



Volvo PV36 Carioca 1935–38

- 1. Prov av Nio EL6**
- 2. Provkörning av Toyota Prius 2,0 Plug-in Hybrid**
- 3. De första av Volvos lyxigaste bil någonsin är klara**
- 4. Maxad specialutgåva av Audi RS 6**
- 5. Toyota fortsätter utveckla förbränningsmotorer**
- 6. Toyota gasar och höjer vinstprognosen**
- 7. Gratis service och uppkoppling när Zeekr sänker priset**
- 8. Elbilstillverkaren Arrival ansöker om konkurs**
- 9. VW-handlare som importerade kinesisk elbil stäms**
- 10. Etiopien först i världen att förbjuda fossilbilar**
- 11. Devin S 1957**
- 12. Provkörning av Volvo PV36 Carioca 1935**



1. PROV: Nio EL6 – bilen med Nio liv

Av Alrik Söderlind

Publicerad 2024-02-05

Uppdaterad 2024-02-05

Nios storsäljare i Kina finns nu i Sverige. Storleken är som en Volvo XC60. Utrustning, tekniknivå och lyxkänsla övertygar men priset förvirrar. Men när det blir som i Kina faller alla bitar på plats.



VAD ÄR NYTT?

Tänk dig storsuven **Nio EL7** som krympt från XL till L. Den är 4,8 meter lång och snudd på två meter bred, för att få plats med samma stora batteripaket på antingen 75 eller 100 kWh.

Designspråket är detsamma, med rena skandinaviska linjer och en hajinspirerad front.

Interiört känner man igen sig, med en elegant och riktigt högkvalitativ interiör. Den stora mittenskrmen reagerar snabbt på kommandon och har likt övriga Niobilar den senaste mjukvaran som är ett stort steg framåt.

Sedan start 2019 har Nio kommit med 450 mjukvaruuppdateringar och 500 nya funktioner.

Den lilla skärmen rakt framför föraren har fin grafik och mycket innehåll, och det finns därtill en stor och bra augmented reality-head up-display. I den bil jag kör är Nios lilla "hjälpreda" eller "kontrollant" Nomi gömd i panelen, men funktionen är densamma.



Välbyggt, inbjudande "skandinavisk design" och fina materialval. De två skärmarna kompletteras med en fin head up-display. Denna bil har den digitala assistenten "Nomi Mate" gömd i instrumentpanelen. För 7 500 kr hoppar hon upp. Körriktningsreglaget sitter strax under den fina skärmen.

Man kan be Nomi om enkla saker som att sätta på massage eller navigera någonstans, och "hon" anmärker gärna på bristande koncentration eller minsta överträdelse av hastigheten.

Som tur är finns ett snabbkommando för att stänga av hastighetsövervakningen och det går att be Nomi att vara tyst. För 7 500 kronor hoppar Nomi upp på panelen i form av det lilla ansiktet som gör miner, vinkar och håller "ögonkontakt".

Om det är värt det är en svår fråga, men det är tveklöst så att Nomi ger bilen karaktär, och i framtiden ska "hon" bli din personliga assistent genom vardagen, ihopkopplad med Nios mobiltelefon, som än så länge enbart säljs i Kina. Bil och mobil ska bli ett.

Apple Car Play och Android Auto stöds inte eftersom den blixtnasba räknande ruttplaneringen som visar laddställen, batteribyten och batterinivåer inte fungerar utan att vara kopplad till batteristatus.

100 kWh-litiumjonbatteriet är nytt och kan ladda med 180 kW, mot 130 tidigare. Det mindre 75 kW-batteriet, med en blandning av järn- och litiumceller, har fortfarande en maxladdning på 140 kW.

Men Nio lovar trots det bara 130 kW-laddning för det stora batteriet. Förklaringen är att man kanske får ett sådant om/när man byter batteri. För så är det. Alla batterier mixas i stationerna och när det kommer ny batteriteknologi är det slumpen som avgör vad man får.

Med tanke på att det bara registrerats 145 Niobilar i Sverige kommer de nyare batterierna snabbt att bli i majoritet.

Laddhastigheter är fortfarande inte Nios starkaste sida, med 10-80-procent på runt 30-40 minuter. Men nästa generation bilar lär få 800-voltssystem.



I Sverige finns det i skrivande stund sju batteribytesstationer, varav två i Stockholmstrakten. På sikt ska alla städer i landet ha åtminstone en. I Europa finns det just nu 27 stycken och i Kina närmare 2 000 stycken.

Jämfört med storebror Nio EL7 har motoreffekten skruvats ner från 653 hk till 470. Samtidigt har vikten minskat från 2 361 till 2 303 kg och längden med 5,7 cm. Trots det upplevs nykomlingen som mindre ...

Tekniskt bjuds det på batteriuppvärmning, V2L med 3,3 kW, massvis med säkerhetssystem och assistanssystem. Alla Nios bilar har för övrigt klarat fem stjärnor i Euro NCAP.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Komfort är tveklöst högsta prioritet även om 0–100 km/h går på 4,7 sekunder.

Antalet körprogram är åtta, som kan anpassa bilen för vått, snö och grus, eco, normal, sport och sport plus, samt individual. Tryck ner båda markeringarna på rattens yttersidor samtidigt, så aktiveras sportläget.

Till skillnad från storebror **EL7** känns **EL6** inte lika övermotoriserad utan mer harmonisk och smidigare. Det blir aldrig någon vass körupplevelse, men däremot en bekväm och om man så vill snabb färd.

Fjädringen är lite fluffigare än i EL7 men den kan kännas lite klumpig över större ojämnheter.

Väljer man 100-kilowattaren ingår en hel del lyxutrustning, som massage och ventilation i baksätet, loungefåtölj fram med snudd på liggläge och ...

Kvalitetskänslan är hög och det finns ett antal olika interiörförger att välja mellan, från ljust, till grått, brunt och svart.

Framstolarna är påkostade med bland annat luftkuddar i ryggstödet och åtta massagepunkter. Man sitter riktigt bra. Liggloungestolen är givetvis fantastiskt bekväm med "fothylla" och stöd för vaderna, plus massage, värme och ventilation.

