



*OSCA 1600 GT Coupe 1964*

- 1. 700 anställda får lämna Volvo Cars**
- 2. Volvo EX30 prisas med utmärkelsen Årets Bil i Storbritannien**
- 3. Bilia får rätt mot Bilyaa som krävs på 1,8 miljoner**
- 4. Tesla rasar i Kina**
- 5. Audi stoppar elbilsfabrik**
- 6. Konkurs för tidigare Volvo-chefs bilmärke**
- 7. De blir först med CATL:s snabbbladdande LFP-batteri**
- 8. Omoda satsar på el och bensin**
- 9. Pris klart för MG4 Xpower**
- 10. Nu börjar GACs eldrivna superbil att säljas**
- 11. Så sjukt dyrt är bytet av tändstift på Bugatti med W16**
- 12. Nya BMW X2 och iX2 officiella**
- 13. Rolls-Royce Spectre är äntligen elektrisk**
- 14. Lucid Air Touring vill vara bäst**
- 15. Nästa år kommer Jaguars sista bensinare**
- 16. Mercedes eldrivna långdistanslastbil eActros 600 klarar 100 mil per dag**
- 17. MV Agusta Brutale 1000 RR Assen**
- 18. OSCA 1600 GT Coupe 1964**

## 1. 700 anställda får lämna Volvo Cars: "Känns tråkigt"

Av Maths Nilsson 11 oktober 2023, 16:41

Efter förhandlingar får 700 anställda lämna Volvo Cars. Dessutom sägs 500-600 konsulter upp. – Det är tråkigt eftersom vi ser att det är väldigt mycket kompetens som försvinner, säger Fredric Lundkvist, ordförande för Akademikerna, till [SR Ekot](#).



I våras gick Volvo Cars ut med att omkring 1300 tjänstemän i Sverige skulle få lämna bolaget. Nu är de fackliga förhandlingarna klara uppger Ekot och uppsägningarna blev lägre än varslet. Det slutade med att 700 anställda får gå från Volvo, samtidigt får mellan 500 och 600 konsulter sluta.

– Väldigt många med lång anställningstid som har stor kompetens får sluta, det känns tråkigt, säger Fredric Lundkvist till [Ekot i Sveriges Radio](#).

Volvo Cars är Sveriges största privata arbetsgivare med över 20 000 anställda. Bakgrunden till uppsägningarna var att Volvo Cars måste omstrukturera och förändra sätten att arbeta i vissa delar av organisationen och bli effektivare för att ha råd att utveckla framtidens elbilar.

### LÄS MER:

- [Därför måste Volvo Cars säga upp 1300 anställda i Sverige](#)
- [Volvo har svårt hitta personal till fabriken:...](#)
- [Trots ökad försäljning – stort sparpaket hos Volvo Cars i...](#)
- [Volvo Cars startar teknikhubb i Stockholm – anställer 700...](#)
- [Kritiserade Volvo Cars – nu får Janola sparken](#)
- [Volvo Cars skrotar blödande bildelningsbolag i Sverige](#)



## 2. Volvo EX30 prisas med utmärkelsen Årets Bil i Storbritannien

Posted by Kristofer Rask oktober 6, 2023

Premiären av Volvos nya minsting Volvo EX30 gav upphov till ett varmt mottagande. Många väntar på den nya elbilen som öppnar ett nytt kapitel för Volvo men också för elektrifieringen som helhet. Engagemanget och gemenskapen i Volvo-grupper och -forum är stor världen över inför de första kundleveranserna.



Nu tilldelas också Volvo EX30 utmärkelsen Årets bil av brittiska The Sun. Modellen sätter en ny nivå för segmentet, när det kommer till ny teknik, säkerhet, design och pris lyder motiveringen.

– EX30 är allt du förväntar dig att en modern Volvo ska vara. Säker, skandinavisk och hållbar. Till ett pris du aldrig förväntade dig, säger Rob Gill, redaktör på Sun Motor.

Volvo EX30 plockar dessutom hem utmärkelsen som Årets bil i fordonsklassen kompakta suvar.

– EX30 kommer att bli en stor hit. Vi är helt övertygade om det. Inte nog med att den tar hem segern som Årets kompakt-SUV/Crossover, den är den framstående vinnaren som Årets bil.

Kristian Elvefors, chef för Volvo Car Storbritannien kommenterar:

– Vi kunde inte hoppas på en bättre respons på vår senaste modell. Dessa utmärkelser bekräftar vår övertygelse om att Volvo EX30 kommer att hjälpa oss att omforma människors uppfattning om ren elbilism med en bil som passar deras livsstil, deras körbehov och, viktigare, deras budgetar.



Kristofer Rask



### 3. Bilia får rätt mot Bilyaa – som krävs på 1,8 miljoner

Publicerad 2023-10-09 kl 11:43 (uppdaterad 2023-10-09 11:51) Text Erik Söderholm

Jättekedjan Bilia får rätt i domstol mot Bilyaa som driver bilverkstäder i Stockholmsområdet. "Det känns förjåkligt", säger verkstadsägaren.



Ett företag med namnet Bilyaa, som har tre bilverkstäder norr om Stockholm, har **stämmts för varumärkesintrång** av den rikstäckande kedjan Bilia som tyckte att namnen var för lika.

Den 4 oktober kom domen från Patent- och marknadsdomstolen, som ger Bilia rätt. Det rapporterar **Motormagainset**.

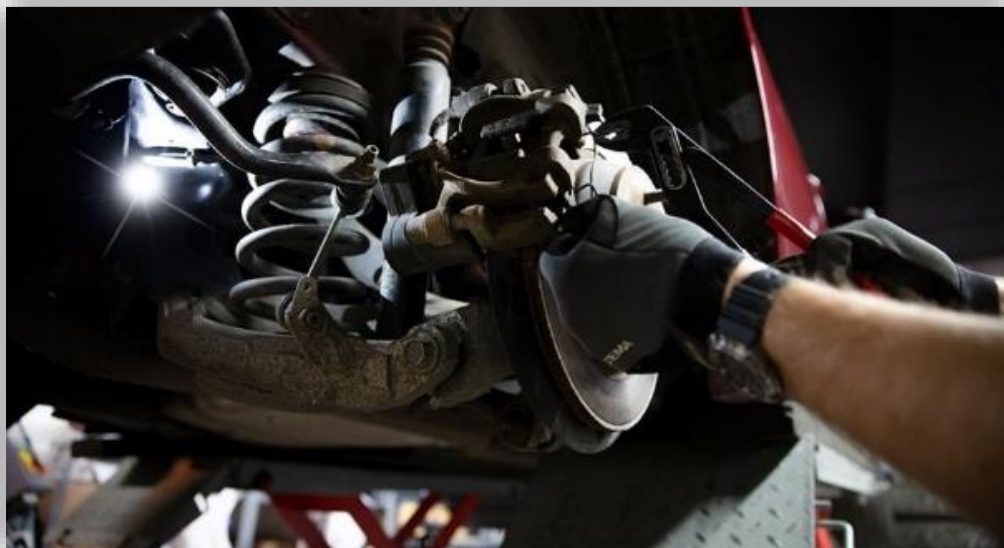
Bilyaa måste sluta använda namnet inom tre månader och betala rättegångskostnaderna på 1,8 miljoner kronor. Att namnet godkändes av Bolagsverket är ingen garanti för att det är "grönt ljus" för att använda det i sin verksamhet, enligt immaterialrättsjuristen Helén Selemark.

– Det känns förjåkligt och jag förstår inte riktigt utfallet. Att domen är skiljaktig är i varje fall något positivt vad gäller ett eventuellt överklagande, säger Youcef Abna Aissa till Motormagasinet.



Erik Söderholm

**Mer från vi bilägare:**



**Bilverkstad stäms för varumärkesintrång av Bilja**



**Klart: Volvo och Bilja i nytt avtal**



**Bilja ska börja sälja fem nya bilmärken**



#### 4. Tesla rasar i Kina – intresset avtar

Uppdaterad 10 okt. 2023 Publicerad 10 okt. 2023

Teslas försäljning minskar kraftigt i Kina, där den sjönk med elva procent under förra månaden. Som ett resultat dalade även aktien under måndagen.



*Teslas försäljning minskar i Kina.*

Kinas bilmärknad är som bekant världens största och för att klamra sig fast vid den knivskarpa konkurrensen som råder särskilt bland ebilar så vill inte Tesla missa jättemarknaden på något vis.

**Som Dagens PS tidigare berättat** så har Tesla därmed sänkt sina priser med motsvarande omkring 104 000 kronor (70 000 yuan) på sina två baslyxmodeller för Model S och Model X.

##### **Teslas försäljning sjunker i Kina**

Samtidigt som många frågade sig om elbilstillverkaren skulle utlösa ett priskrig på den kinesiska bilmärknaden så sjunker försäljningen i landet för **Elon Musks** bolag.

Det är siffror från China Passenger Car Association som visar att Kina-tillverkade Teslabilar dalade med nästan elva procent under september, jämfört med samma period förra året. Som ett resultat minskade aktien med två procent under måndagen innan den återhämtade sig igen.

Samtidigt som jätten skickar många Kina-tillverkade bilar utomlands så såldes runt 74 000 Teslabilar inom Kinas gränser förra månaden, **berättar CNBC**.

## Produktion släpar efter

Nästa vecka kommer rapporten för det tredje kvartalet men redan nu står det klart att både produktion och leveranser släpar efter det förra kvartalet som Tesla säger beror på "fabriksuppgraderingar".

"Vårt volymmål 2023 på cirka 1,8 miljoner fordon förblir oförändrat", uppger bolaget.

