varit bra bonus om man hade kunnat ha skärmen i vertikalt läge hela tiden, men skärmen är helt enkelt lite för bred för att den ska kunna vara så här vid färd. Skärmen är gigantisk, det hade faktiskt varit helt ok med en lite mindre skärm.

Nu är tanken att man ska kolla på film på skärmen när den är så här, när man laddar bilen. Ett gäng videoappar finns och de verkar vara webbappar. Det betyder att de är lite sega och inte helt anpassade, men det fungerar och när man har dragit igång sin video är det inte hela världen.

Segt, segt infotainmentsystem

Upplägget är alltså finfint, men tekniken bakom är trött. Den tekniska chefen på Fisker säger att man ska börja optimera så att det flyter på lite bättre, men att det redan från start är långsamt lovar inte gott inför framtida versioner med fler funktioner och finesser.

Som bekant behövs det extra oanvänd kraft från start om det ens ska finnas plats för fler funktioner och finesser. Så mycket mer får vi inte reda på om systemet än att hårdvaran är från Intel och att systemet är byggt på Android. Alltså inte Android Automotive utan Android. Man har varken stöd för Android Auto eller CarPlay och säger att det är ett medvetet val, inte en teknisk begränsning. Man verkar tycka att systemet ska bli tillräckligt bra för att CarPlay inte ska behövas, men då kan man inte köra TomTom. Vettiga människor vill ha något som är i klass med Google Maps och där är inte det här systemet.

Systemet är som ni ser i videon ovan långsamt och segt. Det är synd på en så här i övrigt fin bil, för systemet är så segt och har så mycket beta-känsla att jag nog hade tröttnat efter någon vecka och lämnat tillbaka bilen. Det håller helt enkelt inte.

När jag pratar med Henrik Fisker innan jag hoppade in i bilen så berättar han att nästa bil, Fisker Pear, kommer att egen hårdvara för bilen som kommer att driva allt, inklusive infotainmentsystemet. Vi får helt enkelt hoppas att den tekniken också kommer till Ocean vart det lider.

Inte redo för leverans

Vi kan helt enkelt konstatera att Fisker Ocean inte är redo för leverans. Mängder av funktioner finns bara i teorin än så länge och "kommer snart", men vi vet som sagt inte när eller vilken kvalitet de då kommer att ha. Körlägena har alldeles för lite skillnad mellan sig, en adaptiv farthållare måste man kunna kräva 2023 och systemet är alldeles för segt som det är nu för att det ska vara acceptabelt.

Jag väljer att tänka att det här var en provkörning av en icke färdig prototyp och tänker jag så är det riktigt imponerande på vissa delar och lovande på andra. Men i dagsläget kan jag inte rekommendera någon att gå till bilhallen och köpa den här, sitt ner i båten (eller din nuvarande bil) och vänta in en bil som är klar istället.

Men, säger du, Volkswagen hade också problem när de levererade sina första bilar. Japp, det hade de och jag tror att de ägarna nog gärna hade väntat lite och sluppit strulet i början med besök på verkstäderna. Skillnaden då mot nu var också att då fanns det knappt några alternativ, i dag finns det alternativ.

Fisker är ett lovande bolag som jag tycker har helt rätt inställning. Man är dessutom ett bolag som tillverkar Ocean i Österrike hos Magna Steyr som även tillverkar bilar åt premiumtillverkare som BMW. Fisker Pear kommer nog att tillverkas i USA. Det betyder att man köper en bil från Fisker så köper man en bil från ett icke-kinesiskt bolag som tillverkar sina bilar utanför Kina och det är ju inte supervanligt i dag, även om batteriet i bilen kommer från Kina.

