



1951 Gutbrod Superior 600

1. Var fjärde elbil i Europa snart kinesisk
2. Här laddar över 3000 bilar om dagen.
3. Göteborg Energi inför rörligt pris på sina laddplatser
4. Elbilsbatterier mår bättre i kyla
5. När kommer bättre elbilsbatterier
6. Så ska Toyota ta upp kampen mot Tesla
7. Volvo tar avstånd från diesel
8. Så minns jag Volvos dieslar
9. Geely på väg sätta Zeekr på börsen
10. Därför kraschar elbillstillverkaren Nio på börsen
11. Toyota Century är som en japansk Bentley Bentayga
12. Audi Q4 e-tron uppdaterad med längre räckvidd och högre effekt
13. Alrik kollar in Tesla Model 3 facelift
14. Alpina B5 GT
15. Audi Q4 45 e-tron får längre räckvidd och 2WD
16. BYD Seal AWD vill erövra Europa
17. Munro Mk 1 är elbilen som är räddaren i nöden
18. Batterislöp gör diesellastbilar eldrivna
19. Ark Zero utmanar Citroën Ami
20. Gutbrod Superior
21. Inget Race of Champions i Piteå nästa år



1. Experter: Var fjärde elbil i Europa snart kinesisk

Uppdaterad 20 sep. 2023

Publicerad 20 sep. 2023

Kina är på frammarsch inom bilindustrin. En grupp tyska forskare väntar sig nu att var fjärde elbil såld i Europa kommer att vara byggd i Kina redan år 2025.



Snart kan var fjärde elbil såld i Europa vara byggd i Kina.

Siffrorna kommer från en grupp fordonsexperter på tyska Chemnitz Automotive Institute.

Fordonsimporten från Kina till Europa har ökat avsevärt under de senaste åren, och experterna förväntar sig att trenden ska hålla i sig. Det [rapporterar tyska Automobilwoche](#).

Fler nyregistreringar

Enligt **Werner Olle**, professor på Chemnitz Automotive Institute, förväntas kinesiska bilar stå för 600 000 nyregistreringar i Europa under 2023.

Detta motsvarar runt 5 procent av det totala antalet nyregistreringar på kontinenten.

År 2025 väntas importen av kinesiska bilar landa på 1,1 miljoner vagnar, motsvarande 7,5 procent av den totala nybilsförsäljningen.

Satsar på elbil

En stor andel av de bilar som importeras från Kina går emellertid på el. I detta segment har de således en betydligt större marknadsandel.

2023 väntas nästan 20 procent av alla elbilar sålda i Europa vara producerade i den kommunistiska diktaturen.

Redan år 2025 väntas motsvarande siffra landa på över 25 procent.

God konkurrenskraft

Att de kinesiska elbilarna säljer så bra beror enligt Olle till stor del på att de är billiga, med priser som ofta ligger tiotusentals kronor under de europeiska konkurrenterna.

Man ligger också bra till vad gäller teknik, inte minst på batterifronten, och har även stora fördelar vad gäller tillgång och pris på viktiga råvaror för elbilar.

Storleken på den inhemska kinesiska marknaden ska också göra det möjligt för tillverkarna att uppnå stora volymer vilket leder till kostnadsfördelar.

Svårare för europeerna

Enligt Dirk Vogel Saxony Auto Supplier Network är det i nuläget svårt för de europeiska biltillverkarna att konkurrera på elbilsmarknaden.

Vogel pekar på flera anledningar till att tyska och europeiska tillverkare har svårt att konkurrera.

Däribland kan nämnas på höga energikostnader, strikta regleringar och ett för tidigt avskaffat skatteincitament.

Att kinesiska elbilar har det lättare i konkurrensen har också uppmärksammats av EU, som nyligen startade [en antisubventionsutredning](#).

Relaterade artiklar:

[Så ska Toyota dominera marknaden för elbilar](#)

[Rapport: Om sju år tar elbilen över](#)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

2. Megaladdstation – här laddar över 3 000 bilar om dagen.

Publicerad 2023-09-19

Lagom till trafiken i påskhelgen öppnade Tesla en ny laddstation vid Mantorp utmed E4. Med 40 Superchargers som även kan användas av andra märken än Tesla blev det Sveriges (hittills) största och Europas tredje största laddstation för elbilar. Det slås nu mångdubbelt upp av en ny laddstation i kinesiska Shenzen. Där hittas 258 snabbladdare och under testerna inför premiären ska upp till 3.300 elbilar dagligen ha laddat där.



Det avslöjas däremot inte med vilken effekt det går att ladda. Men medan du väntar finns det en lounge, ett café, en butik och automater för snacks. Snabbladdarna är också skyddade med tak där det sitter solceller som enligt kan bidra med upp till 300.000 kWh grön el om året.

Stationen drivs av ett gemensamt bolag som ägs av biltillverkaren BYD och energijätten Shell. Enligt bolaget är det deras största station med snabbladdare hittills. Om det även är Kinas eller rentav världens största är oklart.

Sedan förra året samarbetar de kring att bygga laddinfrastruktur. Till en början endast i Kina, men på sikt även i Europa.

BYD är inte den enda kinesiska tillverkaren som Shell samarbetar med. I Kina har Shell tillsammans med NIO byggt tillverkarens stationer för batteribyten, så kallade NIO Power Swap Station. Tidigare i år öppnades även en sådan i samarbete med Shell i Nederländerna.



Carl Undéhn



3. Göteborg Energi inför rörligt pris på sina laddplatser

Posted by Kristofer Rask september 19, 2023

Mot slutet av den här veckan kommer Göteborg Energi att förändra prisbilden vid sina destinations- och snabbbladdare.



Priset för laddningen kommer att vara baserat på det rörliga spotpriset för elen, och uppdateras en gång varje dygn.

– Vi vill att våra laddpriser speglar elpriset på elmarknaden, något som efterfrågats av våra kunder. Det innebär att om elpriset är högt är det en indikation på att det är ont om el i systemet och vice versa, skriver Göteborgs Energi i ett utskick.

Det nya priset för nästkommande dygn kommer Göteborg Energi att presentera klockan 15 varje dag. Idag tar Göteborg Energi 5,50 kr/kWh för AC-laddning, och mellan 6,25 och 6,80 kr/kWh för DC-laddning. Första dagen med det rörliga priset blir torsdag denna veckan.

Göteborg Energi var länge en av de billigaste laddningsoperatörerna i Sverige men höjde förra hösten priserna rejält. Hur den nya rörliga prissättningen kommer att påverka prisbilden ser vi först imorgon eftermiddagen, då de rörliga priserna börjar gälla först på torsdag.

För den som hoppas på priser på några ören, väntar besvikelse. Spotpriset är en relativt liten del av priset för laddningen. Intäkterna ska också täcka nätavgifter, drift- och underhållskostnader, molntjänster och personalkostnader samt avskrivningar av laddstationerna.



Kristofer Rask



4. Nya rön: Elbilsbatterier mår bättre i kyla

Publicerad av magnus 2023-09-20

Uppdaterad 2023-09-20

Att kyla minskar räckvidden för elbilar vet vi. Men hur mår batteriet i kyla? Ny statistik visar att livslängden ökar i kyla.



Det amerikanska företaget Recurrent har tidigare studerat data från över tio tusen **Tesla Model 3** och **Model Y** i USA och bland annat fått fram att **snabbladdning inte är skadligt för batterierna**. De har också tittat på **hur ofta batterierna i elbilar byts ut och funnit att det är ovanligt och sker alltmer sällan**.

Nu har Recurrent studerat skillnader mellan 12 500 **Tesla Model Y** av 2020 års modell som körts i varmt respektive kallt klimat. Det visar sig att de som körts i kyla tappar mindre i räckvidd.

Med andra ord är den minskning av räckvidden vi ser hos elbilar vintertid bara temporär och inte bestående. Tvärt om gynnas räckvidden över tid av kyla.

Enligt Recurrent påskyndas nedbrytningen av batteriet av långvarig exponering för hög värme

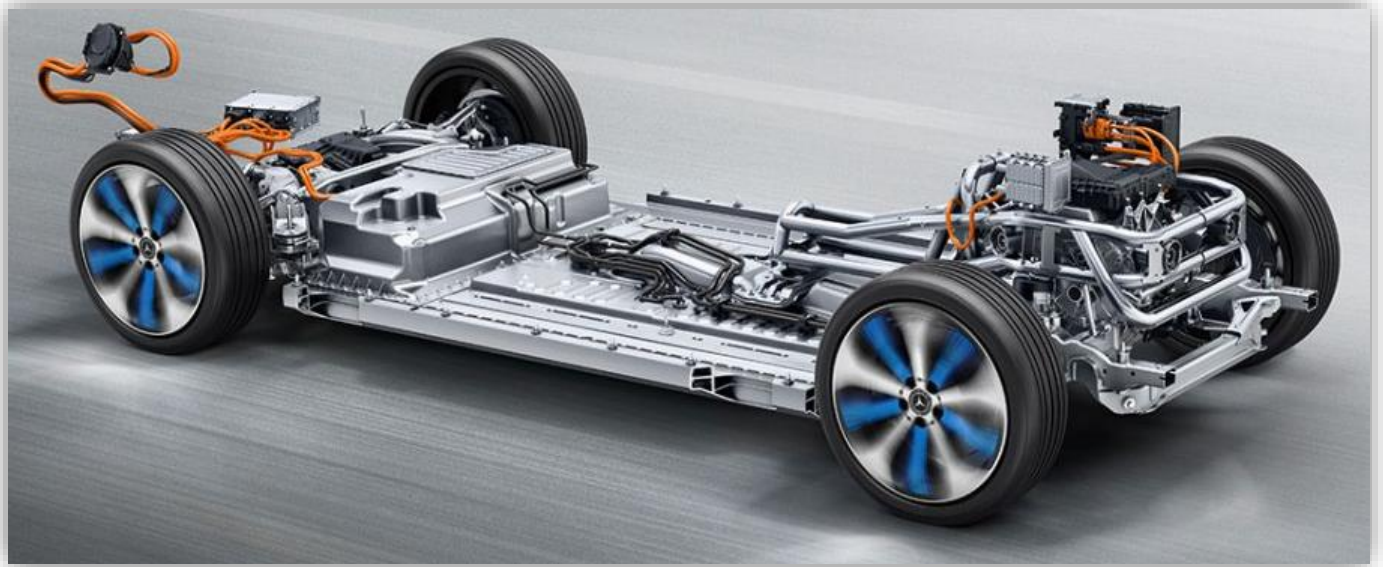
Det ska dock sägas att Tesla tillämpar förvärmning av batteriet vid planerad snabbladdning, något som kortar laddtiden och kan verka skonsamt för batteriet.