**Tesla har även kapat priserna med 10 000 dollar, motsvarande 108 000 kronor, på den amerikanska marknaden** genom att lansera modeller med mindre batteri.

Modellerna stavas Model S Standard Range och Model X Standard Range, och räckvidden har kapats från 652 till 515 kilometer. Sedan året började har instegspriset på Model S kapats med 25 procent, motsvarande 287 300 kronor.

I fallet Model X rör det sig om 27 procent, motsvarande 352 600 kronor.

## Läs även:

**Tesla-ägare i uppror efter prissänkning: "Ett rån" – Dagens PS**

**Regler för elbilar kan kosta biltillverkare flera miljarder – Dagens PS**



Johan Augustin



**Därför rasar Teslas försäljning i Tyskland**  
**09 okt. 2023**



**Tesla passerar milstolpe: Byggt 5 miljoner elbilar**  
**21 sep. 2023**

## 5. Audi stoppar elbilsfabrik – efterfrågan rasar

Av Maths Nilsson 10 oktober 2023, 07:41

**Audi tvingas pausa tillverkningen av elbilen Audi Q4 e-tron i Belgien tills vidare på grund av fallande efterfrågan. Personalen i fabriken i Belgien svarade med att strejka.**



Volkswagen har tidigare tvingats pausa produktion av elbilar på grund av fallande efterfrågan. Nu tycks krisen även ha kommit till Audi. Ledningen för belgiska fabriken Audi Brussels in Forest har meddelat personalen att tillverkningen av Audi Q4 e-tron måste pausas tills vidare. Orsaken är att efterfrågan är för liten just nu, [uppgir Wrt Nws](#).

Planen har varit att fabriken utanför Bryssel skulle tillverka 40 000 Audi Q4 e-tron fram till 2026, men den svaga efterfrågan just nu gör att produktionen läggs på is i år och tills vidare. Audi Q4 tillverkas även i VW-koncernens fabrik i tyska Zwickau.

Personalen i Bryssel blev mycket oroliga och svarade med en mindre strejk. De anställda åkte till jobbet på måndagmorgonen, men bemannade inte sina arbeten i fabriken, enligt Wrt Nws. Fabriken har 3000 fast anställda och 500 tillfälligt anställda, det är ännu oklart vilken effekt stoppet får för de anställda, Bryssel-fabriken tillverkar även Audi Q8 e-tron.

### LÄS MER:

- [Personal tvingas sluta – färre köper VW:s elbilar](#)
- [Audi uppdaterar Q4 e-tron med fler hästkrafter](#)
- [Efterfrågan på elbilar rasar – VW tvingas stoppa...](#)
- [Snabbaste Audin någonsin – nu går den att förboka i Sverige](#)
- [Brandrisk i batteriet – Porsche och Audi återkallar elbilar](#)
- [VW:s toppchef erkänner: Audi frångörda på elbilar](#)



Maths Nilsson

## Teknikens Värld

### 6. Konkurs för tidigare Volvo-chefs bilmärke

Publicerad 11 okt 2023, kl 09:12

Den tidigare Volvo-chefen Freeman Shen tog in miljarder i finansiering vid grundandet av en ny Tesla-utmanare 2015. Nu ansöker biltillverkaren WM Motor om konkurs.



**Under 2015 rapporterade vi om en ny biltillverkare som startades av Volvos tidigare Kina-chef Freeman Shen.** Vid en första investeringsrunda drog han in en miljard dollar till det nystartade företaget WM Motor. Något som vid tiden var en rekordsumma vid första-gångsinvesteringar i Kina.

Företaget såg som ett stjärnskott jämte tillverkare som bland annat **Nio** och **Xpeng**.

På kort tid byggde man upp en fabrik i Wenzhou, Zhejiang-provinsen, och i september 2018 lanserades den första bilen. WM Motor EX5, en eldriven suv i mellanklassen. EX5 Z lanserades kort därefter och ska ha sålt i cirka 30 000 exemplar. Man påbörjade även bygget av ytterligare en tillverkningsanläggning, och tog in finansiering från teknikjätten Baidu och kinesiska staten.

Men företaget hade stora problem med att få ut några vinster och gjorde bland annat misslyckade försök att bli börsnoterade i Shanghai och Hongkong. Enligt Automotive News framkom det via ett aktieprospekt under 2022 att företaget gjort årliga förluster på omkring 8,2 miljarder yuan, cirka 12,5 miljarder kronor, under de tre föregående åren.

Nu ansöker WM Motor om konkurs.



**Robin Törnros**

## 7. De blir först med CATL:s snabbladdande LFP-batteri

PUBLICERAD: 2023-10-10

De kinesiska tillverkarna spelade huvudrollen under bilmässan IAA i München tidigare i höstas. En av alla tillverkare från öst på plats var AVATR, en nu spelare som vill ge sig in i lyxsegmentet. På mässan fanns också världens största batteritillverkare CATL. Med sig hade de sitt nya LFP-batteri Shenxing **som kan ladda 40 mils räckvidd på endast tio minuter.**



Nu korsas deras vägar igen då vi får veta att AVATR och den kinesiska tillverkaren Neta blir först ut att lansera modeller med Shenxingbatteriet. Vilka modeller det handlar om nämns däremot inte. I båda fall är det också märken som inte finns på den svenska marknaden.

Det nya batteriet ska lämpa sig för alla typer av elbilar och göra det möjligt att erbjuda räckvidder på upp till 70 mil. Storskalig tillverkning av Shenxingbatteriet drar i gång i höst och väntas börja levereras nästa år.

Att just AVATR får tillgång till det banbrytande LFP-batteriet kommer inte som en överraskning. CATL är delägare i det nya märket AVATR. En annan som var med att starta AVATR var NIO, vilket har lämnat vissa spår i designen hos modellen AVATR 12.

Den firade världspremiär på mässan IAA där **vi kollade in den fem meter långa och lyxiga sedanen.** Då tog vi också ett snack med märkets designchef som menade att deras lösning på en kaross utan bakruta är mer lyckad än hos Polestar 4.

Enligt representanter från AVATR är Sverige en prioriterad marknad, men det finns idag inga uppgifter om och när märket lanseras här.



Carl Undéhn

## Teknikens Värld

### 8. Omoda satsar på el – och bensin

Publicerad 08 okt 2023 kl 13:09

I somras nämnde vi att ett nytt märke snart ska komma hit, kinesiska Omoda som är en del av det större bilföretaget Chery. Nu har Teknikens Värld fått en pratstund med Omoda för att ta reda på mer.



*Kinesiska Omoda ska komma till Sverige med både bensin- och elbilar nästa år.*

Kinesiska bilföretaget **Omoda har sitt sikte inställt på Sverige** och de ska locka med bilar som passar yngre medelklasspar och -familjer. Likt flera andra märken från öst satsar man också på att bilen ska vara en upplevelse snarare än en produkt. De kallar det "O-Life" och "O-Universe". I sin egen bil kan man skapa ett "O-Life" och man är samtidigt en del av "O-Universe" genom att man har en Omoda-bil, helt enkelt.

När produktcheferna får frågan om hur de ska sticka ut jämfört med alla andra kinesiska märken som intar den europeiska marknaden är svaret något kontroversiellt.

– Vi vill erbjuda produkter som kunderna vill ha och därför säljer vi inte bara elbilar, vi har också bensin- och dieselbilar. Det är även inom förbränningsmotorer vi har vår främsta expertis, men vi ska så klart utveckla vår elbils kunskap också, säger Victor Zhang, produktchef på Omoda.

I Europa ska man däremot fasa ut bilar med förbränningsmotor och från och med 2030 är det i praktiken förbjudet att sälja nya bensin- och dieselbilar. Omoda menar att de erbjuder det så länge de får, så att potentiellt fler kunder öppnar upp ögonen för varumärket under etableringsfasen. Hur de ska göra efter 2030 återstår att se.



### LÄS OCKSÅ: [Riskerna med att äga en kinesisk bil i Sverige](#)

Etableringen i Europa är redan påbörjad då **den första bilen, Omoda 5**, redan säljs i Spanien och Italien. Där är behovet av bensinbil fortfarande stort. Snart kommer en eldriven version av "5" och efter att ha sonderat terrängen säger de att man i Sverige bara kommer sälja just den.

– Vi planerar att öppna upp vår verksamhet i Sverige under första halvåret 2024. Just nu ser vi oss omkring efter lämpliga platser för vårt nätverk av återförsäljare och service, berättar Victor Zhang.

Plattformen hos Chery som Omoda får använda heter T1X och är flexibel, den kan bygga bilar i olika karossformer och storlekar med andra ord. Omoda 5, den första modellen från tillverkaren, är en kompakt suv. Den har fått fem stjärnor i Euro NCAP, som många andra modeller från kinesiska nykomlingar.

### Vilka är era främsta konkurrenter här?

– **MG**, och just Omoda 5 står mot **MG4**. Men vi använder **Kia** som riktmärke.

En annan kontroversiell faktor är att moderbolaget Chery samarbetar med och säljer bilar till Ryssland. Omoda förklarar att deras produkter inte är en del av det samarbetet, men att de heller inte kan dölja att det förekommer uppifrån.



**Sanne Hansen**



## 9. Pris klart för MG4 Xpower – utmanar Volvo EX30

Publicerad 2023-10-10

Att MG4 Xpower med kommer till Sverige vet vi sedan en månad. Nu har det också dykt upp svenska priser för prestandaversionen av MG4.



Det börjar på 479.900 kronor och för det får du en fyrhjulsdriven version av MG4 med 435 hästkrafter och ett vridmoment på 600 Nm som gör att bilen klarar 0-100 km/h på 3,8 sekunder. Det är en rejäl minskning från den bakhjulsdrivna versionen Luxury med 204 hästkrafter, som gör sprinten från 0-100 km/h på 7,9 sekunder.

