



*Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF 1968*

- 1. Volvo ska testa XFC-celler med supersnabb laddning**
- 2. Volvo lägger ner S60 och S90 inom kort**
- 3. Officiella räckvidden fastställd för Volvo EX30**
- 4. Kinesiska BYD nästan ikapp Tesla**
- 5. Fisker PEAR är redo för kunder i juli 2025**
- 6. Nya Suzuki Swift tittar fram som koncept**
- 7. Test Audi Q8 e-tron Sportback**
- 8. Prov Nya Tesla Model 3**
- 9. Rivian förlorar 33 000 dollar per bil**
- 10. Electric Brands charmiga eldrivna minibuss lever**
- 11. Provkörning av Lancia Fulvia 1600 Rally HF**



## 1. Volvo ska testa XFC-celler med supersnabb laddning

Publicerad 2023-10-03 av Carl Undéhn

Volvo och Northvolt har precis inlett arbetet med att bygga den gemensamma batterifabriken i Göteborg. Där ska batterier tillverkas som beskrivs som "skräddarsydda" för Volvos och Polestars framtida elbilar.



Volvo och Polestar samarbetar även med andra batteriutvecklare. Häromåret investerade båda företag i StoreDot som utvecklar snabbbladdande så kallade XFC-celler. Bokstäverna står för "Extreme Fast Charging" och det är precis vad det handlar om.

Planen är att 2024 lansera batterier som kan ladda 16 mils räckvidd på fem minuter. Med förfinad teknik ska laddtiden sedan sänkas till endast två minuter för 16 mils räckvidd till 2032. Tekniken bygger på egenutvecklade anoder med ett tunt lager kisel.

Nu meddelar StoreDot att de arbetar på batterier åt Volvo som också de beskrivs som "skräddarsydda" för tillverkarens behov.

– Detta är ett mycket betydelsefullt avtal för både StoreDot och Volvo Cars. Våra team arbetar nu tillsammans i hög takt med att utveckla B-provceller för Volvo Cars nästa generations helt elektriska arkitekturer, säger Doron Myersdorf som är vd för StoreDot.

De första testerna är planerade till nästa år. Men det är ännu oklart när vi kan se bilar från Volvo med XFC-celler. Volvos operativa chef Javier Varela håller också tillbaka förhoppningarna om att det är något vi kommer få se den närmsta tiden.

– Det finns mycket arbete kvar att göra, men möjligheterna att tillsammans utveckla spännande ny laddningsteknik är enorma. Vi ser fram emot att se resultatet av vårt arbete testas i den verkliga världen, säger han.

Men redan tidigare har det kommit uppgifter om att StoreDot testar sina battericeller i Sverige. I början av året [publicerade StoreDot en karta](#) över var tester genomförs där Sverige var markerat.

Förutom Volvo och Polestar har bland andra Mercedes och vietnamesiska VinFast investerat i StoreDot.

## 2. "Volvo lägger ner S60 och S90 inom kort"

Av Maths Nilsson 4 oktober 2023, 09:47

Volvo har redan lagt ner diesel och sina Cross Country-modeller. Snart går även sedanmodellerna S60 och S90 i graven. Detta bekräftas av Volvo Cars för [AutoWeek](#).



Volvo Cars förändringar i modellutbudet är de mest dramatiska någonsin. Volvo har redan **lagt ner sina omtyckta Cross Country-modeller** och **vid nyår tillverkas den sista dieselbilen**. Nu kommer uppgifter om att även sedanmodellerna S60 och S90 går i graven. En epok som inleddes med Volvo Amazon hösten 1956 är därmed över.

Enligt tidningen [AutoWeek](#) bekräftar importören i Nederländerna att tillverkningen av Volvo S60 och S90 upphör i mitten av nästa år. Kombimodellerna V60 och V90 kommer att finnas kvar i ytterligare några år. Hittills i år har S60 sålt i 24 000 exemplar i världen medan S90 är något mer populär med 32 000 exemplar. I Sverige har endast 153 stycken Volvo S60 och 124 stycken Volvo S90 registrerats i år. En stor del av Volvos försäljning består numera av SUV-modeller.

**LÄS MER: Krönika – Därför måste Volvo bygga elektrisk sedan**



*Volvo S60 har bara sålts i 153 exemplar i Sverige i år.*



*S90 har sålts i 124 exemplar i Sverige i år.*



*Volvos era med sedaner inleddes 1956 när Volvo Amazon premiärvisades.  
Kanske får den elektrisk fortsättning, men bara Volvo själva vet säkert.*

Flera uppgifter gör gällande att Volvo trots allt kommer att lansera elektriska sedaner de kommande åren. Företaget har registrerat modellnamnen ES60 och ES90. Utvecklingen av modellerna uppges göras på SEA-plattformen och sedanerna kan presenteras efter nya **Volvo EX60**.

– Vi kommenterar inte framtida produkter eller eventuella förändringar i vår lineup, uppger Volvo Cars för Carup.

**LÄS MER: Krönika – Därför måste Volvo bygga elektrisk sedan**



**Maths Nilsson**



### 3. Officiella räckvidden fastställd för Volvo EX30

Posted by Kristofer Rask september 22, 2023

Volvos nya minsting Volvo EX30 kommer att levereras till de första kunderna under våren.



I samband med premiären presenterade Volvo elbilens räckvidd med en förväntad räckvidd. Nu har de officiella WLTP-siffrorna inkommit för EX30 med det större batteriet på 69 kWh.