Den som är orolig för att värme ska påverka batteriet kan välja järnfosfatbatterier som är mindre känsliga än litiumjonbatterier.

5. När kommer bättre elbilsbatterier?

Publicerad 2023-09-21 kl 5:00 Text Erik Rönnblom

På vardagar svarar Vi Bilägare på läsarfrågor om bilar och trafik. Vill du att vi ska svara på din fråga? Mejla till bilfragan@vibilagare.se.



Fråga: Vad är det för skillnad på så kallade solid state-batterier och de batterier som används nu? Och när kommer de användas i nya elbilar?

Johan

Svar: Vi vet egentligen inte mer än det vi redan har skrivit i tidningen och det baseras ju främst på pressmeddelanden från biltillverkare. Och bakom dem står ofta en batteritillverkare. Längre räckvidd utlovas, men framför allt kan man tillverka lättare batterier, kanske till och med halverad vikt, storlek och pris. Det är vad en av aktörerna, Toyota, tror sig kunna åstadkomma.

Namnet solid state kommer sig av att batterierna i stället för en vätska har en fast elektrolyt. De innehåller fortfarande litium men ska klara att lagra mer energi och kunna laddas snabbare.

Men vi får nog vänta åtminstone fyra-fem år, om inte längre, innan bilar med dessa batterier kommer ut till försäljning.

Och effektivare bilar har än så länge tenderat att bli dyrare, inte billigare. Vi får hoppas att trenden bryts med solid state.



Erik Rönnblom



6. Så ska Toyota ta upp kampen mot Tesla

Uppdaterad: 19 sep. 2023 Publicerad: 19 sep. 2023

Bara 0,3 procent av elbilarna 2022. Nu ska Toyota ta upp kampen med Tesla och övriga konkurrenter. Vapnet? Ny teknik och gammalt tänk.



Världens största biltillverkare Toyota tror att den kan täppa till klyftan mot Tesla.

2022 är inte något år som går till historien för Toyota när det gäller elbilar.

Det japanska bilmärket stod endast för 0,3 procent av de elbilar som såldes under året globalt – 3 av 1 000 nya elbilar var alltså en Toyota.

Nu ska man levla och göra det med en typisk Toyota-mix.

Ny teknik – och gammaldags tänkande.

På Toyotas vis

Toyota ska använda de slimmade tillverkningsmetoder de alltid varit kända för.

Självgående löpande band, massiv pressgjutning och till och med gammaldags handpoler-ring ska spetsa kampen om elbilsköparna.

Världens största biltillverkare tror att den kan täppa till klyftan mot Tesla och övriga genom att kombinera dessa traditionella produktionsmetoder med ny teknik.

Biltillverkaren gav en glimt av sina senaste framsteg via en fabriksturné genom centrala Japan förra veckan, skriver [Reuters](#).

Helt ny teknik

Där visade bilkoncernen hur man å ena sidan skapat en teknik för att göra högblanka stöt-fångare utan färg och å andra sidan hur man automatiserat och använt robotik för att kunna använda tre decennier gammal utrustning.

Enligt företaget har man tredubblat den gamla utrustningens effektivitet.

“Styrkan i Toyotas tillverkning ligger i vår förmåga att reagera på förändrade tider,” sade produktionschefen **Kazuaki Shingo** till reportrar under turnén.

Inspirerade alla

Biljätten revolutionerade den moderna tillverkningen med sitt system med slank produktion, leverans i rätt tid och “kanban” – arbetsflödesorganisation.

Dess metoder har sedan dess använts överallt från sjukhus till mjukvaruföretag och studerats i handelsskolor och styrelserum runt om i världen.

”Den saknade delen”

Under sin nya vd **Koji Sato** presenterade Toyota i juni en ambitiös plan för att öka produktionen av elbilar med batterier. Detta efter år av kritik mot att den branschledande hybriden Prius är för långsam med att anamma helektrisk teknik.

Den japanska biltillverkaren stod för endast cirka 0,3 procent av den globala elbilsmarknaden 2022, kommenterade Goldman Sachs då, och kallade den nya planen för “den saknade delen” i Toyotas utbud.

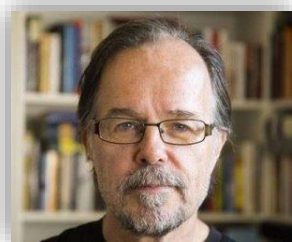
Relaterad läsning:



Toyota släpper ny lyxmodell – denna gång till hela världen



Därför är inte Toyota helt sålda på elbilar



Torbjörn Karlgren
Reporter på Dagens PS.

7. Volvo tar avstånd från diesel: "Elbilar är överlägsna"

Publicerat 19/09/2023 av Maths Nilsson

I Sverige har Volvo Cars redan slutat sälja dieselbilar. Nu sker det över hela världen. Vid Climate Week NYC tillkännager Volvo att den sista dieselbilen byggs i början av 2024. – Elektriska drivlinor är vår framtid och överlägsna förbränningsmotorer, säger Jim Rowan, vd för Volvo Cars.



Till 2030 planerar Volvo Cars att bara sälja helt elbilar. Ett steg på vägen är att dieselbilarna nu läggs ner i hela världen. Den allra sista dieseldrivna Volvobilen byggs i början av 2024. **I Sverige har Volvo redan lagt ner diesel, vilket Carup var först att berätta.**

– Denna milstolpe följer vårt beslut förra året att lämna utvecklingen av nya förbränningsmotorer. I november 2022 sålde vi vår andel i Aurobay, samriskföretaget som hyste alla våra återstående förbränningsmotortillgångar. Vi lägger inte längre en enda krona av vår FoU-budget på att utveckla nya förbränningsmotorer, uppger Volvo Cars.

Enligt Volvos vd Jim Rowan är elbilar överlägsna bilar med förbränningsmotorer. Mindre dieselbilar på ska också ha en positiv effekt på luftkvaliteten i städerna, argumenterar Volvo. Även om CO₂-utsläppen är lägre än hos bensinmotorer, släpper de ut mer kväveoxid (NOx) som har en negativ effekt på luftkvaliteten.

– Elektriska drivlinor är vår framtid och överlägsna förbränningsmotorer: de genererar mindre buller, mindre vibrationer, mindre servicekostnader för våra kunder och noll avgasutsläpp”, säger Jim Rowan, vd på Volvo Cars.

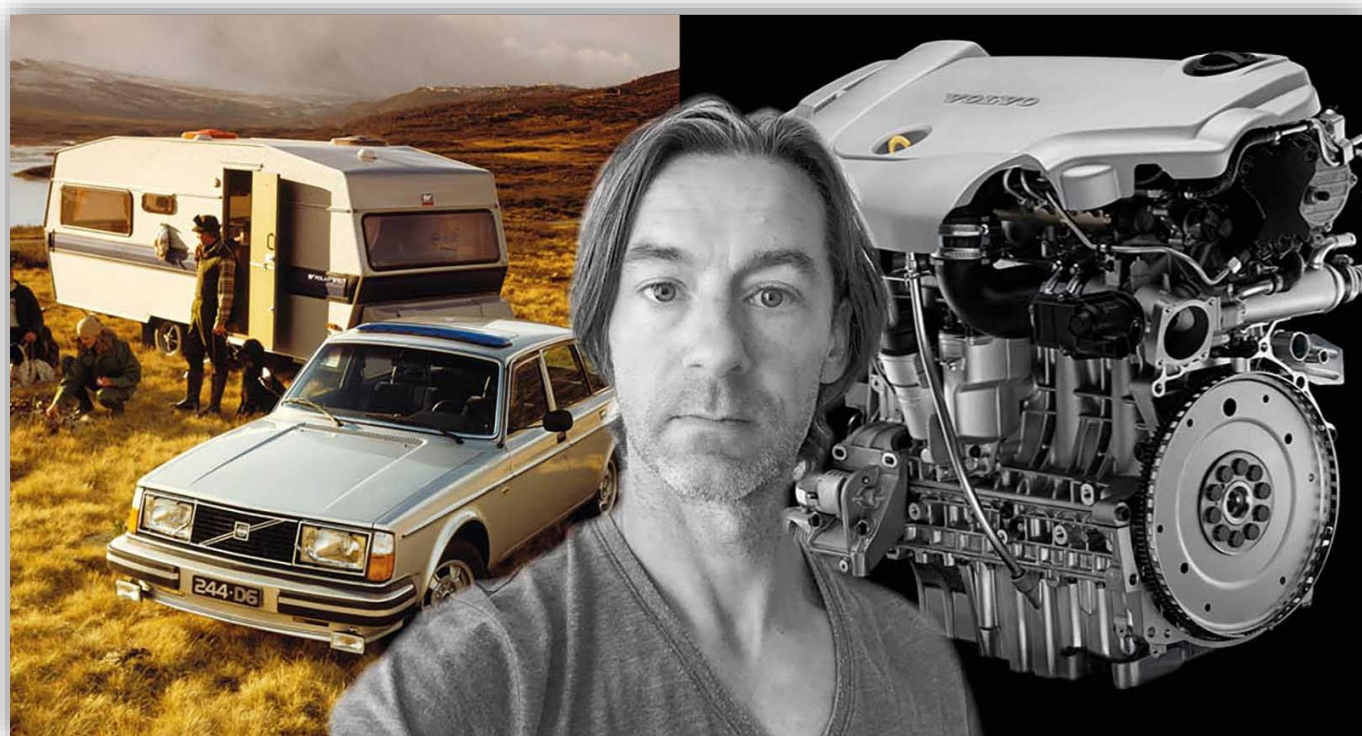
Strax efter nyår tillverkas Volvos sista dieselbil någonsin.