I övrigt är utrustningsnivån hos MG4 Xpower i mycket samma som hos versionen Luxury. Det betyder bland annat värmepump, rattvärme, adaptiv farthållare och 360-graderskamera. MG4 Xpower kommer också med sportigare tillägg som Launch Control och ett dynamiskt kurvkontrollsystem med en elektronisk differentialspärr och torque vectoring för bättre grepp på vägen. Utöver det kommer Xpower med större fälgar på 18 tum och Alcantaraklädsel på sätena.

Batteriet är på 64 kWh, kan snabbladdas med en effekt på 140 kW och räckvidden anges till 38,5 mil.

Storleken och prestandan gör att MG4 Xpower blir en utmanare till bland annat den fyrhjulsdrivna versionen av Volvo EX30. Med 428 hästkrafter och 0-100 km/h på 3,6 sekunder beskrivs EX30 som den snabbaste Volvon någonsin.

Med ett pris från 559.000 kronor för toppversionen av EX30 är Volvos mindre elbilsraket 79.100 kronor dyrare än MG4 Xpower. Med 46 mils räckvidd tar sig Volvo EX30 Twin Motor däremot längre på en laddning.



Carl Undéhn



## 10. Nu börjar GACs eldrivna superbil att säljas

Av Bobby Green

2023-10-10 kl 12:40

Mycket prestanda för "rimlig" peng



FILM: <https://youtu.be/DBUUF5dNWxc>

Om man tycker att de eldrivna superbilarna Rimac Nevera, Pininfarina Battista och Lotus Evija har lite för salta prislappar (över två miljoner dollar styck) men ändå vill ha likvärdig prestanda kanske den här kan vara något? Det står dock Kina på den men om man inte bryr sig om sådant utan bara vill ha eldriven superbil med sjuk prestanda för en "vettig" peng kanske det kan vara något. Modellen som heter Aion Hyper SSR kommer från GAC och nu börjar den levereras. Den kostar från 176.000 dollar vilket är en spottstyver om man jämför vad de tidigare nämnda superbilarna betingar. För sina pengar får man ändå gott om pulver. Bilen har tre motorer, över 1200 hästar och ska klara 0-100 km/h på 2,3 sekunder. Vill man kapa den tiden till 1,9 sekunder istället får man långa upp 190.000 dollar och köpa SSR Speed. Toppfarten ska ligga på 250 km/h och batteripaket som är på 75 kWh ska räcka upp till 50 mil. Vikten på bilen ska ligga på 2,1 ton. Hela karossen ska vara i kolfiber. På insidan hittar vi skålade sportstolar, rektangulär ratt och en pekskärm på 14,6 tum i mitten och ett digitalt instrumentkluster i en skärm på 8,9 tum.

På vilka marknader den här kommer att säljas är oklart än så länge.



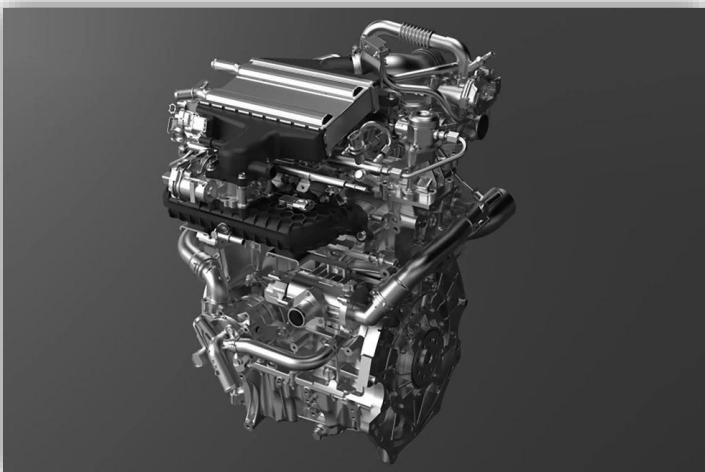
**Bobby Green**



**GAC visar det eldrivna konceptet Entranze  
Designad av svensk**



**GAC Motors vill utmana Tesla med modellen Aion S  
Kanske kommer att säljas utanför Kina**



**GAC utvecklar ammoniakmotor för personbilar  
Ska kapa koldioxidutsläpp med 90 procent**

## 11. Så sjukt dyrt är bytet av tändstift på Bugatti med W16

Av Maths Nilsson 7 oktober 2023, 13:54

Tycker du att det är dyrt och knepigt att serva din bil? Var glad att du inte äger en Bugatti Veyron. Bara att byta tändstiften på W16-motorn tar flera dagar och kostar 210 000 kronor.



Att serva dagens bilar blir allt mer kostsamt och komplicerat och är ingenting för hemmafikaren längre, trots att det egentligen bara är olja, tändstift och filter som behöver bytas. En vanlig service kan idag kosta 9000 kronor på en enkel vardagsbil. Inte undra på att biltillverkarna tjänar mer på eftermarknaden än på att sälja nya bilar.

Men var glad för att du inte äger en Bugatti Veyron. En användare på Reddit berättar nu hur det går till att byta tändstift och tändspolar på hyperbilen med W16-motor. Bytet av ett par tändspolar och 16 tändstift tar två dagar och går på 210 000 kronor. Bilderna avslöjar varför bytet är så kostsamt. Bugatti Veyron anses ha en av världens mest komplicerade motorkonstruktioner, men så har den också 1200 hästkrafter.

För att komma åt stiften måste flera karosspaneler skruvas loss. Dessutom sitter service-teknikern fast på en speciell rigg för att komma åt tändstiften. Ett stort antal delar måste lossa från motorn för att byta stift, som kan tyckas vara ett rutinjobb. Carscoops uppger att jobbet tog 35 timmar, och det var ändå snabbare än de beräknade 40-50 timmarna.



**Maths Nilsson**

## Teknikens Värld

### 12. Nya BMW X2 och iX2 officiella

Publicerad 11 okt 2023, kl 13:55

BMW visar upp den helt nya generationen BMW X2 och den har vuxit till sig rejält. Nu kommer den även som helt eldriven i form av iX2, en konkurrent till Volvo C40.



BMW:s **X2**-modell lanserades första gången under 2017. **En bil som vi vid test ansåg inte behövdes**. Den var helt enkelt för trång, hade för dålig komfort och syskonet **X1** ansågs vara både ett bättre och billigare val.

BMW verkar ha tagit till sig av kritiken och gjort den nya generationen rejält mycket större. Nya X2 mäter 4 554 millimeter på längden vilket är nästan två decimeter längre, 194 mm, än föregångaren. Övriga mått är 1 845 millimeter på bredden och 1 590 på höjden. 21 respektive 64 mm mer än förr. Även hjulbasen har blivit längre, men exakt hur mycket delar BMW inte med sig av i nuläget. Men de i baksätet ska ha 25 millimeter bättre benutrymme.

Det betyder att bagageutrymmet blivit större och lastar nu 560-1 470 liter, mot tidigare 410-1 290 liter. Helt nytt för denna generation är att den också kommer som helt eldriven i form av iX2. I den ryms 525-1 400 liter bagage.





Till en början kommer endast iX2 xDrive30 hit och den delar drivlina med **iX1**. En elmotor fram och bak som levererar total effekt på 313 hästkrafter, 230 kW. Batteriet har nettokapacitet på 64,8 kWh vilket ska vara tillräckligt för en räckvidd på 449 kilometer. BMW utlovar snittförbrukning på mellan 1,63-1,77 kWh/mil. 0-100 km/h avverkas på 5,6 sekunder och toppfarten är begränsad till 180 km/h.

Laddeffekterna ligger på 11 kW AC, eller 22 kW om man betalar extra, samt maximalt 130 kW vid snabbladdning. Dragkrok kommer som tillval och max dragvikt är 1 200 kilo.

Nya BMW iX2 börjar säljas i mars 2024 med startpris på 659 000 kronor för xDrive30. Det är 18 500 kronor mer än för motsvarande iX1-version. Under sommaren nästa år kommer ytterligare en iX2-version. Troligen den framhjulsdrivna eDrive20 med 204 hästkrafter som känns igen från syskonet.





Huruvida den vanliga X2 kommer hit har BMW Sverige inte meddelat ännu. Men i sin nya form lanseras den med tre olika förbränningsmotorer. Bensindrivna sDrive20i och M35i xDrive där den senare levererar 300 hästkrafter genom en 2,0-liters fyrcylindrig motor. Den ska klara 0-100 km/h på 5,4 sekunder.

Dieseln xDrive18d utlovar en snittförbrukning på som lägst 0,51 l/mil. Samtliga förbränningsmotorer kommer med en ny sjuväxlad dubbelkopplingslåda som standard.

Invändigt är det mesta sig likt från X1/iX1 med bland annat den stora böjda skärmen som utför instrumentering och infotainment. Något vi första gången såg hos [BMW i4](#).

Utseendemässigt skiljer sig den nya generationen en hel del från föregångaren. Över bakken syns en del likheter med exempelvis [Jaguar I-Pace](#), och sidolinjen är rejält högt uppdragen vilket ger stora karosidor. Men påverkar troligen sikten om du sitter i baksätet.



**Robin Törnros**



**BMW iX2 2024**  
**GALLERIER**



### 13. PROV: Rolls-Royce Spectre – äntligen elektrisk

Av Jörn Thomas Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Rolls-Royce

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

En elektrisk Rolls. Chockerande? Inte alls. Elektrifiering passar Rolls-Royce som handen i handsken och nu får vi äntligen tillfälle att provköra nya Spectre!