Det blir en liten justering nedåt med ett par kilometer. Volvo EX30 Single Motor Extended Range får en WLTP-räckvidd på 476 kilometer, mot tidigare uppskattade 480 kilometer. Denna varianten är den förutspådda storsäljaren med ett grundpris på 489 000 kronor.

Volvo EX30 Twin Motor Performance får en räckvidd på 450 kilometer, mot tidigare uppskattade 460 kilometer. Detta är toppmodellen som bland annat ska klara 0 till 100 km/h på hisnande 3,6 sekunder.

Den billigaste basmodellen Volvo EX30 Single Motor med ett startpris på 429 000 kronor har ännu inte fått räckvidden bekräftad. Här anger Volvo fortfarande 344 kilometer. Det från ett batteri på 51 kWh.



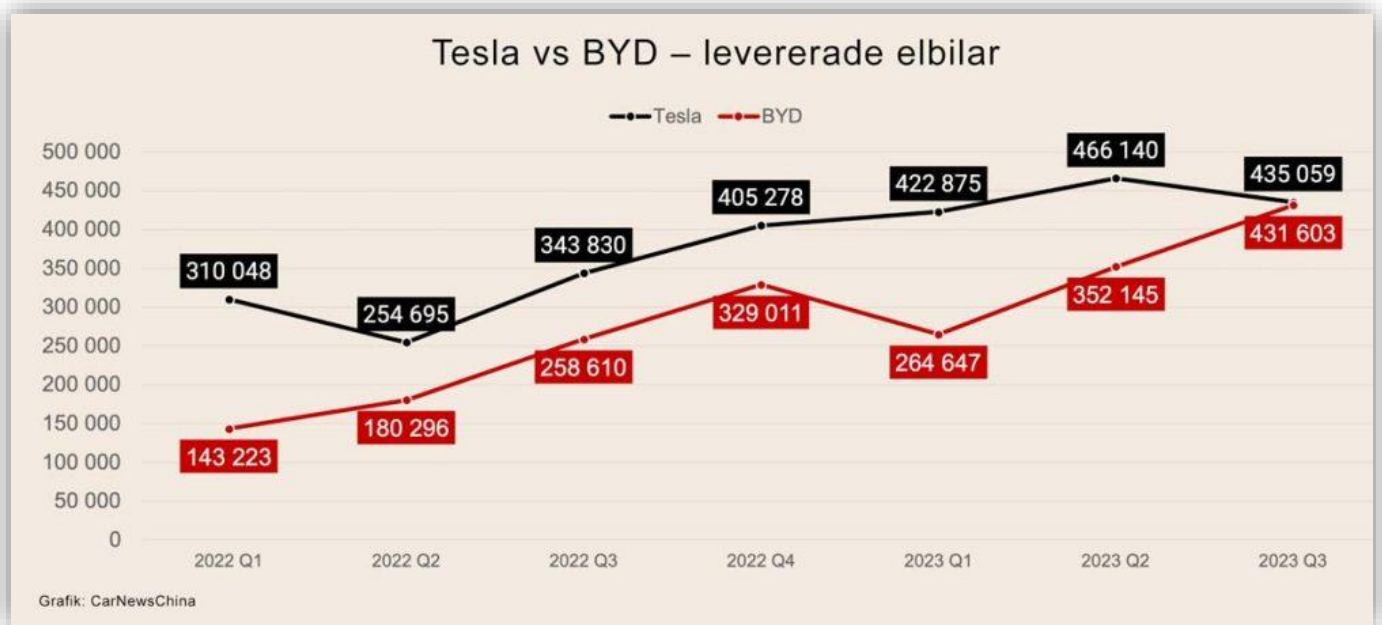
**Kristofer Rask**



## 4. Kinesiska BYD nästan ikapp Tesla

Posted by Kristofer Rask oktober 3, 2023

Kinesiska biltillverkaren BYD har snabbt under de senaste åren skiftat om till elbilar och har lanserat flera nya modeller både i Kina men också globalt.



Det har gett resultat, och strax över hälften av alla bilar som BYD levererade under årets tredje kvartal var elbilar.

I antal motsvarar det 431 603 elbilar. Det är riktigt nära Tesla som efter ett planerat produktionsupphåll i sommar minskade sin leveransvolym till 435 059 elbilar under kvartalet.

Det skiljer alltså på 3456 leverade elbilar mellan de två stora elbilsgiganterna, noterar CarNewsChina i en sammanställning.

BYD knappar in på Tesla.

Tesla planerar enligt sina prognoser att leverera minst 450 000 bilar nästa kvartal för att nå sitt årsmål på 1,8 miljoner bilar. Om BYD fortsätter sin utveckling betyder det att märket kan ta platsen som världens största elbilstillverkare.

Det är också något som marknadsanalytiker spår kommer hända:

– BYD kommer att sälja fler helt elektriska personbilar än Tesla under fjärde kvartalet, säger Taylor Ogan, VD värdepappersfond Snow Bull Capital till [Bloomberg](#).



Kristofer Rask



## 5. Fisker PEAR: Redo för kunder i juli 2025

Av redaktören bytbil 2023-10-03

TEXT Morten B. Bek

Den mellanstora crossovern från Fisker börjar tillverkas 2025 med en räckvidd på upp till 560 kilometer – och med plats för sex personer. En snabb Extreme-version ligger också i pipen.



Fisker gör comeback med den efterlängttade Ocean, men dansk-amerikanen har mycket mer i rockärmen. Den kommande modellen PEAR, Personal Electric Automotive Revolution, är en kompakt crossover som kommer att vara något billigare än Ocean.