Enpedalskörning fungerar bra, men vissa skulle gilla ännu mer regenerering. Med hjälp av bilens 32 exteriöra övervakningsenheter med Lidar på taket som kronan på verket satsar Nio hårt på självkörning.

I Kina ska bilen klara att köra själv på motortrafikleder, och det är extremt viktigt på den marknaden eftersom många pendlar i megastädernas trötlösa köer.

Att slå på självkörning görs med ett enkelt knapptryck och efter att ha pingpongat lite skärper sig bilen och gör det riktigt bra, även runt refuger och farthinder på de sydtyska byvägarna.



Baksätet är brett och mycket bekvämt för två, i 100 kWh-versionen ingår massage och värme/ventilation. Kan köpas till för 22 500 kr i komfortpaket. Max dragvikt är 1 200 kg. Taklast 75 kg.

Att man har Lidar, i kontrast till exempelvis Xpeng som anser att nyttan än så länge inte är lika stor som kostnaden, motiverar Nio med att bilen ska vara framtidssäker. Med bättre mjukvara och ny lagstiftning ska bilen klara av en hel del självkörning.

Ljudnivån är låg, motorerna hörs i princip inte och även vägljud och vindbrus är bra avskärmat.

I baksätet sitter två riktigt bra, med bättre lårstöd än i många andra eldrivna suvar. Ryggstödet kan vinklas åtta grader och mittenplatsen är bredare än brukligt i klassen tack vare bilens generösa bredd. Men sittkomforten är inte lika hög på mittplatsen.

NÖRDFAKTA

Priset förvirrar och för att välja rätt måste man nörda ner sig.

Man kan korttidshyra eller långtidsleasa och då ingår service, vinterdäck med byten, försäkring, batterier, två batteribyten i månaden och så vidare.

Priset är 13 099 eller 14 399 kr beroende på om man vill ha den bättre utrustade 100 kWh-modellen eller ej.

Tryggt är att priset är fast under avtalstiden, oavsett ränteförändringar.

Vad ett extra batteribyte kostar är inte klart, med det blir en summa för bytet och extra för antalet kWh. Lämnar man ett batteri med 30 procent laddning blir bytet billigare än om det bara är tio procent kvar.

Så långt är det enkelt, och Nio säger att de flesta "prenumererar" på sin Nio.



Nio har två billigare varumärken på gång: Alps och Firefly, som lär komma till Europa. Alps är mellanmärket och ska slåss mot exempelvis VW, lär komma till sommaren 2024 och använda batteribytestationerna.

Vill man köpa bilen utan batterier kostar den 639 000 kronor med batterihyra på 1 775 kr för det mindre batteriet och 2 995 kr för det större inklusive mer utrustning.

Eftersom batteribyten är "grejen" med Nio är kanske inte batteristorleken extremt viktig – 40 eller 53 mil? Är svaret nej betalar man 1 300 kronor i månaden för mer utrustning.

Frågan är givetvis hur andrahandsvärdet blir om säg fem år. Vill någon då överta en batterihyra på snudd på 3 000 kronor per månad? För den summan får man i dagsläget en ny **BYD Atto 3** ...

Det tredje alternativet är att köpa bilen med batterier. Det betyder 639 000 plus 120 000 kr för 75 kWh och 240 000 kr extra för 100 kWh. Men då får man inte använda sig av batteribytestationerna, vilket är Nios stora USP.



Finare lack går på 18 500 kr. Lidarradar ska ge riktigt bra självkörning i framtiden.



Bagageutrymmet har plats för 579 liter (668 inklusive fack under golvet) och med fällda säten 1 430 liter.

BORDE JAG KÖPA DEN?

Svaret är självklart nej. Eller rättare sagt, köp inte bilen OCH batterierna. Hyr den eller köp bilen och hyr batterierna.

Med 100 kWh-batteriet kostar bilen 859 000 kronor och det går att lägga till 7 500 kr för dragkrok och beställa extra fina fälgar och lack. Det betyder att EL6 får finna sig i att bli jämförd med **Audi Q7 e-tron**, BMW iX40, **Mercedes EQE Suv** eller varför inte **Xpeng G9**?

I det tyska sällskapet är Nio EL6 prisvärd och gör inte bort sig även om jag tror att tyskarna ligger lite före med fjädringskomforten, och BMW:n är spänstigare att köra.

Till sist handlar det om batteribytena även om det kanske inte är så viktigt att ett byte går på fem minuter jämfört med 25–35 minuter för att ladda en av tyskarna.

Att alltid ha ett fräscht batteri, oftast med modernare teknik än bilens ålder är bra. Ännu viktigare är att man inte riskerar ett dyrt batteribyte, om celler gått sönder eller effekten gått ner märkbart.

Den dag man ska sälja kan bilens riktigt stora fördel vara att batterierna är som nya. Blir batterilivslängd ett generellt problem efter garantiernas utgång, kan uddamärket Nio slå till med branschens högsta andrahandsvärde.

Affärsmodellen borde alltså självklart vara som i Kina. Där köper man bilen med batterier samtidigt som man kan använda batteribytstationerna.

Det skulle sätta fart på försäljningen.

TEKNISK INFO/Nio EL6 100 kWh

Motor: El, 2 st elmotorer, systemeffekt 490 hk/700 Nm. Fyrhjulsdraft. Batterikapacitet 100/90 kWh. Laddeffekt AC 11 kW, DC 125–180 kW.

