



Audi 100 C3 (1982–1987)

- 1. Daihatsu Copen**
- 2. Skoda prisdumpar nya Enyaq**
- 3. Nya Peugeot e-208 är här**
- 4. Volvos nya syskonmodell Jiyue 01 börjar säljas**
- 5. Test Volvo XC40 Recharge**
- 6. Prov BYD Dolphin**
- 7. Test Hyundai Ioniq 6**
- 8. Prov Mercedes E 220d Kombi**
- 9. Gentlemannens egna Le Mans-vinnare**
- 10. Mazda når milstolpe för Wankeln**
- 11. Thulinverken i Landskrona**
- 12. Audi 100 blev en riktigt hal typ**

Teknikens Värld

1. Daihatsu Copen växter och tuffar till sig

Publicerad 01 nov 2023 kl 08:20

Daihatsus lilla roadster Copen har växt till sig och skulle kunna utmana självaste Mazda MX-5. Om konceptbilen blir verklighet, vill säga.



Daihatsu har länge varit borta på den europeiska marknaden men bilen här får oss på redaktionen att vilja ha märket åter. Under mobilitetsmässan i Tokyo visar man upp fem konceptbilar, mestadels små lastare men även en ny version av roadstern Copen som lanserades 2002 och kom i sin senaste skepnad **2014**.

En modell som är lika sockersöt som inaktuell för Europa då det är en liten så kallad Kei car anpassad för japanska skatteregler. Var rättare sagt, för om konceptet Vision Copen blir verklighet har den god anledning att leta sig hit och utmana herren på täppan när det gäller roadsters: **Mazda MX-5**. Bilen har nämligen växt i storlek och mäter nu 384 centimeter i längd mot maximala 340 centimeter för Kei cars. I bredd är siffran 170 centimeter mot 148.

Vision Copen är elektrifierad i den mån att suffletten har elmotor. Under huven finns en förbränningsmotor som även den har det svällt. Cylindervolymen är nu 1,3 liter mot den maximala kapaciteten för Kia Cars som är 660 kubikcentimeter. Helt borttappad är inte Vision Copen ur miljösynpunkt då den kan tankas med **E-bränsle**.

Stilmässigt backar bilen och är mer lik urversionen från 2002 än den dagens Copen som har betydligt fler veck i karossen. Och som en sista slutkläm – med Vision Copen har modellen skiftat från fram- till bakhjulsdrift. Rena racern.



Peter Klemensberger

2. Skoda prisdumpar nya Enyaq – blir billigare än Tesla

av Maths Nilsson 2 november 2023, 09:32

Skoda kommer med en förbättrad Enyaq och sänker dessutom priset. Nu blir instegsmodellen 14 000 billigare än Tesla Model Y.



Efter snart tre år på marknaden kommer Skoda med fler förbättringar av sin elbil Enyaq. Det handlar bland annat om ökad räckvidd och snabbare laddning. Dessutom svarar Skoda på Teslas prissänkningar och lägger sig 14 000 kronor under Tesla med den billigaste modellen som nu heter 85X. Instegspriset ligger nu på 559 900 kr jämfört med 589.900 kronor tidigare.

Bilen har numera 286 hästkrafter istället för 204 i bakhjulsdrivet utförande. Den fyrhjulsdrivna RS har nu 340 hästkrafter. Räckvidden för instegsmodellen är nu 56 mil istället för tidigare 53,4. De första bilarna kommer till Sverige i slutet av första kvartalet nästa år.

LÄS MER:

- [Här startar Skoda tillverkningen av nya elbilen Enyaq](#)
- [Bildspecial: Här är nya elbilen Skoda Enyaq Coupe iV](#)
- [Premiär: Skodas elbil Enyaq går 51 mil och får dragkrok](#)
- [Tesla släpper billig Model Y för 420 000 kr i USA](#)
- [Teslas nya drag: Billigare versioner av Model S och X](#)
- [Ford ger sig in i priskriget med Tesla – har sänkt med 127...](#)



Maths Nilsson



3. Nya Peugeot e-208 är här – från 489 900 kronor

Posted by Kristofer Rask

november 2, 2023

Nya uppdaterade Peugeot e-208 är här. Med uppdateringen kommer en ny design, ny teknik och längre räckvidd. Nu presenteras de svenska priserna.



Peugeot kommer erbjuda två olika utrustningsnivåer. Peugeot e-208 Allure startar på 489 900 kronor och den mer utrustade GT-varianten startar på 509 900 kronor. Båda varianterna har en motor på 115 kW (156 hk), ett batteri på 51 kWh och en räckvidd på 400 kilometer.

– 208 är en viktig modell för oss här i Sverige och det är riktigt kul att vi nu står inför lanseringen av nya Peugeot 208. Äntligen kan vi erbjuda allt från nya drivlinor till ny förbättrad räckvidd för elbilen och såklart ny spännande design enligt Peugeots DNA, säger Philip Beermann, produktchef på Peugeot Sverige.

De första leveranserna av den uppdaterade 208:an är planerade till januari.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

4. Volvos nya syskonmodell Jiyue 01 börjar säljas

Publicerad 2023-10-31 kl 8:35 Text Erik Söderholm

Ännu ett bilmärke gör entré i Geelykoncernen. Jiyue 01 är en eldriven SUV med avancerade assistanssystem.



Det börjar bli trångbott i den stora Geelykoncernen. Förutom Volvo Cars och Polestar säljs nu även Zeekr i Sverige, och i Kina finns dessutom flera andra liknande märken under Geelys paraply.

I augusti lanserades ytterligare ett märke, nämligen **Jiyue** som är ett samarbete med teknikjätten Baidu. Först ut blir en eldriven crossover kallad Jiyue 01 som ska utmana bland andra Tesla Model Y.

Nu har Jiyue 01 börjat säljas i Kina. Den bygger på samma SEA-plattformen som **Volvo EX30** och Zeekr X och på den kinesiska marknaden blir Jiyue 01 något billigare än Model Y, trots att Jiyue är större rent fysiskt.

Instegsversionen får ett så kallat LFP-batteri på 71,4 kWh och en räckvidd på 55 mil, men det är enligt den kinesiska körcykeln som är mer tillåtande än den europeiska. Effektsiffran ligger på 272 hk.

Ett steg upp finns en version med 100 kWh-batteri och räckvidd på 72 mil i samma kör-cykel, och det finns även en prestandaversion med fyrhjulsdraft och 544 hk. Den får en räckvidd på 66 mil.

Jiyue vill vara ett teknikmärke och bjuder på en massiv total skärmyta i interiören på 35,6 tum. Passagerarna kan spela bilspel på infotainmentskärmen. Märket gör också en stor sak av assistanssystemen som är utvecklade tillsammans med Baidu och går under namnet "Robodrive".

Det är inte klart om Jiyue 01 även ska säljas i Europa.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Geely lanserar ännu ett ett märke – och en eldriven pickup



Geely satsar på husbil med räckviddsförlängare



Geely lanserar nytt bilmärke – med eget laddnätverk



Volvoägaren Geely hamnar på Ukrainas "svarta lista"



5. Test: Volvo XC40 Recharge

Publicerat av redaktören bytbil 2023-10-30 Text och foto Morten B. Bek

Volvo XC40 är egentligen en gammal elbil, men nu är den utrustad med längre räckvidd, mer kraft och bakhjulsdrift. Och vi har tagit den på ett biltest!



Att designa en bil som redan från början är tänkt ska gå på el, öppnar upp för nya möjligheter.