8. En epok går i graven – så minns jag Volvos dieslar

Publicerat 19/09/2023

av Maths Nilsson

En epok går i graven när Volvo slutar med dieselmotorer för gott. Så här minns jag Volvos dieselmotorer – från D6 i en gammal 240 till D5 i XC90 med avancerad tvåstegsturbo. Kanske lite vemodigt efter 44 år med Volvos dieselmotorer men dieseln död är inget att sörja över.



Jag minns det fortfarande fast jag bara var fem år. Pappa hade fått för sig att vi skulle byta bort vår Saab och köpa en Volvo 240 med den nya dieselmotorn som kom 1979. Fast jag bara var fem år hade jag börjat få kläm på det där med hästkrafter och jag grät när jag förstod att vi skulle gå från 118 hästkrafter i vår Saab till bara 82 hästkrafter i en Volvo med en konstig motor som knattrade. Men av någon anledning blev det inget bilbyte till Volvos första dieselmotor av 1979.

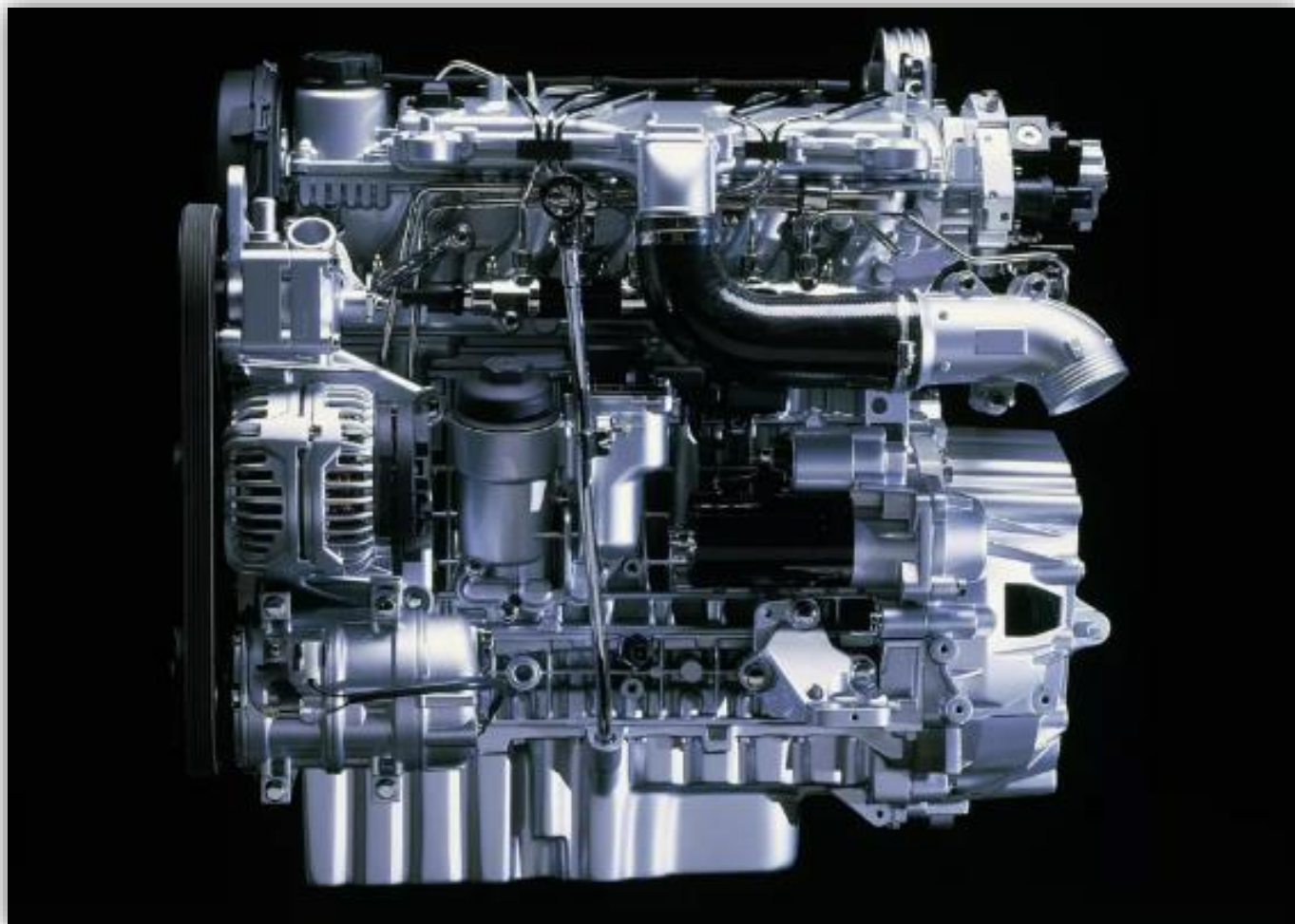
Nästan 15 år senare, med färskt körkort på fickan, köpte jag ändå en Volvo 240 diesel, jag tror jag gav hela 6000 kronor för bilen. Reservhjulbaljorna var så rostiga att det var ett under att de satt kvar. Jag lagade dem med plastic padding och spraylackade rishögen. Men dieselmotorn knattrade och gick och bilen var riktigt stark när du väl var uppe i fart, även om det tog en stund att komma upp i fart. Och den raka VW-sexan lät rätt maffigt, även om dieselpumpen droppade lite. Bilen gjorde i alla fall trogen tjänst i ett halvår, innan den såldes vidare utan att ha kostat nämnvärda pengar utöver bränslet.

Volvo 244 GL D6 debuterade 1979 med en rak dieselsexa på 82 hästkrafter från Volkswagen. Volvos första egna diesel med commonrail-insprutning kom 2001.



Volvo 244 GL D6 debuterade 1979 med en rak dieselsexa på 82 hästkrafter från Volkswagen.

Många risiga begagnade bilar passerade revy innan jag fick råd att köpa en av mina första nya bilar, det blev en Volvo V60 D5 med en version av Volvos egenutvecklade dieselmotor. En helt fantastisk motor som var både snabb och råstark, dessutom var gångkulturen med de fem cylindrarna riktigt imponerande. Lite senare blev det något svagare varianter av samma motor i både XC60 och XC90. Den femcylindriga Volvodieseln får ändå sägas vara höjdpunkten på Volvos dieseler.



Volvos första egna diesel med commonrail-insprutning kom 2001.

Några år senare kom den fyrcylindriga VEA-motorn och när jag tömde hela börsen och köpte nya Volvo XC90, år 2015 var det helt otänkbart att köpa en större bil med bensinmotor. Effekt och vridmoment i den nya mindre dieselmotorn med hypermodern tvåstegsturbo var överlägsen den gamla femman, men jag upplevde ändå motorn som knattrigare och mer okultiverad. Knattret på tomgång rimmade inte helt med bilens i övrigt så eleganta uppenbarelse, men rent objektivt var den nog bättre än femmorna på alla sätt.

Volvos femcylindriga D5-motor är en stark och slitstark motor som är uppskattad av många. Den sista generationen dieselmotorer hade fyra cylindrar och avancerad turboteknik. Här en D5-motor från XC90.

I Sverige rullar det idag över en halv miljon Volvobilar med dieselmotorer, och faktum är att Volvo XC60 med D4-motor är Sveriges enskilt vanligaste bilmodell med dieselmotor. Utan de bilarna skulle Sverige stanna. Det är bara några år sedan dieselmotorerna sågs som det mest miljövänliga du kunde köra, vinden vände och nu är det el för hela slanten. För ganska precis 8 år sedan avslöjades Dieselgate och de höga kväveoxidutsläppen blev oacceptabla, fusk eller inte.

Volvos dieslar kommer att hålla Sverige rullande i många år till och visst känns det vemdigt med en epok som går i graven när man kört så många mil med dessa maskiner. Men beslutet att lägga ner tillverkningen känns både progressivt och väl genomtänkt. Dieselmotorerna har ingen framtid jämfört med rena och effektiva elbilar med nollutsläpp i körning. **Volvo har rätt när som dömer ut dieselnas framtid.** Det enda område där dieselbilarna tar hem segern är som dragbilar, där kommer elbilarna fortfarande till korta.