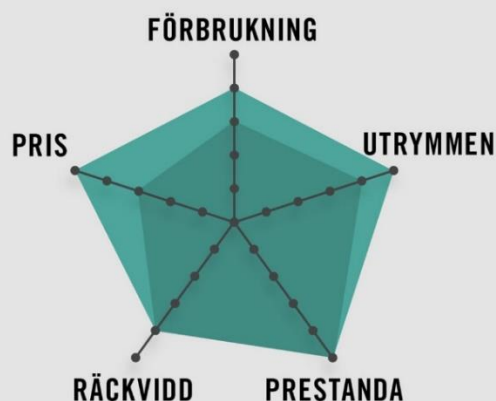
Kaross: L/b/h 4 854/1 995/1 703 mm. Axelavstånd 2 915 mm. Vikt olastad 2 423 kg. Maxlast 495 kg. Bagagevolym 579/1 430 l. Frunk 0 l. Dragvikt 1 200 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 4,5 s. Toppfart 200 km/h. Förbrukning blandad körning 20,4–21,2 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 510–529 km WLTP. Laddning 10–80 % 30–40 min.

Pris: 879 000 kr. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

- Nio EL6 100 kWh
- BMW iX 50 (1,1 milj)



SUMMERING

Bäst: Batteribytesmöjlighet, komfort, kvalitetskänsla, utrustning, förarmiljö, utrymmen.

Sämst: Förvirrande försäljningsmodell om man inte vill hyra. Man bör kunna köpa bilen med batterierna och samtidigt kunna utnyttja batteribytstationerna. Ej V2L/G/H.



Teknikens Värld

2. Provkörning av Toyota Prius 2,0 Plug-in Hybrid

Publicerad 06 feb 2024 kl 1628

Från en säreget designad klump till en sportig och spetsig kil. Nya Toyota Prius ser betydligt häftigare ut än sina föregångare. Tråkighetsstämpeln är som bortblåst.



Nya Toyota Prius Plug-in Hybrid. Vi har kört den.

När den första [Prius](#) lanserades i Japan 1997 var hybriddrift fortfarande ett okänt begrepp för de flesta. Tre år senare kom den till Europa och blev startskottet på den elektrifieringsprocess som just nu pågår för fullt. Att Prius har spelat en stor roll för klivet över till elektrifiering i stora delar av världen är ett obestridligt faktum.

Nu kommer jag att vara plump, men så här i backspeglarna ser de första tre generationerna av Prius inte kloka ut. Den första Prius ser ut som en svullen dvärghamster i plåt och generation två och tre ser så där lamt 00-talstråkiga ut med stora avlånga strålkastare fram och osnyggt diffusa former.

DET HÄR ÄR NYTT

Femte generationen

Visades 2022 och är den femte generationens Prius med internbeteckningen XW60.

Formen

Modernare och vassare formspråk.

Större batteri

Batteriet är nu på 13,6 kWh i stället för 8,8 som tidigare.



Är det sotarens bil? Man kan nästan tro det. Lite mer fantasi kan väl Toyota ha?

Vi blir fortsatt utan

Nya Prius kommer inte att säljas i Sverige men heller inte i Australien, Nya Zeeland och England.

Men utseendet är uppenbarligen inte det enda bedömningskriteriet, för Prius har sålt bra genom åren och varit en populär bil, mycket tack vare snål drift och problemfritt ägande. Totalt har Prius sålts i över tio miljoner exemplar globalt.

Men popularitet är en färskvara. Dalande försäljning medförde att Toyota Sverige för tre år sedan valde att plocka bort Prius från den svenska marknaden. Man ville i stället satsa på mer trendriktiga suvar och crossovermodeller. Med facit i hand var beslutet förståeligt men icke desto mindre beklagligt, för med den femte generationens Prius så har modellen ryckt upp sig rejält, både utseende- och prestandamässigt.

Hur jag och resten av bilvärlden kommer att bedöma **nya Prius** utseende om tio år ska jag låta vara osagt, men här och nu ser den riktigt läcker och snabb ut. Nästan som en liten sportbil, och den gula lacken och de kolsvarta b-stolparna bidrar onekligen.

Den kilformade och aggressiva fronten ser tuff ut men signalerar ändå tydliga Toyota-DNA. Baken däremot, modern och stilren till trots, är lite mer generisk i sin design med typiskt tidsenlig ljusramp som löper över hela bakpartiet.

Provbilen är skodd med 19-tumsfälgar på däck från Yokohama. På sidorna syns ett tydligt veck i plåten som leder bak till lätt utsvällande hjulhus, antagligen ett designgrepp för att signalera stabilitet och styrka.

Tyvärr har Toyota inte lagt samma möda på att få Prius visuellt tilltalande interiört. Inredningen i probilen är på gränsen till trist och intrycket domineras av svart plast. Ratten är som en tjock klump som tillsammans med en stor mittkonsol bidrar till att man känner sig lite inklämd på förarplatsen. A-stolparna stör framåtsikten en aning och sidofönstren är smala och vinkeln längst fram snäv. Det underlättar att vara en liten människa i Prius.



Nya Prius baseras på andra generationen av TNGA-C-plattformen och laddhybriden har fått ett större litiumjonbatteri med en kapacitet på 13,6 kWh (kilowattimmar), en ökning med 55 procent jämfört än föregångarens 8,8 kWh. Enligt specifikationerna ska det räcka till drygt sju mils körning. Totallängden är 460 centimeter vilket betyder att Prius har vuxit nästan tre decimeter sedan 1997.

Den 2,0 liter stora bensinmotorn och elmotorn levererar sammanlagt 223 hästkrafter (164 kW) och eftersom Prius inte väger mer än 1 500 kg så gör den 0-100 km/h på kvicka 6,8 sekunder, vilket är mer än godkänt för biltypen.

Nya Prius känns bra på de danska landsvägarna som är behagligt glest trafikerade. Den har ett piggt och alert uppträdande och känns välbalanserad med en styrning som är både lätt och responsiv. Är man fantasifullt lagd kan man lätt föreställa sig att man åker omkring i en nätt liten sportbil. Med föregångarna i åtanke är det som om klassens tönt har kommit tillbaka efter sommarlovet, vältränad, med ny frisy och ett nyutblommat självförtroende.

Innerbackspegeln är digital, något som jag inte gillar alls eftersom jag tycker att det är svårt att snabbt ställa om ögonen på ett sätt som inte krävs med en traditionell spegel. I skåpbilar förstår jag storheten med tekniken, men inte i personbilar.