*Man sitter kungligt bekvämt med en aktiv körställning.  
Komforten och precisionen i nya Spectre är svårslagna.*

**Charles Stewart Rolls var inte bara entreprenör**, racingförare och flygpionjär (och tragiskt nog den förste britten som dog under en kraschlandning), han var även en visionär av rang. Redan 1900 talade han om elbilarnas fördelar så länge det fanns gott om laddplatser för allmänheten. Då är det bara logiskt att även Rolls-Royce omfamnar elektriciteten som sitt nya skötebarn.

Den stora frågan är egentligen: Varför har det dröjt så länge? Under många år har Rolls-Royce trots allt definierats av konsekvent lyx och en diskret kraftutveckling som aldrig tar över körupplevelsen.

Alla körintryck ska vara så diskreta som möjligt och enligt Rolls-Royce själva var klockans tickande det mest högljudda i de gamla bilarna. Det är dock historia, klockan tickar inte längre och i Spectre har de tolv kolvarna ersatts av två elmotorer.

De är det absolut bästa som kunde ha hänt bilen. Kundkretsen är förvånansvärt ung (runt 40 år), modern och har minst sju bilar i garaget. Dessa kunder vill inte veta av halvdana lösningar, en hybriddrivlina har alltså uteslutits direkt från början. Här gäller allt eller inget. Rolls-Royce kommer inte längre att designa nya bilar med förbränningsmotor, från 2030 är märket helt elektriskt.



*Digitala instrument, delvis fysiska knappar och en byggkvalitet av allra högsta klass.*

Det första steget tas med Spectre som har de största dörrarna någonsin på en Rolls. Dessa kan för övrigt också utrustas med stjärnanimeringar som vi redan känner från innertaket i lite äldre modeller, inklusive stjärnfallsanimeringar.

För att Spectre inte ska gå samma öde till mötes som en fallande stjärna byggs bilen precis lika stabilt som sina syskon med aluminiumspaceframe, men i Spectre kan man utnyttja arkitekturen bättre.

**Den 5,48 meter långa tvådörrarsbilen** väger hela 2,9 ton, 700 kg av vikten kan dock tillskrivas batteriet på 102 kWh (netto). Det kommer för övrigt från BMW i7, vilket absolut inte är en dålig sak. Det lågt placerade batteriet ökar karossens vridstyvhet med ytterligare 30 procent, dämpar ljudet från körbanan och ger bilen en central, låg tyngdpunkt.

Det styva chassit tillåter att man placerar kupégolvet lägre än förut vilket möjliggör en lägre sittposition på samtliga av bilens fyra, ultrabekväma säten. Dessutom har man kunnat flytta brandväggen längre fram vilket tillsammans med den vinklade vindrutan ger föraren en helt ny känsla av rymd och luftighet.

Vi tittar och lyssnar nyfiket, och stannar till vid dörrarna. Inte på grund av något fel, utan enbart av fascination. Hur de 1,5 meter långa, bakhängda dörrarna öppnas och stängs helt utan muskelstyrka är förbluffande. R-R har använt sig av en mängd sensorer och G-mätare för att dörrarnas tyngdlösa känsla ska fungera felfritt i alla vinklar.

Bilens eminenta framdrivning sköts av två synkrona motorer som inte behöver sällsynta råmaterial. Framaxelns motor genererar 259 hk och motorn på bakaxeln ger 490 hk, vilket ger en systemeffekt på 585 hk och 900 Nm. Här finns ingen kraftutveckling som i de äldre modellerna med förbränningsmotor, kraften finns alltid tillgänglig.



*De mäktiga självmordsdörrarna underlättar insteget.*

Ändå känns Spectre inte som någon annan elbil, vilket i första hand har med bilens Rolls-Royce-specifika finjustering att göra, något som understryks av tillverkarens tekniska direktör Mihiar Ayoubi: "Pulling, not pushing."

Den superlyxiga fyrsitsiga coupén ska vara snabb, men utan att ge dig en spark i baken. Temperamentet ska vara lugnt som en filbunke utan minsta tendens till eventuell bitskhet. Har man lyckats? Absolut. Den märkbara vikten och det ultrastyva chassit gör accelerationer till en nästan lugnande upplevelse, även om man sprintar från 0 till 100 km/h på 4,5 sekunder.

Räckvidden (så länge man inte utnyttjar bilens prestanda till fullo, vilket ändå hade varit under kundernas värdighet) anges till 530 km, en sträcka som överträffar kundernas önskemål med råge, enligt officiella uppgifter.

**För att kunna uppnå detta** skickade man till och med kylarprydnaden "Spirit of Ecstasy" på träningsläger. 830 timmar i vindtunneln och hos skulpteraren har gett figuren sin nuvarande, aerodynamiska form. Men resten av bilen gör inte dåligt ifrån sig heller, luftmotståndskoefficienten anges till  $c_w$  0,25.

Tack vare den högprecisa fyrhjulstyrningen kan bilen placeras med millimeterprecision i innerstan eller köras ytterst avslappnat på motorvägen. Det är diskret, mjukt och kompetent. Någon form av nervositet? Aldrig.

Man kan undra hur Ayoubis ingenjörer har lyckats med allt detta. En stor del av körupplevelsen kan vi tacka chassit för, som förenar luftfjädring, adaptiva dämpare och urkopplingsbara kränghämmare och som nästan tycks reagera i förväg. Det sker med hjälp av avcentraliserad intelligens, till skillnad från många andra märken som satsar på ett centralt styrdon.



*Optimering i vindtunnel (även av den klassiska kylarprydnaden) har gjort att bilens  $c_w$ -värde krupit ner till 0,25.*

Varför? Att ha olika styrningar till olika uppgifter ger snabbare respons eftersom man kan optimera och skräddarsy systemet för de enskilda uppgifterna.

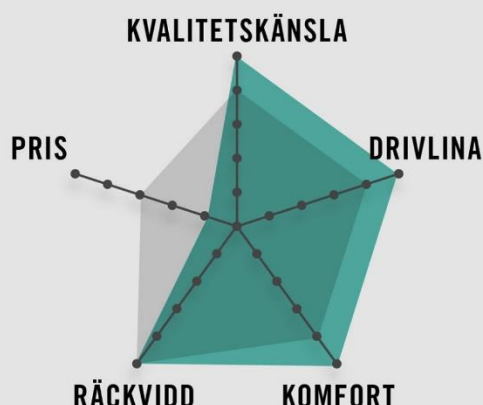
För att bilen ska kännas extra mjuk satsar man dessutom på elektroniska kränghämmare med 12V-teknik istället för de starkare varianterna som kräver 48 volt.

Man har även jobbat stenhårt med att bilens vridstyvhet ska kännas homogen genom hela bilen. Fronten och aktern ska inte skilja sig och målet är att skapa ett linjärt svängningsförhållande i hela bilen, istället för ett oharmoniskt där svängningarna motarbetar varandra.

Trots stora 23-tumshjul känns Spectre som gjuten i ett enda stycke – jättehjulens rullkomfort är utmärkt och karossen kopplas effektivt bort från alla ojämnheter som vägen kan tänkas bjuda på. Önskad karoskrängningar? Icke. Det överlåter Spectre till konkurrenterna.

## PERSONLIGHET

- Rolls-Royce Spectre
- BMW i7



## SUMMERING

**Bäst:** Mycket vridstyv kaross, stark drivlina, lång räckvidd, överdådig lyx.

**Sämst:** Hutlöst dyr.



För att passa in i den komfortabla sinnesbilden har bromspedalen ganska lång pedalväg med mjuk och linjär känsla. Spectre måste trots allt klara champagnetestet – det innebär att bilen måste kunna bromsa utan att baksätesspassagerarna spiller en enda droppe av sin förädlade druvjuice.

**Naturligtvis når man även upp till kundernas högt ställda förväntningar** när det kommer till materialval och kvalitetsintryck, fattas bara annat. Allt håller självklart högsta klass, med utmärkt detaljkänsla. Som brukligt med R-R kan man individualisera sin Spectre, bland annat kan man välja en egen färg på infotainmentskärmen som i standardläget känns något trist.

Man kan även anpassa regenereringen och spannet sträcker sig från lätt motorbroms (vilket självklart är en simulering) till enpedalskörning. Spectre laddas med upp till 195 kW, vilket innebär att man kan ladda från 10 till 80 procent på en dryg halvtimme.

Gott om tid alltså att räkna dörrsidornas 4 796 ljuspunkter, att stifta bekantskap med bilens digitala ekosystem "Spirit" eller tillverkarens exklusiva "Whispers"-app som är en klubb som vid sidan om conciergetjänster även erbjuder redaktionellt innehåll samt en inbiten community och ett virtuellt garage.

Ja, det märks tydligt att Spectres tilltänkta klientel är yngre än de vanliga R-R-kunderna och att mer än en tredjedel av dessa kommer från andra märken.

Det finns ingen som helst anledning att beklaga V12-motorns bortgång, bortsett från situationer där laddningsmöjligheter saknas. Spectre betar sig som om det aldrig har funnits några alternativ till eldrift – kraftfullt och ytterst kultiverat. Kan det här vara världens bästa elbil?

### TEKNISK INFO/ROLLS-ROYCE SPECTRE

**Motor:** El, 2 x synkron, systemeffekt 585 hk och 900 Nm. Litiumjonbatteri, kapacitet 102 kWh (netto). Fast utväxling. Fyrhjulsdraft.