Volvos femcylindriga D5-motor är en stark och slitstark motor som är uppskattad av många.



Den sista generationen dieselmotorer hade fyra cylindrar och avancerad turboteknik. Här en D5-motor från XC90.

9. Geely på väg sätta Zeekr på börsen – värt mer än Volvo Cars

Publicerat 20/09/2023 av Maths Nilsson

Geely uppges ta ytterligare ett elbilmärke till börsen. Zeekr ska enligt uppgifter inom en nära framtid noteras på Nasdaq med ett marknadsvärde på 200 miljarder kronor. Samtidigt med börsplanerna kommer Volvo EX30:s systemmodell Zeekr X till Sverige.



För drygt 14 månader sedan noterades Polestar på Nasdaq. **Till en början steg aktien kraftigt, men nu är över 80 procent av börsvärdet borta.** Efter motgångarna med Polestar siktar Geely på revansch i USA med ett nytt elbilmärke. Nu kommer uppgifter i kinesiska **affärstidningen Jiemian** att nya bilmärket Zeekrs ska in på Nasdaqbörsen.

Zeekr har på kortare tid sålt lika många bilar som Polestar och har nu de tre elektriska modellerna **Zeekr 001**, X och 009 i sortimentet. Samtliga är baserade på Geelys SEA-arkitektur som även används av **Volvo EX30**. Enligt uppgifterna siktar Zeekr på att få en värdering på 18,27 miljarder dollar, motsvarande 200 miljarder kronor. Zeekr, eller Jikrytpon som företaget heter i Kina, ska ha börjat ha möten med potentiella investerare. Som en jämförelse värderas Volvo Cars just nu till 130 miljarder kronor och Polestar till 60 miljarder.

Zeekrs Europachef Spiros Fotinos var tidigare toppchef på Lexus.

Värderingen av Zeekr är ungefär lika hög som för Xpeng som nyligen fick in Volkswagen som femprocentig ägare. Zeekr har Geely som huvudägare, men flera andra kinesiska investerare har redan gått in i bolaget, bland annat batteritillverkaren CATL och flera statsägda kinesiska industrifonder.



Zeekr har ett utvecklings- och designcenter i Göteborg, tidigare CEVT är numera i stor utsträckning ett utvecklingsbolag för Zeekr. De två nya elbilsmodellerna Zeekr 001 och Zeekr X har precis lanserats till försäljning i Sverige och Nederländerna. [Carups tidigare provkörning av Zeekr 001](#) visar att bilmärket menar allvar med sin satsning, då elbilen imponerande stort.

Zeekr X är på väg till Sverige.

Enligt [Jiemian](#) gjorde Zeekr en nettoförlust på 1,2 miljarder kronor och sålde 42 633 bilar under första halvåret. Det kan jämföras med systerbolaget Polestar som gjorde en förlust på tre miljarder och sålde 27 900 bilar. Ingen annan biltillverkare har nu fler bilmärken än Geely i portföljen, även Lotus ryktas vara på väg in på Nasdaq via en Spacaffär.



Maths Nilsson

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

10. Därför kraschar elbilstillverkaren Nio på börsen

Publicerat 20/09/2023 av Maths Nilsson

Elbilstillverkaren Nio kraschar på börsen. På en enda dag föll aktien med 17 procent. Orsaken är företaget ska ta in 11 miljarder kronor genom att ge ut obligationer som kan konverteras till aktier.



Elbilsföretaget Nio har haft en relativt stabil utveckling på börsen i år, med en topp i slutet på augusti. Men igår föll aktien brant och tappade nästan 17 miljarder kronor i börsvärde på en enda dag, uppger **Finbold**.

Orsaken är att Nio meddelat att man ska ta in 11 miljarder kronor genom konvertibla obligationer. De som köper obligationerna kan sedan omvandla dem till aktier, vilket gör att nuvarande aktieägare späds ut. Detta skickade ner aktiekursen i källaren.

Nio hade en kurstopp i slutet av augusti, men sedan dess har aktien slaktats med 42 procent på ett par veckor. Företaget ökar sina leveranser kraftigt och väntar sig att öka med 74 procent under innevarande kvartal. Dessvärre har priskriget med Tesla gjort att förlusterna också stiger, senaste kvartalet gjorde Nio en förlust på nästan tio miljarder kronor.



Maths Nilsson



11. Toyota Century är som en japansk Bentley Bentayga

Av redaktören bytbil 2023-09-20 Text Morten Bek

[Toyota](#) har byggt lyxlimousinen Century för den japanska marknaden sedan 1960-talet. Nu toppar dem det hela med en ultralyxig och stor SUV-version av Century.



Att sätta Bentley och [Toyota](#) i samma mening är som att sätta remoulad på anklaver. Det är något som inte stämmer. I Japan finns det dock en [Toyota](#) som har konkurrerat mer eller mindre direkt med Bentleys limousiner sedan 1967: [Toyota](#) Century. En ultralyxig men också ultrakonservativ Sedan som 1997 kom med något så sällsynt som en V12-motor.





Century lever fortfarande i Japan och på några utvalda marknader långt från Sverige, men är idag utrustad med ett hybridsystem med en V8-motor som kraftkälla. Det är en salong för de rikaste och de kungliga.

Men samtidigt som Century är en symbol för konservatism och tradition, anser **Toyota** också att namnet och modellen bör gå vidare. Därför lanseras nu en stor lyx-SUV vid sidan av Sedanen, och det är en stor bil som inte kommer att se malplacerad ut bredvid en Bentley Bentayga eller Rolls-Royce Cullinan.

Toyota beskriver förarmiljön med några få ord: Den är utrustad med funktioner och utrustning som stödjer yrkesförare och gör den enkel att använda. Och **Toyota** föreslår att det faktiskt är en plats för ägaren att placera sig själv när föraren behöver ta en välbehövlig ledig dag.

Ett lyxfordon med chaufför

Century som Sedan har alltid varit avsedd för människor som inte vill köra, utan vill bli körda. Det finns en förare bakom ratten och det viktigaste är komforten i baksätet. Century SUV, även känd som Century, är ännu mer utformad för att ge absolut komfort i baksätet.

Century som SUV har två separata baksäten jämfört med ett säte för tre i Sedanen, och den 521 cm långa och 181 cm höga SUV:en finns även i en version med skjutbara bakdörrar för enklare åtkomst. De två separata baksätena är fullt justerbara, så att du kan luta dig tillbaka och ta en tupplur – eller få lite arbete gjort. Det finns ett litet kylskåp för drycker mellan de två sätena.



Tillgänglig för fler människor i världen

Där den nya SUV:en från **Toyota** skiljer sig från en bil som Cullinan är när det gäller drivlinan. Det finns ingen V12 för **Toyota** att använda i sin stora lyxbil, så istället är SUV:en en plug-in hybrid med en 3,5-liters motor och fyrhjulsdraft. Prestanda? **Toyota** nämner det inte, men vi gissar att det är på den höga sidan av 400 hästkrafter.

Fyrhjulstyrning och aktiv fjädring ska göra Century till en bekväm och smidig SUV. Föraren kan aktivera en inställning, Rear Comfort, som bland annat påverkar de oönskade rörelser som uppstår när en bil bromsas in. Allt för passagerarna i baksätet ska ha det så bra som möjligt.

Pressmeddelandet är lite kryptiskt när det gäller var den stora SUV:en kommer att säljas. Toyota skriver att den nya Century kommer att vara tillgänglig för anpassning på global nivå, vilket gör Century tillgänglig för fler människor. Det är knappast europeiska kunder som Toyota talar om, men man ska aldrig säga aldrig.





I Japan räknar Toyota med att den stora lyx-SUV:n kommer att säljas i cirka 30 exemplar per månad. Priset i yen är 25.000.000, vilket motsvarar cirka 1,3 miljoner pund. Det är, för att hålla sig till de brittiska konkurrenterna, samma pris som Bentley tar för den billigaste Bentayga.

Relaterade artiklar



Nya Toyota Land Cruiser i retrostil



Volvo EM90 är den första MPV:n från Sverige



Nya el-kombin från Nio kostar från 576 000 kronor



Toyota Century går i graven



12. Audi Q4 e-tron uppdaterad med längre räckvidd och högre effekt

Posted by Kristofer Rask

september 21, 2023

Audi uppdaterar nu Audi Q4-tron inför modellåret 2024.



Uppdateringen inkluderar ett nyavstämt chassi, bättre effektivitet och mer standardutrustning. Dessutom får den snabbare snabbladdning och nya funktionerna i förarassistanssystemet där den adaptiva körassistenten nu också stödjer filbyten.

I Audi Q4 e-tron och Q4 Sportback e-tron sitter ett batteri med en nettokapacitet på 77 kWh. Genom en förbättrad cellkemi i batteriet kan de fyrhjulsdrivna versionerna av Q4 e-tron ladda med upp till 175 kW. Det ska göra det möjligt att ladda från 10 till 80 procent på runt 28 minuter. Bakhjulsdrivna varianterna laddar med maximalt 134 kW.

En ny elmotor på bakaxeln gör bilarna mer effektivare genom en optimerad värmestyrning med energibesparande kylning. Resultatet är en motor som är både effektivare och kan leverera en högre effekt. Det kommer ge en bil med längre räckvidd och ett högre kraftuttag. Räckviddsledaren bakhjulsdrivna Audi Q4 Sportback 45 e-tron får nu en räckvidd på upp till 528 kilometer, enligt WLTP.