Lika trevlig som Prius är att köra, lika jobbig är den för lite längre människor i baksätet. Lårstödet är obefintligt och jag får inte plats "bakom mig själv". Dessutom slår jag huvudet i taket om jag lutar mig bakåt. Ett litet plåster på såren är att man har dubbla USB-C-uttag och stolsvärme bak.

Bakluckan öppnas högt och det är enkelt att lasta i och ur bagageutrymmet, något som för övrigt har ökat lite i storlek till 284 VDA-liter tack vare en förändring i batteriets placering.

Prius har tagit ett kliv framåt och känns mer attraktiv i dag än tidigare. Vi får hoppas att Toyota i Sverige ändrar sig och tar in modellen. Det hade blivit ett glatt tillskott till den suv- och crossover-tunga fordonsflottan vi har i landet i dag.



Bakifrån kan det vara vilken ny bil som helst.

TOYOTA PRIUS 2,0 PLUG-IN HYBRID

Pris: Ej prissatt, lanseras inte i Sverige.

Motor: Bensin-el. 4-cyl radmotor/2 överliggande kamaxlar/4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 14,0:1. Borrning/slag 80,5/97,6 mm, cylindervolym 1987 cm³. Max effekt 150 hk (112 kW) vid 6000 r/min, max vridmoment 190 Nm vid 4400-5200 r/min. Elmotor 163 hk (122 kW), total effekt 223 hk, batterityp litiumjon, 13,6 kWh. Max ladd-effekt 3,5 kW.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. e-CVT-låda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, Krängningshämmare fram och bak. Fjäderben med undre triangellänk fram. Multilänk bak.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 10,8 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 19 tum, däck 195/50 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 275, längd 460, bredd 178, höjd 143, spårvidd f/b 156/157. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1570, maxlast 275. Tank 40 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 284 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,8 s, toppfart 177 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,7 l/mil. CO₂ 16 g/km. Elförbrukning 13,4 kWh/mil. Räckvidd på el 7,2 mil.

Garantier: Inga uppgifter.

Skatt: Inga uppgifter.

Rivaler:**Kia Niro 1,6 Plug-in Hybrid**

Storsäljaren Kia Niro finns både som hybrid, laddhybrid och renodlad elbil. Lite kortare räckvidd än Prius på el som laddhybrid.

Pris: 418 900 kronor.

**Opel Astra Plug-in Hybrid**

Opel har fått sig ett uppsving sedan man hoppade i säng med Stellantis. Fräckare former och en allmänt piggare uppsyn. Går att få som kombi.

Pris: 409 900 kronor.



Per-Erik Sundström



Nya Toyota C-HR möter Honda ZR-V

3. Volvos lyxigaste bil någonsin – första bilarna klara

Av Maths Nilsson

6 februari 2024 kl 1533

Nu har de första exemplaren av Volvo Cars lyx-MPV Volvo EM90 rullat av bandet i Kina. Modellen är Volvos största och lyxigaste någonsin. Bilen beskrivs som ett rullande vardagsrum och kostar från 1,25 miljoner kronor.



Volvo EM90 premiärvisades i Kina den 12 november och nu har tillverkningen dragit igång i Geelys fabrik i Hangzhou Bay där bilen tillverkas tillsammans med Zeekr 009, Zeekr 001, Zeekr 001 FR, Jiyue 01 och Polestar 4. EM90 byggs på Geelys SEA-plattform och hittills säljer Volvo bilen enbart i Kina. Bilen är mer eller mindre en exakt kopia på Zeekr 009. Volvo har dock ändrat på bilens front, satt dit Tors Hammar-lampor och Volvoemblem.

EM90 är en Volvos största personbil hittills och även den lyxigaste. Mittenraden får flygplansfåtöljer med utfällbara bord och framför passagerarna finns en stor bildskärm. Stolarna går att fälla bakåt om man vill ta en tupplur. Det finns också utfällbara fotstöd, Volvo beskriver bilen som ett vardagsrum på hjul.

Volvo EM90 görs i Geelys fabrik i Hangzhou Bay i Kina.

Förarmiljön består av en stor skärm och växelväljaren är gjord av en stor bit Orrefors-kristall. Till skillnad från EX30-modellen har Volvo behållit ett instrumentkluster i förarens siktlinje. Volvo EM90 får en räckvidd på upp till 738 kilometer enligt CLTC-testcykeln. Bilen kommer med ett 116 kWh batteri och laddningstiden från 10 till 80 procent förväntas vara under 30 minuter. EM90 är bakhjulsdriven med en elmotor på 272 hästkrafter och kan accelerera från 0 till 100 km/h på 8,3 sekunder.

Volvo EM90 är, bortsett från förlängda limousiner, den längsta bil Volvo har producerat. Den mäter 520,6 cm och är 198,7 cm bred utan backspeglar. Höjden på 185,9 cm gör att den är 10 cm resligare än SUV:en EX90. Trots större kaross och ett större batteri är den lättare än EX90: 2763 kg mot 2818 kg.



Maths Nilsson

4. Maxad specialutgåva av Audi RS 6

Publicerad 2024-02-06 kl 0848 Text Emanuel Gylling

Bättre än så här blir Audi RS 6 knappast. Den nya specialutgåvan heter RS 6 GT och tillverkas i 660 exemplar. Kolfiberhuv, 22-tumshjul och dekor som som för tankarna till Audi 90 IMSA GTO är några av höjdpunkterna.



Fronten är unik för RS 6 GT med bland annat ny grill och integrerad splitter. Huven görs i kolfiber och sidokjolarna, bakspoilern samt takvingen är andra delar som utmärker sig. Notera att takrailsen har försvunnit.

Den dubbelturboladdade V8:an på 4,0 liter lämnar 630 hk, precis som i RS 6 Performance. Men här får man bland annat 22-tumsfälgarna "Avus", justerbara coilovers, keramiska bromsar unikt inställda centrum- och bakdiffar.



Leveranserna ska starta under andra kvartalet, och priset i Tyskland börjar vid 219.355 Euro.



