



Mercedes-Benz 500 E 1991.

- 1. Volvo slutar sälja sladdlösa bilar**
- 2. Trögt för Aaways fabriken står stilla**
- 3. Så här ser en suv ut enligt Pininfarina**
- 4. BMW i7 med extraordinära tillvalsmöjligheter**
- 5. BMW i7 Protection är världens första bepansrade elbil**
- 6. Mahindra presenterar ny plattform och fem futuristiska elbilar**
- 7. Ares Design presenterar en ny Panther**
- 8. MG presenterar MG4 Extended Range**
- 9. Fiats el-Panda ska kosta 25 000 euro**
- 10. Prov nya Mercedes E 220 d**
- 11. Kinesisk ammoniakmotor lovar noll koldioxid**
- 12. Toyota utvecklar batteri som kan gå 120 mil**
- 13. Nissan Ariya blir upp till 30 000 kr billigare**
- 14. Varför är aluminium så viktigt för dagens och morgondagens bilar**
- 15. Porsches Mercedes**

1. Volvo slutar sälja "sladdlösa" bilar – med ett undantag

Publicerad 2023-08-11 kl 14:33 (uppdaterad 2023-08-11 kl 17:24)

Text Erik Söderholm

Nu går det inte längre att köpa en ny Volvo med enbart bensin- eller dieselmotor – det är enbart laddhybrider och elbilar som gäller. Enda undantaget är XC40.



Volvo gör en stor förändring i sitt utbud på den svenska marknaden. Från och med nu är alla modeller som säljs antingen elbilar eller laddhybrider, förutom XC40.

Volvo har som mål att hälften av alla bilar som säljs globalt 2025 ska vara elbilar och att alla Volvobilar som säljs fem år senare ska vara helt eldrivna. Men redan nu försvinner alltså samtliga modeller som inte har laddsladd från den svenska marknaden, förutom kompaktsuven XC40. Där finns fortfarande bensinmotorerna B3 och B4 kvar.

Nyheten uppmärksammades först av sajten [Carup](#) och bekräftas nu för Vi Bilägare av Magnus Holst på Volvo Cars pressavdelning.

– Volvo Car Sverige kommer i linje med detta att från och med modellår 2025 helt fokusera på laddbara bilar, det vill säga elbilar och laddhybrider. Det enda undantaget kommer att vara XC40 som även kommer att erbjudas som mildhybrid, säger han.

Den som besöker Volvos hemsida och försöker konfigurera exempelvis en XC60, V60 eller V90 möts av beskedet att "denna bilmodell numera endast finns tillgänglig med laddbara motoralternativ".



Nästan en av fyra nya Volvobilar som registrerats i Sverige hittills i år saknar laddkontakt. Dessa modeller utgår nu nästan helt ur sortimentet.

Beskedet innebär också att den som vill ha en V60 Cross Country eller V90 Cross Country måste välja en lagerbil. Det går inte längre att beställa dessa modeller nya, eftersom de aldrig erbjudits med laddkontakt.

Det är i så fall en stor nyhet i Bilsverige eftersom Volvo var pionjärer med sina Cross Country-modeller på 1990-talet. De har sedan dess varit mycket populära på den svenska marknaden.

– Cross Country kommer att leva vidare – **EX30 Cross Country** visades i Milano 7 juni, säger Magnus Holst.

Eftersom det bara är XC40 som fortfarande kommer finnas att köpa utan laddsladd, och eftersom den har bensinmotor, innebär beskedet också att det inte längre blir möjligt att beställa en ny Volvo med dieselmotor. Volvoköpare som vill köra på diesel hänvisas till de lagerbilar som fortfarande finns tillgängliga.

Volvo har genom åren satsat stora belopp på utveckling av dieselmotorer, inte minst med den senaste motorgenerationen VEA som presenterades 2013, och modeller med dieseldrift har hittills i år stått för 15 procent av de nyregistrerade Volvobilarna i Sverige.



Cross Country-versionerna av Volvo V60 och V90 går inte längre att beställa nya.



Namnet ska dock leva vidare, lovar Volvo. Här är Cross Country-versionen av elsuven EX30.

VOLVOS MODELLUTBUD I SVERIGE:

- **V60:** Enbart laddhybrid
- **V60 Cross Country:** Utgått
- **V90:** Enbart laddhybrid
- **V90 Cross Country:** Utgått
- **S60:** Enbart laddhybrid
- **S90:** Enbart laddhybrid
- **XC40:** B3 bensin mildhybrid 163 hk, B4 bensin mildhybrid 197 hk eller elbil
- **XC60:** Enbart laddhybrid
- **XC90:** Enbart laddhybrid



Erik Söderholm

2. Trögt för Aiways – fabriken står stilla

Publicerad 2023-08-08 kl 10:30 (uppdaterad 2023-08-08 kl 11:33)

Text Erik Söderholm

Uppstickaren Aiways drabbades hårt av den slopade elbilsbonusen och har nu fått sin tredje koncernchef på kort tid.



Ett av de första kinesiska bilmärkena att ge sig in på den svenska marknaden var Aiways. Redan i november 2019 publicerade vi vår [första provkörning](#) och knappt två år senare [började försäljningen](#). Den senaste provkörningen av Aiways U5 [hittar du här](#).

Men någon rusning har det inte blivit. Att lansera ett helt nytt och okänt bilmärke är utmanande, och Aiways har hittills registrerat drygt 200 bilar i Sverige.

Aiways har en blygsam försäljning i hemlandet och fokuserar betydligt mer på att sälja bilar utomlands, i exempelvis Europa. Företaget har nu fått en ny vd – efter att ha bytt chef två gånger bara under 2022 – som ska effektivisera och dra ned på kostnader.

”När vi äntligen fick fart på leveransen av bilar från Kina kom regeringens beslut att avskaffa subventionen för köp av elbilar”.

Uppgifter om att Aiways hade ekonomiska problem dök upp redan tidigare i år när tillverkningen stoppades i mars, enligt [Automobilwoche](#). Det ska ha berott på svårigheter att betala anställda och underleverantörer.

I Sverige har Aiways valt att samarbeta med befintliga återförsäljare för att sälja bilar, i stället för att bygga upp ett eget återförsäljarnät. Men under förra året hade återförsäljarna problem att få tillräckligt med bilar, enligt Erik Morsing, pr-kontakt på Aiways i Sverige.



Erik Morsing är pr-kontakt på Aion i Sverige.

– När vi äntligen fick fart på leveransen av bilar från Kina kom regeringens beslut att avskaffa subventionen för köp av elbilar. Efterfrågan från privatpersoner avtog kraftigt när subventionen avskaffades, så även om vi i dag faktiskt har ett pris på privatleasing som är lägre än innan subventionen försvann har försäljningen och privatleasingen varit blygsam sedan november 2022, säger han.

Erik Morsing hoppas nu att försäljningen ska öka med lanseringen av företagsleasing, och elsuven U5 kan levereras med kort varsel.

Är ni nöjda med försäljningen hittills?

– Vi kunde ha sålt ännu fler bilar 2022 både i Danmark och i Sverige, om vi bara hade haft bilar för leverans vid rätt tidpunkter. Så i det ljuset får man säga att vi är nöjda, även om vi hade hoppats på att sälja närmare 300–400 bilar i Sverige 2022.



Erik Söderholm



3. Så här ser en suv ut enligt Pininfarina

Publicerad 2023-08-09 kl 12:00 Text Hanna Brante

Designstudion och nu mera biltillverkaren Pininfarina i Turin ska bygga en suv.



Alla märkets modeller ska säljas på de stora marknaderna i världen säger märket.

Pininfarina har en bil i sin flotta än så länge, hyperbilen Battista som använder sig av teknik från Rimac.

Bilen tillverkades endast i 150 exemplar. Nu visar märket upp konceptet för en suv eller en e-luv som de kallar det, vilket står för electric luxury utility vehicle.

Konceptet Pura Vision bjuder på en del intressanta idéer. Bland annat fungerar inte dörrarna som traditionella modeller. De två dörrarna öppnas båda två från mitten av bilen och sidofönstret är en stor glasbit som öppnas uppåt.