Fram till nu har vi inte vetat så mycket om Fisker PEAR. Mer än att den kommer att vara mindre än Ocean och det kommer att dröja några år innan den kommer ut på marknaden. I USA kommer priset, exklusive olika lokala skatter och subventioner, att börja på 29.900 dollar, medan Ocean för närvarande börjar på 37.499 dollar.

Men med ny information från Fisker vet vi nu att den kommer att gå i produktion i juli 2025, och den kommer att levereras till de första kunderna samma månad. De första kunderna som kommer att få köra PEAR kommer att vara amerikaner, för medan Ocean tillverkas i Europa kommer PEAR att tillverkas i en fabrik i den amerikanska delstaten Ohio, som Foxconn ansvarar för (Foxconn ansvarar för tillverkningen av iPhone för Apple i Kina).



### Upp till 560 kilometer på en laddning – än så länge

Den senaste informationen från Fisker ger också en inblick i några av de tekniska detaljerna för PEAR. Vi vet nu att den kommer att vara 455 cm lång och ha plats för antingen fem eller sex personer. Det sjätte sätet är, precis som i Fiat Multipla och Honda FR-V, ett främre mitt säte.

Fisker säger att PEAR-kunderna kommer att kunna välja mellan två batteristorlekar. Vi vet ännu inte hur stort, men det lilla batteriet ska räcka för en räckvidd på endast 320 kilometer, medan det stora ska ge mycket mer: upp till 560 kilometer på en enda laddning. Dessa siffror bör tas med en nypa salt, eftersom bilen nästan är två år från färdigställandet. De 6,8 sekunder från 0-100 km/h som nämns i pressmeddelandet (men tyvärr inget om motorprestanda) kan på samma sätt komma att ändras, precis som en utlovad Extreme-version kommer att ha en mycket lägre 0-100-tid än 6,8 sekunder.

Bilen på bilden är också på konceptstadiet. Åtminstone är det vad den kallas, eftersom Ocean inte förändrades mycket från när vi först såg den till när den gick i produktion.

Fisker handlar om distinkta, unika detaljer. PEAR kommer att levereras med en så kallad "Houdini-trunk", där hela bakluckan glider ner och gömmer sig bakom den bakre stötfångaren så att du kan lasta utan att öppna bakluckan. Den kommer också att finnas tillgänglig med Lounge Mode, där alla säten kan fällas platt för att ta en tupplur eller titta på en film – vilket du kan göra på en 17,1-tumsskärm (tillval).





Relaterade artikel:



Test: Audi RS E-Tron GT är en nästan perfekt Grand Tourer

## Teknikens Värld

### 6. Nya Suzuki Swift tittar fram som koncept

Av Mattias Rabe Publicerad 03 okt 2023, kl 15:47

Nya Suzuki Swift bjuder på nya former, men ändå inte.



Till Japan Mobility Show, tidigare känt som Tokyo Motor Show, om några veckor tänker **Suzuki** ha med sig en handfull modeller där den kanske mest intressanta är nya **Swift**. Bilen som ska visas upp betecknas dock som konceptbil, men det syns tydligt att det är en färdig produkt som ställs ut i företagets monter.



*Mycket nytt, men ratten är gammal.*

Det är inte mycket som berättas om nya generationen som avlöser den Swift som hade premiär i slutet av 2016 och som rullade ut i bilhallar och på vägar under 2017. Utöver några tomma fraser som exempelvis att "ha kul med bilen och vardagslivet" får vi reda på att nya Swift är utrustad med många avancerade säkerhetssystem.



*Nya veck, ny stötfångare och nya bakljus, ändå känns det igen från nuvarande generation.*

Av bilderna att döma ser Swift generation sju ut att inte växa något speciellt jämfört med utgående generations knappa 3,9 meter på längden. Sedan namnet Swift prydde en bil för första gången, 1983, har modellen vuxit med ungefär tre decimeter.

#### **KORT OM SUZUKI SWIFT**

Swift, som för första gången presenterades 1983, är en av världens mest sålda småbilar (B-segmentet i Europa). Närmare sju miljoner exemplar har rullat ut på vägarna, framför allt i Indien.

I Europa är försäljningen stabil om än inte i närheten av att nå de försäljningssiffror som exempelvis Toyota Yaris och Volkswagen Polo ligger på.

Det som får Suzuki Swift att sticka ut ur mängden är framför allt möjligheten till fyrhjulsdrift. Få andra bilar i detta storlekssegment erbjuder drivning på alla fyra hjul. Det var dock först i samband med generation två, som kom 1989, som fyrhjulsdrift fanns som tillval.

De Swift-bilar vi framför allt ser på svenska vägar i dag är av generation fyra (2005-2010), fem (2010-2017) och sex (2017-2024).

Utseendemässigt påminner den kraftigt om utgående modell, men ett nytt veck i midjehöjd har tagit plats. Vecket fortlöper in i huven som nästan ser ut att vara av clamshell-typ.

Grillen är lågt placerad, ungefär som i dag men något mindre. Strålkastarna har fått ny form.

Baktill är det återigen otvetydigt att det rör sig om Swift, trots ombakad stötfångare och nya bakljus.

Större är förändringarna interiört där vi möts av en helt ny instrumentbräda och mittkonsol som huserar nytt mätarhus där de "sportiga" rundlarna är borta samt en infotainment-skärm som har flyttat upp en våning. Ratten är inte ny, den är identisk med den som presenterades med Swift för snart sju år sedan.