**Kaross:** L/b/h 5 475/2 017/1 573 mm. Axelavstånd 3 210 mm. Tjänstevikt 2 890 kg.

**Prestanda:** 0–100 km/h 4,5 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 22,2 kWh/100 km. Räckvidd 530 km.

**Pris:** Från cirka 4,5 miljoner kronor.



## 14. TEST: Lucid Air Touring – vill vara bäst

AV: CARL NOWAK BEARBETNING: TOBIAS MERSINGER /// FOTO: ACHIM HARTMANN

Publicerad: 2023-10-11 Uppdaterad: 2023-10-11

Sedan 2016 berikas Amerikas ambitiösa Silicon Valley av ännu en biltillverkare. Startupbolaget Lucid har inga diskreta mål: de vill bygga världens bästa elbil. Har de lyckats?



*Lucid Air Touring: Effekt 629 hk, räckvidd (WLTP) 725 km, DC-laddeffekt 250 kW.*

**Ambition är ledordet i Silicon Valley**, ett motto som Lucid verkar följa till punkt och pricka med sin första produkt kallad Air. WLTP-räckvidden för Lucid Air Dream Edition Range anges nämligen till vansinniga 883 km, mer än någon annan elbil idag.

I verkligheten ser det dock annorlunda ut, i alla fall idag. I testbilen ligger nämligen en lapp som påpekar att testbilen är en Touring. Nej, det innebär inte att vi har med en kombikarross att göra utan att det är den svagare versionen av Air med 92 kWh-batteri.

**Toppmodellen Dream Edition** har en batterikapacitet på maffiga 118 kWh och även effektuttaget att matcha batteriet: 933 hk. Vi får den här gången nöja oss med 629 hk. Insteagsvarianten Pure har för övrigt 487 hk och kostar minst 109 000 euro, alltså knappt 1,3 miljoner kronor.

Därmed blir det ganska uppenbart vilka bilar som befinner sig i skottlinjen för den amerikanska uppstickaren: **Mercedes EQS**, **BMW i7** och andra i den elektriska lyxklassen.



*Föraren sitter nära vindrutan och tittar tyvärr rakt på A-stolpen i vänstersvängar.*

**Den 4,98 meter långa sedanen** är dock inte alldeles lätt att kategoriseras – yttermåttan är förvånansvärt kompakta för kupéutrymmet. **Nya BMW 5-serie** är exempelvis åtta centimeter längre men Lucid Air erbjuder plats som lyxklassen och kostar därefter.

Även köregenskaperna ligger mellan världarna – trots att Lucid Air rullar på maffiga 21-tumshjul betyder asfaltshål inte någon risk för förarens kotor utan sådant slätas effektivt över, även om chassit inte lyckas maskera ojämnheter helt och hållet.

Ju snabbare man kör desto bättre fungerar fjädringen. Skarvar och djupa, långa spår slätas över av Air, men det är ändå inte komfort på den allra högsta nivån vi pratar om här. Korta, små ojämnheter hittar nämligen sin väg upp till kupén. Dessutom surrar motor/växellåda lite väl mycket samtidigt som vindbruset och däckbullret inte heller befinner sig på klassledande nivå.

**Lucid har bestämt sig för att inte delta i chassiteknikkriget**, här finns därför varken luftfjädring, aktiva krängningshämmare eller bakaxelstyrning. Kunden får alltså nöja sig med adaptiva dämpare och konventionella krängningshämmare på framaxeln, med övre och undre länkar, såväl som på multilänksbakaxeln.

Det gör Lucid Air inte bara komfortabel utan även förvånansvärt spänstig. Styrningen svarar ytterst direkt, vilket säkerligen bidrar till det dynamiska intryck vi får av bilen, även om den inte återkopplar särskilt tydligt. Det rör sig inte om en variabel konstruktion utan den fasta utväxlingen gör reaktionerna beräknliga och ger fin kontroll över bilen.

Viktfördelningen är snudd på perfekt och låter den 2,3 ton tunga bilen dansa lätt över landsvägen. Vikten är dock alltid närvarande, bilen kränger lätt men förblir neutral i alla lägen. Om man inte provocerar den, vill säga.



*Med en höjd på 1,41 meter är Lucid Air 2 centimeter lägre än en Tesla Model S.*

**Viss körning på tvären är absolut möjligt** genom ordentlig lastväxelprovokation, men för att det överhuvudtaget är möjligt får man välja Sprintläget som släpper ESP-systemets järngrepp en aning. Samtidigt anpassas även styrningens servostöd samt chassit och drivlinan.

Lite mjukare kör man i Smoothläget och i det något vassare Swiftläget. Möjligheten att komponera parametrarna efter individuellt tycke och smak saknas däremot, precis som en frirullningsfunktion. Energiåtervinningen kan ställas i endast två steg, där spridningen sträcker sig från stark till mycket stark återvinning. I Sprintläget minskas regenereringseffekten något för att kunna härma motorbromsen i en förbränningsmotor.

Bilens synkrona permanentmagnetmotorer (PSM) har Lucid utvecklat själva och testförbrukningen med dessa hamnar på 26,3 kWh/100 km, vilket är lågt för klassen. Kör vi lugnt och snålt kommer Lucid Air ståtliga 532 km.

**Inte mindre imponerande är förbrukningen** när man kör bilen sportigt – här stannar förbrukningen gärna under 30 kWh/100 km. Man kan alltså utan problem köra långa motorvägsetapper i hög fart utan att behöva ladda bilen allt för tätt.

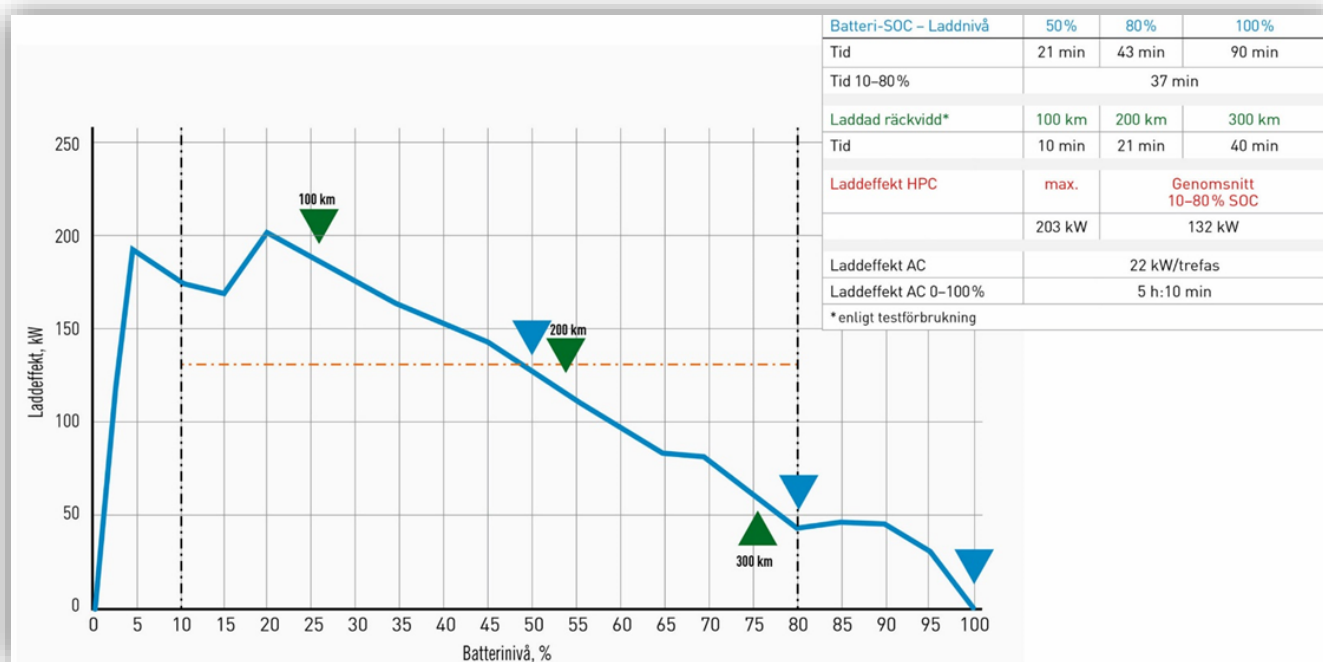
Det beror på att Lucid Air har marknadens mest aerodynamiska kaross ( $cd = 0,197$ ). Prestandan då? Jodå, den profiterar såklart också av det låga luftmotståndet. Air Touring sprintar till 100 km/h på endast 3,5 sekunder och slår därefter inte heller av på takten: 0 – 200 km/h på 12,9 sekunder är på BMW M4-nivå.

Där många andra nykomlingar på bilmaknaden först och främst fokuserar på digitalisering och gadgets visar Lucid en hög grad av mognad.

Världens första frunk med dubbelt lastgolv? Jadå, lastvolymen mäter dessutom smått vansinniga 283 liter!

Laddningsuttaget sitter på vänster sida och täcks av en elektrisk lucka. Laddeffekt AC/DC: 22/250 kW.

**Men visst, Lucid är en väldigt ung tillverkare** och dras naturligtvis med en del problem. Tillvalspaketet Dream Drive Pro kostar mer än 100 000 kronor och innehåller funktioner för halvautonom körning. Problemet är bara att funktionen inte är tillåten i Europa, och Lucid Air därmed får nöja sig med en adaptiv farthållare men utan aktiv filhållning.



Trafikskyltsigenkänningsfunktionen är dessutom helt ute och cyklar och visar gång på gång att hastighetsgränsen i stan är 100 km/h.

Därutöver borde vindrutetorkarna väckas från sin kaliforniska sommardröm – även i det snabbaste läget orkar torkarna inte stå emot europeiska skyfall. Bagageluckan sitter iögonfallande snett och gnisslar gärna när man öppnar den.