Inne i bilen är det avskalat med endast två skärmar som styr allt och två fåtöljer fram. Bak finns det självklart en vinkylare. 2019 hintade märket att de ville bygga fem modeller utöver sin första Battista. De sade även att bilen kunde få effektnivåer på upp till 1 000 hästkrafter.



Hanna Brante



Läs också:



[Pininfarina ska göra extrema elbilar](#)

Mer från vi bilägare:



Pininfarinas vd dödskraschade



Märket som kan rädda oss från överviktiga elbilar



Pininfarinas första egna bil ska heta Battista



4. BMW i7 med extraordinära tillvalsmöjligheter

Av redaktören för @bytbil.com Text Jacob Dalby Foto Jeppe Dalby

Det finns uppenbarligen många kryss att bocka av på listan för tillval för **BMW i7**, men ett av dem slår alla de andra.



Det är en av de största, dyraste och hetaste elbilarna på den nordiska marknaden – om inte den hetaste. Det är lyx av finaste kaliber, och det är verkligen inte svårt att se släktskapet med BMW-ägda Rolls Royce.

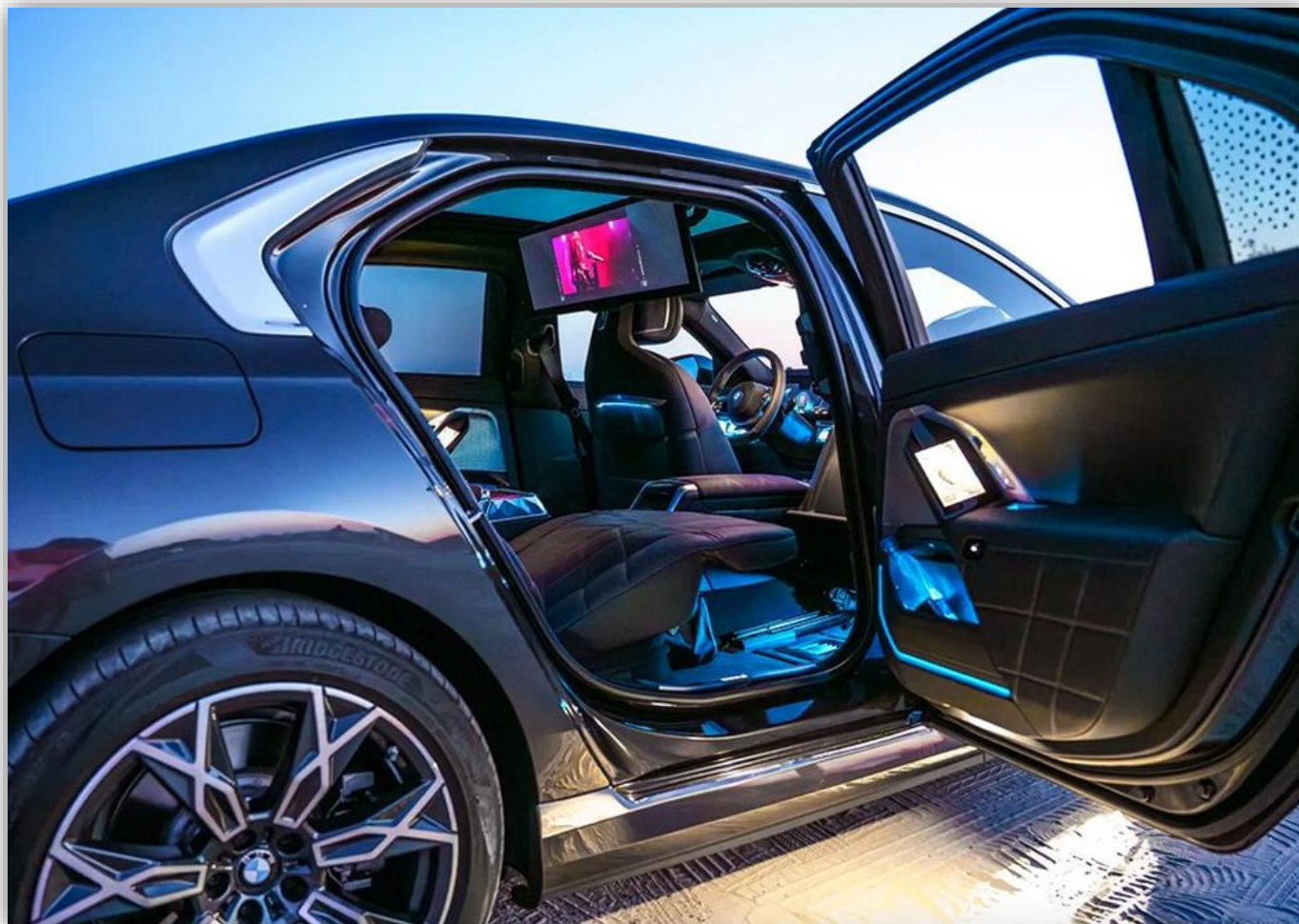
Och nej, vi är inte på Rolls Royce-nivå, där mattorna på golvet är centimetertjocka och kupén är belagd med ädelmetaller. Men vi är på god väg dit.

Och det är just inuti som **BMW i7** kan utrustas med något ganska ovanligt för bilar. En 32-tums pekskärm med upp till 8K-upplösning i kombination med ett Bowers & Wilkens surroundljuds-system med 30 integrerade högtalare.

Häpnadsväckande startfrekvens

Upplevelsen börjar redan innan något visas på skärmen. När du kör ut rullar solskydden upp fönstren och panoramaglastaket mörkläggs. Samtidigt aktiveras lounge-läget, där passagerarsätet flyttas hela vägen framåt, ett fotstöd fälls ut och baksätets ryggstöd skjuts ned, medan sittdynan förlängs.

Det är som att sitta i en rymdraket, där en startfrekvens sätts i rörelse innan du ens behöver komma iväg. När du kör i 130 km/h, rör sig i7 mjukt och tungt över asfalten. Du sitter i fullständig tystnad som i en ljudstudio och det ger dig en varm, varm känsla av suveränitet.



Det är faktiskt lite av en unik upplevelse. Jag föreställer mig att det måste vara så här det känns att flyga första klass i de slutna kabinerna på Emirates.

Hela sekvensen sätts igång med de kristallklara, tryckkänsliga skärmarna som är integrerade i baddörrarna för att styra allt från säten, ljud, gardiner och naturligtvis storbildsskärmen.

Kunglig känsla i baksätet

Naturligtvis finns det gott om plats i baksätet, och genom att kryssa i tillvalslistan bredvid Executive Lounge tillkommer loungestolar och skärm. Jag tror aldrig att jag har mått så bra i ett baksäte tidigare.

När skärmen har glidit på plats, vilket sker på några sekunder, styrs den antingen direkt på skärmen eller från de små skärmarna i baddörrarna. Streaming av innehåll sker till exempel med Google Chromecast, så att allt innehåll på din telefon kan streamas till skärmen.

Och så har vi ljudsidan. Det stora Bowers & Wilkens Diamond-ljudsystemet är tillval, men om du fortfarande kryssar i rutor bör du kryssa i en här också. Jag måste vara ärlig, jag är inte riktigt kvalificerad att bedöma kvaliteten på ett ljudsystem – men jag har hört många, och det här är verkligen ett av de bästa.

Men du har ingen privatchaufför?

Nej, det har vi inte. Det är ändå få av oss som körs runt av en chaufför. Så när får du njuta av den exklusiva bioupplevelsen om du också vill ha upplevelsen bakom ratten på i7?

Sällan, naturligtvis. Men under testveckan hade jag turen att få uppleva systemet in action tre gånger.

Först på en bioträff med min fru på Tisvildeleje strand. Vi parkerade med utsikt över solnedgången och satte på "A Star Is Born".



Sonen fick också följa med till förskolan i baksätet. Visserligen i en bilbarnstol, så tyvärr fick han inte känna på de fällbara sätena – men han var fortfarande helt uppslukad av YouTube-spellistan "Gravko", så han hade förmodligen inte tänkt på det i alla fall.