Fisker Ocean är lovande och jag kommer att följa det här bolaget nära. Jag hoppas också få köra Ocean igen om några månader under en längre tid och att många av de frågetecken som idag finns är borta. Jag måste avsluta den här texten med att versionen vi kört är den dyraste med alla godsaker. Den betydligt billigare varianten som kostar 450.000 kronor har inget soltak och rutorna går inte att fälla ner men det gör mig inget. Helt ärligt så hade jag nog varit rätt ok med att mjukvaran var så där i den bilen, för man får med den väldigt mycket bil för pengarna. Ingen av konkurrenterna som ligger en bit under halvmiljonen ser ens i närheten så här bra ut.



Roger Åberg

Teknikens Värld

9. Fler länder minskar stöd till elbilar

Publicerad 04 aug 2023 kl 08:40

Sju länder i Europa ger inget direkt stöd för elbilsköp, och i Tyskland håller det på att fasas ut. Men Frankrike planerar en ny inriktning - för att möta hotet från Kina.



Biltillverkarnas europeiska samarbetsorganisation [ACEA](#) har sammanställt hur stödet till elbilsköp ser ut i Europa. Det är en splittrad bild som målas upp. Fortfarande stöder i princip alla länder i Europa elbilar med någon form penningstöd eller gräddfil som gör elbilarna extra attraktiva. Men sju länder har tagit bort alla direkta penningstöd för elbilsköp. Dessa är förutom Sverige Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Lettland och Slovakien.

De största bilmaknaderna i Europa behandlar elbilar väldigt olika. I Tyskland har man i år helt tagit bort stödet till laddhybrider vilket har fått försäljningen att minska drastiskt. Elbilar har fortfarande stöd med ca 75 000 kronor (6 750 euro) men bara om de kostar mindre än 460 000 kronor. Kostar de 460 000 – 750 000 kronor är stödet 52 000 kronor (4 500 euro). Men systemet är på väg att fasas ut. Från och med september i år kommer bara privatpersoner att kunna få stödet. Vid årsskiftet kommer det att begränsas ytterligare.

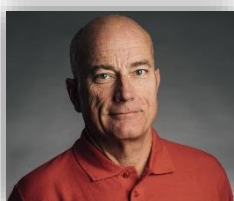
I Italien ges 35 000 kronor i stöd om elbilen eller laddhybriden kostar mindre än 406 000 kronor och släpper ut högst 20 gram koldioxid. Stödet är 23 000 kronor för bilar som kostar högst 520 000 kronor och släpper ut högst 60 gram koldioxid. Spanien ger 52 000 kronor i stöd till elbilsköp och 29 000 kronor till laddhybridköp. Om köpen kombineras med en skrotning av befintlig bil som går på bensin eller diesel får man betydligt mer i stöd.

Frankrike ger 58 000 kronor i stöd till privatpersoner för elbilsköp om bilen kostar mindre än 545 000 kronor. Stödet till företag är 19 000 kronor. Dessutom slipper elbilar och laddhybrider den höga malusskatten som annars utgår vid nybilsköp.

Medan vissa länder som Tyskland och Sverige är i färd med att demontera bidragen väljer Frankrike en annan linje. Regeringen Macron har tagit fram ett förslag till bidrag där man inte bara kräver att bilen ska vara utan utsläpp, man sätter också krav på företagen som tillverkar bilarna. Bara om företagen kan visa att produktionen sker med låga utsläpp av växthusgaser får man rätt till bidrag för sina tillverkade bilar. Detta skulle drabba elbilar tillverkade i Kina eftersom den kinesiska industrin till stor del förlitar sig på kolkraft.

Den franska finansministern Bruno Le Maire är öppen med syftet med lagförslaget. "Jag är fast besluten stödja europeisk bilindustri och fransk bilindustri." Samtidigt välkomnar Bruno Le Maire kinesiska investeringar i tillverkningsanläggningar i Europa.

Bruno Le Maire får sannolikt gehör hos vissa tillverkare. För den europeiska bilindustrin kan konkurrensen med kinesiska elbilstillverkare bli en svår nöt. Man tappar marknadsandelar i Kina samtidigt som de kinesiska tillverkarna ökar sina exportansträngningar. Men för att vara konkurrenskraftig och exportduglig på lång sikt duger det inte att förlita sig på en skyddad hemmamarknad.