Elmotorn är kompakt och får plats i ett utrymme under bagageutrymmet, och högspänningsbatteriet får plats under sätena. Möjligheterna att utnyttja utrymmet och skapa spännande design är stora, eftersom bilens fasta delar kan placeras där de passar bäst.

Volvo XC40 är konstruerad för att ha en förbränningsmotor i frontutrymmet, och även om den svenska SUV:en är byggd på en utrymmeseffektiv plattform så är den inte av futuristisk typ. Den har rullat av monteringsbandet i Ghent-fabriken i Belgien sedan 2017, och endast små saker har förändrats under dessa sex år.

Men det har skett en grundläggande förändring som jag inte såg komma. Den eldrivna **XC40** Recharge har mer än bara ett större batteri och fler hästkrafter. Elmotorn, en helt ny sådan, har flyttats från framaxeln till bakaxeln. **Volvo** har spenderat, förmodligen stora summor pengar, för att ändra den grundinställningen.

Att förändra så mycket med **XC40** Recharge är ett lite udda val av **Volvo**. De kunde ha väntat tills det var dags för en helt ny **XC40**, så det måste finnas en bra förklaring till varför **Volvo** har gjort den här förändringen.



Säkerheten först

Volvo tänker alltid först och främst på säkerhet. Inget får ta fokus från det faktum att en **Volvo** ska ta hand om sina passagerare. Idén att flytta elmotorn i **XC40 Recharge** bör också gynna säkerheten. Den omedelbara kraftöverföringen från en elbil kan vara ett problem med framhjulsdraft.

XC40 Recharge med framhjulsdraft och 231 hästkrafter var förmodligen inte den mest utsatta bilen när det gäller bristande grepp och okontrollerad kraft, men med 231 hästkrafter kunde den lätt orsaka för mycket hjulspinn vid kurvtagning en regnig dag.

Med den nya elmotorn blir viktfordelningen jämnare, och bättre viktfordelning mellan de två axlarna ger mer stabilitet, vilket innebär ökad säkerhet. Och en bonus: Den bakhjulsdrivna **XC40** har ett stort fack under framluckan för kablar, spolärvätska och annat du vill gömma undan.

Känner du skillnaden?

Elmotorns vridmoment på 420 Nm, vilket är 90 Nm mer än den gamla, ger mer balans vid acceleration. Man får en knuff istället för att bli dragen, och det är skönt att kraften inte drar i ratten.

XC40 Recharge körs inte som en helt annan bil än den gjorde tidigare. **Volvo** har prioriterat säkerheten och den kompakta SUV:en är faktiskt varken lekfull eller rolig på en slingrig väg. Den har en styrning som är död och inte helt riktningsstabil.

Med ökningen av både hästkrafter (den nya elmotorn ger 252 hästkrafter) och vridmoment finns det ännu mindre anledning att välja Twin-versionen. För nu finns det ännu mindre behov av dess fyrhjulsdraft (den har en extra elmotor fram) och 408 hästkrafter.



Nu med längre räckvidd

Den har både ett nytt batteri med en kapacitet på 82 kWh och en användbar kapacitet på 79 kWh. Ett rejält hopp från de 69 kWh som den framhjulsdrivna Recharge hade tidigare.

När det nya batteriet kombineras med en ny elmotor, ger det en dubbel effekt på räckvidden. Den har fått ett rejält lyft, den nya modellen är uppe i 571 kilometer. Den gamla modellens räckvidd på 423 kilometer var inte tillräckligt bra för en elbil i den prisklassen.

Volvo skickar iväg **XC40 Recharge** Extended Range med en WLTP-förbrukning på 16,4 kWh per 100 kilometer, vilket får 18,8 kWh i den nedlagda modellen att se ut som ren frosseri. **Volvo** har också höjt laddhastigheten, och de 200 kW som bilen nu kan ta emot från en snabbladdare är mer än acceptabelt.

Några andra tankar..

Jag har en tanke som återkommer flera gånger under den period jag kör den grå Volvon. Infotainmentsystemet passar inte i en ny bil – särskilt inte i en ny Volvo som har ett frånpris på 559 900 kronor.

Storleken på skärmen och ramen den är insvept i är svår att hantera om man bryr sig om teknik och användarvänlighet. Den (lilla) 9,3" pekskärmen sitter mycket längre in än ramen runt den, och det kan vara svårt att nå sido- och bottenikonerna under körning och ikonerna ser faktiskt gammalmodiga ut.

XC40 Recharge är inte lika lugn och stabil på motorvägen som jag minns från tidigare resor, och fjädringen mår inte bra av att behöva ta hand om 2,1 ton. Köregenskaperna är inte ett område där **XC40 Recharge** är stark på längre.

Det finns bättre fjädring och mer motorvägsstabilitet att hitta i **Audi Q4 E-Tron** och **Volkswagen ID.4**, och de två tyska modellerna är också något större och erbjuder mer utrymme. **XC40 Recharge** Extended Range har förstärkts med mer effekt och längre räckvidd, men **Q4 E-Tron** (och **ID.4**) har också uppgraderats och kommer nu med 286 hästkrafter och bättre räckvidd än tidigare.



Volvo XC40 Recharge Extended Range Plus

Motor: Elmotor (bak)

Effekt: 252 hk/420 Nm

0-100 km/h: 7,4 sekunder

Topp hastighet: 180 km/h

Förbrukning: 16,7 kWh/100 kilometer

Batteristorlek: 82 kWh

Laddningskapacitet: 200 kW

Räckvidd: 571 kilometer

Mått (L/B/H): 444/186/165 cm

Egen vikt: 2 075 kilo

Bogseringsvikt: 1 500 kilo

Bagageutrymme: 452-1 328 liter



Relaterade artiklar:



Första åkturen: Volvo återinför bakhjulsdrift med XC40 och C40



Test: Nu känns VW ID.3 äntligen riktigt bra



Test: Audi Q8 e-tron Sportback med längre räckvidd



Test: Mercedes EQE SUV är lyx på ett klassiskt sätt



6. PROV: BYD Dolphin – folkvagnen

Av Mattias Goldmann Foto BYD

Publicerad 2023-10-31

Uppdaterad 2023-10-31

Kinesiska BYD är på god väg att passera Tesla och bli världens största elbilstillverkare, och lilla Dolphin är nyckeln. Snart kommer den hit – vi har provkört!



BYD Dolphin är något för elbilar så ovanligt som en vanlig, femdörrars halvkombi i Golfstorlek – och med en prislapp som kan bli intressant.

Sökes: folk-elbil!

Är detta bilen energiminister Ebba Busch söker? När hon strök elbilspremien, var det med argumentet att elbilar är för miljonärer. Överdrivet förstås, men det har varit tunnsått med vettiga mindre elbilar till ett vettigt, lägre pris – och faktiskt blivit värre de senaste åren.

Volkswagen-koncernen har lagt ner Up och syskonbilarna, Renault Zoe är gammal och trött, Mini och Fiat tar rejält betalt för sina eldrivna småbilar, BMW:s geniala i3 har ersatts av en suv och till och med Smart är stor och tung.



Ombonad inredning men plottrig förarmiljö och tidernas minsta förardisplay.

Mot denna trista trend går BYD, som vilken dag som helst går om Tesla som världens största tillverkare av elbilar. Deras Dolphin är något för elbilar så ovanligt som en vanlig femdörrars halvkombi i Golfstorlek. Kanske lite snyggare, det är trots allt Audis, Alfa Romeos och Lamborghinis ex-designer Wolfgang Egger som ritat den, försiktigt inspirerad av – just det – en delfin.