Och sedan, naturligtvis, laddning på språng. Till snabbbladdningsstationen, inkopplad och in i baksätet med sin favoritserie på Netflix. Det är en av få gånger, om inte den enda gången, som det inte har varit irriterande att behöva ladda elbilen.



Fakta: BMW i7 xDrive60

- **Motor:** Två elmotorer (fram och bak)
- **Effekt:** 544 hk/745 Nm
- **0-100 km/h:** 4,7 sekunder
- **Tophastighet:** 240 km/h
- **Förbrukning:** 18,4-19,6 kWh/100 kilometer
- **Batterikapacitet:** 101,7 kWh
- **Räckvidd:** 591-625 kilometer
- **Laddningskapacitet:** Upp till 195 kW
- **Mått (L/V/H):** 460/183/152 cm
- **Egenvikt:** 2 715 kilo
- **Bogseringsvikt:** 2 000 kilo
- **Bagageutrymme:** 500 liter

Pris: från 1 651 100 kronor

Relaterade artiklar:**Första bilderna av elektriska Peugeot E-3008 med 700 km räckvidd****Nu ska Model 3 visas upp i Sverige****10 dyraste bilarna som sålts på auktion****Till salu: Kungen av vägen**



5. BMW i7 Protection är världens första bepansrade elbil

Uppdaterad: 09 aug. 2023 Publicerad: 09 aug. 2023

Flertalet biltillverkare bygger bepansrade fordon. Antalet elektriska sådana är obefintligt, men nu har BMW ändrat på det med nya i7 Protection.



BMW i7 Protection är för de kunder som lever farliga liv.

Utöver i7-varianten – som är världens första bepansrade elbil enligt BMW – kommer bepansrade 7-serie även att erbjudas i fossilt utförande.

Starkare och säkrare

Bilarna får det som kallas för BMW Protection Core, vilket förstärker dörrarna, underredet, och taket.

Tanken är att erbjuda maximalt skydd mot bomber, granater, kulor och drönarattacker.



BMW i7 Protection klarar av det mesta i attack-väg.



BMW 7-serie Protection erbjuder både lyx och rejäla mängder skydd.

BMW i7 med extra tjockt glas

BMW 7-serie Protection kommer även att erbjuda skyddsglas av VPAM 10-certifiering, vilket innebär den högsta nivån av skydd för ett civilt skyddsfordon.

7-serie Protection har skyddsklass VR9, att jämföra med Volvo XC90 som endast kan fås med **VR8**.

VR9 innebär att den kan motstå ballistiska attacker från föremål med en hastighet på upp till 820 meter per sekund, motsvarande 2 952 km/h.

BMW i7 Protection kan köra med punktering

Fortsättningsvis erbjuda PAS 300-resistans och en självstängande bränsletank för att undvika att man förlorar bränsle.

Dessutom får man särskilda däck och fälgar för att möjliggöra flykt även om ens däck är sönderpepprade. Det går att köra upp till 80 km/h även med punkterade däck.

På bekostnad av prestanda

Att bepansra ett fordon ökar vikten markant, vilket i sin tur inkräktar på bilarnas prestanda.

I fallet BMW i7 Protection – som har 544 hästkrafter och 745 newtonmeter – ökar 0 till 100-tiden från 4,7 sekunder till 9,0 sekunder. Toppfarten är begränsad till 160 km/h.

Hur räckvidden och vikten har påverkats vill inte BMW kommunicera.

I vanligt utförande väger i7 2 715 kilogram, så räkna med att den bepansrade varianten väger betydligt mer än så.

Finns även med V8

I fallet **BMW 7-serie** Protection får man en 4,4-liters mildhybrid-V8 på 530 hästkrafter och 750 newtonmeter.

0 till 100-tiden ökar från 4,2 sekunder till 6,6 sekunder. Toppfarten är begränsad till 210 km/h.

Bilarna visas upp på motormässan i München nästa månad medan de första leveranserna äger rum i december.



BMW i7 Protection riktar in sig mot kunder som kräver en hög nivå av säkerhet med som även bryr sig om miljön.

Läs även: [Nya BMW i7 krossar konkurrenterna](#)

Läs även: [Krönika – BMW erkänner sitt stora misstag](#)

Läs även: [Fem av världens häftigaste polisbilar](#)



Marcus Berggren



BMW 7-serie Protection erbjuds även med V8.

6. Mahindra presenterar ny plattform och fem futuristiska elbilar

Av Fredrik Sandberg

Publicerad 2023-08-08

Indiska Mahindra & Mahindra lanserar en elbilsplattform och hela fem eldrivna suv:ar med två olika namn.



Det indiska bilföretaget har inga planer på att låta någon annan ta över ledarskapet kring elbilar i Indien. Det har länge exempelvis ryktats om att Tesla är på väg in i Indien. Skatteproblematik och andra byråkratiska hinder har dock varit i vägen.

Styrka och attityd har varit ledstjärnor i designen av de nya modellerna, meddelar Mahindra. En mängd ord om frihet, utbyte av energi och kraft, och maskin/människa finns även med i pressmaterialet.

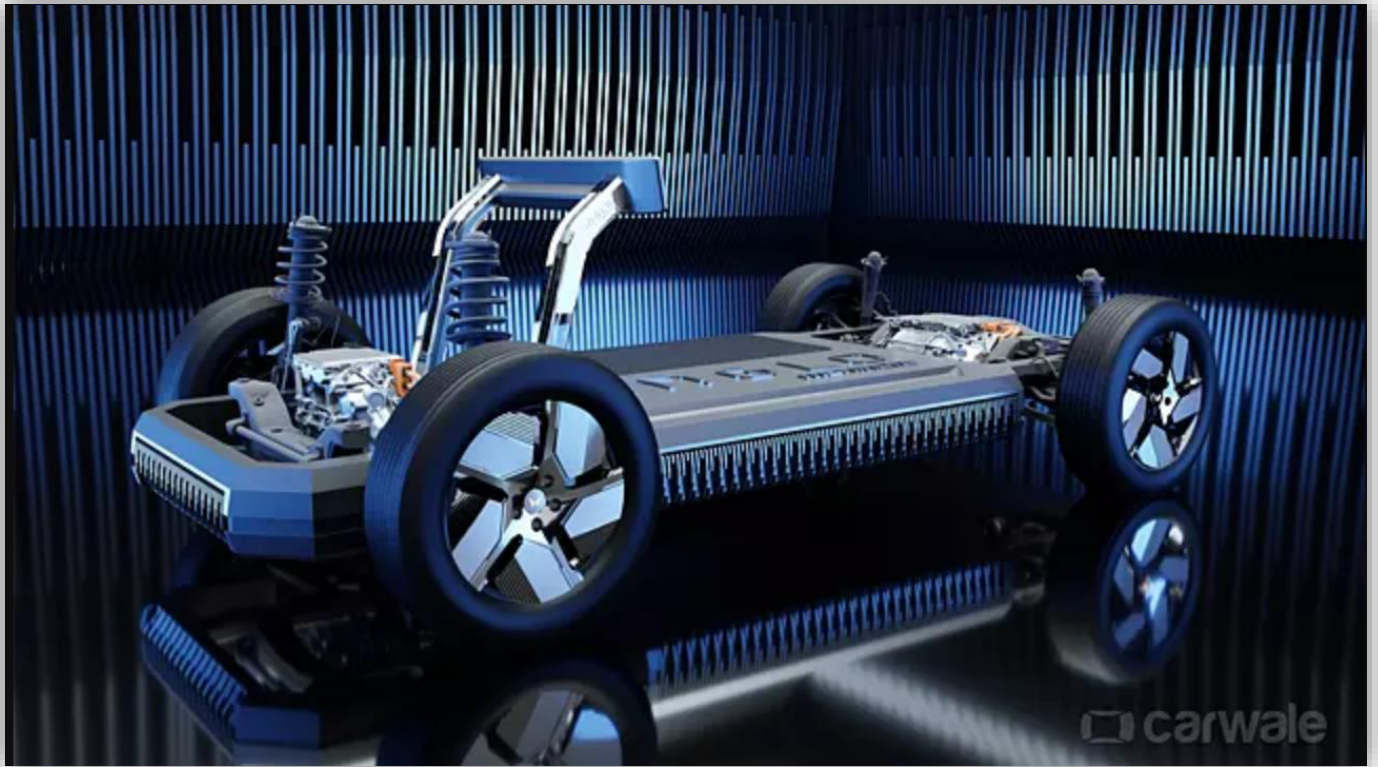
Det mer konkreta hittar vi i plattformen. Den kallas INGLO och ska ligga till grund för alla elbilar från Mahindra.