Den nya motorn levererar 210 kW (296 hk) i de bakhjulsdrivna modellerna och tar bilen från 0 till 100 km/h på 6,7 sekunder. De fyrhjulsdrivna motsvarigheterna får samma totala motoreffekt på 210 kW (286 hk) men klarar sprinten på 6,6 sekunder. Audi erbjuder också två toppmodeller, Q4 55 e-tron quattro och Q4 Sportback 55 e-tron quattro med en total motoreffekt på 250 kW (340 hk) som klarar 0 till 100 km/h på 5,4 sekunder.



Mer körglädje

Audi säger sig också ha optimerat chassit för högre komfort, körglädje och stabilitet. Oavsett om bilen har standardchassi, sportchassi eller chassi med dämparreglering har styregenskaperna och dämparinställningen anpassats. Det gör att Q4 e-tron reagerar mer direkt på rattimpulser för ännu sportigare och smidigare känsla, lovar Audi.

Andra nyheter är att Audi MMI Navigation plus, Audi connect Navigation & Infotainment samt det digitala 10,25-tums kombiinstrumentet Audi virtual cockpit nu ingår i standardutrustningen.

Med utrustningspaketet S line ger Audi ytterligare tillval. Specialversionen får sportiga accenter i form av lackering i kiselgrått, glaciärvit metallic eller mytsvart metallic, där hjulhus- och nedre dörrpaneler är lackerade i kontrasterande mytsvart metallic. 21-tumsfälgar i matt bronsfärgad 5-W-ekers stjärndesign, mörktonade Matrix LED-strålkastare och LED-baklyktor samt bronsfärgade Audi-ringarna på D-stolpen är andra förhöjande designinslag som Audi tillfört.

Beställningarna till uppdaterade Q4 e-tron och Q4 Sportback e-tron kommer att öppna inom kort. Priserna börjar på 622 800 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.](#)

13. Film: Alrik kollar in Tesla Model 3 facelift

Publicerad av redaktionen 2023-09-19 Uppdaterad 2023-09-20

Foto och redigering Magnus Fröderberg

Världens mest sålda elbil har fått sin andra uppdatering ungefär i takt med att andra tillverkare överväger att pensionera sin "sexåring". Bra eller dåligt?



Det första exemplaret av uppdaterade Tesla Model 3 finns hos Tesla Segeltorp i Stockholm. Alrik har redan varit där och tittat.

Motorer och batterier är oförändrade, men 50 procent av alla delar är nya. Vi har tittat i [tidningens unika begagnatdatabas](#) för att se vad **Model 3**-ägarna är mest och minst nöjda med sin bil – för att se om Tesla har satsat pengarna på rätt områden.

Förarmiljön på dagens modell har av ägarna fått betyget "85" på en 100-gradig skala, och risken finns att just det betyget rasar. Eller kommer ägarna att älska den nya ratten och absolut inte sakna blinkersspak och växelväljarspaken?

Det sämsta med den utgående modellen är enligt ägarna ljudnivå, baksäte, fjädring, bagageutrymme och kvalitetskänsla. Har man förbättrat allt detta och i så fall hur? Och – är den nya modellen värd sitt prispåslag?

Alrik går igenom förändringarna med nya **Tesla Model 3** och längtar efter den första provkörningen som kommer att ske under oktober.

FILM: <https://youtu.be/NRLRbBX78Ik>



14. PROV: Alpina B5 GT – det bästa till sist

Av Clemens Hirschfeld Bearbetning Tobias Mersinger Foto Roman Rätzke

Publicerad: 2023-09-20 Uppdaterad: 2023-09-20

Med 634 hk är den senaste 5-serien från Alpina inte bara den starkaste utan även den snabbaste bilen som trimfirman byggt. Låter det spektakulärt? Det är det.



*Den sista Alpina B5 av sitt slag bjuder 634 hk och 330 km/h.
2026 övertas familjeföretaget av BMW.*

Hårda vindar blåser sand från den angränsande stranden över den mörka asfalten i Zandvoort. Grand Prix-banan borde varje motorsport-tittare känna igen från teve. Ingen annan bana har lika varierande topografi eller kombinerar kuperade kurvor med smala säkerhetszoner som sanddynsbanan, strax väster om Amsterdam.

Nu kan man ju undra vad vi gör på en F1-bana. En Alpina mår väl som allra bäst på motorvägen? Så är det sannerligen, men alltså finns det en handfull kunder som tar med sina dyrgripar till banträffar och det är anledningen varför Alpina B5 GT väntar på oss i depån.

De sista 250 exemplaren av B5, där samtliga sedaner (70) och Touring-modeller (180) redan är slutsålda, har fått en del optiska uppgraderingar: små flaps på frontkajolen, en mer markant puckel på motorhuven, retrofoliering på sidorna och fyra slutrör i titan. Som vanligt hos Alpina är allting väldigt diskret.



Bättre finns inte: användargränssnittet från 5-serien med multifunktionsvred, röst- och geststyrning, pekskärm och en knapp för att stänga av samtliga assistanssystem kommer snart vara ett minne blott.

Det gäller dock inte för effekten. Även det är typiskt Alpina. Du vill ha siffror? 634 hk och 800 Nm. Sedanens toppfart är 330 km/h, för kombimodellen Touring är det 328 km/h som gäller. Det räcker dock för att utse Touring för att vara den hittills snabbaste kombin överhuvudtaget. Kanske är det ingen som ens lyfter ögonbrynen för dessa värden och det är inte heller konstigt: i dagens bilvärld dyker det upp en ny elbil med fyrsiffriga effektuttag varannan vecka.

Jämfört med föregående B5 är effektökningen i den åttacylindriga 4,4-litersmotorn blygsamma 13 hk och 50 Nm, men det gäller att hitta kraften med optimerad luftföring och ändrad motorstyrning. Det handlar dock egentligen inte om toppeffekt utan snarare om hur effekten delas ut och förvaltas. Toppeffekten i B5 GT är ingen topp utan en plåtå och det är exakt där skillnaderna ligger.

Hos Alpina jobbar man fortfarande på ett traditionellt sätt, även om dagens bil är den sista B5 av sitt slag. 2026 övertas familjeföretaget nämligen av BMW.

Fokus, tack. Vi befinner oss på en 4,2 km lång uppvärmningsrunda och det är i slutet av start/målrakan vi uppnår den högsta hastigheten i B5 GT. Det i sin tur betyder att man måste bromsa hårt, något som GT tar helt stabilt och oberört. Bromssystemet som består av 395 mm-skivor fram samt 398 mm bak visar inga som helst tecken på fading eller trötthet, även efter tre hårt körda varv.

Det krävs koncentration när man styr in, banans första kurva är nämligen inte helt lätt att ta. Kurvan är lätt kuperad, har en vinkel på 180 grader och depåmuren på insidan. Det gäller alltså att inte dyka in för mycket. Man får sikta på apex, men inte ta den innan man accelererar ut ur kurvan.



Den genomsnittliga Alpinakunden kör ungefär 3 000 mil per år. I B5 GT i upp till 330 km/h.

Tack och lov känner B5 GT inga som helst greppproblem tack vare bilens fyrhjulsdraft och speciellt för modellen utvecklade däck från Pirelli. Till och med framaxelgreppet verkar vara obegränsat och då får man faktiskt säga att kurvorna på den holländska banan verkligen är pest och pina för däcken.

Framför allt den kuperade Hugenholtz-kurvan är en utmaning. Formmässigt borde Hugenholtz inte ha någon jämlike i världen men det finns två sätt att bemästra den märkliga svängen: antingen kan man bromsa rakt och aggressivt in i kurvan och korsa U-formen med en V-formation, men det hade berövat kurvan dess karaktär. Eller så kan man hålla sig länge på den övre delen av kurvan innan man sticker in med besked efter två tredjedelar av kurvförloppet. Då känner man kompressionen i sänkan som B5 GT bemästrar med fin-känsla och förvånansvärt mycket komfort.

Självklart förknippar vi Alpina med chassiteknik och dämpning i världsklass, men vi kör knappast i komfort-plus-läget på Zandvoort. Över det lilla krönet i kurvans utgång fjädrar GT ut fint och med utmärkt kontroll och därefter följer den kanske skönaste etappen på hela banan som förtrollar oss med en salig mix av kurvkombinationer.

Beroende på förarens mod och kunnande kan de flesta svängarna tas fullt i den två ton tunga bilen, men här får man ha koll på linjen för att hinna med nästa bromspunkt. Återigen gör prestandasedanen livet lätt för oss: bilens utmärkta styrning kräver visserligen större styrvinklar än en M5, men B5 GT klistras direkt fast på ideallinjen.

Alpinas senaste familjevärsting kan dock även andra konster. I ESP-sport kan bilens stabila fyrhjulsdraft luckras upp en aning med välriktade powerslides, där man rider på vridmomentsvågen medan den åttastegade automatlådan från tyska ZF piskar i nya växlar helt utan ryck eller kraftavbrott.

Man kan naturligtvis växla själv, och det vill man garanterat i B5 eftersom paddlarna är urfrästa och känns ännu bättre än de ser ut. Det kan inte bara vara jag som förvånas över hur Alpina lyckas att uppdatera 5-seriens redan väldigt exklusiva inre ännu några snäpp med nappaläder och kopparfärgade GT-accenter.

Dessutom sitter man i ytterst stöttande sportstolar och det spelar framför allt en viktig roll i banans sista del. B5 kastar sig in i banans sista kuperade kurva som påminner mer om en oval än en kurva. Kurvan är riktigt lång och som om det inte vore nog lurar en betongmur på utsidan.