Medan vi får leta efter de djuriska referenserna på utsidan, så är de desto tydligare på insidan. Dörrhandtagen är formade som delfinfenor, översidan av instrumentbrädan har en slags gälar – vilket delfiner i och för sig inte har – och allt har organiska, svepande former. Det låter knäppare än vad det är, i verkligheten är det mest en personlig touch som piggar upp.

Viktigare än influenserna från djurriket är allt BYD gjort själva – faktiskt varenda del av bilen utom fönsterrutor och däck. Dolphins e-Plattform 3.0 delas med den större Atto 3, och har samma 8-i-1 system där motor, transmission, ombordladdaren och mycket annat är samlat i ett utrymmeseffektivt paket, vilket är möjligt eftersom BYD gör allt detta in-house.

BYD:s batteri är av litiumjärnfosfat-typ, mer stryktåligt och billigare än de dominerande litiumjonbatterierna, och så innehåller det ingen kobolt – lång näsa åt de som vill avvisa elbilen av hänsyn till arbetsförhållandena i Kongos gruvor. Battericellerna är bladpaketerade, vilket tar mindre plats och är en del av förklaringen till att Dolphin inte behöver byggas som en SUV. Dessutom förstärks bilens strukturella styvhet och säkerhet.

Men allt är inte rosenrött; laddningen går trögt, med bara 65 kW. Förutom Dacia Spring är det sämst på marknaden – men i rättvisans namn blir Dolphin förmodligen också billigast förutom Spring. Laddar du med växelström genom laddboxen sker det med blygsam 7 kW, medan praktiskt taget alla andra elbilar klarar 11 kW och Renault Zoe dubblar till 22 kW.

BYD erbjuder också en snabbare delfin, med dubbelt så stark motor och större batteri, men den laddar faktiskt bara marginellt snabbare vilket betyder samma laddtid 30-80 procent på just under 30 minuter. Att ladda på en halvtimme känns igen, men konkurrenterna klarar det från ett batteri som är bara 10 procent fyllt.



Delfintemat märks om du känner till det i förväg.

Medan biltest ofta är av värstingversionen, som "råkar" vara den som finns som pressbil, testar vi billigast möjliga delfin; lilla motorn, lilla batteriet, lägsta utrustningsnivån och viktigast: lägsta prislappen. I Sydostasien, Australien och Storbritannien kostar den motsvarande 250 000 kronor och då kan många nog ha overseende med långsam laddning om erbjudandet i övrigt är attraktivt.

På papperet är nästa stora frågetecken motorn. 90 hästkrafter över framhjulen är inte mycket och 180 Nm är svårslaget bland elbilar – att få ut så lite vridmoment verkar närmast svårt. Lägg till att Dolphin är betydligt tyngre än man kunnat tro och hoppas, med över 1,6 tons tjänstevikt.

Men i Bangkoks hetsiga trafik är delfinen pigg på att utnyttja alla luckor som erbjuds och när det blir motorväg där hastigheten hela tiden pendlar mellan 40 och 120 lämnar vi många motorstarkare bilar bakom oss. Allt under en förutsättning: Kör i Sport-läget. Alltid. Med så få hästar i stallet vill man inte låta en enda vila, och Eco-läget är nästintill farligt segt med en oacceptabel lagg i gaspedalen.

Också bromskraftsåterföringen lämnas i högre läget hela tiden, som ändå är för svagt – även vid en normal inbromsning blir det till att trycka foten på bromsen. Det är svårt att göra med finesse, bromsen träder in hårt och plötsligt efter att inte ha reagerat alls på de första centimetrarnas tryck.



Designen är mer sober än kaxig.

Styrningen är mer död fisk än sprudlande delfin, men fjädringen är överraskande bra trots att det är bilens tydligaste budgetmärke – alla andra versioner har mer avancerad hjulupphängning. Låt mig också slå ett slag för otrendigt små hjul på blott sexton tum, de minskar ofjädrad vikt, bidrar till en mjuk gång och sänker förbrukningen något lite.

Trots att delfinen inte nått hit än, har den redan officiella WLTP-värden för räckvidd och förbrukning. 15,2 kWh per 100 km och 34 mils räckvidd duger gott och i vårt tredagarstest över närmare hundra mil av alltifrån tät stad till snabb motorväg höll vi oss lätt under officiella förbrukningen trots att luftkonditioneringen fick gå varm, eller kall.

Laddningen sker med CCS på höger framskärm, en praktisk placering när man ska köra fram till laddaren. Alla versioner har vehicle-to-load med effekt på upp till 3,3 kW och i vart fall i Asien får man med ett grenuttag så att det blir lätt att ladda elprylar – eller så att man som jag känner att man borde ha en drönare, en eldriven skateboard eller vad mer som nu kan behöva laddas i en aktiv familj.

Utrymmesmässigt ryms de där prylarna fint. Tack vare hela 270 centimeter mellan axlarna och en kort motorhuv är det gott om plats i kupén både fram och bak, fullt jämförbart med en ID3. Det har uppnåtts delvis genom att knapra på bagageutrymmet men den upprätta formen ger trots allt 345 liter och hela 1 310 med baksätet fällt, vilket sker 60/40 och ger ett platt golv. Men lastkanten är så bred att byxorna smutsas ner om jag försöker nå något längst in. Laddkabeln får ligga under det dubbla golvet – det finns massor av plats under motorhuvén men ingen frunk.

Som medellång förare sitter jag bra, ratten är ställbar i både höjd- och längsled och den pyttelilla instrumentbrädan på fem plottriga tum följer med och stolen kan höjas och sänkas – det kan däremot inte passagerarens. Eftersom stolsryggen är utformad i ett stycke med integrerat nackstöd så ska man helst vara ungefär av medellängd för att sitta bra – europeisk medellängd till all lycka.



Runtomsikten är inget vidare, med små titthål snett framåt, väldigt breda axlar och ett bakfönster av typ brevinkast. Det går bra ändå, dels för att Dolphin är så pass liten, dels för att även den enklaste versionen har 360-graders kamera som standard.

Därmed kommer vi in på den generösa utrustningen: Trots att vi valt den absolut mest barskrapade versionen Active, bjuds det på värmepump för att öka räckvidden vintertid, adaptiv farthållare som fungerar utmärkt, navigator som håller koll på alla laddställen men inte förbereder batterierna för laddning, automatisk luftkonditionering, stolklädsel i "veganskt läder" vilket i praktiken betyder snygg plast, trådlös mobilladdning och party-tricks-pekskärm: Liksom i Atto snurrar den med ett knapptryck 90 grader, horisontell eller vertikal. Jag gillar att ha kartan liggande och då jobbar Apple CarPlay bäst, men då blockeras luftventilerna delvis.

Skärmen har lite för fjuttiga pushknappar men framför allt är belysningen dålig, alltför svag i dagsljus och så stark på kvällen att vi trär en påse över den för att inte bli störda. Röstkommendo listar BYD på utrustningslistan, men inte jag – oavsett hur jag uttalar "Hi BYD" så lystrar den inte.

Förutom touchknapparna har Dolphin strösslat ut reglage med spakar bakom ratten, knappar på ratten, reglage i mittkonsolen, ett par knappar mellan stolarna och några i dörrkarmen. Vad som sköts var är inte uppenbart och förvirringen ökas genom att "Mode" på ratten sköter bytet mellan radio, Spotify och Bluetooth medan "Mode" på mittkonsolen avgör om man kör i Eco, Normal eller Sport.