Under testet fick testbilen dessutom problem med elektroniken: först visades ett felmeddelande för 12 V-systemet, kort därefter laddades batteriet ur helt och hållet. En snabb diagnos visade en felande säkerhetsbrytare. Därefter kunde vi fortsätta testet av den amerikanska sedanen utan några som helst problem.

Bagageutrymmet är inte särskilt högt, men det finns även här ett stort stuvutrymme under lastgolvet och praktiska sidofack för laddningskablarna.

De nappaläderdraperade stolarna är bekväma men saknar den sista ungen av lyx som exempelvis massagefunktion.

**Kupéutrymmet hos Lucid Air är mycket imponerande.** Här är nykomlingen ungefär lika stor som huvudkonkurrenterna BMW i7 och Mercedes EQS, trots att dessa är 41 respektive 24 cm längre. Känslan är luftig och även långa personer sitter utmärkt i det ytterst bekväma baksätet.

I Touring-utförandet är det ännu ett snäpp bekvämare än i toppmodellen, här har man nämligen tagit bort en del batterimoduler under fotutrymmet för en mer komfortabel knä-vinkel. Aktningsvärd är även bagagevolymen, framför allt den mycket rymliga frunken.

Finns det några nackdelar då? Jodå, på grund av den slimmade karossen är A-stolpen låg och bred och skymmer sikten. Dessutom blir insteget något knepigt. Man sitter förvånansvärt lågt och vi hade önskat oss bättre inställningsmöjligheter för ratten, men man kan väl inte få allt.

**Användargränssnittet domineras moderiktigt av pekskärmar.** Den övre skärmen visar information om navigation, mediakälla och telefon. Samtliga menyer kan öppnas med direktvalknappar och kan utökas genom att svajpa nedåt mot den nedre skärmen som då visar en större karta, mer detaljerad information och ett stort tangentbord. Samtidigt sköter man bilens samtliga relevanta körfunktioner härifrån som exempelvis de olika kör-lägena.



Alla menyer kännetecknas av en enkel struktur. Ruttplaneringen sker med hänsyn till väntetider, batterinivåmål och – om man så önskar – med en sökfunktion för olika leverantörer.

Skärmfokuseringen har dock en del svagheter. Ungefär som hos Tesla justerar man ratten och speglarna via pekskärmen vilket är enerverande. Ljuset och vindrutetorkarna sköter man via en skärm till vänster om instrumentklustret, även här hade vi föredragit knappar och vred. Ratten skymmer dessutom halva skärmen och man måste ta blicken från vägen för att överhuvudtaget kunna hitta inställningen man letar efter.

Bilen öppnas antingen med en liten transponder, ett kort eller via en app.

**Vi gillar däremot kupéns nappaläder** och de öppenporiga träpanelerna. Tyvärr är passformen av dörrlisterna inte den bästa, knapparna i mittkonsolen och på ratten verkar sitta något lösa och själva ratten knarrar emellanåt. Ändå känner man sig snabbt hemmastadd här.

Det är dock egentligen det minsta man kan förvänta sig av en bil i den prisklassen. Men Lucid Air erbjuder många idag ännu ovanliga kvaliteter som gör övergången till elbilism lättare: nykomlingen är mycket effektiv, har lång räckvidd, massor av plats tack vare kompakt drivlineteknik och ett lyckat chassi.

Kvalitetsintrycket hade förstås kunnat vara bättre och assistansdilemmat är just det – ett dilemma. För att vara Lucids första produkt är Air dock väldigt lyckad.

## LADDNING

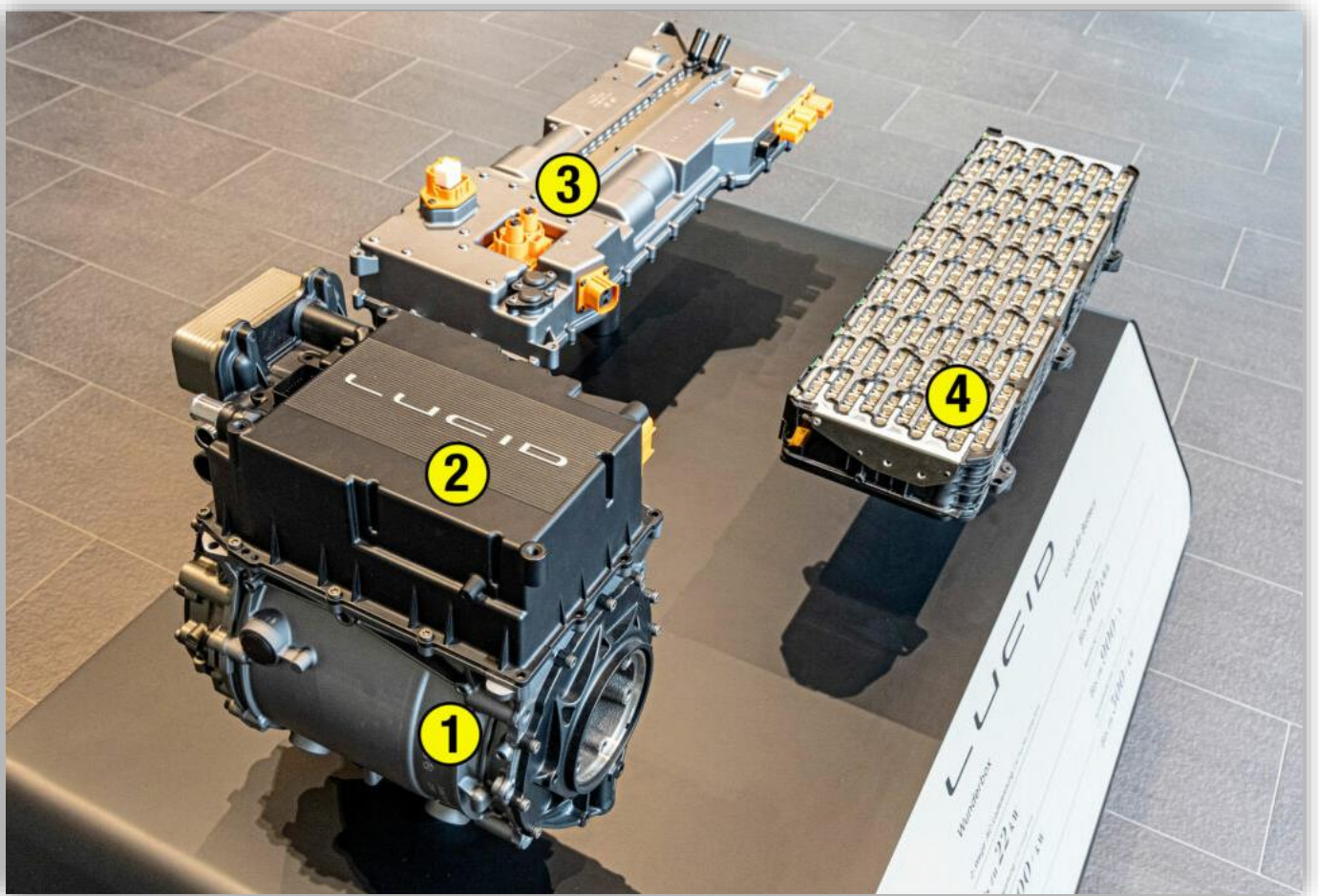
Trots bilens 756 V-arkitektur hamnar medeleffekten på samma nivå som konkurrenterna med 400 V-teknik. Även efter upprepade försök klarar Lucid Air Touring inte den utlovade laddeffekten på 250 kW. Redan från 20 procents fyllnadsgrad sjunker effekten.

Ändå uppvisar den stora sedanen korta laddningstider för 100 och 200 km, men det beror på bilens låga förbrukning. Vill man inte slösa för mycket tid på långresor rekommenderas att man avbryter laddningen redan vid 70 procent batteriladdning.

Det större batterivarianterna ska enligt Lucid kunna laddas med upp till 300 kW, eftersom de arbetar med upp till 924 volt. Med växelström laddas batteriet fullt på cirka fem timmar tack vare en inbyggd 22 kW-ombordladdare.

## DRIVLINAN

**Lucid har utvecklat motorerna, invertern, ombordladdaren och batteri-paketet själva.**



*Hos Lucid är man framför allt stolta över en siffra: nio. Så många hästkrafter utvecklar nämligen en Drive Unit i Lucid Air per kilo egenvikt, mer än alla andra. En Drive Unit består av en synkron permanentmagnetmotor (1), en inverter (2), en enstegad växellåda och en differential. I Dream Edition Performance utvecklar enheten upp till 680 hk trots att den bara väger 74 kg och skulle kunna få plats i ett handbagage.*

Statorns kablar har rektangulära tvärsnitt för bättre packningsgrad. Kylningen sker med olja som rinner genom speciella kanaler i statorn där den kyler ned kopparlindningarna.

Ombordladdaren kallas "wonderbox" (3) på Lucidspråk och är ett bärande element med siliciumkarbid-brytare som har lågt motstånd. Lucid Air kan ladda åt två håll och är bakåt-kompatibel med äldre 50 kW-laddare som själva inte klarar den nödvändiga spänningen för att ladda Air.

Batteripaketet består av 18 eller 22 moduler (4) – beroende på utförande – som i sin tur består av 300 celler från LG Chem eller Samsung SDI (Dream Edition). Spänningen ligger på 756 volt.