## 7. Test: Audi Q8 e-tron Sportback med längre räckvidd

Av redaktören bytbil 2023-10-02

Text & foto Jacob Dalby

**Audi Q8 e-tron Sportback** ger det stora eldrivna flaggskeppet en coupéform. Men varför välja Q8 e-tron som coupé?



Är det inte lite märkligt? Alltså coupéversionerna av stora SUV:ar. Ett försök att göra stora SUV:ar mer sportiga, eller hur? Borde vi inte hålla de praktiska SUV:arna åtskilda och de sportiga kupéerna? Det är mycket sällsynt att en SUV blir utpräglad sportig.

Nåväl. Oavsett vad du (och jag) tycker om konceptet är det ett faktum att coupé-SUV:ar säljer, så biltillverkarna kommer naturligtvis att fortsätta tillverka dem. Det är därför som faceliftet av **Audi Q8 e-tron** naturligtvis inkluderar Sportback-versionen.

Ansiktslyftningen är inte mycket att titta på visuellt, men lyckligtvis finns det betydande förbättringar av tekniken under huden i form av ett nytt och större batteri med längre räckvidd. Detta i sig är en mycket viktigare uppdatering för Q8 e-tron än den uppdaterade designen.

För designen gör inte jättemycket intryck – i själva verket är designen ganska anonym. Och om du frågar mig så ser den ganska bra ut. Om du vill sticka ut lite finns Q8 e-tron nu tillgänglig med en ljusramp över fronten, precis ovanför **Audi**-logotypen.



### Den är solid

Det här är **Audis** elektriska flaggskepp. En stor, tung och lyxig best. Långt ifrån ett försök att rädda planeten, det är en förtroendeingivande, lyxig och exceptionellt solid elbil med alla bekvämligheter du kan förvänta dig av en elbil i den dyra änden av skalan.

Du sitter helt isolerad från buller i en exceptionellt solid kupé. Och solid är nyckelordet hela tiden, för Q8 e-tron osar kvalitet och förfining. Köregenskaperna är lätta och allt sammantaget ger det en mycket förtroendeingivande upplevelse bakom ratten.

Luftfjädring är standard och komforten är därför redan mycket bra. Det finns inga problem varken på landsväg eller motorvägen, **Q8 e-tron** flyter över asfalten. Å andra sidan kämpar underredet med hårda stötar i låga hastigheter – oavsett storleken på fälgarna.

Testbilen är utrustad med 19-tumsfälgar, vilket är de minsta fälgarna som finns tillgängliga för Q8 e-tron. Trots de små fälgarna har underredet fortfarande en märkligt ojämn gång över hårda gupp i låga hastigheter. Konstigt och lite irriterande – särskilt om du bor vid en ojämn väg. Det kan bli irriterande i längden.

Q8 e-tron kommer i två varianter; 50 och 55, och testbilen här är det billigaste sättet att ta sig till coupéversionen Q8 Sportback 50 e-tron quattro Proline. 50-varianten levereras med ett batteri på 89 kWh och den "korta" räckvidden på 499 km till ett startpris på 956 200 SEK.

Inte precis ett litet pris och långt ifrån ett pris som många har råd med. Oavsett vilket visar det sig att grundvarianten faktiskt är mer än tillräckligt. Å andra sidan saknar testbilen utrustning som man inte kan vara utan i Q8 e-tron. Mer om det senare.



### Den lilla är mer än tillräcklig

Skillnaderna mellan den lilla och stora varianten är få, och det större antalet av den stora varianten är helt irrelevant för de allra, allra flesta människor.

För det första har den stora mer kraft. 408 hästkrafter i den stora mot 340 hästkrafter i den lilla. Men vridmomentet är exakt detsamma, så jag märker sällan att det finns mindre kraft tillgänglig. Skillnaden i sprint till 100 km/h är bara 0,4 sekunder.

När det gäller räckvidd, vilket är vad de flesta elbilsägare bryr sig om, är räckvidden 499 kilometer på en full laddning i den lilla och 593 kilometer i den stora. Det skiljer alltså knappt 100 km. Men väldigt få människor behöver mer än 499 km på daglig basis – eller de nästan 400 km som du realistiskt sett kan få ut av en full laddning.

Den sista skillnaden är hastigheten under laddning. Här är den lilla dimensionerad för maximalt 150 kW medan den stora är dimensionerad för 170 kW. Det är dock viktigt att komma ihåg att det inte finns några elbilar som laddar med maximal hastighet från början till slut. Så den stora kan ha en högre topp, men på en laddning från 20 till 80 procent betyder det praktiskt taget ingenting.

### Varför Sportback?

Ja... Varför betala mer för en mindre praktisk bil? Frågan har ställts förut och i slutändan är det en smaksak. Om du är mer intresserad av coupédesignen på din SUV är det Sportback du ska välja.

Det finns dock fortfarande några skillnader som är värda att beakta. För det första är bränsleförbrukningen för Sportback något bättre än för den vanliga SUV:en. Sportback förbrukar 19,8 kWh/100 km medan den vanliga medborgaren förbrukar 20,4 kWh/100 km.



Man kan tycka att bagageutrymmet i Sportback är något mindre, men det är ingenting. Sportback rymmer 528 liter jämfört med 569 liter i SUV:en. Notera dock att det fortfarande är ett något mer fyrkantigt, praktiskt och användbart bagageutrymme i SUV. Takhöjden på baksätet i Sportback är riktigt bra.