Knappen för handbroms finns både på kortsidan av mittkonsolens övre del och långsidan av dess nedre, och bromskraftsåterföringen regleras med ett vred eller i en meny på pekskärmen. Växelvredet är placerat precis bredvid de andra vreden, dumt eftersom det är lätt att lägga i backen när man bara vill ändra körläge, särskilt kvällstid när man famlar i mörkret.

Vad ska vi tänka om att BYD för att förbättra krocksäkerheten förlängt bilen med 20 centimeter jämfört med versionen som säljs i Kina? Att våra liv är mer värda? Att BYD på så vis undviker ett totalfiasko som Renault Zoes noll stjärnor eller Dacia Springs enda – eller att detta betyder att den matchar Attos toppbetyg hos Euro NCAP?

Framtiden får utvisa, tills vidare sätter vi ett frågetecken även om säkerhetsutrustningen är rikhaltig med sex airbags, fem ultraljudsradar och fem kameror för vingelvarning, filhållare, nödbroms, skyltigenkänning och mycket annat.

Snart en vanlig syn på svenska vägar?

Alla varningsljud som hörs i tid och otid sätter vi på minuskontot, antingen stör de körningen eller så lär man sig ignorera dem men aldrig att de faktiskt bidrar till att man kör säkrare. En bra sak med dem är att man snabbt lär sig touchpanelens undermenyer – för att stänga av dem så gott det går, men efter varje start är de tillbaka.

Dolphin finns i tre motorbestyckningar, två batteristorlekar och fem utrustningsnivåer, allt går dock inte att kombinera och att i detalj redogöra för möjligheterna är inte relevant förrän vi vet vilka som kommer till Sverige – om det finns ännu inga besked.

Så då ger vi besked: Ta för all del gärna in stora motorn, stora batteriet, högsta utrustningsnivån Design. Men då tror vi prislappen blir för hög för att godta långsam laddning, död styrning och plottrig instrumentering som hänger med oavsett utrustning.

Basversionen Active med lilla batteriet och svaga motorn däremot – kan den få en prislapp någonstans över 300 000 kr får man både mycket och i huvudsak trevlig bil för pengarna. Och när den större Atto 3 kan leasas för 3 000 i månaden, så bör ju Dolphin hamna på rätt sida 2 500...

En sådan delfin kan bli fina fisken på svensk elbilsmarknad.

TEKNISK INFO/BYD Dolphin

Motor: El, permanent synkron, 93 hk, 180 Nm. Framhjulsdraft. Litiumjärnfosfatbatteri 44,9 kWh. Max laddeffekt 60 kW.

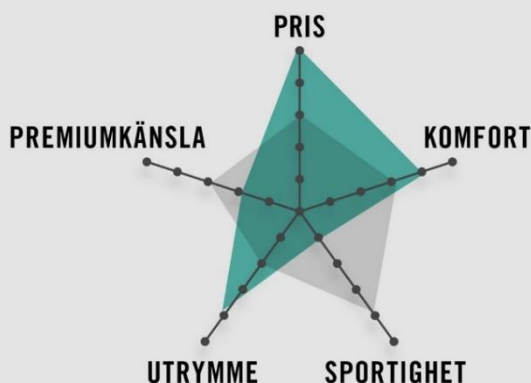
Kaross: L/b/h 4 290/1 770/1 570 mm. Axelavstånd 2 700 mm. Tjänstevikt cirka 1 550 kg, maxlast cirka 400 kg. Bagagevolym 345–1 310 liter.

Prestanda: 0–100 km/h 10,9 sek, toppfart 150 km/h. Förbrukning 15,2 kWh/100 km. Räckvidd 340 km (WLTP).

Pris: 359 900 kr (Active).

PERSONLIGHET

- BYD Dolphin
- Fiat 500e



SUMMERING

Bäst: Rymlig, komfortabel, rimlig räckvidd, välutrustad även i basversion, troligen billig.

Sämst: Laddar långsamt, plottrig förarmiljö, frågetecken kring säkerheten.





7. Test: Hyundai Ioniq 6

Producerat av redaktören bytbil.com 2023-11-01

Text och foto Morten B. Bek

Ju dyrare Hyundai Ioniq 6 är, desto tuffare är konkurrensen. Häng med när vi provkör Hyundai Ioniq 6!



En skiftnyckel i arbetet. Det är vad Tesla har sett till att göra med ett stort antal konkurrenter i många delar av världen. En direkt konkurrent till **Tesla Model 3** – **Hyundai Ioniq 6**, verkar vara ett av offren för Teslas dominans.

I mars körde jag **loniq 6** för första gången, och på många sätt imponerade den koreanska Sedanen vid första mötet. Imponerande räckvidd och imponerande utrymme. Med en räckvidd på 614 kilometer i den bakhjulsdrivna versionen med 229 hästkrafter och den lägsta utrustningsnivån landar frånpriset på 589 900 kronor.

Med 325 hästkrafter, fyrhjulsdraft och testbilens digitala backspeglar, metalliclack, 20" lättmetallfälgar och taklucka blir resultatet en nota på från 669 000 kronor. Det känns inte riktigt lika motiverat. Inte bara för att det är mer pengar än en något mer grundläggande utrustad Ioniq 6 med bakhjulsdrift, utan också för att Tesla har gett **Model 3** en omfattande facelift. Model 3 är snabbare, har längre räckvidd, lika mycket utrustning – men kostar "bara" 519 170 kronor.



Är det (också) designen som kostar kunder?

När Hyundai väckte uppståndelse med **Ioniq 5** i mitten av 2021 kunde vi inte hålla händerna borta. Och missförstå mig inte, den mellanstora crossovern ser fantastisk ut och är en cool, komplett elbil. Försäljningen av **Ioniq 5** går fortfarande starkt, även om det finns något som heter Model Y.

Ioniq 6 har en stor fördel jämfört med den kantiga **Ioniq 5**, men tyvärr har den flera saker som arbetar emot den. Den har en design, särskilt runt den bakre halvan av bilen, som jag inte förstår. Den är konstigt utformad och det ger ett litet bagageutrymme med en mycket liten, opraktisk öppning.

Jag avstår från hela paketet

Med all den fabriksmonterade utrustning som finns tillgänglig på **Ioniq 6** är lyxupplevelsen i Sedanen en självklarhet. Men det finns faktiskt flera saker som drar ner den. Upplevelsen av Ioniq blir inte bara bättre för att den har mycket utrustning.

Soltaket är ett litet tak som bara släpper in ljus och luft över framsätena kostar 9 900 kronor. **Ioniq 5** är tillgänglig med ett panoramaglastak, som inte kan öppnas, men detta alternativ finns inte tillgängligt i den strömlinjeformade **Ioniq 6**. De elektriskt justerbara framsätena med läder är standard i Advanced-versionen, men tyvärr är sätena för höga. En relativt låg salong med troner ger för mycket av en MPV-upplevelse.

Jag återkommer till de 20-tums lättmetallfälgarna om en stund, men först de digitala backspeglarna. 14 900 kronor är mycket att betala för något som egentligen är onödigt. Bara för att ha något som inte så många andra har.

Dock är dessa de överlägset bästa kamerabaserade speglarna jag har provat. Det är nästan som om bilden är tredimensionell, så att titta på liveshowen bredvid bilen känns helt naturligt. Men de två skärmarna ser ut som om de aldrig var en del av den ursprungliga designen; som två stora elefantöron sticker de ut från sidan av den annars eleganta interiören.