Prestanda, räckvidd, effektivitet, kördynamik och futuristisk head-up-display och skärmar från kant till kant utlovas. Även 5G-uppkoppling för uppdateringar via nätet.

När det kommer till batteripacket, siktar Mahindra in sig på litium-järn-fosfat-teknologin. Robust och billigare än den mer högeffektiva kobolt och nickel-kemin. Batteripacken som har blade-teknik, men också i form av prismatiska celler kommer i två storlekar: 60 eller 80 kWh.

Laddningen ska ske med hela 175 kW. Att ladda ska ta under 30 minuter. Mahindra lovar att batteriet ska ha lång livslängd.

Bakhjulsdrift eller fyrhjulsdrift finns att välja. Motor och inverter delar utrymme i en integrerad enhet. Bakhjulsdrift mellan 170–210 kW och fyrhjulsdrift med 250–290 kW. Noll till hundra ska ta mellan 5 och 6 sekunder.



Den nya plattformen INLGO.



XUV.e8

XUV.e8 är först ut. Modellen lanseras i slutet av 2024. Det är i grund och botten den elektrifierade versionen av mahindras XUV700 och kommer att ha en batteripaket på 80 kWh.
Dimensioner: L x B x H: 4740x1900x1760 mm | Hjulbas: 2762 mm



XUV.e9

XUV.e9 blir en femsitsig kupé-suv som bygger på samma teknologi som XUV.e8.

Lanseringsplan: April 2025

Dimensioner: L x B x H: 4790 x 1905 x 1690 mm | Hjulbas 2775 mm



BE.05

Mahindra BE.05 sägs lanseras i Indien före oktober 2025. Det kommer att vara en elektrisk kupé-suv det också. Kommer även i en terrängversion.

Dimensioner: L x B x H: 4370 x 1900 x 1635 mm | Hjulbas 2775 mm



BE.07

Traditionell suv med boxig design. Lanseras i oktober 2026.

Dimensioner: L x B x H: 4565 x 1900 x 1660 mm | Hjulbas 2775 mm



BE.09

Detta ska bli Mahindras flaggskepp, men ingen mer information har dykt upp.



Fredrik Sandberg



7. Ares Design presenterar en ny Panther

Av Bobby Green 2023-08-08 kl 15:00

Lite förfinad.



Ares Designs modell Panther ProgettoUno är en modern version av klassikern De Tomaso Pantera. Nu presenteras en vidareutveckling av just ProgettoUno som istället heter Evo. Den har fått lite förfinad design och en mysigare interiör. Den största förändringen har skett baktill där man skippat lysena från Corvette C7 och istället tagit fram något eget. Men det handlar inte om något revolutionerande utan bara två streck vilket känns lite trött. Även den bakre stötfångaren är ny och istället för fyra avgaspipor som pekar snett uppåt (vilket är det som ser bäst ut) har Evo två i mitten. Något som får den att ännu mer se ut som den Lamborghini Huracán den är baserad vilket är lite tråkigt.





Insidan får en ny ratt och ett annat infotainment-system. Som ni kan se finns det även en vacker växelkuliss men det är bara lur eftersom bilen ska ha en sjustegrad dubbelkopplingslåda. Motorn är inte helt oväntat V10:an på 5,2 liter som också sitter i Lambon och här ger den 650 hästar. 0-100 km/h ska gå på 3,1 sekunder och toppfarten anges till 325 km/h. Vad man får betala för Evo framgår inte just nu.



Bobby Green



**Ares Design släpper ny film på Panther ProgettoUno
Den nya Panteran**



**Ares Design presenterar superbilen S Project
Baserad på en Corvette C8**



**Ares Modena visar S1 Project i produktionsform
Har ändrat designen lite**



8. MG presenterar MG4 Extended Range med 520 km i räckvidd

Posted by Kristofer Rask augusti 8, 2023

MG Storbritannien presenterar nu en ny variant av den kompakta elbilen MG4 med ett nytt större batteripaket.



MG4 Extended Range får ett batteri på 77 kWh och en WLTP-räckvidd på 520 kilometer. Samtidigt vässas motoreffekten till 180 kW (240 hk).

Det blir en rejäl boost från den tidigare Long Range-modellen av MG4. Den erbjuder en räckvidd på 435 kilometer (WLTP) från ett batteri på 64 kWh och en motoreffekt på 150 kW (204 hk).

När det kommer till snabbladdning ska MG4 Extended Range kunna ladda från 10 till 80 procent på 39 minuter. En förhållandevis lång tid. Men om Extended Range beter sig som Long Range-versionen vid snabbladdarna kommer laddningen upp till 70 procent briljera. Det håller laddtiden nere för den som inte går över de nivåerna.

Än så länge har MG4 Extended Range bara lanserats i Storbritannien. Men den lär på sikt också hitta till Sverige. I Sverige kostar MG4 Long Range från 389 990 kronor. Påslaget på priset för motsvarande modell i Storbritannien till Extended Range är 12 procent.

En vild gissning är att Extended Range i Sverige då skulle kosta mellan 430 000 till 450 000 kronor.



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.](#)



9. Fiats el-Panda ska kosta 25 000 euro

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-08-08 Updaterad 2023-08-08

”Det finns ett stort behov av mer överkomliga elbilar”, enligt Fiatchefen som planerar en elbil som blir billigare än Fiat 500e.



Fiat Concept Centoventi förutspår hur Fiats el-Panda kommer att se ut.

Flera europeiska biltillverkare rustar inför en kamp om den stora grupp kunder som efterfrågar en elbil som är billigare än dagens. Först ut är **Dacia Spring** som tyvärr inte ser ut att komma till Sverige trots att gjort Dacia försök att anpassa den för nordiska väderförhållanden.

Volkswagen är inne på samma spår med den kommande ID. 2 som visats som **konceptbilen ID.2all**.

Renault är stora på småbilar och kommer snart ut med **80-talsinspierade Renault 5**. Den väntas bli billigare än **den nuvarande lill-elbilen Zoe**, men inte lika billig som Dacia Spring.

Fiat kan naturligtvis inte missa den här trenden och håller på att utveckla en elektrisk motsvarighet till Panda som ska kosta omkring 25 000 euro, strax under 300 000 kronor. El-Pandan förväntas att dela teknik med koncernkusinen Citroën e-C3.

Stellantiskoncernen väntas också återlansera **Fiat 500e**.



Magnus Fröderberg



10. PROV: Nya Mercedes E 220 d – världsklass

Av Sebastian Renz

Bearbetning Tobias Mersinger///Foto Mercedes

Publicerad 2023-08-09 Uppdaterad 2023-08-08

E-klass är sedan flera decennier sinnebilden för ägarens framgång utan att försöka hävda sig – en drömbil för realister. Fortsätter nya W 214 på samma spår?



Harmonisk, så beskrivs nya Mercedes E-klass oavsett om det gäller hybridteknik eller chassi.

Beroende på hur man räknar är Mercedes senaste mellanklassmodell generation elva – samtliga generationer sammanräknade har sålts i nästan 17 miljoner exemplar och den första generationen presenterades för 77 år sedan.

Vill man skola modellen i ungdomlighet och övermod borde man alltså göra det snarast. Ändå lyckas även den senaste generationen att överraska oss.