SUV:en och Sportbacken väger lika mycket, 2 585 kg, och båda får dra 1 800 kg. Ingen skillnad här.

Som sagt, det måste vara för att du gillar Coupé-designen på Sportback bättre som du väljer den framför den vanliga SUV:en.

Testbilen är som sagt ganska enkel och trots att Q8 e-tron är välutrustad med luftfjädring och liknande så finns det vissa funktioner som man inte kan vara utan i en bil av den här kalibern.

För det första känns det ganska billigt att framsätena inte är elektriskt justerbara. Det känns fel att sätta sig i en fin kupé och sedan behöva ta tag i en manuell spak och flytta sätet fram och tillbaka med egen kraft. **Audi Q8** e-tron kommer att ha elektriskt justerbara framstolar till en extra kostnad.

Dessutom förtjänar bilen akustiska sidofönster som bättre håller ute omgivningsljud. Elbilar har inget motorljud, så det enda ljud du kommer att märka är vind- och hjulljud.

Dessutom finns det en del utrustning som jag personligen skulle välja. Bland annat teknikpaketet. Det innehåller B&O-ljudsystemet, den uppgraderade virtuella instrumenteringen, möjligheten att luftkonditionera kupén vid parkering och två laddningsportar: en laddningsport på varje sida kan vara praktiskt.

Jag skulle också välja 20-tums fälgar, men inte större än så. Om du är ute efter komfort kan du välja 19 tum, men personligen tycker jag att det ser för litet ut på en så stor bil. Å andra sidan bör du inte gå över 20 tum, eftersom det skulle äventyra den fina komforten för mycket.

**Relaterade artiklar:**



**Test: Mercedes EQE SUV är lyx på ett klassiskt sätt**



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



**Test: Nu känns VW ID.3 äntligen riktigt bra**



**Test: Jeep Avenger är lysande i stadsjungeln**



## 8. PROV: Nya Tesla Model 3 – lyckad men några tabbar

Av Luca Leicht Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Patric Stolz

Publicerad 2023-10-04 Uppdaterad: 2023-10-04

En efterlängtd facelift vässar utseendet, aerodynamiken och även komforten – batteriet och drivlinan är däremot oförändrade.



*Ny front på uppdaterade Tesla Model 3, men viktigare är att chassit blivit betydligt mer kompetent.*

### VAD ÄR NYTT?

**Nya Model 3** är naturligtvis inte helt ny, men ska ändå kunna göra allt bättre än den utgående modellen – åtminstone.

Under världspremiären i Oslo lovade Tesla en förfinad design, högre komfort, mindre buller, finare material, ett nytt infotainment- och ljudsystem samt lägre förbrukning och följaktligen bättre räckvidd och det utan att uppdatera drivlinan eller batteriet.

**Den bakhjulsdrivna instegsversionen** matas därför fortfarande av ett LFP-batteri med en kapacitet på 60 kWh och systemeffekten ligger fortfarande på 283 hk. Vår testbil, en fyrhjuldriven Long Range-version, satsar fortfarande på NMC-celler med en kapacitet på 79 kWh, en asynkron elmotor fram samt en PSM-motor bak som tillsammans utvecklar 440 hk.

Det innebär att även sprintförmågan är oförändrad – Tesla anger 0-100 km/h-tiden till 4,4 sekunder. Skillnaden mot urversionen är däremot att den nya inte bara är greppstark rakt fram utan numera även i kurvorna.



*Nya material gör interiören mer högkvalitativ, i baksätet sitter man fortfarande bekvämt och med gott om plats och kan styra temperaturen med en egen pekskärm som mäter åtta tum. Man kan till och med titta på film på skärmen.*

**Överlag erbjuder Model 3** en högre greppnivå tack vare en modifierad bakaxel, åtskilliga finjusteringar och en uppstuvad kaross som även gynnar fjädringskomforten. Korta slag och långa, vågiga passager sväljs nu betydligt mer kompetent och man har dessutom fått bukt på skramlandet från chassit med mer ljudisolerande material i kupén, nya däck av typen Hankook iON Evo, bättre aerodynamik (cw= 0,219) och akustikglas.

Long Range-modellen laddar precis som förr med upp till 250 kW (enbart vid en Tesla Supercharger), vilket ger korta laddningstider på långresor.



*Blinkersknappar på ratten är en användarteknisk katastrof.*



### HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

I stadstrafik är den uppdaterade modellen riktigt trist. Varför? På grund av användargränssnittet. Precis som i prestandaversionen "Plaid" med sin "Knight Rider"-inspirerade Yoke-ratt saknar även nya Model 3 spakarna på rattkolumnen. Styrdonen för blinkers och helljus har flyttats till ratten i form av knappar.

**Växelspakens funktion** har ersatts av mjukvaran Smart Shift som gissar den önskade färdriktningen och en uppdaterad infotainmentskärm som mäter 15,4 tum. Eftersom Smart Shift mer än gärna gissar fel, framför allt när man försöker fickparkera, får man istället förlita sig på swipe-rörelser på skärmen för att växla mellan "D" och "R". Märkligt nog är det dock inte särskilt jobbigt och man vänjer sig snabbt.

Det är dock inte alls så när det gäller blinkersfunktionen: knappar på ratten är inget man vänjer sig vid, vid första försöket när man vill byta fil på motorvägen, men att blinka i kurvor eller rondeller är snudd på omöjligt. Det krävs nämligen att man släpper blicken från vägen framför för att hitta de minimala symbolerna i form av pilar.