Emanuel Gylling

Teknikens Värld

5. Toyota fortsätter utveckla förbränningsmotorer

Publicerad 05 feb 2024 kl 1114

Uppdaterad 05 feb 2024 kl 1407

Toyota väljer motsatt väg jämfört med många andra biltillverkare. Styrelseordförande Akio Toyoda och hans företag tror inte att batteridrivna elbilar blir dominanta i framtiden och meddelar att det satsar på andra tekniker som innefattar förbränningsmotorer.



*Akio Toyoda och hans Toyota ser en framtid i förbränningsmotorer.
Just den motor som syns på bild, som sitter i GR86, är utvecklad av Subaru.*

I förra veckan hölls ett evenemang, **Toyota Group Vision Briefing**, i japanska Nagoya där Toyota Motor Corporations styrelseordförande Akio Toyoda, **tidigare vd för bilföretaget**, för ett par hundra inbjudna berättade om koncernens syn och satsning på framtiden.

I sitt anförande och efterföljande frågestund passade han på att förtydliga ett uttalande som han gjorde under bilsalongen i Tokyo i mitten av januari. Då sa han att "det fortfarande finns en roll för (förbrännings)motorer att på ett praktiskt sätt uppnå koldioxidneutralitet. Så låt oss förfina motortekniken".

Inför publiken i förra veckan avslöjade han att **Toyota** ska gå in i ett stort motorutvecklingsprojekt och att batteridrivna elbilar aldrig kommer att uppnå mer än maximalt 30 procent av marknaden, oavsett vilka tekniska framsteg som tas.

I stället ser Toyota att en mix av bensinbilar, hybrider och bränslecellsbilar upptar en större del av marknaden. Han tillade också att vätgasdrivna förbränningsmotorer kan komma att spela roll i framtiden. Vätgasmotorer är ett område **som Toyota forskar på sedan flera år**. Dieselmotorer nämndes inte i samband med presentationen.

Liten andel elbilar

Många biltillverkare har proklamerat en utfasning av förbränningsmotorer. En av biltillverkarna som har gått längst i detta beslut är **Volvo Cars** som har målet att endast sälja elbilar från och med 2030. Volvo har redan beslutat att de **sista dieselmodellerna ska tillverkas i början av 2024**.

Toyota uppnådde under 2023 en högre leveranssiffra av nya fordon än någonsin förr. Av drygt 11,23 miljoner leveranser världen över var endast 104 018 batteridrivna elbilar. De stod alltså för mindre än en procent av Toyotas totala leveranser.

Volkswagen, en annan gigant i bilvärlden, har hittills satsat mer på elbilar än vad Toyota har gjort. Sett till enbart märket **Volkswagen** levererades i fjol 394 000 elbilar, knappt 8,1 procent av totala leveransantalet som uppgick till 4,87 miljoner bilar.

Toyota har satt upp ett mål om att sälja 1,5 miljoner elbilar 2026. Den siffran är man i nuläget långt ifrån, **men företaget ska lansera flera nya elbilar inom de närmaste åren**.



Mattias Rabe



Provkörning av Toyota GR86:

<https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-toyotas-nya-sportbil/?cmpEnabled=true>



Nya Toyota C-HR möter Honda ZR-V DUELL



6. Toyota gasar och höjer vinstprognosen

Uppdaterad 06 feb. 2024 Publicerad 06 feb. 2024

Världens största biltillverkare – Toyota – kommer in med en stark resultatrapport där vinstprognosen höjs rejält för helåret.



Japanska biljätten Toyota redovisar en urstark Q3-rapport.

Toyotas rapport för tredje kvartalet visar på högre försäljningsvolymmer där en svagare yen stärker resultatet, uppger [Reuters](#).

Nyhetsbyrån berättar också att den japanska biljätten skruvar upp sin vinstprognos med nästan 9 procent för helårsresultatet.

Världens mest sålda biltillverkare höjde sin vinstprognos för innevarande år till 4,9 biljoner yen (32,99 miljarder dollar), jämfört med tidigare förväntade 4,5 biljoner.

Toyota mot strömmen på den tuffa bilmaknaden

Det här står i bjärt kontrast till många av företagets rivaler på den globala bilmaknaden, där har varningarna duggat tätt om avtagande försäljning och produktionsminskningar i spåren av höga räntor och sjunkande efterfrågan på elfordon.

Reuters berättar att Toyotas rörelseresultat för tredje kvartalet, det vill säga de tre månaderna fram till 31 december 2023, uppgick till 1,68 biljoner yen, vilket är en ökning med 75,7 procent jämfört med de 956,7 miljarder yen som bilbjässen redovisade under motsvarande kvartal 2022.

Toyotas styrka är hybridfordon. Däremot släpar företaget efter sina konkurrenter när det gäller batteridrivna elbilar.



Ola Söderlund

Mångårig journalist med erfarenhet från en rad medier.

Läs mer: [Toyotas hybridbilar rekordsäljer Dagens PS.](#)

7. Gratis service och uppkoppling när Zeekr sänker priset

6 feb 2024

I början av året blev Tesla Model Y billigare – igen. Renault, Polestar och Toyota har redan hakat på och sänkt priserna på sina eldrivna modeller.



Nästa modell att bli billigare är nu Zeekr X som får en ny prislapp som är 21.000 kronor lägre än tidigare och nu börjar på 529.000 kronor. Det handlar då om Zeekr X Long Range med en elmotor på bakaxeln som ger 272 hästkrafter. Batteriet är på 69 kWh som ger bilen en räckvidd på 44 mil.

Även fyrhjulsdrivna Zeekr X Privilege AWD med 428 hästkrafter och samma batteri för 40 mils räckvidd blir 16.000 kronor billigare. Det nya priset börjar på 579.000 kronor.

Redan vid lanseringen av märket i Sverige talade Zeekr om målet att skapa en "One shop stop" där kunden erbjuds finansiering, laddlösningar, uppkoppling och service. Bland annat genom att erbjuda 5 års standardgaranti och 5 års förlängd garanti på bilarna de säljer.