Vi befinner oss på motorvägen och har lämnat Wien bakom oss – staden som är en arkitektonisk avbild av E-klass (eller kanske var det tvärtom): klassisk men samtidigt modern. E-klass är sitt ursprung trogen, men har utvecklats enormt under åren – numera kan den till och med byta fil automatiskt, även om det än så länge bara är tillåtet i Nordamerika.



Skärmen på höger sida visar filmer för framsätesspassageraren, föraren ser endast en grafik. Bilens infotainmentsystem kräver tillvänjning. Tyvärr har pekytorna på ratten överlevt.

Men det är bara en av alla nymodigheter som nykomlingen kan stoltsera med, dessutom är det (naturligtvis) ett tillval. Men att mellanklassmodellen bestämmer självständigt när det är dags för en omkörning och har även andra karaktärsdrag som vi aldrig trodde vi skulle få se, även om vi i hemlighet hade hoppats på det.

Omkörningsmanövrar visar nämligen prov på en inneboende vildsinthet som vi inte trodde fanns i en så pass raffinerad vagn. Filbytesassistenten blinkar och byter fil automatiskt när bilens adaptiva farthållare är aktiverad och upptäcker långsammare fordon framför.

Ibland är automatiken lite väl impulsiv och måste bromsas av döda vinkeln-assistenten som avbryter omkörningsförsöket. I de allra flesta fall lyckas E-klass dock med sina omkörningar och även om man egentligen inte vill erkänna det först så underlättar funktionen körningen enormt.

Föga förvånande verkar nykomlingen inte gilla högerfilen. På trefiliga motorvägar byter den utan anledning till mittfilen och på tvåfiliga måste luckan mellan bilarna till höger till synes räcka till horisonten innan bilen beger sig dit. Antagligen är högerfilen en skymf mot E-klassens natur och beteendet ett bevis på vad andra bilägare alltid har sagt: vänsterfilen verkar ägas av Mercedes.

Omkörningsassistenten är dock inte den enda nyheten, det finns en myriad av uppdaterade och förbättrade funktioner. Kanske inte så konstigt – om E-klass kan förknippas med något är det dess obönhörliga strävan efter perfektion. Ta bilens superscreen till exempel. En gigantisk glasvägg som består av tre skärmar och som sträcker sig över instrumentbrädans bredd. På den högra skärmen kan framsätesspassageraren titta på film, men om kupékameran upptäcker att även föraren sneglar åt höger, släcks skärmen – enbart för föraren.



Nya E-klass har växt med ett par centimeter till 495 cm. Med infällbara dörrhandtag är c_w -värdet låga 0,23 och kurvtagningsförmågan har vässats ordentligt med bredare spårvidd (4 cm fram, 3 cm bak).

Dessutom får man möjligheten att skapa personliga rutiner. Man kan till exempel ställa in så att sätesvärmerna går igång automatiskt vid en förutbestämd temperatur eller så kan man beordra systemet att alltid spela "Last Christmas" varje gång man startar bilen från och med första advent.

Teknikergänget har även jobbat stenhårt på att förbättra assistansarmadan i krypfart. Pareringsautomaten arbetar nu i upp till 4 km/h och dessutom använder många system sensorer som egentligen har utvecklats för andra uppgifter.

Exempelvis upptäcker förarkameran, vars huvudsakliga uppgift är att övervaka förarens koncentration, om denne sträcker sig mot handskfacket varpå inputen leds vidare till ljusavdelningen som tändar en spotlight ovanför. Ljus, krocksäkerhet, infotainment och samtliga komfortfunktioner (som numera även innehåller en funktion för att förhindra åksjuka samt en för att främja power-naps under laddningspauserna) – allt är ännu mer genomarbetat, utstuderat och mer effektivt.

E-klass har alltid varit en exceptionell familjebil för vardagen och för långresor, här finns gott om stuvfack och ett enkelt och bekvämt insteg. Det tredelade baksätet fälls numera automatiskt från bagageutrymmet men om man har bestämt sig för laddhybriden finns det skrymmande steget från föregångaren fortfarande kvar.

Å andra sidan måste man på något sätt få plats med de 96 pouchcellerna som utgör batteriet på 25,4 kWh som sitter framför bakaxeln, och när vi ändå pratar om laddhybriden kan vi lika gärna börja med E 300 e.

Med fulladdat batteri har man ingen större nytta av den fyrcylindriga tvåliters-motorn – åtminstone inte på väldigt länge. Även om klimatanläggningen har händerna fulla med att hålla passagerarna svala i den gassande solen i Österrike räcker batteriets energi för mer än bara korta turer.



Nu är landskapet sydöst om Wien visserligen inte välsignat med någon större variation, bortsett från några minimala kullar och en grund sjö (som på en yta på 320 kvadratkilometer aldrig blir djupare än två ynka meter) är horisonten platt som en pannkaka.

Vår E 300 e surrar tyst över evighetslånga raksträckor som förbinder mikroskopiska byar. Lagom i tid för nästa ortskylt aktiveras laddhybridens automatiska regenerering för att bromsa ned bilen till 50 km/h när skylten passeras. Maximalt regenererar systemet nu med 100 kW och med en silkeslen övergång till de mekaniska bromsarna.

Även om laddhybriden med sitt 220-kilosbatteri väger 2,2 ton räcker elmotorns 130 hk gott och väl för att bilen inte ska kännas seg. Inte det minsta faktiskt. Inte ens på motorvägen behövs förbränningsmotorn. Nästan. Någon gång tar energin slut, vilket i bästa fall är efter 90 km och då får den kultiverade bensinmotorn axla ansvaret för framdrivningen.



Tvålitersdieseln med mildhybridteknik är en fantastisk motor och den förbrukar 4,9 l/100 km, även när det går undan.

Vi byter till räckviddsmästaren E 220 d där färddatorn lovar hela 1 200 km innan man behöver putta bilen till nästa mack. Vi befinner oss nu i Andau som ligger i Österrikes sydöstliga spets. Med en full tank hade man teoretiskt kunnat ta sig till Constanta i Rumänien för att semestra vid Svarta havet, och det är omöjligt att tänka sig en bättre bil än E 220 d för ett sådant äventyr. Dieselmotorn är fortfarande E-klassens starkaste kort.

Dieseln diskreta knattrande håller sig alltid i bakgrunden. Det har inte alltid varit så, OM 636-motorn i 180 d var allt annat än tystlåten och dieselspikade med en tvåhandsslägga. Dagens OM 654 är inte bara knäpptyst, den känns mycket mer homogen och får stöd av ett mildhybridsystem på 24 hk och 205 Nm. Det överbryggar enkelsnurrans turbohål som den trots variabel geometri dras med.

Efter minimal betänketid kommer trycket med besked och man saknar aldrig effekt ens i bilens effektstrypta ecoläge. Släpper man gaspedalen aktiverar den niostegade automatlådan (som finns i samtliga versioner) tomgången och förbränningsmotorn stängs av. Under den förvånansvärt uthålliga seglingsfasen matas elektroniken av batteriet som innan dess har samlat ny energi via regenerering. Precis som laddhybridsystemet är mildhybriden ytterst harmonisk.

Mest harmoniskt är dock E-klassens chassi. Kombinationen av en fyrlänksframaxel och en multilänksbakaxel har varit ett vinnande koncept sedan W 124-generationen och kan i nykomlingen extraitrustas med luftfjädring samt adaptiva dämpare och bakaxelstyrning. Upp till 60 km/h styr bakhjulen åt motsatt håll med upp till 4,5 grader för att förbättra smidigheten, i högre hastigheter styr de bakre hjulen med de främre vilket främjar stabiliteten. Det känner vi igen från S-klass men där med styrvinklar upp till tio grader. Men även i E-klass behöver man sju, åtta kurvor för att vänja sig vid den dopade kurvtagningsförmågan.

Det beror dock inte på styrningen som precis som vanligt är absolut briljant, utan snarare på att man gärna vill hålla fast vid det gamla. En gammal W 123 tog kurvor avslappnat, smidigt men inte ett dugg dynamiskt. Fyrhjulsstyrda W 214 kan både och, om än inte direkt.