## TESTFAKTA

## LUCID AIR TOURING

### MOTOR

Effekt, elmotor, hk(kW), fram/bak	i.u.(i.u.)/i.u.(i.u.)
Vridmoment, elmotor, Nm fram/bak	i.u./i.u.
Systemeffekt, hk(kW)/Nm	<b>1</b> 629(462)/1 200
Batteri, kWh, brutto/netto	i.u./92
Maximal laddeffekt AC, kW	22
Maximal laddeffekt DC, kW	250

### DRIVLINA & CHASSI

Växellåda typ, man/aut/dubbelkoppling	Reduktionsväxel
Antal växlar, man/aut	-/1
Drivning	Fyrhjulsdrift

### MÅTT

Tjänstevikt/maxlast, kg, testbil	2 360/490
Dragvikt, kg, testbil	<b>2</b> -
Längd/axelavstånd, mm	4 975/2 960
Bredd/höjd, mm	1 936/1 409
Bagagevolym, l VDA	283 + 627
Innerbredd, f/b, mm	1 530/1 490
Innerhöjd, f/b, mm	1 010/950
Däckdimension, testbil	F: 245/35 R21 Y B: 265/35 R21 Y
Däckfabrikat, testbil	Pirelli P Zero Elect

**1** 629 hk räcker väldigt långt. Men den som vill ha mer tar steget upp till Grand Touring med 830 hk eller Dream Edition med 1 126 hk!

**2** Att dra släp går inte alls. Man får glädjas åt en enormt stor frunk istället.

### PRESTANDA

0–50 km/h, sek	1,6
0–80 km/h, sek	2,7
0–100 km/h, sek [fabrikstopp] <b>1</b>	3,5 [3,6]
0–120 km/h, sek	4,6
0–140 km/h, sek	5,9
0–160 km/h, sek	7,7
0–180 km/h, sek	10,1
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	225
Bromssträcka från 100 km/h Kalla, olastad, m	36,4

### FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, kWh/100 km	<b>2</b> 15,9/26,3 +65 %
Räckvidd, test, km	725/387

### BULLER I KUPÉN

80/100/130 km/h, dB(A)	<b>3</b> 63/64/69
------------------------	-------------------

### EKONOMI/UTRUSTNING

Grundpris	<b>4</b> 129 000 euro
Värmepump	Standard
Batterikonditionering inför laddning	Standard (knapp)
Dragkrok	-
Nybilsgaranti/vagnskada	Säljs ej i Sverige.

**1** Bättre acceleration än vad fabriken säger är alltid trevligt.

**2** Ja, mätningen ligger högt över normen – men både i7 xDrive60 och EQS 5804Matic är mycket värre.

**3** Bullernivån är OK men inte bra för prisklassen. Mer Mercedes EQB än EQS.

**4** Inunder finns i Tyskland också versionen "Pure" med 487 hk för 109 000 euro.

*”Bilföretag från Kalifornien har överraskat förr...”*



**MIKAEL JOHNSON**

**Ett nytt elbilmärke från USA istället för Kina** känns uppfriskande bara det. Jag gillar dessutom Airs design och de verkar ha utnyttjat elbilens unika möjligheter till bättre utrymmen riktigt bra. Prestanda och räckvidd imponerar också redan i den testade Touring – men fattas bara i denna prisklass förstås.

I Europa finns Lucid idag representerat i Nederländerna, Norge, Schweiz och Tyskland. När kommer de till Sverige? Den frågan har vi ställt till Lucids Europakontor – utan att få något svar hittills.

En tillfällighet eller har man problem? Hur som helst torde man vara något stressade över Lucid-aktiens fall från 12 US-dollar i februari till bara drygt 5 nu i slutet på september. Marknaden är besviken på företagets leveranser och därmed intäkter. Pressen växer.

Men det kanske är nu det vänder? Europa börjar få bilar på gatorna och kunderna strömmar till. Att den före detta Teslaingenjören Peter Rawlinson kan ta fram spännande bilar har han bevisat ännu en gång nu. Bilföretag från Kalifornien har överraskat förr, om man säger så.

Ett visst mått av barnsjukdommar, som observerats i detta test, kan säkert accepteras av lyxbilskunderna – om de tas om hand på ett bra sätt. Tesla är nog inte jätterädda, men visst kan en jänkare till finna sin plats.

*”Det är samma personer som kallar Globen för Avicii Arena”*



**ELIAS MEDELBERG**

**Lucid ser riktigt cool ut** och bortsett en (hel) del barnsjukdomar är det en riktigt bra bil. Karismatisk och funktionell. Det är en bra kombination som vi vet att kunderna gillar. Det blir spännande att se vart utvecklingen tar Lucid och vad som sker med kommande generationer. Det är väl ändå lite Teslavibbar över det hela?



## 15. Nästa år kommer Jaguars sista bensinare

Av John Sempill Publicerad 2023-10-11 Uppdaterad 2023-10-11

Jaguar går in i nästa fas och firar över 75 år som tillverkare av sportbilar – här är den sista sportmodellen med bensinmotor.



*Anrika Jaguar firar sitt motorsportarv med en sista fossilbränslebil.*

**Numera är det inga** konstigheter att biltillverkare tillkännager sin sista fossilbränsle drivna modell. Vi har börjat vänja oss, minst sagt. Men vissa berör lite mer än andra. Jaguar är ett sådant märke.

Nu är det dags för Jaguar att lansera sin sista bensindrivna bilmodell: Jaguar F-Type ZP Edition. Den byggs i ett limiterat antal – 150 stycken – tillsammans med den exklusiva anpassningstjänsten SV Bespoke och tillverkas under 2024.

**Specialutgåvan, som markerar** slutet på både fossilbränsle drivna bilar samt **F-Type** som modell, släpps i två versioner med inspiration från två legendariska **Jaguar E-Type** tävlingsbilar från 1960-talet.

– **F-Type har fångat** intresset hos sportbilsförare i över ett årtionde, precis som E-Type gjorde fem årtionden dessförinnan. ZP Edition är ett ultimatum sätt att fira detta arv, genom att presentera några lysande heritage-inspirerade samlarutgåvor inklusive Project 7 från 2015 och Heritage 60 Edition från 2020.

De två kulörerna som erbjuds till Jaguar F-Type ZP Edition heter Oulton Blue Gloss och Crystal Grey Gloss, varav den förstnämnda är en hyllning till Jaguars första tävlingsvinnande E-Type – ”ECD 400”, som kördes av Graham Hill på Oulton Park 1961. Den sistnämnda kulören är en hyllning till bilen som slutade trea i samma tävling, ”BUY 1”, med Roy Salvadori bakom ratten.



– Nu när Jaguar tar sig an sin största förändring i märkets historia, till att bli ett modernt och eldrivet lyxmarke från 2025, blir detta ett sista firande för Jaguars arv inom motorsport med förbränningsmotorer, säger Rawdon Glover, vd för Jaguar, enligt deras sajt.

**Motorn under huven** på den limiterade utgåvan är en kompressormatad V8 på 575 hästar, kopplad till en automatlåda. Ett vridmoment på 700 Nm utlovas och 0–100-tiden är 3,5 sekunder. Toppfarten är elektroniskt begränsad till drygt 300 km/h.

Limiterade Jaguar F-Type ZP Edition säljs dessvärre inte i Sverige. Men drömma kan man ju alltid.





## 16. Mercedes eldrivna långdistanslastbil eActros 600 klarar 100 mil per dag

Posted by Kristofer Rask oktober 10, 2023

Mercedes Trucks har idag lanserat sin eldrivna lastbil eActros 600. En lansering som ska sätta en "ny standard vad det gäller teknik, hållbarhet, design och lönsamhet", skriver Mercedes.



Visuellt har eActros fått en ny design med tydliga linjer och en betydligt mer aerodynamisk form.

Elastbilen är utrustad med ett koboltfritt LFP-batteri på 621 kWh och ska fullastad klara att köra upp till 500 kilometer på en laddning. Genom att planera in körningen och laddpauserna med de lagstadgade vilotiderna ska lastbilen klara mer än 1000 kilometer på en dag.

Data från Mercedes lastbilar idag visar att omkring 60 procent av alla rutter är på under 500 kilometer per dag. Det innebär att räckvidden är fullt tillräckligt för de flesta förarna, och de som kör längre i en stor utsträckning kan förlita sig på laddinfrastrukturen när de lastar och lossar i depåerna.

För de förare som verkligen är beroende av att köra långt kommer Mercedes eActros 600 att kunna laddas med effekter på upp till 400 kW på en CCS-laddare. Senare kommer Mercedes också erbjuda megawattladdning med MCS-standarden för tung trafik.

Redan från säljstart kan kunder framtidssäkra eActros med stöd för MCS-laddning. Vid en laddeffekt på en megawatt ska det vara möjligt att ladda lastbilen från 20 till 80 procent på runt 30 minuter.



*Interiören i Mercedes eActros 600.*

Mercedes Trucks har utvecklat en ny 800-volts elektrisk axel med två elmotorer och en fyrväxlad växellåda speciellt för användning i tunga långdistanstransporter. Elmotorerna genererar en kontinuerlig effekt på 400 kW samt en topp effekt på 600 kW och säkerställer kraftfull acceleration, hög körkomfort och god kördynamik.

Mercedes eActros har en sammanlagd totalvikt på upp till 44 ton och kan med en standardtrailer lasta runt 22 ton inom EU:s regelverk. Den planerade serieproduktionen är planerad till slutet av 2024.

### **Ekonomisk vinning**

Mercedes eActros 600 kommer att bli runt 2 till 2,5 gånger dyrare i inköpspris än sin dieselmotsvarighet, utan statliga stöd. Men eftersom driften är betydligt billigare kommer investeringen gå att räkna hem på fem år, eller cirka 60 000 mil.

Utsläppen under hela livscykeln med produktionen inräknad kan minskas med 80 procent. Då har Mercedes räknat med en livslängd på 120 000 mil under 10 år.