Mikael Stjerna



Volkswagen sänker elbilspriser i Kina



Kostnad för brandkatastrofen: 3,5 miljarder kronor



Sedaner på språng



10. Rolls-Royce upp i lågor på fartyg: Skador för miljarder

Uppdaterad: 04 aug. 2023

Publicerad: 04 aug. 2023

Skadorna på det biltransportfartyg som började brinna utanför Hollands kust har nu analyserats och de möjliga förlusterna har fastställts och Rolls-Royce har drabbats.



Ombord det brinnande fartyget fanns flera Rolls-Royce-bilar.

Ombord på fartyget fanns det 3 783 bilar, varav 498 var elbilar.

Det har brunnit i flera dagar, vilket kan innebära att många av bilarna är förstörda och bilarna är svårbärgade.

Det är enligt en expert på Anderson Economic Group som analyserat de möjliga förlusterna enligt [Automotive News Europe](#).

Skador för miljarder

Ombord på fartyget fanns det flertalet [Mercedes](#)-bilar.

Det fanns även bilar från BMW Group, däribland en rad Rolls-Royce.

Det brittiska märket har varit i kontakt med utsatta kunder om bilarna i fråga.

Rolls-Royce har [flera års leveranstid och kostar flera miljoner kronor](#).



Biltransportfartyget började brinna utanför holländska kusten.

Bilar kan ha klarat sig

Enligt tyska tidningen Bild kan upp till 800 bilar klarat sig från branden.

Branden på fartyget, **Fremantle Highway**, har släckts och fartyget har bogserats till Eemshaven i Holland.

Det är inte första gången en biltransportfärja har eldhärjats och vi har tidigare skrivit om fartyget Felicity Ace som började brinna med flera lyxbilar ombord.

Då uppgick notan för skadorna till 3,8 miljarder kronor.

Engagerar många

Utöver skadorna på bilarna och fartyget – som i sig är en försäkringsmardröm – drabbas även kunder.

Dels kunder vars bilar har förolyckats, dels kunder vars bilar blir försenade till följd av att de förolyckade bilarna måste byggas om på nytt.

Fortsättningsvis innebar släckningsarbetet att en rad kemikalier och andra förorenande medel hamnade i vattnet. Området där branden ägde rum var dessutom ett extra känsligt naturområde.

Även om vissa bilar kan ha klarat sig oskadda i branden är praxis att de skrotas, främst av försäkringsskäl.

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

Läs även: [Färja med 4 000 bilar som Porsche och Bentley brinner](#)



Marcus Berggren



11. PROV: Omotion 2 – elracern från Lund

Av Mattias Goldmann Foto Mattias Goldmann

Publicerad: 2023-08-04

Uppdaterad: 2023-08-04

I Sveriges nyaste och minsta bilfabrik byggs OMotion, formellt en trehjulig motorcykel, med en lockande prislapp och en körupplevelse utöver det vanliga.



The sky is the limit för OMotions grundare och VD Ola Svensson.

Omotions grundare Ola Svensson tar emot på en anonym bondgård; det är ingen idé att skylta upp eftersom de snart ska flytta till en större anläggning i Stångby någon mil härifrån.

Kopplingen till den skånska myllan är stark, med reglerteknik som utvecklats på Lunds Tekniska Högskola, kaross av ABS-plast som formgjuts i Malmö, instrumentbrädan och det mesta metallarbetet görs i krokarna. Ståramen, batterierna och elmotorn kommer från Kina, men sådan är ju fordonsindustrin idag.

Jämförelsen med Skånes stolthet Koenigsegg tio mil härifrån känns först uppenbar, men redan en snabb blick på bilen visar att referenserna är helt andra; detta är minimalism. Olas förebild är snarast Lotus lättviktsbyggen, eller motorcykeln fast med mer av markkontakt.