Det beror dock inte på bilens förmåga utan snarare på förarens förväntningar. Man tenderar automatiskt att vrida alldeles för mycket på ratten vilket i sin tur kräver snabba korrigeringar – framför allt i trånga parkeringshus, man vill ju trots allt inte dra sidan i en betongpelare. Till en början känns styrförmågan lite som den i en gaffeltruck, så fort man vrider på ratten svänger bilen. Det kräver övning och framför allt en god portion självkontroll.

Du måste helt enkelt lära dig att även minimala rattutslag resulterar i ordentliga rattutslag. När vägen slingrar sig uppför bergen utanför Wien, då stämmer plötsligt allt och vi kan konstatera att även instegsmodellen är mer än tillräckligt motoriserad. De starkare versionerna (E 300 de och E 450 följer senare) känns plötsligt i överkant.

Men nu kommer nästa kurva och plötsligt vågar man: E-klassens framhjul greppar tag om asfalten och de styrande bakhjulen piskar bilen runt kröken som om det inte fanns någon morgondag. Och i vilken hastighet! Det går så snabbt att det nästan känns oanständigt för en sedan av detta format. Samtidigt hanterar chassit ojämnheter med bravur även i det stramare sportläget. I komfortläget hindras karossrörelserna inte lika effektivt, men inte ens kullerstensgator är något problem här.

W 214, den senaste av alla grandiosa mellanklassmodeller från Mercedes, är utan tvekan den allra bästa av dem. Letar du efter marknadens mest kompetenta familjefraktare? Då kan nya E-klass definitivt vara något för dig. Speciellt när kombimodellen anländer.

TEKNISK INFO/Mercedes E 220 d

Motor: R4, turbo, diesel, 1 993 cm³, 197 hk vid 3 600 r/min, 440 Nm vid 1 800 r/min. Elmotor 24 hk, 205 Nm. 9-stegad automatlåda. Bakhjulsdrift.

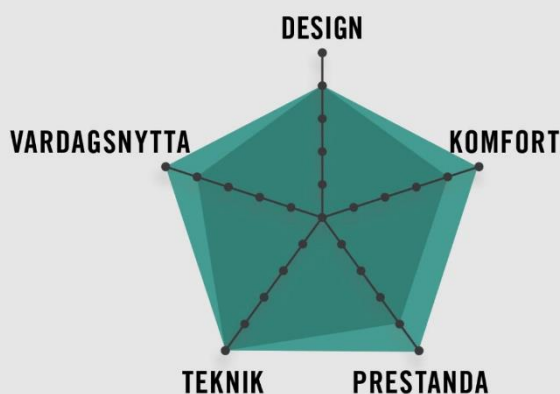
Kaross: L/b/h 4 949/1 880/1 468 mm. Axelavstånd 2 961 mm. Bagagevolym 540 l.

Prestanda: 0–100 km/h 7,6 sek. Toppfart 238 km/h. Förbrukning 4,8 l/100 km.

Pris: Ej fastställt.

PERSONLIGHET

- Mercedes E 220 d
- BMW 520d



SUMMERING

Bäst: E-klass har blivit ännu bättre: mer teknik, mer assistans, mer komfort, mer dynamik.

Sämst: Är det här den sista E-klassen?

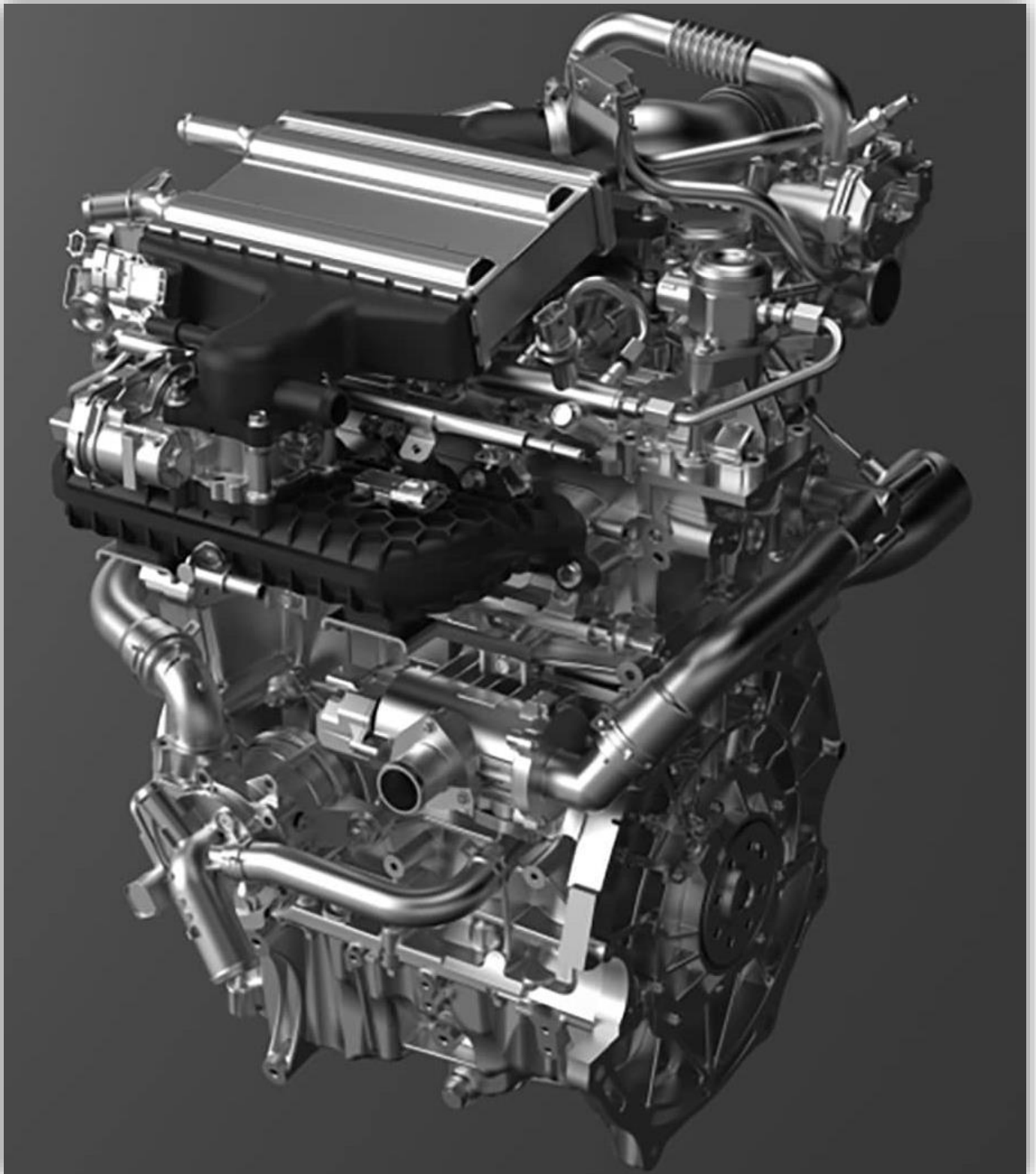


Teknikens Värld

11. Kinesisk ammoniakmotor lovar noll koldioxid

PUBLICERAD: 08 AUG 2023, KL 11:27

Kinesiska GAC har visat en motor som drivs av ett annorlunda bränsle. Därigenom blir utsläppen av koldioxid obefintliga. Kanske blir den ett alternativ till elbilen.



GAC:s ammoniakmotor släpper inte ut CO2.

Uppfinningsrikedomen är stor när det gäller att komma tillrätta med utsläppen av växthusgaser från transportsektorn. Utöver de redan etablerade metoderna att tanka biobränsle eller använda elbilar med litiumjonbatterier har vi också sett **vätgasdrivna bränsle-celler** och hört talas om **syntetiska bränslen** till vanliga förbränningsmotorer.