Fram till slutet av april har Zeekr nu ett utökat erbjuda där det ingår 10 år gratis service samt 10 års gratis uppkoppling för Zeekrs tjänster, bland annat bättre navigering. Erbjudandet gäller även för den andra modellen Zeekr 001 som också säljs i Sverige.



Carl Undéhn

Feber

8. Elbilstillverkaren Arrival ansöker om konkurs

Av Bobby Green

2024-02-06 kl 1400

Fick aldrig ut några skåpbilar på marknaden.



Vi har skrivit om den elbilstillverkaren Arrival flertalet gånger och nu är det dags igen - fast denna gång handlar det om att företaget har ansökt om konkurs. De hade skåpbilar, bussar och även en personbil på gång men verkligheten ville annorlunda, och nu kastar man in handduken. Företaget har två fabriker i Oxfordshire och 170 anställda. Förra året halverades personalstyrkan och i slutet av förra månaden handelsstoppades företaget på börsen. Konkursförvaltare är EY.

[theguardian.com](https://www.theguardian.com)



Bobby Green



Arrival varvar ner och skiftar fokus Satsar nu bara på eldrivna skåpbilen i USA



Det här är Arrivals första personbil Designad för bildelning



Arrival och Uber utvecklar el-taxi tillsammans Ska lanseras 2023



Arrival berättar mer om den eldrivna transportbilen Ska börja rulla på allmänna vägar i sommar



Fully Charged spanar in Arrival 1 De nya eldrivna budbilarna

9. VW-handlare stäms – importerade kinesisk elbil

Publicerad 2024-02-06 kl 1819 Text Erik Söderholm

En företagsam Volkswagenhandlare som importerat en kinesisk VW-modell på egen hand har nu hamnat i en rättstvist.



En bilhandlare i Tyskland som är auktoriserad för Volkswagen har hamnat i hetluften. Han har nämligen stämts av Volkswagen efter att ha importerat elbilen ID.6 från Kina, skriver [Automobilwoche](#).

Förutom att elbilar är betydligt billigare i Kina än i Tyskland såg bilhandlaren en möjlighet att erbjuda sina kunder en ny elbilsmodell. [Volkswagen ID.6](#) är en förlängd version av ID.4 med tre stolsrader.

Handlaren parallellimporterade 22 exemplar av Volkswagen ID.6 och ska även ha fått dem godkända av den tyska myndigheten KBA. Men nu vill Volkswagen att försäljningen stoppas och att bilarna förstörs. Enligt Volkswagen skiljer sig de modeller som säljs i Kina från de som säljs i Europa både när det gäller hårdvara och mjukvara.

Bilhandlaren har överklagat domen.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Bilverkstad stäms för varumärkesintrång av Bilja



VW-chefens nya huvudverk: Stäms av 20-åring



VW ID.6 har sju sittplatser – och du kan inte köpa den



10. Etiopien först i världen att förbjuda fossilbilar – här gäller nu elbilar

Posted by Kristofer Rask februari 6, 2024

Etiopien har nu tagit ett stort kliv för att göra sig mindre beroende av oljeimporten som kostar landet närmare 60 miljarder kronor varje år. Man förbjuder helt enkelt importen av bilar med förbränningsmotorer till landet.



Bilförsäljare i Etiopien.

– Någon som vill importera en personbil till landet kommer endast tillåtas att göra det om det är en elbil. Det är regeringens beslut och vi kommer följa det, säger Alemu Sime, transport- och logistikminister.

Därmed blir Etiopien i praktiken det första landet i världen att förbjuda nya bilar med förbränningsmotorer. Det eftersom landet inte har någon inhemsk volymtillverkning av personbilar.

Även om beslutet är kopplat till att landet tycker det är för kostsamt att importera bensin- och diesel så lyfter man också fram beslutet som en viktig möjlighet för landet att påskynda sin omställning till "gröna transporter".

Landet erbjuder sedan tidigare subventioner- och skattelättnader till den som köper en elbil. Parallellt med det nya beslutet kommer landet nu också satsa mer på att snabbare bygga ut laddinfrastrukturen i landet.

– Som man kanske märker har etiopiska vägarna sett en ökning av elbilar. Regeringens push har mycket att göra med den tillväxten, både priserna och skattelättnaderna är bra för köparna. Elbilar är bra för användarna eftersom bränslepriserna fortsätter att skjuta i höjden. Jag tror att fler kommer välja elbilar i framtiden, kommenterar Michael Behailu, fordonskonsult i Etiopien till medier.



Kristofer Rask

11. Devin S 1957



I den nya fronten av amerikansk sportvagnsracing i början av 1950-talet var Bill Devin en oerhört inflytelserik karaktär som spelade en viktig roll i utvecklingen av vår inhemska sportbilsmarknad. Devin var en begåvad ingenjör och en aktiv deltagare i motorsport – han tog snabbt examen från en Crosley från 1949 till en Ferrari 166MM Touring Barchetta. Som ingenjör var han en innovatör – han skapade den första remdrivna bilmotorn med överliggande kamaxlar 1955 – men han patenterade den aldrig! Devin hade också ett skarpt öga för stil och design, och han hade särskild framgång med sin populära serie av lätta sportbilskarosser i glasfiber i europeisk stil, som blivande racerförare kunde köpa på egen hand eller i byggsatsform för att passa praktiskt taget alla chassin från Crosley till Corvette till Bandini.