Ännu en gång accelererar den dubbelturbomatade V8:an fullt ut i kurvans apex, ännu en gång vrålar motorn som ljuv musik i våra öron. Nu är det dock slut med detta, den här B5 GT är den sista produkten som lämnar hallarna i Buchloe.

Är den senaste B5 tidernas bästa Alpina? Mycket talar för det: 5-serien som B5 bygger på är en ytterst välbyggd plattform och förvandlas av Alpina till den perfekta B5-sedanen. Dessutom heter den GT och namnet är program: drivlinan genererar ännu mer tryck, chassit hanterar underlaget ännu bättre och köregenskaperna duger alldeles utmärkt på banan. En äkta GT alltså.

Samtidigt är B5 överlag den bästa 5-serien man kan köpa för pengar och trots att modellerna kostar drygt 1,6 miljoner kronor är samtliga GT-modeller redan borta.

TEKNISK INFO/Alpina B5 GT

Motor: V8, bensin, dubbelturbo, 4 395 cm³, 634 hk vid 5 500 r/min, 850 Nm vid 3 500 r/min. 8-stegad automatlåda. Fyrhjulsdraft.

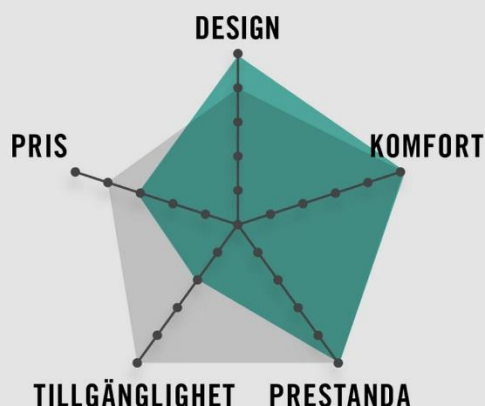
Kaross: L/b/h 4 978/1 868/1 466 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 1 980 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 3,2 sek. Toppfart 330 km/h. Förbrukning 11,3 l/100 km.

Pris: Drygt 1,6 miljoner kronor. Slutsåld.

PERSONLIGHET

- Alpina B5 GT
- BMW M5



SUMMERING

Bäst: Underbart komfortabel, löjligt snabb, perfekt för vardag och banträffar.

Sämst: Ganska dyr, slutsåld.





15. Audi Q4 45 e-tron får längre räckvidd och 2WD

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-09-21

Uppdaterad 2023-09-21

Audi gör om mellanmodellen Q4 45 e-tron. Den kan fås med bakhjuls- eller fyrhjulsdraft. Räckvidden förlängs och fler funktioner tillkommer.



Räckvidden är 528 km för den nya bakhjulsdrivna versionen av Audi Q4 45 e-tron Sportback.

VAG:s nya elmotor APP550 stökar till det lite i Audis modellprogram, men medför en tydlig förbättring. Motorn sitter på bakaxeln och ger 286 hk och 550 Nm jämfört med 204 hk och 310 Nm tidigare. Det är alltså mer än dagens fyrhjulsdrivna **Audi Q4 45 e-tron quattro** ger (265 hk / 425 Nm).

Audi har valt att göra två versioner av Audi Q4 45 e-tron, med eller utan fyrhjulsdraft (quattro) – båda ger 286 hästkrafter. De gör 0–100 km/h på 6,6 respektive 6,7 sekunder.

Vill man ha ännu mer kraft finns **nya Audi Q4 55 e-tron quattro med 340 hk** som ersätter **Audi Q4 50 e-tron quattro** med 299 hk. 55:an gör 0–100 km/h på 5,4 sekunder. Alla modellerna har en toppfart på 180 km/h.

Med den nya motorn kommer ett nytt system för värmeövervakning som ska ge högre effektivitet, bland annat genom annorlunda kylning av batteri och växellåda.

Audi har också förbättrat bilens styrning och sänkt fjädringen med 15 mm. Audi uppger 528 km räckvidd för bakhjulsdrivna Q4 45 e-tron Sportback.



Suv-versionen ger mer lastutrymme.

Hjälpssystemen har utökats med en funktion för automatiskt filbyte. Standardutrustningen inkluderar nu en 10-tums förarskärm och navigation.

Priserna börjar på 622 800 kronor. Modellerna kommer både i suv- och coupéutförandet Sportback.



Coupéversionen Sportback har något lägre luftmotstånd och därmed längre räckvidd.



16. PROV: BYD Seal AWD – vill erövra Europa

Publicerad av Hanna Brante 2023-09-21 Uppdaterad 2023-09-21

I Tyskland kostar BYD Seal mindre än Tesla Model 3. Byggkvaliteten är hög, tekniknivån bra och baksätet bekvämare. Är det här nästa storsäljare i klassen?



*BYD Seal kommer till en början i två versioner.
Den bakhjulsdrivna med 313 hk har en räckvidd på 57 mil.*

Ännu ett kinesiskt märke, tänker du. När ska det ta slut? Till slut kanske det inte finns ett annat alternativ än att välja en kinesisk bil?

Den kinesiska biltillverkaren BYD som står för Build Your Dreams, alltså bygg dina drömmar har gjort sig kända under de senaste åren. Efter den här sommaren är det nog få som inte sett en Atto 3 ute på vägarna. Men faktum är att BYD har varit en del av vår vardag längre än många kanske vet.

Batteriet i din mobil och din iPad är troligen tillverkade av just BYD eftersom hälften av alla iPads i världen använder batterier från företaget. De har tillverkat batterier sedan 1995, då ni-cd batterier som bland annat används som startbatterier för dieselgeneratorer. Ett år senare började de med litiumjonbatterier, vilka är de batterier som används i elbilar. Redan 1998 skapade företaget en division i Europa där man främst har fokuserat på att elektrifiera kollektivtrafiken.



Den stora skärmen kan antingen stå upp som på bilden eller ligga ned – förmodligen då man ska se på film.

Marknads- och pr-direktören på BYD Europa, Penny Peng, berättar bland annat att det svenska kollektivtrafikföretaget Nobina är ett av företagen de samarbetar med.

Till och med 2020 har företaget varit ganska osynligt för oss i Europa även om de tillverkat bilar i Kina i många år. Efter att företaget 2019 startade en egen gren endast för batteritillverkning i Findreams Battery Corporation bestämmer de sig för att storsatsa på elbilar även i Europa. Vid det här laget har de slopat alla sina förbränningsmodeller och valt att satsa helhjärtat på elbilar.

Det blir snabbt tydligt när jag pratar med Penny Peng att det finns en stor stolthet i att våga satsa på förnybar energi och den teknik de utvecklar. Ord som "innovation", "nyttänkande" och "aldrig tidigare sett" slängs flitigt runt. Det finns en stolthet i att stå för hela processen av en ny produkt. Längre arbetade man tillsammans med andra företag och distribuerade sin teknik, nu vill man stå för alla steg på vägen.

– Vi tillverkar alla delar av bilen förutom fönster och däck, berättar Penny Peng.

Någonting BYD är otroligt stolta över, vilket blir tydligt från deras presentation och från vad Penny Peng berättar för mig är deras bladbatteri. BYD har skapat ett batteri som är gjort av litiumjärnfosfat (LFP).

Det ska göra batteriet säkrare och ger även fördelen av att det är lättare att integrera i chassit. Detta eftersom batteriet är mer stryktåligt och med deras cell-to-body-teknik adderar även struktur till bilen. Batteriet har ett syfte i bilens konstruktion i stället för att endast vara en energikälla som måste hitta en plats bland resten av bilens komponenter.

– **Vi lägger vårt fokus** på marknader där elbilar redan är väl etablerade. Det innebär främst Skandinavien, Nederländerna, Belgien och Storbritannien. Vid slutet av det här året är vårt mål att ha etablerat oss i 21 europeiska länder, säger Penny Peng.



Interiören är bekväm och känns mycket välbyggd och lyxig. Den blir också en svår konkurrent till Zeekr 001 – som siktar på samma typ av kund. Jämfört med Tesla är det mer ombonat och fler fysiska reglage.

BYD:s försäljning har gått upp med 145 procent från tidigare år. Målet är att ha ökat med 250 procent vid slutet av detta år och sedan med 500 procent vid 2024 räknat från 2022. De är mycket nöjda när de berättar om sina olika rekord runt om i världen. Till exempel hur Atto 3 har varit den fjärde mest sålda elbilen i Irland och så klart att den blev den mest sålda bilen i Sverige i juli i år.

Det de inte berättar är vilka kampanjer som har gjort att den sålt så bra. BYD kom nyligen med en leasingdeal på Atto 3:an i Sverige som gav ett leasingpris på 3 000 kronor i månaden för ett år. Kort efter att dealen lanserades blev Atto 3 den mest sålda bilen i juli.

3 000 kronor i månaden för en bil, en ny elbil dessutom, är ett fantastiskt pris som betyder att man köper markandsandelar. Frågan är bara hur länge de kommer att erbjuda så här bra specialpriser och vad som kommer att hända när de löper ut? Det är klart att BYD vinner en publicitet och försäljning. Vi ser bilarna på vägarna och blir vana vid att se märket.

– **Vår svåraste utmaning** är att europeiska biltillverkare har en lång historia bakom sig. Det finns en viss tillit som har byggts upp över flera decennier. Även om vi har varit aktiva sedan sent 90-tal är vi nya på marknaden och har en tillit att bygga upp. Det sker inte över en natt, menar Penny Peng.



Efter klagomål från kunder och journalister har BYD valt att ta bort den stora texten över bakluckan där det står Build Your Dreams.