Nu har den kinesiska biltillverkaren GAC visat upp ännu ett alternativ: den ammoniakdrivna motorn. Eftersom ammoniakmolekylen inte innehåller några kolatomer uppstår ingen koldioxid, oförbrända kolväten eller sot vid förbränning av ammoniak. Det enda som kommer ut ur avgasröret är kvävgas och vatten, åtminstone vid fullständig förbränning. Sanningen är att det normalt också produceras stora mängder kväveoxider som kommer att behöva renas på något sätt.

Enligt GAC ska deras ammoniakmotor vara den första personbilmotorn i världen som drivs av ammoniak. Idén är dock inte ny, ammoniak har föreslagits som bränsle i flygplansmotorer och inom sjöfarten finns långt gångna planer på att bygga fraktfartyg med tvåtakts ammoniakmotorer.

Som bränsle är ammoniak lite knepigt. Det har lägre energidensitet än till exempel diesel, den ligger på runt en tredjedel. Sedan brinner det högst motvilligt, man behöver ha en i det närmaste perfekt blandning av ammoniak och luft och helst en katalysator närvarande för att få till en förbränning.

Samtidigt har ammoniak en låg flamtemperatur och ett oktantal om 120. Därigenom kan man använda det i motorer med ett högt kompressionsförhållande, vilket gagnar verkningsgrader.

Hur GAC har gått tillväga för att få sin ammoniakmotor att fungera eller vilket kompressionsförhållande den har får vi inte veta. Däremot ska det handla om en fyrcylindrig tvålitersmotor på 163 hästkrafter. De säger vidare att cylindertrycket i motorn ska vara tillräckligt högt för att det inte ska produceras onödigt mycket kväveoxider.

Då återstår egentligen bara frågan när den kommer i produktion och vi kan börja tanka våra bilar med ammoniak. Svaret är förmodligen: aldrig. Ammoniak är giftigt och skulle behöva en helt ny infrastruktur för att kunna hanteras på ett sätt som inte är skadligt för människor och miljö. Men man ska förstås aldrig säga aldrig.



Daniel Östlund



E5 mot E10: Så mycket ökar förbrukningen med mer etanol

12. Toyota utvecklar batteri som kan gå 120 mil

Publicerad 2023-07-06 kl 08:00 (uppdaterad 2023-07-06 kl 09:52) Text Hanna Brante

Framtiden för elbilar tror många ligger i solid state-batterier men än så länge har de inte kunnat massproduceras. Toyota påstår ha hittat lösningen.



Solid state-batteries har länge varit för komplicerade och dyra att massproducera.

Toyota som tidigare fick mycket kritik för räckvidden när de lanserade sin första elbil BZ4x säger sig nu ha hittat lösningen på solid state-batterifrågan.

– För både våra liquid- och solid state-batterier siktar vi på att drastiskt ändra situationen med att nuvarande batterier är för stora, tunga och dyra. Om vi tänker på möjligheter vill vi sikta på att halvera alla av de faktorerna, säger Keiji Kaita, ordförande på Toyotas forsknings- och utvecklingsavdelning till [Financial Times](#).

Solid state-batterier uppfattas av många biltillverkare vara framtiden för batterier i elbilar. Detta eftersom tekniken, om den kan massproduceras ska ta bort en hel del problem som dagens litiumbatterier har. Bland annat kan solid state-batterier ge en bättre räckvidd.

Flera biltillverkare har satsat på forskning kring dessa batterier under de senaste åren.

BMW började [finansiera](#) företaget Solid Power som forskar kring solid state-batterier redan 2017. [Nissan](#) har planer på att bygga en fabrik till 2025 och menar att de ska börja massproducera batteriet vid 2028. [Honda](#) inledde en storsatsning på teknologin förra året. Det gjorde även [Mercedes](#) som tidigare sagt att deras första testfordon med tekniken ska komma inom några år.

Toyota har också forskat i solid state-batterier ett tag. De har tidigare gått ut med att de siktar på att kunna [producera](#) batterierna till 2026 och massproducera vid 2027/2028. Nu menar Toyota att de har hittat lösningen till att kunna göra detta.

Den japanska biltillverkaren säger att de kan skapa ett solid state-batteri med 1 200 km i räckvidd som kan ladda på 10 minuter. Deras upptäckt ska även kunna halvera vikten, storleken och priset på batteriet.

De förväntar sig börja tillverkningen för användning i elbilar från och med 2027.



Hanna Brante

Mer från vi bilägare:



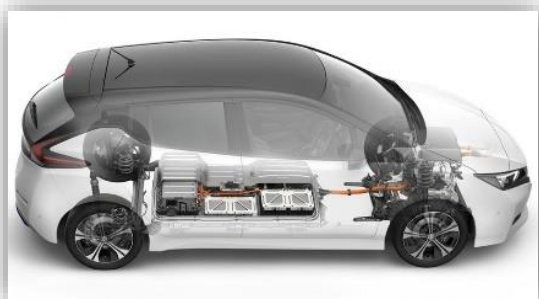
Toyotas elbilsatsning: Lägre förbrukning och ny batteriteknik



Honda: Ny batteriteknik gör elbilarna billigare



Mercedes satsar på solid state-batterier



Nissans besked om nya solid state-batterierna

13. Nissan Ariya blir upp till 30 000 kr billigare

Publicerad 2023-08-09 kl 10:18

Text Erik Söderholm

Flera bilmärken har höjt priserna på sina modeller rejält under de senaste åren. Men nu kan toppen vara nådd.



Nissan hakar på den senaste trenden i elbilsvärlden och sänker priset på Ariya.

Tidigare i år gick Tesla ut med en **stor prissänkning**, och sedan dess har flera andra märken hakat på – bland andra Ford, MG och BYD. **Här kan du läsa mer om rabatterna just nu.**

Nu går även Nissan ut med en prissänkning på elbilen Ariya. Den blir mellan 25 000 och 30 000 kr billigare beroende på version. Nytt instegspris för den minst dyra versionen blir 513 500 kr.

– Vi har fått en förbättrad leveranssituation och är glada över att kunna justera priserna på Ariya, så att fler kunder nu kan få möjlighet att köra denna fantastiska elbil, säger Cecilie Peder-sen, landschef för Nissan i Sverige.