Har ingen tänkt på att ratten snurrar och att när den är uppochnedvänd och pilarna pekar åt fel håll samtidigt som armarna som håller i ratten är i vägen för att blinka? Då spelar det ingen roll heller att knapparna återkopplar med vibration.

### NÖRDFAKTA

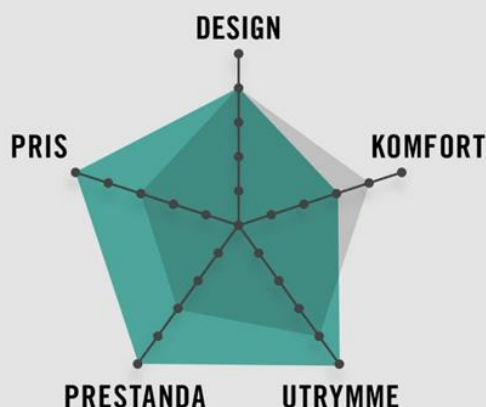
Projekt Highland har inte enbart handlat om att göra Model 3 mer bekväm, stor fokus har även lagts på att kapa produktionskostnaderna ytterligare med bland annat speciella gjutningsprocesser som förenklar komplexiteten i produktionen.

### BORDE JAG KÖPA DEN?

Bortsett från några riktiga tabbar är den faceliftade versionen av Tesla Model 3 ytterst lyckad. Tack vare nya däck och bättre aerodynamik har man lyckats öka räckvidden. Med 19-tumsfälgarna Nova (tillval) ska man klara 629 WLTP-kilometer (+27 km), med de standardmonterade Photon-fälgarna (18 tum) klarar man till och med 678 km, en förbättring med 52 km.

## PERSONLIGHET

- Tesla Model 3 LR
- Hyundai Ioniq 5



## SUMMERING

**Bäst:** Fin dämpning, vasst chassi, trevligare material, bättre ljuddämpning, låg förbrukning, prisvärd.

**Sämst:** Användargränssnittet.



**Om Autopilot-mjukvaran** har blivit bättre vet vi dock inte. Vid premiären var systemet inaktiverat. Uppgraderad Autopilot och total självkörningsförmåga säljs dock fortfarande för Model 3 och kostar 38 900 respektive 77 700 kronor. Dragkrok kostar 14 000 kronor.

Nya Model 3 blir naturligtvis något dyrare, men kan fortfarande konkurrera med sin prisbild. Instegsversionen med bakhjulsdrift börjar på 519 170 kronor, den fyrhjulsdrivna Long Range-varianten kostar däremot från 609 170 kronor.

**Har man lyckats** att förbättra industrins måttstock? Klart man har. Chassit är betydligt mer kompetent, materialvalet är mer högkvalitativt och ljuddämpningen gör underverk för komfortintrycket. Att man har ökat räckvidden något är bara ett plus i kanten.

**Blinkerskatastrofen** hade vi däremot kunnat klara oss utan.

### TEKNISK INFO/Tesla Model 3 Long Range

**Motor:** 2 x el (asynkron fram, synkron bak) system-effekt 440 hk, 493 Nm. NMC-batteri, 79 kWh. Fast utväxling. Fyrhjulsdraft.

**Kaross:** L/b/h 4 720/1 850/1 441 mm. Axelavstånd 2 875 mm. Bagageutrymme 88/594 liter. Tjänstevikt 1 824 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 4,4 sek. Toppfart 201 km/h. Förbrukning 14,0 kWh/100 km.

**Pris:** 609 170:– Aktuell nu.



Luca Leicht

**Feber**

## 9. Rivian förlorar 33 000 dollar per bil

Av Bobby Green

2023-10-04 kl 10:20

Vill kapa kostnaderna med 40 000 dollar.



RivianRivians billigaste modell kostar 74.800 dollar. Nu får vi reda på att företaget förlorar 33.000 dollar per bil de tillverkar. Det gör att pengarna i kassan sinar ganska så fort och något måste givetvis göras för att bromsa detta. Vdn RJ Scaringe har därför gett ingenjörer i uppdrag att kapa kostnaderna för varje exemplar av R1T och R1S som tillverkas med 40.000 dollar genom att granska alla komponent- och produktionskostnader. Det hela grundar sig i ganska dåliga affärer när det kommer till delar som Rivian gjorde för flera år sedan, nu har de en annan position på marknaden och kan därför påverka detta på ett annat sätt. Givetvis kommer det hela inte som en chock för Rivian men man måste få igång tillverkningen på allvar och maxa fabriken i Illinois som just nu bara tillverkar en tredjedel av vad den klarar av. Målet i år är att tillverka 52.000 fordon.



**Bobby Green**



**Rivians vd är inte orolig för Teslas Cybertruck  
Har helt olika kundbaser**



**Rivian höjer sitt produktionsmål för 2023  
Med 2000 fordon**



**Rivian R2 kommer visas upp nästa år  
Ska kosta mellan 40.000 och 60.000 dollar**



## 10. Electric Brands charmiga eldrivna minibuss lever

Av Bobby Green 2023-10-03 kl 16:20

Företaget har inte kursat, än.



Want!Sommaren 2020 skrev vi om det tyska företaget Electric Brands för första gången. De hade då precis presenterat en liten charmig eldriven buss vid namn eBussy och de sa att den skulle lanseras året därefter. Så blev det inte, men företaget lever fortfarande trots att 90 procent av alla startups i Tyskland kastar in handduken inom de första tre åren. Nu berättar företaget att man fortfarande finns kvar och lite om sina framtidsplaner.