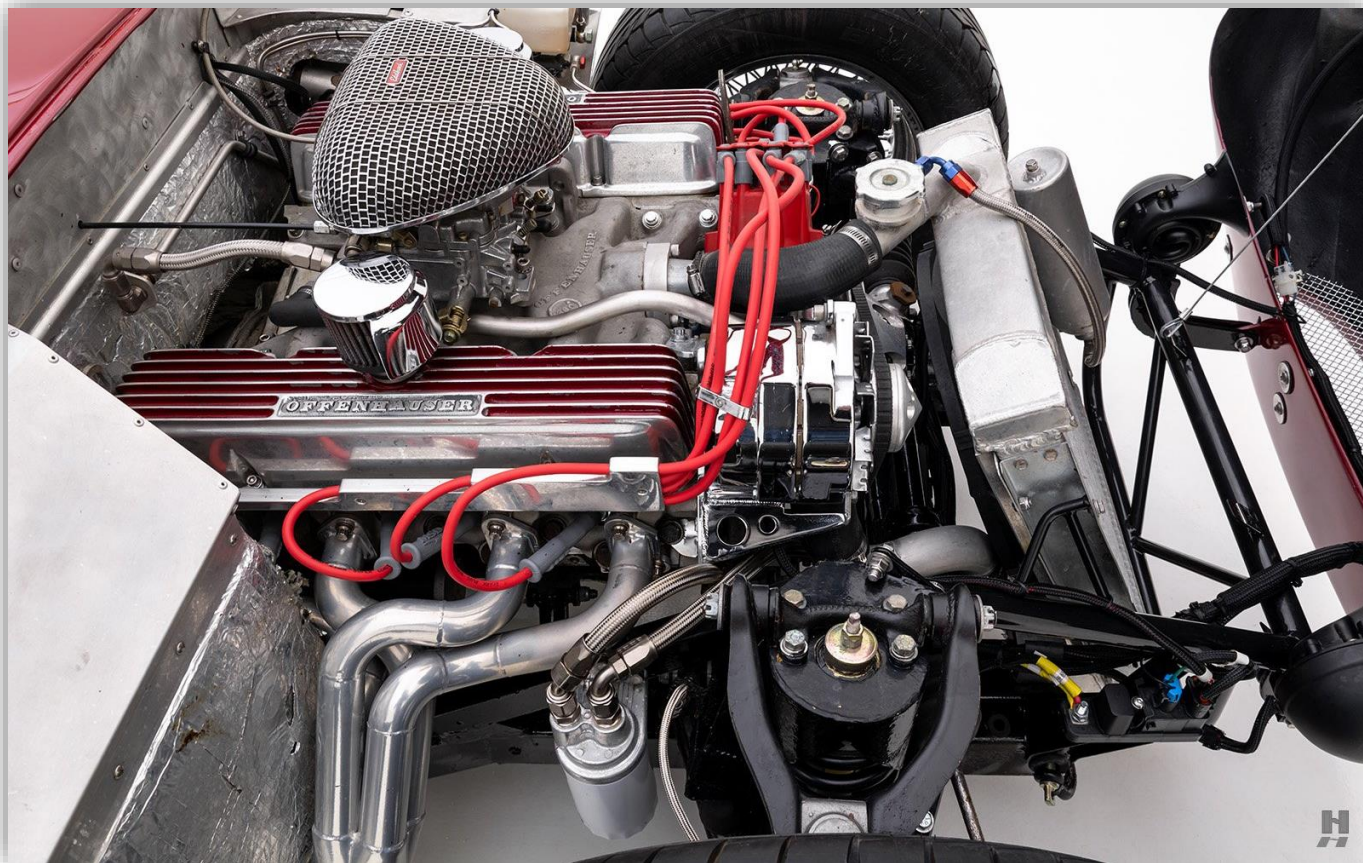




Devin gick från att enbart tillverka karosser till att sälja specialbyggda nyckelfärdiga sportbilar och hembyggda byggsatser. Den ultimata Devin var S.S. med frontmotor som hade ett rörformigt chassi designat av Bill Devin, Noel Hillis och Malcolm MacGregor. S.S. var en brutal maskin med Chevrolet-kraft med små block, de Dion-bakaxel och noggrant utvalda chassikomponenter. Devin erbjöd senare den VW/Porsche-baserade Devin D och den Corvair-drivna Devin C, och blev en av de första amerikanska tuners som drog nytta av den revolutionerande nya Chevys prestandapotential och parade ihop den luftkylda platta sexan med ett fjäderlätt chassi.

Större delen av Devins produktion bestod av så kallade "Devin Specials" – de hembyggda bilarna med Devin-karosser ovanpå otaliga chassin. Vårt exempel är en sådan bil, känd som "Gary Special", efter dess byggare och första ägare, James Gary. Även om den heter en 1957, tror man att karossen är från 1955 och monterades på ett Triumph TR3-chassi. James Gary ställde upp med bilen i flera SCCA-tävlingar på västkusten, ofta med Donald McQuilken som förare. I början och mitten av 1960-talet hade Devin bytt ägare och tagit sig till Chicago, där den fortsatte att tävla och utvecklas. Det tidiga Triumph-chassit uppdaterades till en starkare TR4-typ, och man tror att bilen vid denna tid först fick en Buick 215 V8-motor, vilket förvandlade den till ett formidabelt banvapen.

I slutet av 1960-talet befann sig Devin i Kanada och hittade så småningom sin väg till Nova Scotia, där den upptäcktes i början av 2000-talet. Efter att ha repatrierats restaurerades den helt och hållet och uppdaterades i stor utsträckning för snabb väg/rallyanvändning. Buick V8 ersattes med en liknande Rover-specifikation, uppdaterad till 4,1 liter, eller cirka 250 kubiktum. Dubbla sidoavgasrör och biffiga, dubbelsnördade 72-ekrade kromtrådshjul med 225-sektionsdäck ger Devin en tuff och målmedveten hållning. En annan del av restaureringen var tillägget av en anpassad instrumentpanel, som placerade en hastighetsmätare och en fantastisk Breitling-kronograf framför kartläsaren.



Sammantaget är restaureringen färdigställd till en hög standard, och den vackra Devin-karossen bär enastående lack och massor av häftiga detaljer i tidstypisk stil. Vägutrustning inkluderar strålkastare, bakljus och blinkers, medan dubbla aerodynamiska vindrutor och rollover-bågar ger ett minimum av skydd för föraren och kartläsaren. Sittbrunnen är klädd i svart klädsel, med snygga Devin-broderade nackstöd och fyrpunktsbälten. Den mjuka kanten är skarp och snygg och visar praktiskt taget inga tecken på användning.