Kampen mot 20" lättmetallfälgar

Jag kan förstå att "små" 18" lättmetallfälgar med en mycket sluten, aerodynamisk design kan vara svåra att förena med en elbil som har 325 hästkrafter och en hög pris-lapp. Så du kan lika gärna välja 20". De mörkfärgade fälgarna ser riktigt bra ut.

Tyvärr finns det ingen adaptiv, justerbar undervagn tillgänglig för **Ioniq 6**, och när den är lastad med två elmotorer, ett stort batteri och extrautrustning väger den förmodligen runt 2 250 kilo. Det är 110 kg tyngre än den bakhjulsdrivna bilen med 229 hästkrafter, utan att ta hänsyn till extrautrustning. Med stora hjul och lite extra vikt kommer en ojämnheter i underredet att vara för svår för **Ioniq 6** att hantera innan den blir märkbar.

Det kostar 75 000 kronor att gå från 229 hästkrafter och bakhjulsdrift till 325 hästkrafter och fyrhjuldrift. Ändå är det mer försiktigt och lämpligt att ta det lite långsammare. 229 hästkrafter gör också **Ioniq 6** ganska snabb, och den styr faktiskt bättre med bakhjulsdrift.

Tyvärr är Ioniq 6 i sin bästa utrustningsnivå fortfarande dyrare än Model 3. Det ser ut som att den strömlinjeformade Sedan kommer att förbli en exklusiv modell, även om det inte är vad Hyundai ville.



Relaterade artiklar:



Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6



Premiär för streamlinern Hyundai Ioniq 6



Första körningen: Hyundai i10 är liten men har stor kapacitet



Duell: Kan BMW i4 konkurrera med den futuristiska Hyundai Ioniq 6?



8. PROV: Mercedes E 220d Kombi – familjedrömmen

Av Heinrich Lindner Bearbetning Tobias Mersinger

Publicerad: 2023-11-02

Uppdaterad: 2023-11-02

Sedan 1977 har E-klass erbjudit en kombi. Nu kan det mycket väl vara över. Förmodligen är S 214-generationen den sista innan elbilarna tar över. Vi provkör!



*Axelavståndet anges till 2 961 mm, alltså 22 mm mer än i föregångaren.
För baksätesspassagerarna innebär det ännu mer benutrymme.*

VAD ÄR NYTT?

Kan man ens tänka sig de svenska vägarna utan E-klass kombi? Modellen och karossvarianten är trots allt en institution, även i vårt land.

Det är kanske inte så konstigt heller: innan den första Mercedeskombin (i samband med generation S 123) såg dagens ljus var dessa fordon trista och enkla transportfordon. Lyxiga herrgårdsvagnar fanns endast i USA, men statusmedvetna kunder valde ändå alltid sedanmodellen. E-klass kombi ändrade på detta och snart började en sagolik framgångs saga.

Men vad förväntar sig kunderna av kombin? Gott om plats? Självklart, men det får man även i en Ford Mondeo, till ett betydligt lägre pris. Det är snarare kombinationen av komfort, lyx och överdådiga utrymmen som tilltalar många kunder.

Man vill helt enkelt köra en nästan lika lyxig bil som en S-klass fast med ryggsäck, och det förväntar man sig även av den senaste S 214-generationen.



Interiören i kombi skiljer sig inte alls från sedanmodellen.

Framifrån ser T-modell (som den egentligen heter) exakt ut som sedanmodellen som av traditionsskäl alltid har premiär före kombi. Naturligtvis utrustas även den mer familjevänliga karossvarianten med identisk interiördesign, assistansteknik och infotainmentsystem som sedanen.

Skillnaderna syns tydligast från sidan. Mercedes har velat göra E-kombi mer dynamisk än någonsin och designat en taklinje som kan mäta sig med CLS Shooting Brake: från B-stolpen börjar taket att slutta och övergår i en slank D-stolpe. Kantig linjeföring? Inte här. Bortsett från detta är T-modell en exakt kopia av sedanen – längden, bredden och axelavståndet är desamma.

Inte heller bakdelen bjuder på några större skillnader: bakljusen är identiska med sedanens och domineras av två LED-element med stjärndesign på vardera sida.

Den stora skillnaden är självklart bagageluckan. Väljer man sedanen som laddhybrid finns det inte mycket lastutrymme kvar, man får nöja sig med 370 liter och här spelar kombi ut sitt ess i rockärmen. Utan att fälla baksätet kan man lasta maximalt 615 liter innanför den stora luckan, vilket visserligen är något mindre än i föregångaren (640 liter), men med fällt baksäte sväljer nykomlingen 1 830 liter, tio mer än i den utgående modell-en. Laddhybridtekniken kräver dock sin tribut: med elektrisk draghjälp minskar lastutrymmet med 155 liter.

Luftfjädringen med automatisk nivåreglering är återigen standard och är hjälpsam när man lastar bilen (maxlast 625 kg, laddhybrid 595 kg).

Motorutbudet börjar med bensindrivna E 200 (204 + 23 hk) för 589 900 kronor och sträcker sig upp till E 450 4Matic med 381 + 23 hk och ett grundpris på 822 900 kronor.

Mest intressant för de svenska köparna borde dock laddhybriderna vara och precis som föregångaren kan nya E-klass beställas som antingen bensindriven 300 e (204 + 129 hk) för 687 900 kronor eller dieseldrivna 300 de (197 + 129 hk) för 705 900 kronor. Det är dock endast dieselhybriden som kan kombineras med fyrhjulsdraft (+ 20 000 kronor) eller fås i All-Terrain-utförande (+ 60 000 kronor).



Även den nya generationen får ett All-Terrain-utförande med 46 mm högre markfrigång.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Vi får stifta bekantskap med tillverkarens stora kombi i de norditalienska Dolomiterna, ett märkligt ställe att testa en nästan fem meter lång och två ton tung familjebil kan man tycka. Men det finns en anledning: Dagens E 220 d är nämligen inte alls lika svårrodd här som man skulle vilja tro.

Tvärtom sprintar den stora herrgårdsvagnen lätt och spänstigt genom de trånga och kurviga bergspassen. Visserligen kan man inte jämföra en modern diesel med sina urfäder, men hur enkelt den lilla tvåliters-dieseln rusar upp för bergen med enbart lite draghjälp av startmotorn/generatoren är häpnadsväckande.

Gasresponsen är omedelbar och rent subjektivt betraktat vill man gärna tro att det finns betydligt fler hästar under motorhuven än vad faktabladet anger (197 + 23 hk). Bilens niostegade 9G-Tronic-automatlåda behåller lugnet i alla situationer och gör sällan fel. Inte ens ljudet avslöjar att bilen drivs av instegsdieseln: motorn går så pass smidigt att man verkligen får anstränga sig för att höra skillnaden mot en 300 e. Dieselknatter? Absolut inte.

Du märker dock att du sitter i en diesebil när du tittar på förbrukningen, lite mer än sex liter per 100 km i de italienska bergen är inget annat än fantastiskt. Man börjar undra varför dieselmotorn har fått så dåligt rykte, men det är en annan historia.

Om vi äntligen är färdiga med att höja E-klass kombi till skyarna? Inte riktigt än. Familjefraktaren glänser nämligen med sportiga köregenskaper, dyker hungrigt in i tajta kurvor och styr in med utmärkt känsla och finfin precision. Det enda som uppfattas negativt är den mediokra återkopplingen från regenerationsbromsen.