Man ska fortfarande bygga en eldriven minibuss men den heter numera istället Xbus. Målsättningen är att denna ska lanseras i slutet av nästa år eller början av 2025 och man får då en offroad-anpassad bil som ska ha ett litet batteripack på tio kWh vilket ska ge en räckvidd på 20 mil. Man ska även kunna uppgradera till ett pack på 30 kWh och ska då istället få en räckvidd på 60 mil. Att man kan komma såpass långt med så små batterier sägs bero på bilens låga vikt som bara ligger på 600 kilo. I varje hjul sitter en liten elmotor och den sammanlagda effekten är blygsamma 76 hästar, men hela 1000 Newtonmeter i vrid.

2021 låg prislappen för ett exemplar på strax över 18.000 Euro för den billigaste versionen och över 32.000 Euro för offroad-versionen man kan bo i. Målet är att dessa priser inte ska förändras särskilt mycket. Tillverkningen ska ske hos VDL Nedcar i Nederländerna.



**eBussy - en modulär eldriven minibuss**  
**Kan fås med tio olika karosstyper**



**Bobby Green**

## Teknikens Värld

### 11. Provkörning av Lancia Fulvia 1600 Rally HF

PUBLICERAD av 12 APR 2020, KL 21:29

Lancia är rallyhistoriens mest segerrika märke. Möt modellen som startade framgångarna – Fulvia HF.



Det är ingen tvekan om att jag sitter bakom ratten i en italiensk bil. Raka armar, krokiga ben. Självt har jag alltid undrat om det är så italienare ser ut eller om de helt enkelt gillade att sitta så. Hur som helst – sittställningen hindrade inte rätt förare från att köra hem tjugovis med rallysegrar i den här modellen. Jag kör nämligen en Lancia HF.

Äkta vara. För rallyälskare behövs ingen ytterligare introduktion. Det här är "the shit" som ungdomarna skulle säga. Lancia

**Stratos**, 037 och **Delta Integrale** kom nämligen inte till av en slump. Det här är pappan: Fulvia HF 1600 Rally.

I dag är Fulvia HF en raritet. Bilarna som såldes när det begav sig levde ju av förklarliga skäl ett hårt liv och inte många finns kvar. Det händer därför att Fulvia HF köps för sju-siff-riga belopp. Priset beror mer på historiken – om det är en känd tävlingsbil – än hur skicket är.

På grund av värdeökningen är det många **Fulvia coupé** som har "förädlats" till HF på senare tid, men den svenskregistrerade bilen här i Roslagen är äkta vara. Dessutom av den starkaste versionen, 1600-modellen från 1969 som gav 132 hästkrafter.

Självt kan jag lätt leva in mig känslan från 60-talets tävlingar. Innan den här bilen kom till Sverige har man tävlat lokalt med den i Italien. Man ser spår efter viss rallyutrustning, men det finns ingen dokumenterad bakgrund. Teamnamnet på huven antyder att man hade en hemmabas i italienska Umbrien, nära gränsen till Toscana. Ett område som är väldigt kuperat, och som gjort för rallykörning.



*På många bilar satt det Ferraro HF ratt i stål. Ettans växel ligger bakåt till vänster. Oljetryckmätare i stället för klocka framför passageraren i HF-bilarna.*

När bilen såldes ny i Italien var den en omhuldad rallyvinnare, men för att få hela bilden klar startar vi historien 1954. 1954 satsade Gianni Lancia, son till grundaren Vincenzo Lancia, stenhårt på **Formel 1**-racern Lancia D50. Projektet hade kostat enorma summor och det i övrigt inte särskilt vinstrika företaget stod på ruinens brant. Med hotande konkurs togs ett drastiskt beslut. All tävlingsverksamhet skulle läggas ned. Sagt och gjort. Tävlingsbilarna skänktes till Ferrari som för övrigt efter viss utveckling vann Formel 1-mästerskapet 1956 med samma bil.

På översta våningen i Lancia-skyskrapan i Turin drog familjen förmodligen en lättnadens suck när Italiens cementkung Pesenti köpte biltillverkningen 1956. Målet var att utmana **Fiat** och familjen Agnelli. Men företagets ingenjörer hade andra planer. 1965 hade det gått tio år sedan Formel 1-kraschen och man var på nytt sugen på att göra ett avtryck i tävlingshistorien. Nu var det inte längre Formel 1 som hägrade. Rally var den nya melodin. Dessutom hade man ett bra grundmaterial att utgå från.

Lancia Fulvia hade presenterats 1963, en tekniskt intressant bil som var en blandning av två föregångare. Man hade tagit framhjulsdriften från Lancia Flavia och den typiska V4-motorn från Lancia Appia. Men för att göra det extra dyrt och extra krångligt ändrade Lancia på detaljer. Medan Appia hade elva graders vinkel mellan cylindrarna hade Fulvia 13 grader. Den skarpa vinkeln gjorde att det gick att ha ett gemensamt topplock. Motorn har två överliggande kamaxlar, en för avgasventilerna, en för insugsventilerna.



*V4-motorn lutar 45 grader i Fulvia. Ventilkåpan är gul på alla HF-versioner. Version "1016" med 132 hästkrafter har ett blått band över kåpan.*

Sedanmodellen hade en tidstypiskt kantig design av Piero Castagnero som, ärligt talat, inte har gått till historien. Men som han vässade pennan när han tog sig an coupéversionen! Tvådörrarscoupén fick en ny kaross och en 15 centimeter kortare hjulbas, och dessutom en borrarad motor på 1 216 kubikcentimeter och 80 hästkrafter. Coupémodellen blev känd för sina rallysegrar. Men från början var den tänkt som en volymmodell, inte som en imagebyggare för varumärket.