*Klart tillräckligt med plats för två när man väl ålat sig ner.
Hjälmen är välkommen i farter över 50, liksom tillvalet minimal vindruta.*

Med begränsad grace ålar jag mig ner i OMotion; här finns inga sidodörrar, men karossen är låg. Innan start justerar vi pedalstället och förarstolen, jag har mycket skjutmån kvar och hade kunnat vara riktigt lång utan att ha det trångt.

Jag sitter mer upprätt än jag hade önskat, ryggstödet går inte att vinkla bakåt, vilket också gör min bröstcorg till ett stort vindfång i fart. Jämfört med första prototypen har sittbrunnen i O-Motion breddats till 105 cm, vilket gör att man inte måste sitta "offset" för att få plats utan att gnugga axlar med varann.

Inredningen är minimalistisk, det mesta av chassiet syns och skruvar och bultar är fullt synliga – en skön kontrast till över-ombonade moderna bilar. Att ens kalla det "instrumentpanel" vore överdrivet; det är bara en liten digital display bakom ratten som visar hastighet och återstående batterikapacitet, men inte t.ex. aktuell förbrukning eller återstående räckvidd.

Displayen kompletteras med en snygg app där man kan övervaka laddningen, konfigurera körlägena och läsa av hur batteriet mår – imponerande för detta lilla företag!

OMotion 2 väger under 400 kilo, inklusive 92 kilo batterier över bakhjulen. Med så låg egen vikt, gör de åkandes vikt mycket för köregenskaperna; två vuxna av normal storlek ger den perfekta viktfordelningen 53-47. Tyngdpunkten är låg, någon risk att OMotion välter som gamla tiders trehjulingar finns inte.



Elmotorn med 24 kW maxeffekt sitter i hjulnavet vilket gör att det inte behövs någon transmission och därmed minskar både vikten och behovet av underhåll. Det ensamma 270-bakhjulet får ner effekten i backen utan problem, utom på grusväg då det hamnar mittemellan hjulspåren.

De fyra körlägena eco, halka, normal och sport ger tydlig men inte enorm skillnad. I snabbaste läget axar OMotion bra upp till ungefär sextio, tacklar sen av lite och når 80 km/h efter sju sekunder, medan vi med två personer i sittbrunnen inte kommer upp i angivna toppfarten 110 km/h. Det gör inget för det är inte på motorvägar man trivs med O-Motion utan på slingriga smala landsvägar.

Totallängden på 280 cm – en hel skollinjal kortare än ursprungliga Mini – och axelavståndet på 170 gör kurvtagningen underbart go-kartlik, med nästan direkt styrning – mindre än ett rattvarv mellan fulla hjulutslag och ingen servo. Fjädringen är hårt satt, som sig bör, men den låga vikten gör att det inte blir stötigt. Den låga ofjädrade vikten med blott fjortontumsfjälgar gör sitt till. Dessutom har de som bokstavligen talat skruvat ihop den gjort ett bra jobb; ingenting rister eller skramlar.

Eftersom OMotion är trehjulig får den framföras både med A- och B-körkort, men man måste ha hjälm – dock inte om du kör den i Tyskland. Men i farter över femtio är det skönt med hjälm, för vindbruset blir kraftigt. Med visiret nere är du också skyddad mot flugor och insekter som annars kan kännas som små projektiler. Det skänker också lite trygghet när jag har huvudet i höjd med SUV:arnas stötfångare.

Behöver man absolut prata med varann under färden kan man skaffa hjälmar med kom-radio, annars får man njuta av vägens alla ljud. En minimal vindruta går snart att köpa till, välkommet för att minska bruset även om det förtar lite av den härliga minimalistkänslan. Sidorutor, tak eller kupéskydd finns inte och kommer knappast; det får bli en senare modell hälsar Ola.

Bromskraftsåterföringen är mild och samverkar bättre med de fysiska bromsarna än i många elbilar från etablerade märken. Bromsarna är låsningsfria och längre fram kompletteras de förmodligen med antisladd- och antispinnsystem.