NÖRDFAKTA

Mercedes har varit snälla nog att låna ut nykomlingens urfäder, modellen som gjorde kombimodeller moderna och moderiktiga. Skillnaderna mellan modellerna är såklart enorma: den senaste kombi har ett 16,6 cm längre axelavstånd och väger 355 kg mer. Ändå är S 214-generationen snabbare, sportigare, mer komfortabel och dessutom mer praktisk och flexibel



BORDE JAG KÖPA DEN?

Det borde egentligen inte ens vara en fråga, klart du ska köpa en E-klass kombi! Här finns plats som i en minibuss, komfort som liknar den i S-klass och dynamiska kvaliteter som i en sportcoupé – det finns ytterst få bilar som lyckas kombinera dessa egenskaper och dessutom känns så homogena som E-klass.

Kan det här vara världens bästa familjefraktare? Vi börjar tro det.

TEKNISK INFO/Mercedes E 220 d Kombi

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

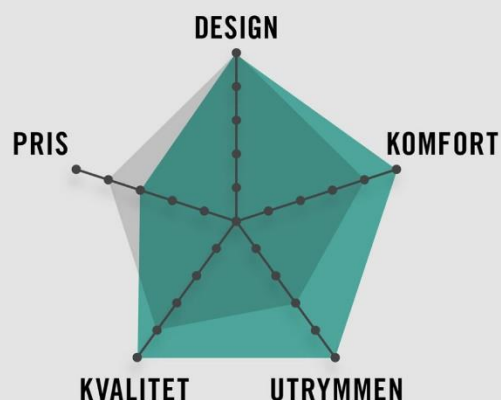
Kaross: L/b/h 4 949/1 880/1 469 mm. Axelavstånd 2 961 mm. Bagagevolym 615–1 830 liter.

Prestanda: 0–100 km/h 7,9 sek. Toppfart 230 km/h. Förbrukning 5,0 l/100 km.

Pris: Från 609 900 kronor. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Mercedes E 220 d Kombi
- Volvo V90 Recharge T6



SUMMERING

Bäst: Rymlig, bekväm, sportig, många assistanssystem.

Sämst: Dyr, medioker bromskänsla.



9. Gentlemannens egna Le Mans-vinnare

Publicerad 2023-10-31 kl 11:04

Text Joakim Nyberg

Ferraris återkomst till Le Mans blev en framgångssaga. Den historiska vinsten ska så klart firas, och det med en extra speciell modell.



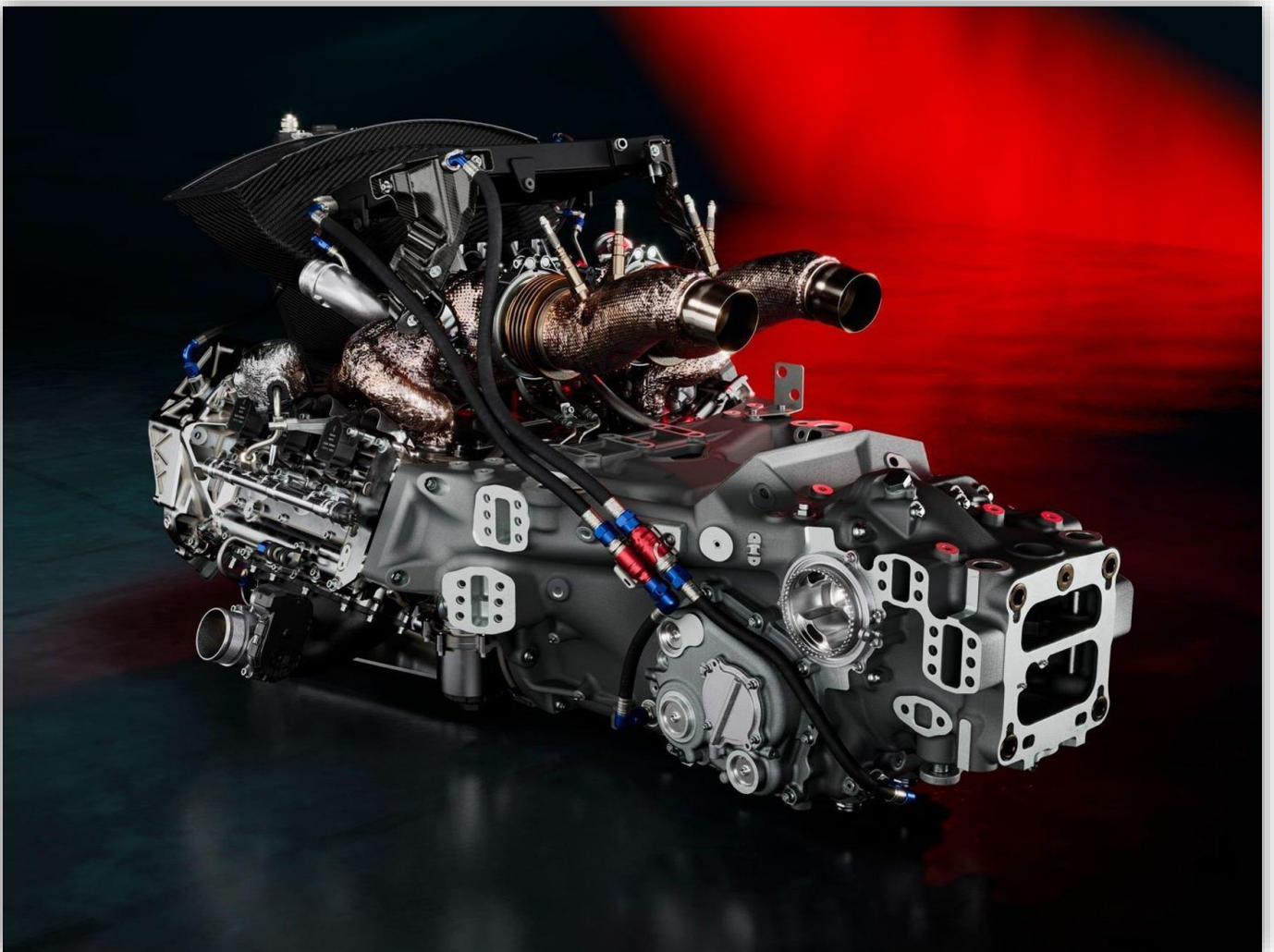
Ferrari 499P Modificata är en alternativ version av Le Mans-vinnaren riktad till "gentlemen drivers" – vi gissar att det betyder riktigt trogna (och rika) entusiaster.

499P Modificata är byggd för att endast köras på bana, men inte i tävlingsammanhang. Eftersom den nya modellen inte behöver anpassas till reglerna för FIA WEC skiljer den sig från tävlingsbilen 499P på flera sätt.

Den största skillnaden mellan bilarna är den eldrivna framaxeln och dess funktioner. I 499P Modificata kan fyrhjulsdriften aktiveras även i låga hastigheter. En "push to pass"-funktion som ger 120 kW extra knuff för omkörningar har också implementerats. Fjädringen, elektroniska kontroller och motorn har även kalibrerats om.

Den mittmonterade V6:an som på egen hand producerar runt 440 kW är i 499P Modificata del av bilens bärande struktur. Total effekt med push to pass aktiverat är 640 kW, motsvarande ungefär 860 hästkrafter.

Modellen är en av Ferraris mest spektakulära någonsin. De begränsade exemplaren är reserverade för Ferraris mest speciella kunder.