Och volymer blev det. Kunderna älskade den lilla coupén med den luftiga överbyggnaden. Men effekten, 80 hästkrafter, var inte riktigt konkurrenskraftigt i tävlingar. En ny version togs därför fram av fabriken, Lancia Fulvia coupé HF. Ur motorn tog man ut 88 hästkrafter, fortfarande med 1,2 liters motorn som grund. Men man slet också ut all onödig vikt ur bilen, plåthuvu ersattes av en aluminiumhuv, sidorutorna blev av plexiglas. Även dörrar och bakluckan gjordes av aluminium. Stötfångarna togs bort, liksom hjultallrikarna. Allt för att spara vikt. Efter ingreppen vägde Fulvia coupé HF in på 825 kilo.

Det nya vikteffekt-förhållandet gjorde den framhjulsdrivna Fulvia till en raket på rallyvägarna. Fabriken köpte för ändamålet upp det privata rallyteamet "HF Squadra Corse" och gjorde om det till ett fabrikssteam. Debuten skedde i det korsikanska rallyt 1965, där man kom på åttonde plats.

Förare har beskrivit Fulvian som ett "precisionsurverk". Man kunde köra på gränsen bara man visste var den låg. Motoreffekten var dock i underkant, men Lancia-fabriken tog fram vassare material. Först borrarade man motorn till 1,3 liter som då gav 101 hästkrafter. En 1,6-liters motor kom 1969 och den fanns i två versioner, på 115 respektive 132 hästkrafter. Det är den senare som sitter i bilen du ser på bilderna.



*Fulvia HF må vara ett ämne för motorsport  
men körställningen förblir klassiskt italiensk med krökta ben och raka armar.*

Tävlingsframgångarna kom först nationellt. Fulvia coupé var italiensk rallymästare alla år 1965-1973, undantaget 1970. Under senare delen av 60-talet plockades allt fler internationella storsegrar. Vår egen Harry "Sputnik" Källström – namnet kom av att han var "snabb som en raket" enligt pressen – var en av de mest framgångsrika Lancia-förarna. Hösten 1967 hade Harry Källström skrivit kontrakt med Lancia och placerade sig i toppen i många rallyn. Karriären kröntes med vinster i RAC-rallyt 1969 och 1970, båda gångerna i Fulvia HF 1600.

Men den mest klassiska segern för Lancia Fulvia kom i **Monte Carlo-rallyt** 1972. Den röda Fulvia coupé HF var då en något daterad konstruktion med sju år på nacken. Som vanligt hade teamen kört kors och tvärs från Europas fyra hörn innan starten i Monte Carlo. Lancia-förarna Sandro Munari och Harry Källström hade startat från Aten. Sedan samlades alla deltagare i hamnen i Monte Carlo.

Det här var den stora rallytävlingen på sin tid, med stor spridning i startfältet. 1972 såg publiken bland annat Citroën SM, Datsun 240Z, **Porsche 911** och **Alpine Renault** sprinta iväg. Efter två specialsträckor ledde Björn Waldegård i sin Porsche 911, och Sandro Munari låg på tredje plats i den betydligt svagare Lancian. Men så slår en snöstorm till i bergen och alla förberedelser – liksom bilarna – går bokstavligt talat åt skogen.

Av 206 startande natten före kommer bara 34 bilar fram till mellankontrollen. Ove "Påven" Andersson i en Renault Alpine har nu övertagit ledning från Waldegård. Men det svåraste etappen återstår. Nattkörningen över Col de Turini. Hårnålar staplade på varand-ra, i halka och snörök. Underlaget kräver sin tribut. I gryningen går bara 24 bilar i mål i Monte Carlo. Segrare: Sandro Munari och kartläsaren Mario Mannucci i Lancia Fulvia HF tvålade till de sexcylindriga Datsun 240Z och Porsche 911. Och första kapitlet i Lancias rallyhistoria hade skrivits.



*Korta överhäng trots att motorn hänger framför framaxeln och på Lanciamanér är monterad på en hjälpram. Skivbromsar runt om var ingen självklarhet när det begav sig. Längsgående bladfjädrar bak och tvärgående fram andades dock inte direkt framtid.*

### **LANCIA FULVIA 1600 RALLY HF (1969)**

**Ursprungligt pris (1969):** i. u.

**Uppskattat pris (2017):** 1 000 000 kr.

**Motor:** Bensin. 4-cylindrig längsmonterad V-motor, dubbla överliggande kamaxlar, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 1 584 cm<sup>3</sup>. Max effekt 132 hk vid 6 600 r/min, max vridmoment 162 Nm vid 5 500 r/min.

**Kraftöverföring:** Motorn fram, framhjulsdraft. 5-växlad manuell låda.

**Hjul:** Fälg 6,0 tum, däck 175-R13.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 233, längd 395, bredd 157, höjd 133, spårvidd f/b 139/134. Tjänstevikt 970, maxlast 75. Tank 38 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0–100 km/h 9,0 s. Toppfart 180 km/h.

**Bränsleförbrukning:** Blandad körning 1,0 l/mil.



*Mikael Stjerna är redaktionens meste Lanciaägare men Fulvia är ett orört ämne. Än så länge.*



**Roger Warolin**