På is och snö kan bilen spåra rejält, men OMotion är verkligen ingen vinterbil; det finns inga rutor, inget tak, ingen fläkt och ingen värme. Även långfärd i sommarnatten är tveksamt, eftersom det inte finns något bagageutrymme och inte ens handskfack eller förvaringsnät i kupén. Kanske kommer en lösning, säger grundaren Ola Svensson som överlag är mycket lyhörd för alla förbättringsförslag man kan komma med.

Batteriet är av litiumjon-karaktär, på 11 kWh. Med standardladdaren tar laddning 6-7 timmar, med tillvalet 32 ampere enfasladdare på 6,6 kW tar det en och en halv timme att ladda nästan fullt – de sista procenten går långsammare. Någon snabbbladdning finns inte; det skulle addera komplexitet, vikt och kostnad utan att tillföra så mycket eftersom batteriet ändå är så litet.

OMotion har gått igenom all formalia som krävs för typgodkännande. Kraven på krocksäkerhet underlättas av mc-klassningen, medan eldriften förstås gör att avgaskraven är uppfyllda.

Godkännandet gör också att det finns en officiell räckvidd: 15 mil enligt EU:s äldre körcykel 134/2014. Den kan förlängas något genom att köra i eco-läget eller kortas genom att bus-köra, men hur mycket de i bilen väger har nog störst betydelse.

OMotion uttalas "oh motion", inte "Zero Motion". Det är rimligt, för man får massor av rörelse för pengarna. Prislappen börjar på 159 000 kronor. Lägg till 5 000 för vindruta och 10 000 kronor för den snabbare laddaren och det är fortfarande rena småbilspengar.

Hittills har bara en handfull OMotion levererats till kunder i Sverige och Tyskland, nu ska kapaciteten i ett slag höjas till 300 bilar om året och fler marknader ska tillkomma. Jag tror det blir bråda dagar i Stångby; så här kul för en så rimlig prislapp är svårt att slå.

TEKNISKA DATA

Pris: 159 000 kr

Fordonskategori: L5eA, trehjulig tung motorcykel

Mått: längd 278 cm, bredd 166 cm, höjd 112 cm, axelavstånd 173 cm, markfrigång 13 cm. Vikt 370 kg inkl batterier, exkl förare.

Motor: 24 kW momentan maxeffekt (30 hk), 11 kW normal, max vridmoment 300 Nm.

Batteri: 11,2 kWh litiumjon-NMC, 72 volt, 156 Ah, vikt 92 kg.

Laddning: Typ-2 laddare, enfas 1,8 kW standard, 6,6 kW extrautrustning. Laddtid 0–90% 7 tim resp 90 min.



12. PROV: Volta 16T – ellastbil från grunden

Av Mattias Goldmann

Publicerad 2023-08-03

Uppdaterad 2023-08-03

Vad händer när en lastbil för eldriven citylogistik konstrueras från grunden? Ungefär detta – och det är bra!



Kliva in istället för klättra upp är Voltas metod.

Efter att jag tidigare testat lastbilar har jag alltid velat gå direkt till tatueraren. Det är en så kraftfull grej att köra en fullstor Scania, Volvo eller någon av de andra som man klättrar upp i, sitter ovanpå den mullrande motorn och känner sig som "king of the road".

Volta är tvärtom. Jag stiger rätt in genom skjutdörrar som i en buss, kan stå raklång i hytten och sätter mig i samma höjd som om det vore en suv.

Detta skifte är resultatet av att svenske Carl-Magnus Norden och norske Kjell Walöen 2019 grundade Volta för att tackla tre problem som åkerierna har: De klimatpåverkande utsläppen är för höga, olycksrisken för oskyddade trafikanter är för hög och arbetsmiljön för dålig. Så de tog bokstavligen ner lastbilen på jorden.