10. Mazda når milstolpe för Wankeln

Publicerad: 2023-10-31 14:25 Text Joakim Nyberg

Mazdas produktion av Wankelmotorer har nått en ny milstolpe. I juni passerades två miljoner tillverkade exemplar av den annorlunda motorkonfigurationen.



Året var 1967 när Mazda lanserade sin första modell med Wankelmotor, Mazda Cosmo Sport. Sen dess har olika variationer på Wankelmotorn återfunnits i flera generation av Cosmo och främst Mazdas sportbilar i RX-serien.

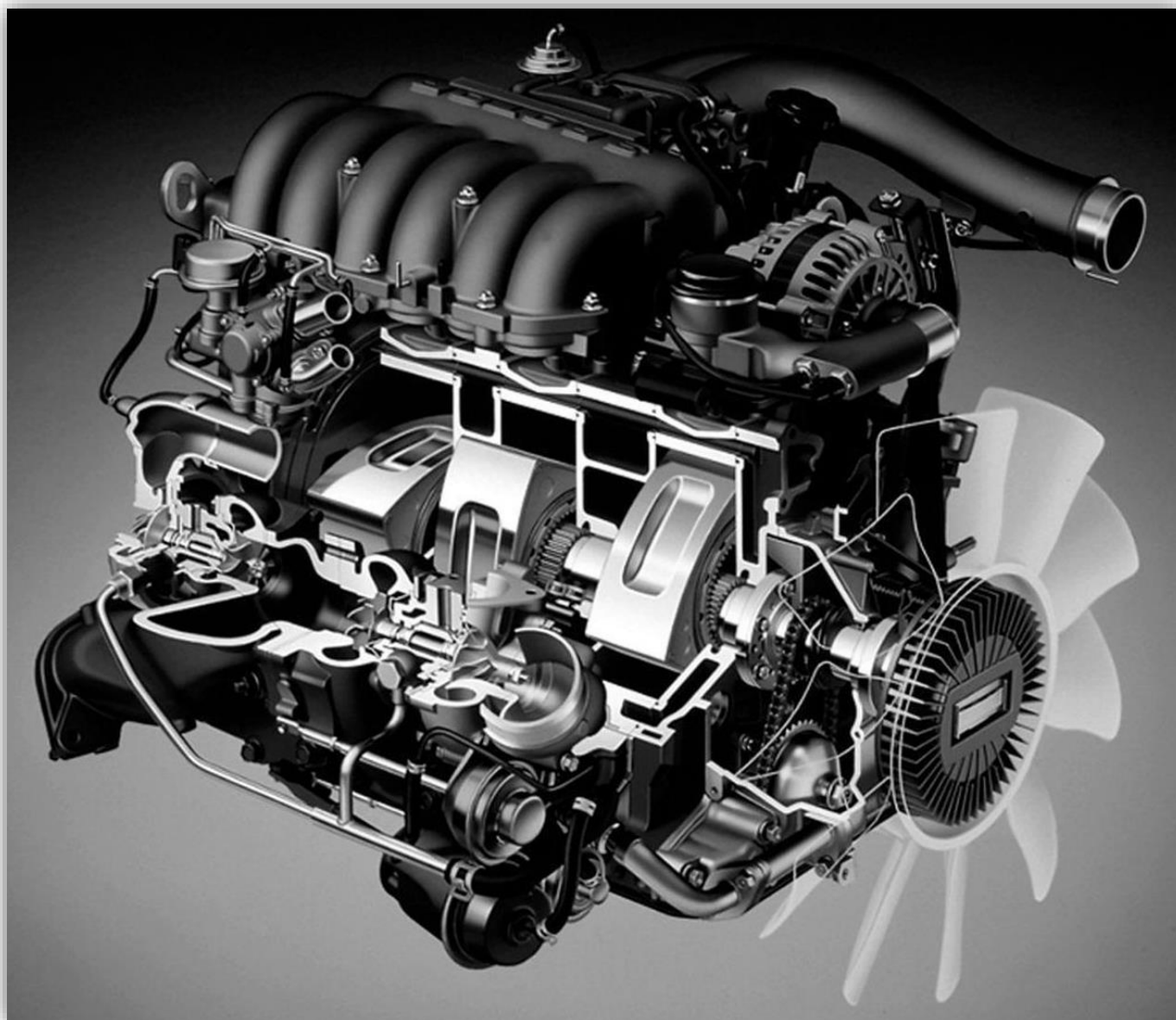




FILM: <https://youtu.be/OjwwV20iZYE>

Höjdpunkten för Wankeln måste sägas vara Le Mans-vinsten 1991. Mazda blev den första japanska tillverkaren att säkra den totala segern. Bilen kallad 787B hade en fyraskivig wankelmotor på 2,6 liter. Framgångarna blev kortlivade eftersom Wankelmotorer förbjöds året efter.

Produktionen av Wankelmotorer upphörde 2012 efter modellen RX-8 pensionerades. I juni i år startade produktionen igen med Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV som använder en Wankel som räckviddsförlängare för den elektriska drivlinan.



Thulinverken i Landskrona.

Sällan torde ett företag startats under så gynnsamma förhållanden som Thulinverken. Namnet blev också snart aktat och ärat icke blott i Sverige utan långt bortom dess gränser. När så fabriken upptog automobiltillverkningen på sitt program, var det många som förespådde en lysande framtid för företaget. Och detta var ju helt naturligt. Bilar funnos vid denna tidpunkt knappast att få för pengar, och beställningar strömmade in långt innan en enda automobil av serietyp var färdig. Ledningen ville emellertid ha allt klart, innan man körde igång med tillverkningen. Men på sådana »verktyg», som äro absolut nödvändiga för en rationell automobiltillverkning, arbetades med en febril iver. Då de sista verktygen höllo på att färdigställas utbröt emellertid strejk vid fabriken, och den blev rätt så långvarig. Och då den var slut var det också slut med de goda tiderna på automobilmarknaden. Tusentals vagnar hade kommit in i landet medan strejken pågick, och de gamla kunderna hade annulerat sina order, varför man hade att börja om från början. I den mördade konkurrens, som nu rådde på marknaden. Gick det icke att hålla affären i gång, och bolaget tvingades till sist att likvidera. De massor av verktyg, som förfärdigats och som representerade värden belöpande sig till hundratusentalskronor, samt maskiner till flerdubbelt detta belopp, blevo för en tid liggande till ingen nytta.

Dess bättre voro värdena så stora, att vederbörande icke ansågo sig stå till svars med att lämna allt vind för våg, och därför har man under årens lopp åtminstone sökt att förbruka det material eller de delar, som från början beställdes för den blivande tillverkningen.

Trots alla motigheter har man sålunda under de gångna åren kunnat hålla märket vid liv, och om undantag göres för en eller annan kortare tidsperiod, har man i regel varje månad kunnat bygga åtminstone några vagnar. Men icke nog härmed. Man har nästan årligen företagit en eller annan förbättring på vagnarne och icke ens ryggat tillbaka för vissa nykonstruktioner; bl. a. har man framställt en läkarebil, som är värd allt erkännande. Chassiet är det vanliga, men ett helt nytt karosseri har konstruerats, så beskaffat att föraresätets bakstycke kan fällas ned, varförutom en liten dyna finnes, som framtill kompletterar själva sittdynan på förarsätet. På detta sätt erhålles en verkligt god liggplats eller bår för en person.