Under den vikbara motorhuvén sitter den 4,1-liters Rover V8, levererad av de ledande V8-specialisterna i aluminium D&D Fabrications i Almont, Michigan. Motorn är utrustad med Offenhauser ventilkåpor och insugningsrör, MSD-tändning och en kromgenerator och backas upp av en 4-växlad T-10 manuell. Med en tjänstevikt på cirka 1600 pund är Devin spännande att köra, med skarp hantering och rikliga hästkrafter.



Teknikens Värld

12. Provkörning av Volvo PV36 Carioca 1935

Publicerad av Hans Hedberg 01 jan 2024 kl 1540

Volvo försökte tidigt att ta ut svängarna stilmässigt, det är PV36 ett tydligt exempel på. Med endast 500 tillverkade förblev dock "Cariocan" en udda fågel i modellpaletten.



*PersonVagn 36 anknyter till årsmodell 1936 men den kom redan 1935.
"Framtidsbilen" var ett säljargument!*

Företaget var inte ens tio år fyllda när **PV36** introducerades våren 1935. Med nyamerikanskt, självsäkert och böljande formspråk överraskades marknaden som var van vid betydligt mer rakryggade individer från Hisingen.

Redan 1933 hade Volvo experimenterat med radikalt aerodynamiska karosslinjer i prototypen Venus Bilo. Den bulliga skapelsen var signerad Gustaf Ericsson, för övrigt son till "telefonkungen" LM Ericson.

Till skillnad från övriga Volvomodeller under denna period var PV36 i princip ett enmansverk, nästan helt bortkopplad från cheferna **Assar Gabrielsson och Gustav Larson**. I stället var det chefsingenjör Ivan Örnberg som bestämde hur PV36 skulle komma att konstrueras och designas. Hemkommen från Hupp Motor Company i Detroit 1931 satte Örnberg igång med planerna på "Den svenska bilen", som reklamaffischerna skröt med vid lanseringen. Aerodynamisk kaross, individuell framvagn och rak sexcylindrig motor skulle passa hemmamarknaden.

Likheterna med Airflow-vagnarna från **Chrysler** och De Soto har förföljt PV36 genom åren, men antagligen var det mer ett tidens tecken som gjorde att bilarna liknade varandra. Mindre än ett år skilde mellan lanseringarna, så snabba eller villiga var nog inte Örnbergs trupp av ingenjör att kopiera den amerikanska bilen.



Mest dominerande hos utseendet på PV36 är de halvt inbyggda framskärmarna, tätt placerade framlyktor och fulltäckta bakre hjulhus. Mer positivt framtids-30-tal än så här är svårt att föreställa sig. Men Olofströmsverken kunde inte pressa takplåten i det önskade enda böjda stycket. Den mer ekonomiska lösningen, med platt pergamoidinfällning mitt i, stör sidoprofilen.





Man kan förstå att vissa kunder krävde mer av de 8 500 kronor som man var tvungen att ge Volvohandlaren i utbyte mot en PV36. Många – särskilt amerikanska – vagnar var billigare än PV36.

Volvomuséet i Arendal på Hisingens södra strand har ett par PV36, eller Carioca som bilen snabbt kom att kallas i folkmun, i sina samlingar. Vi lånar ett exemplar som bland annat kördes i årets FIVA-rally genom Sverige.



Uppsittning i den breda framsoffan. Landar mjukt och långt in i resåren. Körställningen är lite låg, soffan bak är bredare än fram. Takhöjden är generöst tilltagen på alla sex sittplatser.

Plåtig instrumentpanel med gräddvita instrumenttavlor som givetvis har svensk text. Den meterlånga växelspaken med osynkad etta nere till vänster kräver inkörning. Trots slaglängden är lägena precisa och nära. Segdragningen är som brukligt på förkrigsvagnar. Den högst växlade – tredje – kuggkransen går i relativt tidigt och förblir ilagd, om man inte närmar sig en uppförsbacke. Den tunna bakelitratten rör sig med underlaget och på båtmanér gäller det att hålla bestämd styrkurs och siktet inställt långt fram i trafiken.

Filbyten inne i Göteborg blir kniviga manövrar med endast den lilla innerbacksepegeln till hjälp. De små blinkerspilarna, av märket Bosch, på de breda och bulliga c-stolparna som ska upplysa medtrafikanter kompletteras gärna med utsträckt vänsterarm som extra information.

Högt pris, hård konkurrens och – för att vara en Volvo – alltför eget utseende gjorde att produktionen upphörde efter tre år och 500 exemplar. Ett chassi ytterligare köptes av Nordbergs i Stockholm som tillverkade den enda öppna PV36-cabrioleten. Endast 25 exemplar finns kvar, så unik är "Carioca".

Vi glider bort från sommarstressiga turister inne i en 76-årig tidskapsel. Klockan skruvas tillbaka och vips är man handelsresande på väg till stadshotell och nya försäljningsrundor. Individuell framvagn och stark sexcylindrig sidventilsmaskin gör att färden aldrig blir riskabel. Stabilt och tryggt går det, och utvilad kunde man landa in i en ny svensk stad. Och kanske ta sig en latinsk svängom på dansparketten när skymningen faller på.

VOLVO PV36 CARIOCA 1935

Ursprungligt pris (1935): 8 500 kronor.

Uppskattat pris (2011): Cirka 300 000 kronor.

Motor: Bensin. 6-cylindrig längsmonterad radmotor, sidventiler. Förgasare. Cylindervolym 3 670 cm³. Max effekt 80 hk vid 3 300 r/min.

Kraftöverföring: Motorn fram, bakhjulsdrift, 3-växlad manuell låda.

Hjul: Däck 6,70-16.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 295, längd 495, bredd 182, spårvidd f/b 146/143. Tjänstevikt 1 750, maxlast 350. Tank 60 liter.

Fartresurser: Toppfart 120 km/h.





Provkörning av Volvo PV51 Cabriolet Nordberg



Roger Warolin