– eActros 600 står för omvandlingen av godstransporter på väg mot CO2-neutralitet som ingen annan Mercedes-lastbil förut. Den kännetecknas av mycket innovativ drivteknik som kan erbjuda våra kunder särskilt hög energieffektivitet och därmed lönsamhet. Detta gör inträde i e-mobilitet ännu mer attraktivt för vagnparksoperatörer, sa Karin Rådström, VD för Mercedes-Benz Trucks i samband med avtäckningen.



**Kristofer Rask**

## 17. MV Agusta Brutale 1000 RR Assen

Av Johan

14 september, 2023

En ny specialutgåva av MV Agusta Brutale 1000 RR lanserades på Assen-banan under helgen, Modellen är uppkallad efter den historiska holländska motorbanan.



BRUTALE 1000 RR ASSEN.

35 holländska TT-vinster tillgodoräknas MV Agusta, vilket är själva grundanledningen till den nya specialutgåvan Brutale 1000 RR Assen.

En distinkt blå lackering särskiljer motorcykeln från andra MV-modeller, som traditionellt är målade i rött.

När det gäller prestanda är Assen på samma nivå som standard Brutale 1000 RR, där motorn är den högpresterande 998 cm<sup>3</sup> radfyran, som uppges leverera 208 hk (153 kW) vid 11 000 varv per minut och 116,5 Nm vid 11 000 varv per minut. Ett vikt-effektförhållande på 1,1 hk/kg uppnås tack vare en torrvtikt på 183 kg, och där vikten minskar ner till 180 kg hos Racing Kit-versionen.

Viktnedgången beror framför allt på flitig användning av kolfiber, bland annat hos luftburklock, kåpa till instrumenteringen, bensintankkåpor, sidokåpor, strålkastarhus, framskärm, fram- och bakhjul, ljuddämpare och sadelkuts.

Ytterligare exklusiva funktioner hos MV Agusta Brutale 1000 RR Assen inkluderar:

Lättare vevaxel, nyutformad förbränningskammare, lättare kolvar, vevstakar i titan, TFT 5,5-tums färgskärm, farthållare, Bluetooth, GPS MV Ride App, app-styrda inställningar hos motor, fjädring, och elektroniska förarhjälpmedel, Launch control, FLC (Wheelie control), Mobisat stöldskyddssystem med geolokalisering och skräddarsytt Alcantara-sadel.



Motorcykeln kommer även med Racing Kit som tillval, vilket är fallet med alla specialutgåvor från MV. Vilket betyder: CNC-tanklock, broms- och kopplingspak; samt ett sadelöverdrag i kolfiber och ett kapell till motorcykeln. Ytterligare "racing"-alternativ är en Arrow-ljuddämpare med en ECU-mappning dedikerad till den specifika ljuddämparen, och ett "välkomstpaket" med ett äkthetscertifikat.

Totalt 300 Brutale 1000 RR Assen-enheter kommer att tillverkas.



Relaterade:

[Indiska rupier lyfter MV Agusta](#) 19 november, 2022 | "Motorcyklar"

[MV Agusta öppnar i Kungens Kurva](#) 6 april, 2022 | "MC-Branschen"

[Agostini tillbaka till Imatra](#) 2 maj, 2017 | "Klassiskt"



## 18. OSCA 1600 GT Coupe 1964

Av Thor Thorson oktober 17 2016



*OSCA 1600 GT*

### **Bröderna Maserati**

I början var det fyra Maserati-bröder som var starkt involverade i biltillverkning: Ettore, Bindo, Ernesto och Alfieri, och alla utom Ettore arbetade för Diatto-företaget och byggde en 2-liters Grand Prix-bil. 1926 bestämde sig Diatto för att sluta tävla, så de fyra bröderna bildade Maserati-företaget för att bygga och sälja racerbilar.

Maserati-bröderna hade inget intresse av vägmaskiner; Det var strikt racing som motive-  
rade dem. Även om alla fyra var starkt involverade var Alfieri den obestridda dominerande  
personligheten - den bästa föraren, den bästa ingenjören, den verkliga entreprenören som  
fick allt att fungera. Tyvärr, efter en racingolycka, gick en operation dåligt och han dog 1932  
och lämnade de tre återstående bröderna att fortsätta.

Mitten av 1930-talet var en tuff tid för alla företag - mycket mindre en dedikerad racer-  
bilstillverkare - och bröderna var ingenjörer, inte affärsmän. År 1937 sålde bröderna före-  
taget till Orsi-konsortiet, ett rikt och framgångsrikt konglomerat. De tecknade alla ett 10-  
årigt avtal och stannade hos Maserati som ingenjörer. År 1947 var deras kontrakt slut, och  
Maserati gick mot att bli en sportbilsbyggare, så bröderna lämnade och bildade ett nytt  
företag - OSCA - för att återvända till sin ursprungliga racingpassion.



### Från banan till vägen

En fantastisk sak med OSCA är att även om det var ett litet företag - fram till 1600 GT byggde de aldrig mer än kanske 30 bilar på något år - de designade och byggde sina egna motorer, växellådor och körutrustning.

Deras första motorer använde ett Fiat-block med OSCA-huvud, men Ernesto började snabbt designa en 4-cylindrig motor helt i aluminium med dubbla kam som blev standard-designen för alla framtida OSCA. Variationerna på de fyra gick från 750 cc till 1,600 cc, och de gjorde det till en sexa för 2,000-cc-versionen. Det var en otroligt framgångsrik design och drev OSCAs till racingframträdande i ungefär 15 år.

I slutet av 1950-talet ringde Fiat. De designade en ny sportbil baserad på deras 1200 sedan och ville ha en Alfa Romeo-typ motor för den exklusiva 1500-varianten. I stället för att utveckla och bygga en Fiat-tvillingkamera var det mycket meningsfullt att köpa den från OSCA, så OSCA befann sig i branschen för att leverera motorer.

Tillsammans med Fiat-kontraktet kom ett betydande och säkert kassaflöde, så bröderna bestämde sig för att prova något de alltid hade undvikit - att bygga en sportbil för gentlemanföraren som kanske vill tävla med den ibland.

### Sportracern

Den nya 1600 GT var mer en utveckling av tidigare design än en avvikelse. Chassidesignen förblev en rörformad stege, bakfjädring kunde vara antingen levande axel eller IRS efter kundens val, och motorn och drivlinan var standard OSCA, med en 4-växlad synkroniserad växellåda.

I enlighet med OSCA-traditionen var bilen nästan liten - 13 fot lång på en sju fot, fyra tum hjulbas och 50 tum lång - så att passa in i den var en utmaning för större förare. Karossen odlades ut till olika carrozzeria, men Zagato gjorde majoriteten av dem. Beroende på din avsedda användning och plånbok var motorn tillgänglig i olika tillstånd, allt från 95 hk till en dubbel tändstiftskrikare som gjorde 140 hk.



Bilen tillkännagavs 1960, men olika problem med racinghomologering försenade leveransen. Den förseningen är synd, för i slutändan var det bara ett fåtal av dem som faktiskt tävlade, och de utan anmärkningsvärd framgång.

Den totala produktionen på 128 bilar var stor för OSCA, men minimal med normala standarder. Kombinerat med ett märkesnamn som är lite känt utanför racingkretsar och ingen spektakulär tävlingsframgång, gjorde detta OSCA 1600 GT till en obskyr nischmarknadsbil både då och idag.

### **En utmanande försäljning**

De flesta av oss har nu räknat ut att den spekulativa tjurmarknaden för samlarbilar slutade för mellan två och tre år sedan. Den nuvarande marknaden är fortfarande stark och absorberar massor av bilar, men dagarna med att köpa något konstigt men coolt och anta att en uppblåst marknad kommer att täcka alla tvivelaktiga beslut är långt förbi oss.

Detta skapar problem för bilar som den här; Få människor förstår dem och dunkelhet blir ett problem när de flesta seriösa köpare har önskelistor som de arbetar från.

Utan en entusiastisk "tandläkare från Tulsa" för att köra upp budgivningen, reduceras budgivarpoolen på en bil som denna till några mycket kunniga cognoscenti som vet exakt vad de köper och varför, vilket gör det svårt att sälja.

Faktum är att den här bilen misslyckades med att sälja på hammaren och köptes efter blocket, vilket tyder på en enda riktig köpare och en något besviken säljare. Internet visar att den här bilen såldes privat för några år tillbaka för cirka 345 000 dollar, så säljaren drabbades när den heta marknaden svalnade. Förhoppningsvis njöt han av bilen under tiden.

I dagens värld och marknad tror jag inte att vårt försäljningspris är ett dåligt resultat för en obskyr exotisk köpt på toppen. Kalla det rättvist köpt och sålt.



Detaljer			
Fordon:	1964 OSCA 1600 GT coupé	Fördelarlock:	\$30
Antal producera de år:	1960–65	Chassinummer Plats:	Vid höger främre upphängningspunkt
Antal producera de:	128	Plats för motornummer:	Höger baksida av blocket
Ursprungligt listpris:	\$ 7,000	Klubb Info:	Oscas Zagato Registrera
SCM Värdering:	Median hittills, \$ 175,000; hög försäljning, \$ 261,172	Webbplats:	<a href="http://osca-zagato.com">http://osca-zagato.com</a>
Ställ in kostnaden :	\$500	Alternativ:	1960 Alfa Romeo SZ, 1960 Porsche Abarth, 1960 Lancia Flaminia Zagato
		Kreditvärdighet:	B

Skrivet av Thor Thorson

Thor Thorson är president för Vintage Racing Motors, en samlarbilhandlare i Seattle-området och supportverksamhet för vintage-racing. Han har varit aktivt involverad i racing i över 40 år, som handlar om racers från Ferraris till Sprites, men ses mest köra Elva-sport-racers. Han har skrivit racerbilsprofiler för SCM sedan 2003.



**Roger Warolin**