Hon är väldigt noga med att berätta att de inte tänker erbjuda billigare priser för att bygga upp varumärket. Åtkomligt premium är ett ord de ofta använder för att beskriva sin taktik. Penny Peng förklarar att de är ett premiummärke och därför kommer deras priser att reflektera detta. Samtidigt vill de inte lägga sig för högt eftersom de är ett nytt märke för många.

– Vi erbjuder mer premiumkvalitéer än andra bilar i de prisklasserna vi rör oss i, säger Penny Peng.

Själv var premium inte det ordet jag kom att tänka på när jag körde Atto 3 från Göteborg till Stockholm. Snarare kändes det som en billig gimmickbil som inte hade någonting speciellt att erbjuda.

Varför BYD valde att visa några av de dyraste modellerna först har jag svårt att förstå. Deras lyxsedan Han var den första bilen de skeppade till Europa tillsammans med suven Tang och båda kom med en saftig prislapp.

BYD vet att man inte har en historik och ett rykte att bygga på i Europa och ändå är dessa bilar de första de skeppar över. Känns de två modellerna lyxiga? Absolut, men det är svårt att sälja en dyr bil när man i princip är okänd. Kanske ville man direkt visa vad man kan?

Nu kommer nya Seal som jag måste erkänna är en riktigt schysst bil. Den är otroligt bekväm och känns tillräckligt lyxig. Den är snabb, lättkörd och fungerar som de flesta moderna elbilar.

Den ser inte heller särskilt dum ut, det finns en karaktär i designen.

Vad BYD har åstadkommit är att de har blivit ett märke som finns i folkmun. Vi har vant oss vid att se bilarna på vägarna och nu kommer de med två nya bilar som med rätt pris har en chans på marknaden. Lilla stad bilen Dolphin som redan säljs i Tyskland för 30 000 euro, samt nya Seal.



*BYD Seal är märkets nya och spännande Tesla Model 3-utmanare.
V2L på 3,3 kW finns, samt värmepump.*

Seal kommer till att börja med i två utföranden, med samma batteripaket på 82,5 kWh. Den bakhjulsdrivna har 313 hk och en räckvidd på 57 mil. Den fyrhjulsdrivna har 530 hk och går 48 mil på en laddning. Lite längre fram kommer även Seal U, en Tesla Model Y-utmanare.

Bilen känns väldigt bekväm, med mjuka säten som kommer att passa alla. Jag hade en del problem med Atto 3 på den fronten, det var svårt att hitta en bekväm körställning för mig på 163 centimeter.

I Seal var det inga problem och det finns gott om utrymme trots att det är en sedan. Bagageutrymmet är ungefär lika stort som i Ioniq 6, på 400 liter. Däremot erbjuder Tesla Model 3 ett större bagageutrymme på 594 liter trots att den ungefär är av samma storlek överlag som Seal.

Som de flesta elbilar är Seal i sin prestandaversion så klart snabb, från 0–100 km/h på 3,8 sekunder. Detta är snabbare än Ioniq 6 på 5,1 sekunder men inte riktigt i klass med Model 3 Performance på 3,3 sekunder, men snabbare än LR AWD på 4,4 sekunder. För mig personligen gör det inte jättestor skillnad om det går 3,8 sekunder eller 6 sekunder innan man nått 100 km/h. Oavsett har de tre bilarna nog med outhush när man vill köra om eller dra iväg.

Räckviddssiffrorna är inte heller långt ifrån varandra. De ligger alla runt 500 km enligt WLTP.

Det bästa med BYD Seal är att den vet vad den vill vara. Ioniq 6 känns som att den vill försöka vara lite sportig med ganska hårda stötdämpare samtidigt som den egentligen gör sig bättre som en bekväm bil att köra längre sträckor med.

Seal är både bekväm att köra långt med samtidigt som den ger allt som behövs i vardagen och är sportig om man så vill.

Däremot hade jag lite svårt att vänja mig vid skärmen. Det tog lite för lång tid att lista ut hur man ändrar på klimatkontrollerna och jag tycker inte om att man måste gå ut från navigationen för att ändra var luftventilerna pekar.

Temperaturen går att ändra utan att gå in i en separat meny men allt annat styrs i den menyn. Samtidigt är skärmen lite för nära föraren för att vara bekväm att titta på. Det finns en hel rad på den vänstra sidan av skärmen som ger information om bland annat hur långt det är kvar till nästa destination i navigationen och hur mycket klockan är. Eftersom den är för nära är den här raden helt osynlig för mig om jag inte lutar sig över mot mitten och flyttar min högra hand från ratten.

Designmässigt är Seal intressant och den känns mer homogen än Hyundai Ioniq 6 som har vissa detaljer som ser lite malplacerade ut.

Seal sticker också ut lite mer på vägarna än Tesla Model 3 som har en lite mer sober design.

I Tyskland börjar priset för bakhjulsdrivna Seal med 313 hk vid 47 000 euro och den fyrhjulsdrevna startar på 53 000 euro.

Tesla Model 3 Long Range med fyrhjulsdrift lägger sig mitt emellan dessa modeller när det gäller hk och 0–100 km/h medan Teslan har lite bättre räckvidd – för 55 000 euro. Teslas instegsmodell kostar från 46 000 euro.

Det är alltså stenhårt, med ett litet prisövertag för BYD och är man en nykomling som ska in på marknaden i större volymer måste priset verkligen vara rätt.

Leveranserna i Sverige ska börja i slutet av 2023, till dess väntar vi mycket spant på priset. Hur mycket vill man ta för sig av den svenska elbilskakan? Och hur ska man komma in på tjänstebilsmarkanden? Hedin Bil står för övrigt för försäljningen och det brukar indikera offensivt spel.

TEKNISK INFO/BYD Seal AWD

Motor: El, 2 st elmotorer, systemeffekt 530 hk/670 Nm. Fyrhjulsdrift. Batterikapacitet 84/82,5 kWh. Laddeffekt AC 11 kW, DC 150 kW.

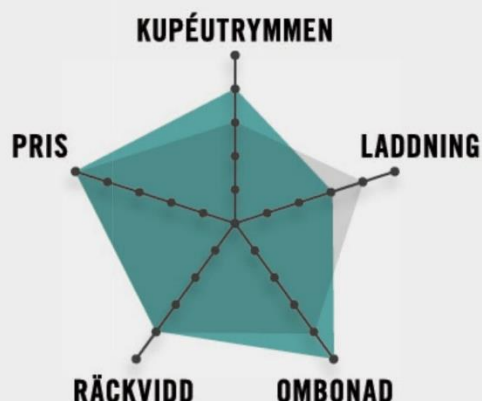
Kaross: L/b/h 4 800/1 875/1 460 mm. Axelavstånd 2 920 mm. Vikt olastad 2 285 kg. Maxlast 400 kg. Bagagevolym 400 l. Frunk 53 l. Dragvikt ej uppgift.

Prestanda: 0–100 km/h 3,8 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning blandad körning 18,2 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 485 km WLTP. Laddning 10–80 % ca 38 min.

Pris: Ej klart. Aktuell under slutet av 2023.

PERSONLIGHET

- BYD Seal AWD
- Tesla Model 3 LR AWD



SUMMERING

Bäst: Byggkvalitet, komfort, design, baksäte, förmodat pris.

Sämst: Bara 150 kW snabbladdning, bagagevolym.





17. Munro Mk 1 – Elbilen som är räddaren i nöden

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-09-21

Uppdaterad: 2023-09-21

Den tåliga skotska el-terrängbilen Munro Mk 1 kommer nu i utryckningsversion för räddningstjänst.



Munro Mk 1 ska klara 16 timmars terränkörning på en laddning.

FILM: <https://youtu.be/mPErcA66cqE>

Munro Mark 1 har ett chassi av stål och en kaross av aluminium. Elmotorns effekt är på 375 hästkrafter (280 kW) och har ett vridmoment på 700 Nm.

Batteriet är på 80 kWh och kan laddas med upp till 100 kW. Ombordladdaren klarar 22 kW. Räckvidden anges till 27 mil när körsträckan består av blandad terräng- och landsvägskörning. Det går att lasta upp till 1 050 kilo och dragförmågan är hela 3,5 ton.

Munro Vehicles har anpassat bilen för att användas av brandkår och fjällräddning med mera för att transportera skadade i svår terräng. Versionen kallas Mountain Rescue Edition och har bland annat en bårplats, siren och blåljus

Munro Vehicles räknar med att det ska gå att köra cirka 16 timmar i terräng med en laddning.



Rejäl arbetsbelysning baktil.



Plats för en liggande person.

Volvos nya terrängbil: Laddhybriden Scarabee – kör i sidled

Mercedes G63-dödare från Land Rover

Film: Ineos Grenadier – Äventyr varje dag!



18. Batterisläp gör diesellastbilar eldrivna

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-09-20 Uppdaterad: 2023-09-20

För att snabba upp elektrifieringen har tyska ZF utvecklat en eldriven släpvagn för diesellastbilar. Så funkar det – och så mycket bränsle spar man.



Upp till 40 procent diesel kan sparas med laddhybridsläpet.

Allt fler företagskunder kräver låga utsläpp när de upphandlar transporter, samtidigt som det finns mängder av moderna diesellastbilar som har många mil kvar att leva. Med eldrivna släp kan åkerierna behålla sin dieseldragare.