Vid ett besök, som vi nyligen avlagt vid fabriken, funno vi att man som bäst var sysselsatt med iordningställandet av såväl täckta som öppna vagnar, och vid båda dessa hade man företagit en del förbättringar såväl rörande chassiet som karosseriet. Differentialkåpan som tidigare varit av aluminium för att göra vagnen så lätt som möjligt, har nu ersatts med gjutgods för att stärka bakaxeln i sin helhet.

Fjädrarna ha också gjorts längre. Karosserierna av båda slagen ha ändrats till sin fördel, vilket alldeles särskilt gäller om den öppna vagnen. Denna har visserligen alltid haft ett verkligt trevligt utseende, men den nya typen är icke blott vacker utan även särdeles praktisk.

MOTORNYTT

Fabriken har under det gånga året också upptagit tillverkning av en motorsläde, som av allt att döma har stora utvecklingsmöjligheter för sig. Släden drives av en luftkyld, 4-cylindrig motor, vilken ju är så gott som nödvändigt, då släden i första hand är avsedd till bruk i de nordligare delarna av vårt land, där användandet av en vattenkyld motor vintertiden medför stora risker, att nu ej tala om besväret med vattnets ständiga urtappning och ihällning.

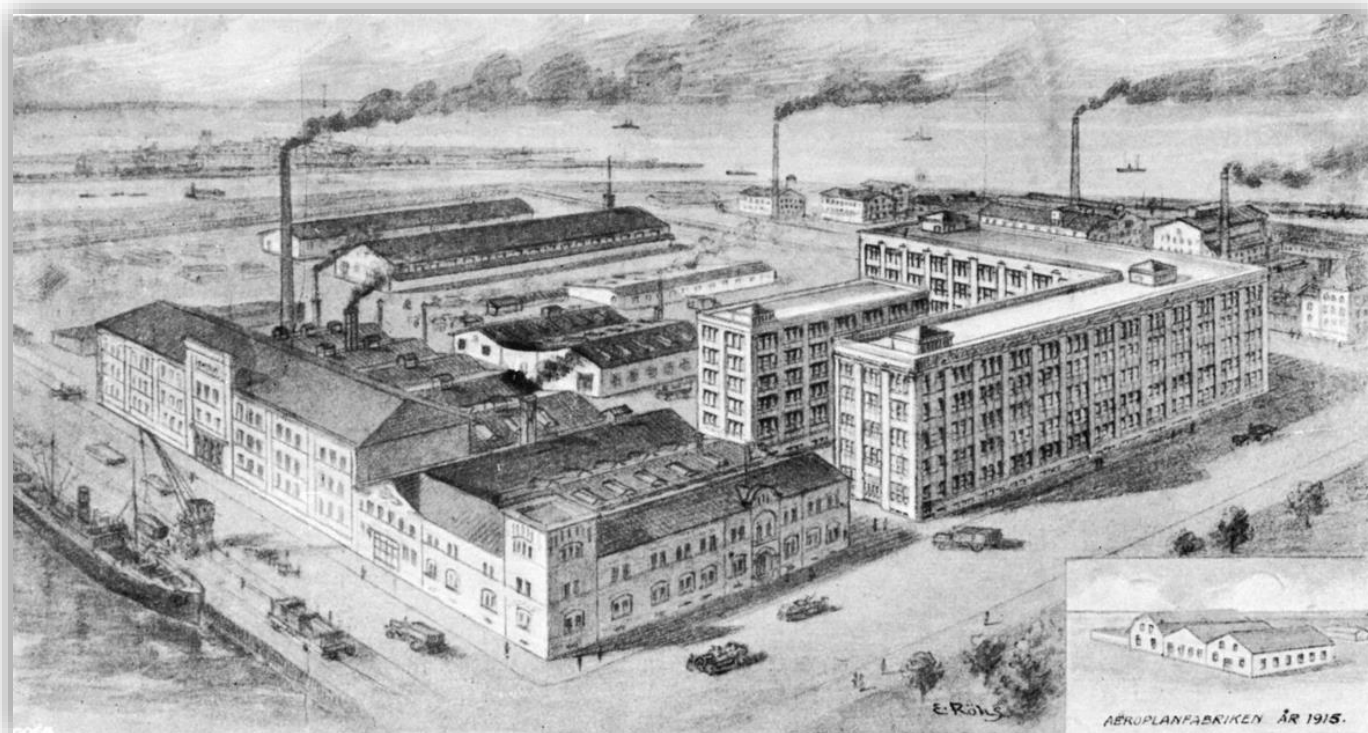
J. N.

THULINVERKENS

Personautomobiler, Läkarevagnar och Motorslädar

utmärka sig för

Modern konstruktion. Lämplighet för sitt ändamål. Låga underhållskostnader.
Låga driftkostnader.



Enoch Thulin

12. Audi 100 blev en riktigt hal typ – snål, snabb och tyst

Publicerad 2022-12-31 kl 17:20 Text Calle Carlquist

Att kalla 80-talets Audi 100 för revolutionerande är snarast ett understatement, skriver Calle Carlquist.



En av 1980-talets viktigaste nya bilar provkördes i Vi Bilägare nummer 19/1982: Audi 100. Det var den tredje generationen av Audis stora modell sedan den första kom ut 1968.

Att kalla 1982 års modell revolutionerande är snarast ett understatement. Visserligen var även Ford med sin nya mellanklassare Sierra samtidigt inne på aerodynamikutveckling men det var Audi 100 som angav tonen.

Bilen hade en luftmotståndskoefficient på 0,30, samtidigt som konkurrenterna låg på 0,40 eller mer. Det fick stor betydelse för hur karosserna skulle utformas framöver och för hur jakten på låg bränsleförbrukning tog fart.

Egentligen räckte det med att titta på Audis kaross för att förstå att den var ”hal”. Formen som helhet påminde om en tvålvagn men hade en tydlig kilform i profil och ett tvärt avhugget bakparti.

Karossen var helt fri från utskjutande detaljer och alla rutor låg i liv med omgivande kaross. Sidorutorna löpte utanför sina ramar, vilka i sig var kraftiga men såg tunna ut tack vare en sinnrik konstruktion. På fram- och bakrutor syntes en liten svart prick i överkant, det stift som höll rutan i spår mot ramen.

Underredet var också speciellt utformat för att lätt släppa undan vind och för att spara vikt gjordes dörrarna av aluminium. Strömlinjeformen bidrog inte bara till att Audi 100 var snål, den var tyst också.



Audi 100 Avant C3 (1982–1987).

Tanken, av plast, rymde hela 80 liter. Med den lilla fyrcylindriga 1,8-bensinmotorn på 90 hk och hög utväxling på både fyran och femman blev Audi 100 en verkligt snål milätare för långa auto-bahnetapper.

Accelerationen var inte märkvärdig, men toppfarten närmade sig 200 km/tim och aktionsradien blev enorm för sin tid. Den stora bilen drog ju inte mer än cirka 0,6 liter milen!

Femcylindriga motorer fanns förstås också och modellen utvecklades försiktigt under åren tills ersättaren kom 1991. Bland annat gjordes inredningen om och hela karossen fick galvanisering 1986.

Dessutom infördes det kortlivade krockskyddssystemet Procon-ten. Det var en vajerkonstruktion som omslöt motorn och förbands med bilbältena fram. När motorn trycktes bakåt vid en kollision drogs samtidigt säkerhetsbältena åt. Med krockkuddens intåg försvann finessen.

Över 55 000 exemplar såldes nya i Sverige, en stor andel av dem av Avantmodellen, alltså kombin med sitt karaktäristiskt sluttande bakparti.



Calle Carlquist



Roger Warolin