Erik Söderholm



14. Varför är aluminium så viktigt för dagens och morgondagens bilar?

Av Andrea Cartapani Publicerad den 11-08-2023

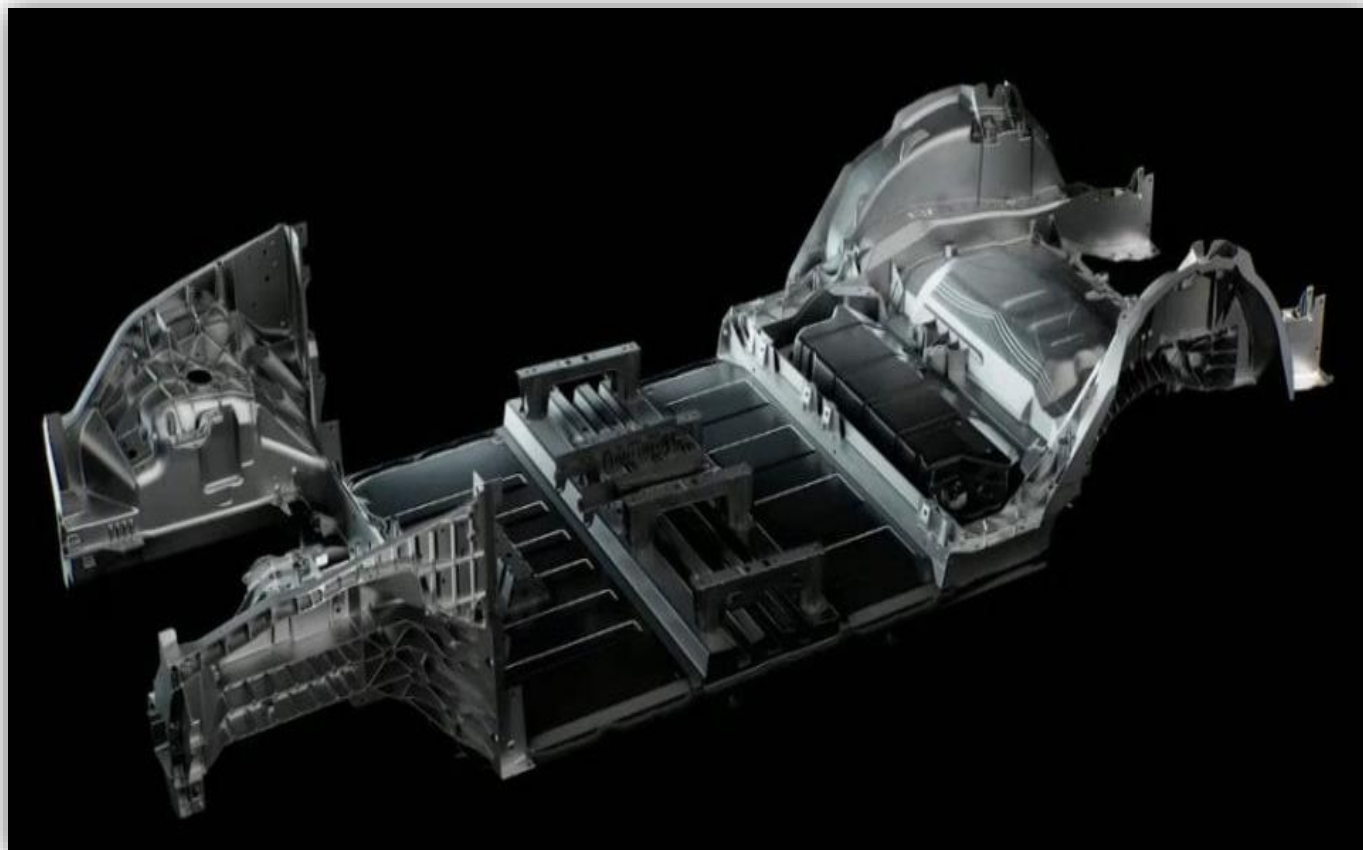
Det var 1922 när Lancia Lambda presenterades, den första bilen i världen utrustad med en bärande kaross. Sedan dess, i ett sekels historia, har bilchassi aldrig slutat förnya sig när det gäller geometrier, material som antagits och produktionsteknik.



Ofta ägnas ingen särskild uppmärksamhet åt det, men de utgör bilens skelett och kommer att påverka praktiskt taget alla aspekter: prestanda, säkerhet, beboelighet, vikt, kostnad. Och just av denna anledning är de hittills ett område med stor (om än ofta tyst) innovation.

Men låt oss börja med grunderna. Ramens huvudfunktion är att stödja de mekaniska delarna (motor, växellåda, men även upphängning och hjulgrupper); Karossen, å andra sidan, utgör kupén och välkomnar och skyddar passagerarna. När dessa två funktioner utförs av en enda struktur talar vi om en bärande kaross, som idag antas på nästan alla bilar tack vare egenskaper som utmärkt styvhet, enkel konstruktion och förmågan att innehålla vikter. Tre funktioner som inte är lätta att samexistera.

Vridstyvheten hos ett chassi indikerar hur många Newtonmeter det tar att vrida det en grad längs längdaxeln (föreställ dig att rotera bilens fram- och baksida i motsatta riktningar, lite som när du vrider en våt trasa).



Större styvhet gynnar bilens dynamik, vilket säkerställer mer stabilitet vid kurvtagning och ändrar riktning snabbt. Även i händelse av en olycka är det lätt att förstå hur passagerarutrymmet måste deformeras så lite som möjligt för att säkerställa passagerarnas säkerhet. Däremot är de yttersta delarna av ramen speciellt utformade för att deformeras för att absorbera energin från stöten.

Men samtidigt, särskilt under dessa år av batterier och teknisk utrustning som driver balansen längre och längre, vill vi sträva efter smidigast möjliga strukturer. Hur kan dessa aspekter förenas? Utan att vilja störa kolfibermonocoquesna växer ett annat material som härrör från racing- och flygteknikvärlden alltmer fram, även i masssegmenten: aluminium.

Med sin densitet på 2,7 gram per kubikcentimeter (jämfört med 7,8 för stål) tillåter denna metall att avsevärt minska massorna som är inblandade. Men fördelarna slutar inte där. Den avgjort lägre smälttemperaturen jämfört med järnlegeringar gynnar också produktionsprocessen och erhållandet av alltmer komplexa geometrier. Tänk bara på antagandet i Tesla av Giga Press (italiensk stolthet producerad av Brescian Idra), av pressarna som kan skriva ut i en enda bild delar av ramen som normalt producerades av över 70 olika delar. Och under dessa år av osäkerhet och hänsynslös konkurrens är det verkligen inte en trivial fråga att minska produktionstiderna och kostnaderna!



Andrea Cartapani

Klassiker

15. Porsches Mercedes

Publicerad 2 mars 2021 (uppdaterad 2 mars 2021)

Text Mårten Carlsson

Mercedes höjde insatsen i nittiotalets hästkraftsrig. Man ville skåpa ut rivalerna BMW M5 och Audi V8 - för att göra det vände man sig till Porsche. 500E var en bomb i diskret lyxförpackning.



Det är 1989 och Mercedes-Benz vänder sig till Porsche med ett uppdrag.

Bygg om vår W124 så en M119-motor får plats. Det var deras 5liters V8 som satt i SL-modellen. Och när ni ändå håller på - fixa upp chassi och sånt också.

Porsche lämnade som brukligt ingenting åt slumpen och man använde de bästa godsakerna från deras egna och Mercedes hyllor.

Men så stötte man på ett problem. Spårvidden hade ökats 4 centimeter och skärmarna breddades för att matcha det. Det lilla räckte för att den nya karossen inte kunde få plats på Mercedes egna produktionsband.

Så det blev att Porsche fick ta hand om tillverkningen av den nya 500E också. Proceduren var något komplicerad. Porsche byggde bilarna för hand i Zuffenhausen. Sen fraktades dom till Mercedes i Sindelfingen för att lackeras. För att sen fraktas tillbaka till Zuffenhausen för att få motorn installerad.

Sen tillbaks till Mercedes för slutmontering och kvalitetskontroll - Den här processen tog drygt 18 dagar per bil!



I oktober 1990 kunde man visa upp Mercedes Benz 500E - bilen som skulle detronisera BMW M5 och Audi V8

Lite bredare och lite lägre än den vanliga W124:an var det som syntes på utsidan - men prislappen skiljde markant. Runt 135 000 D-mark kostade kalaset. Drygt 1 500 kom att säljas i USA - där var prislappen 81000 dollar - tre gånger mer än en Cadillac Eldorado.

Motorn gav 326 hästkrafter och toppfarten reglerades elektroniskt till 260km/h och 6 000rpm. 0-100 gick på 5,5 sekunder - detta var en bil som vägde över 1 700 kilo. Man hade inte gjort något avkall på lyx och komfort. Fyrväxlad automatlåda var enda alternativet.

De första bilarna började levereras i februari 1991. Förändringar under de kommande åren var ganska ringa. För 1994 bytte den namn till E500 för att hänga med i Mercedes nya nomenklatur. Som E500 gjordes den fram till augusti 1994 - men det var inte riktigt slut än.

För i januari 1995 började man göra E500 igen. En serie på 120 bilar kom att göras för de som hade missat chansen att lägga vantarna på en innan.

Det var specialbeställningar, och dessa gjordes fram till maj 1995.

Totalt gjordes det 10 479 stycken. Detta inkluderade även 954 stycken som kallades 500E Limited.

I den fick man lite annorlunda klädsel i texturerat skinn, annan ratt och växelspak. Dom fick även ljusare träpanler i lönn.

Men för dom som inte tyckte vanliga 500E räckte gjorde AMG en värstingvariant på den - E60. I den fick man en sexliters V8, 381 hästkrafter och en toppfart på andra sidan 300! AMG E60 utrustades med interiör från E500 Limited - och en AMG-ratt såklart.

Det skall ha gjorts 45 stycken av dessa E60.

VICTORIA SPECIAL

Körkortsfri



SLUT