Rätt från början

Att man sitter högt i en traditionell lastbil beror på att hytten är placerad ovanpå en stor förbränningsmotor. När den traditionella lastbilstillverkaren på sin vanliga produktionslina också ska göra en elversion blir upplägget detsamma, även om elmotorn tar mindre plats.



Volta som bara gör ellastbilar har istället en elmotor direkt på bakaxeln vilket gör att föraren kan komma ner och hamna i ögonhöjd med cyklister och fotgängare – en fördel för citylogistik som Volta är gjord för.

Att slippa klättra upp och ner minskar slitskadorna på föraren – viktigt i en bransch där många åkerier har uppemot 10 procents sjukskrivningar och där snittåldern på förarna ökar. Det gäller ännu mer i citylogistik med tiotals stopp om dagen.

In i glaskupan

Istället för en platt vindruta har Volta närmast en glaskupa, med 220 graders synlighet och istället för stora backspeglar finns små kameror som ger runtomsikt och ska fungera lika bra oavsett ljusförhållanden. Istället för en höger- och en vänsterstyrd version, har alla Volta förarstolen i mitten av kupén, med möjlighet att stiga ut på båda sidor. Att bara ha en version är förstås praktiskt för tillverkaren, men också bra för förarens överblick eftersom man är lika nära båda sidor av trafiken.

Detta sammantaget är grunden för att Transport for London gett Volta absolut högsta betyg i sin överblicksranking, där lastbilar med sämre visibilitet successivt inte får köra i innerstan.

Det vilsamma fortsätter i körningen, som i envar eldriven lastbil. Toppfarten är 90 km/h och dit kommer man snabbt – elmotorns 200 kW må se beskedligt ut i tider av elbilar med nästan obegränsad effekt, men det räcker gott. Kortare stunder är effekten rentav 250 kW med ett momentant vridmoment på upp till maffiga 1 100 Nm.

Accelerationskurvan har dock ett hack, när Voltan automatiskt växlar upp till tvåan. Att ha två växlar ger vridmomentet som krävs för att starta med en mindre, lättare motor och gör att amperetalet kan hållas nere vid hög belastning, vilket gör att kablar och elektronik kan hållas lättare. Den andra växeln ger högre effektivitet vid högre fart och används från ungefär 60 km/h, alltid automatiskt och utan vare sig behov eller möjlighet att växla ner eller upp.

Förarmiljön är personbilslik med touchskärmar för åtskilliga funktioner, men också rejäla spakar för basfunktioner. Ratten är närmast horisontell, någonstans ska det ändå märkas att det är en lastbil vi kör. Styrningen är lätt, men så är det på alla lastbilar nu för tiden – det är inte rattandet som ger lastbilschaffisar kraftiga överarmar. Vändradien på sju meter är klart mindre än för de flesta andra; där vi kommer runt på en gång måste lastbilen bakom oss saxa.



Kan du ladda en elbil, kan du ladda en Volta – CCS-tekniken är exakt densamma!

Räckvidd räcker

De flesta ellastbilar är omgjorda dieslar, med motorn där dieselmotorn satt och kardanaxel till bakhjulen. Batterierna hängs på utanför ramen, för där får de plats.

Eftersom Voltan är gjord för eldrift från början, är elmotorn inbyggd i bakaxeln och batterierna sitter innanför ramen, bättre skyddade och bättre för viktfordelningen. Upplägget rymmer tre batteripack à 75 kWh från amerikanska Proterra, men eftersom de är dyra kan man också nöja sig med två.

Några officiella siffror för lastbilars förbrukning och räckvidd finns ännu inte på ett par år, men Volta säger sig räkna konservativt då de anger 200 respektive 250 kilometer med ett par tons last. De bistår också med Academy-utbildning i att köra på el, med besparingar på upp till 30 procent jämfört med innan kursen.

I distributionstrafik med mycket start och stopp räcker det lilla batteripaketet för en dags körning, och kör man bara ett skift per dag så kan den AC-ladda med 22 kW fullt till nästa morgon. Med två-tre skift per dygn snabbbladdas Voltan mellan passen, på upp till 150 kW vilket fyller de tre batterierna på 90 minuter.