Elsläpet eTrailer som tyska ZF har utvecklat är utrustat med ett batteri och en drivande axel med en elmotor. Denna kan ta över en stor del av framdrivningen hos en diesellastbil. Lastbilen behöver bara gå på tomgång för att funktioner som styr- och bromsservo ska fungera.

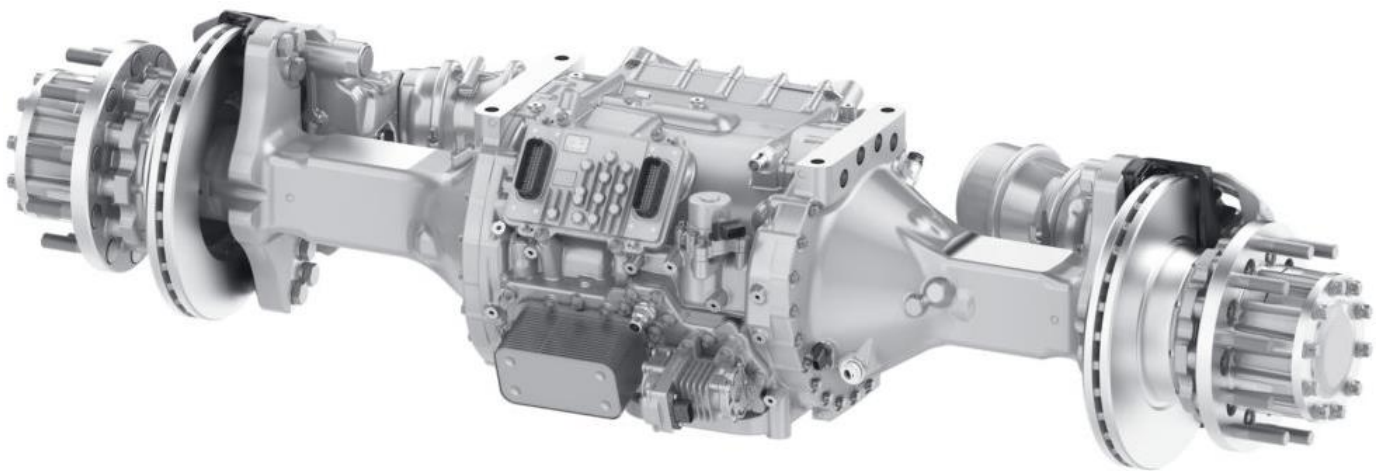
Den drivande axeln används redan i ellastbilar och -bussar. Den ger möjlighet till bromskraftsåtervinning och har ett antispinnsystem. ZF räknar med att fästet på vinterväg ökar med 80 procent jämfört med ett konventionellt ekipage och att accelerationstiden i uppförsbackar kan halveras tack vare de dubbla drivlinorna.

Bara genom bromskraftsåtervinning kan 16 procent bränsle sparas med hybridversionen. Väljer man den laddbara plug-in-hybriden så att elmotorn kan verka hela tiden går det att spara 40 procent bränsle. Just bränsle är den största utgiften för ett åkeri.

ZF eTrailer kan kopplas till vilken dragbil som helst och det är även möjligt att konvertera befintliga släp genom att montera ZF:s e-axel AxTrax 2, styrbox och ett batteripaket.



FILM: <https://youtu.be/d3R8HNOtn1E>



Den elektriska drivaxeln AxTrax 2 kan monteras på befintliga släp tillsammans med en styrbox och ett batteripaket.



Teknikens Värld

19. Ark Zero utmanar Citroën Ami

Publicerad 19 sep 2023 kl 15:23

Är mikrobilarnas tid här? Nu lanseras hursomhelst en till: brittiska Ark Zero med lustiga proportioner.



FILM: <https://youtu.be/-KVq3p9Kyro>

Ett nytt brittiskt företag ger sig in det eldrivna småbilssegmentet. Eller ja, det riktigt lilla segmentet som utgörs av så kallade mikrobilar. Där finns redan aktörer som Stellantis med olika versioner av Citroën [Ami](#) samt retrobilen [Microlino](#) och gamlingen i gänget: Renault [Twizy](#).

Ark Zero har liksom sina konkurrenter en udda form och mäter 2,5 meter i längd men bara 1,2 i bredd. Motorn har en maximal effekt på tre hästkrafter och den 489 kilo tunga "bilen" har en topphastighet på 45 kilometer i timmen. Räckvidden på en laddning är strax över åtta mil enligt körcykeln WMTC (World Motorcycle Test Cycle).

Trots sin minimalistiska framtoning har Ark Zero backkamera, blåtandsuppkoppling, USB-kontakt, radio och högtalare, taklucka samt nyckellöst system – eller i alla fall en startknapp.

Bilen är inte en i raden av projekt – den är ute till försäljning och kostar 5 995 pund vilket motsvarar cirka 83 000 kronor. Tidigare nämnda Citroën Ami kostar i Storbritannien 8 095 pund – cirka 112 500 kronor.

På sin sajt marknadsför de Zero med slagordet "Don't Compromise" – kompromissa inte.



Peter Klemensberger



20. 70 år av Gutbrod Superior

14.07.2020

Har du någonsin hört talas om biltillverkaren Gutbrod? Om du är född efter 1970, förmodligen inte alls.



Det grundades 1926 i Ludwigsburg av en Wilhelm Gutbrod som Standard Fahrzeugfabrik GmbH. Där och även det nya huvudkontoret i Stuttgart-Feuerbach, dit produktionen flyttade 1933, tillverkades främst motorcyklar. När sortimentet utökades till att omfatta små kommersiella fordon och små bilar, flyttade företaget vidare till Plochingen am Neckar 1937. Under kriget förbjöd den nazistiska regeringen dem att producera ytterligare fordon och 1946 demonterade amerikanska geografiska beteckningar stora delar av fabriken. Ändå lyckades efterträdarföretaget Gutbrod producera de första efterkrigstidens skåpbilar samma år. Från 1949 och framåt följde de första förseriebilarna i den helt nya Gutbrod Superior, med vilka företaget gick in i småbilsklassen igen.

En tvådörrars Cabrio-Limousine eller en tredörrars kombi (från 1952) var tillgängliga från fabrik. Karosserna på Cabrio-Limousine tillverkades i Weinsberg, vars av kombi i Westfalia. De färdigställdes därefter vid Gutbrod-fabriken i Calw, där produktionen startade i juli 1950. En fullständig konvertibel version visades redan på Frankfurt Spring Fair, men gick aldrig i serieproduktion på grund av bristande intresse.



Från september 1951 och framåt erbjöd Gutbrod inte bara Superior 600 med en tvåcylindrig tvåtaktsmotor och, beroende på källa, 20 till 22 hk från 593 cc slagvolym, utan också Superior 700 med en motor på 663 cc slagvolym och 26 hk i förgasarversionen. Tillsammans med Bosch och konkurrenten Goliath utvecklades ett mekaniskt bensininsprutnings-system under ledning av ingenjör Hans Scherenberg. Detta system debuterade i Superior 700E, ökade effekten till 30 hk och gjorde denna modell till **världens första produktionsfordon med ett injektionssystem**. I Goliath 700 hade den nästan identiska motorn en förskjutning på 688 cc. För båda tillverkarna säkerställde de extra kostnaderna för detta bränsleinsprutningssystem slutligen att antalet producerade enheter förblev lågt.

Den pontonformade Gutbrod Superior stod på en central rörformad ram med motorn ovanför den drivande framaxeln med dubbla länkar, spiralfjädrar och teleskopiska stötdämpare. På baksidan monterades tvärgående bladfjädrar. Mellan de fasta takbågarna med breda B-stolpar satt en tillbakarullad mjuk topp på Cabrio-Limousine. Gutbrod uppgav cirka 26 sekunder för accelerationen från en stående start till 90 km/h (56 mph), medan topphastigheten bara var 115 km/h (71,5 mph). Allround hydrauliskt manövrerade trumbromsar gav retardationen.

År 1954 hade totalt 7 739 exemplar av Superior byggts, inklusive 6 860 Cabrio-Limousiner och 866 stationsvagnar. Endast cirka 300 bilar kom från monteringslinjen med injektionssystemet. Dessutom, mellan 1951 och 1952, producerade karossbyggeriföretaget Wendler tolv Gutbrod Superior Sport Roadsters, medan Gutbrod byggde några prototyper av en fyrsitsig sedan som aldrig gick i serieproduktion. Två överordnade deltog i 1000-kilometersloppet på Nürburgring 1953, där de bevisade sin tillförlitlighet. Året därpå nådde ytterligare en andraplats i den 48 timmar långa vinterkörningen till Oberstdorf, där förarparet Wolfgang Gutbrod och Dr. Heinz Schwind fick en silverkopp och en guldmedalj från ADAC. Det höga priset på Superior säkerställde att intresset snart avtog och slutligen avknoppades bildivisionen och avvecklades. Anläggningarna i Calw och Plochingen såldes till Bauknecht. Hans Scherenberg återvände till Daimler-Benz-gruppen och överförde bensininsprutning till fyrtaktsmotorer.

21. Inget Race of Champions i Piteå nästa år

Publicerad 2023-09-18 12:05 Text Joakim Nyberg

Den stjärnspäckade tävlingen Race of Champions kommer inte tillbaka till Pite Havsbad nästa år.



I ett pressmeddelande skriver Race of Champions att Pite Havsbad inte kan arrangera tävlingen. Detta på grund av nya osäkerheter kring hur området och stranden vid havet kan användas

De oförutsedda utmaningarna kommer efter vad som av ledningen anses vara två otroligt framgångsrika evenemang på snö och is i Sverige.



Roger Warolin