Vår ciceron säger att de egentligen kan laddas med 300 kW och därmed fyllas på de 45 minuter som är lagstadgad förarvila – det skulle göra stor skillnad om det förverkligades.

Köp inte om du är orolig

Volta kontraktstillverkas av Steyr-Magna i Graz, Österrike – praktiskt för att undvika Elon Musks "production hell", men inte självklart den bästa lösningen på sikt även om de kan skala upp till 5 000 lastbilar per år. I år blir det några hundra, vilket är på nivå med hur många eldrivna lastbilar de etablerade tillverkarna får ur sig.

Förutom den testade 16-tonsversionen finns en 18-tonsversion som har en meter längre hjulbas. Mindre 7,5 och 12-tonsversioner är på gång, och alla längderna kommer med kylutrymme.

Prisappen för en Volta på 16 meter är från 3,5 miljoner kronor, en halv miljon mer med stora batteripaketet och förstås mer om du väljer det kylda lastutrymmet. Mycket annat är däremot standard, som den eldrivna bakgardinen som förbättrar arbetsmiljön väldigt jämfört med att skicka upp och dra ner den gång på gång varje arbetsdag. All säkerhetsutrustning är också standard.

Batterierna vill inte vara med på bild, de ligger väl skyddade innanför ramen.

Priset är ändå ungefär det dubbla mot närmast jämförbara fossillastbil. Men de låga driftskostnaderna gör att totalkalkylen på åtta år blir ungefär plus minus noll, mycket beroende på körsträcka och vilket andrahandsvärdet blir.

Leasingbolaget anger nu 7-10 procents restvärde efter åtta år, då också Proterras batterigaranti löper ut. Leasingen kan vara ett tryggt val för åkeriet som oroar sig för batteriers livslängd eller Voltas framtid. Men i takt med att batterierna allt tydligare har ett "second life" efter tiden i fordonet så bör andrahandsvärdet stiga, än mer så när Volta tar för sig på marknaden.

Liksom så många andra vill Volta differentiera sig genom att erbjuda TaaS – Truck as a Service – istället för att man köper lastbilen. Då ingår laddinfrastruktur från Siemens, service och uppdateringar av fordonet, som kan ske över molnet för att minimera down-time.

Kalkylen förbättras förstås kraftigt där det finns en tydlig premie för ellastbilar; Tyskland är ljusår före Sverige med 80% av prisskillnaden mot våra 40% av prisskillnaden eller 20% av totala investeringen.

Vissa styrmedel är viktiga för några och ointressanta för andra; i London kör Volta in gratis i trängselzonen, medan de betalar samma som dieseltruckarna i Stockholm. Därtill finns sådant som är svårt att fånga i Excel-filen; vad är värdet av att få köra in i zoner där diesel-lastbilar stoppas i framtiden? Eller att få distribuera nattetid eftersom fordonet är tyst?

Allt fler kunder betalar extra för eldriven leverans, några kan rentav inte godta något annat – och när allt fler chaufförer ställer samma krav, så börjar det närma sig game over för fossildrivna distributionsbilar. **Då är det fördel Volta.**

TEKNISKA DATA

Pris: 3,5-4 miljoner kr.

Säkerhet: Lastbilar krocktestas inte av Euro-NCAP.

Motor: Elektrisk permanentmagnet synkronmotor. 200 kW (270 hk), 570 Nm normal, 250 kW (335 hk) 1100 Nm peak.

Batteri: Litiumjon 150 eller 225 kWh (två- eller trepack).

Laddning: Mode 2, typ 3, 11 kW trefas ombordladdare, snabbbladdare DC CCS 150 kW.

Mått: L 929 cm, inre maxlängd 686 cm, totalhöjd 347 cm inre höjd 224 cm, axelavstånd 480 cm, vändcirkel 14 m.

Vikt: Totalvikt 16 ton, maxlast 7 650 kg (standard range), 7 150 kg (long range).

Kraftöverföring: Elmotor integrerad i bakaxeln, automatisk tvåväxlad.

Räckvidd: Ca 200–250 km beroende på batteristorlek.

13. Lada 110 sågades vid fotknölnarna: "Allt är skevt och snett"

Publicerad 16 augusti 2020

Text Calle Carlquist

BACKSPEGELN

Överblivna skruvar och rost inuti kupén. Provkörningen av Lada 110 var en totalsågning. "Som att förflyttas 15–20 år tillbaka i tiden", skrev vår provförare.



Att få göra en riktigt rejäl sågning hör till skribentens dolda lustar. Det gäller bara att in-vänta rätt tillfälle.

Ett sådant uppenbarade sig för Vi Bilägares Mikael Schultz när han i Vi Bilägare 9/2000 skulle författa texten till testet av Lada 110, en ryssbil som "såg modern ut". I rutan över bilens fördelar fanns också till intet förpliktigande ord som hyfsad (om bränsleekonomin) och skapligt (om bagageutrymmet), men sedan var det ris för hela slanten – och vilket ris sedan...

"**Nu blir man snart** utskälld igen, det är lika säkert som amen i kyrkan", värmde Schultz upp. "Ilskna Lada-ägare kommer att hänga i luren och beskylla mig och testlaget för att vara bortskämda bilsnobbar som inte fattar ett smack av storheten med det ryska märket."

Sedan plockade Schultz fram artilleriet:

"**Nya Lada 110** är den i särklass slarvigast byggda bilen på den svenska marknaden. Misspassningarna är anmärkningsvärda, både på utsidan och insidan. Allt är skevt och snett på ett sätt som skulle få en japansk bilbyggare med yrkesstolthet att begå harakiri. Inuti bilen är det likadant. Det är inte mycket som passar ihop och mycket av materialen håller en klass som en normal biltillverkare inte skulle använda ens i sina allra första prototyper."



”Förtroendet för rysk bilbyggarkonst får sig ytterligare en knäck när vi hittar rostangrepp inne i kupén, närmare bestämt på ramen till förarstolen. Det ligger också en del skruvar, brickor och annat smått och gott på undangömda ställen lite varstans i bilen. Blev de över vid monteringen? Sitter verkligen allt fast?”

”**De yttre backspeglarna** säckar ihop efter någon minuts körning och faller ned i ett läge där man inte ser något i dem. Panelens friskluftinsläpp är så slappa att de faller ned i lägsta läge av egen kraft.”

”Att köra nya Lada-modellen är som att förflyttas 15–20 år tillbaka i tiden. Förarstolen är en ospänstig, tvättsvampsmjuk historia som ger noll stöd åt kroppen. Ladan är svårt understyrd och på krokiga vägar får man i princip brotta den genom böjarna.”

Undanmanövern blev hemsk:

”När gränsen för vad Lada tål passeras vid 70 km/tim överraskar bilen föraren med att blixtnabbt byta beteende, från plogande understyrning till att tvärt släppa med bakvagnen och börja studsa på yttre bakhjulet. Bilen är fullständigt omöjlig att kontrollera och är förmodligen för ett kort ögonblick uppe på två hjul.”

”**Att Lada är bullrig** är snarast en underdrift. Bilen väsnas svårt redan vid låga hastigheter och oljuden kommer från alla håll: motor, transmission, däck och vind.”

Rubriken till bilden, där 110:an glatt tittar ut ur en faluröd fasad, kunde bara bli en: ”Backa tillbaka, Lada!”. **I numret därpå** fanns mycket riktigt flera insändare som prisade Ladas förträfflighet.

Läs också: [Unikt besök: Följ med till Ladafabriken i Ryssland](#)

Läs också: [Lada: Vi besöker fabriken i Ryssland](#)



Calle Carlquist

MOTORNYTT

SLUT