

*ZIL-4104*

- 1. Volvo Cars får jättestöd i Slovakien till ny elbilsfabrik**
- 2. Förlusttyngt Ford skjuter upp lanseringar av nya elbilar**
- 3. På besök i Teslafabriken**
- 4. Nya Tesla-stationen i Ljungby stoppad av facket**
- 5. Tesla bygger elbilar i Tyskland för export till Indien**
- 6. Elbilar reas ut med 220 000 kr i Sverige**
- 7. Så bra är Xiaomis billiga elbil**
- 8. Så stark är nya Audi S3**
- 9. Test av uppföljaren till Toyota C-HR**
- 10. Duell mellan Tesla Model 3 och BYD Seal**
- 11. Biltillverkaren ZIL har slagit igen sina portar**
- 12. Shelby GT350 1965**



## Volvo Cars får jättestöd i Slovakien till ny elbilsfabrik

Posted by Kristofer Rask

april 8, 2024

EU-kommissionen har gett sitt godkännande till ett investeringsstöd på 267 miljoner euro, motsvarande cirka 3 miljarder kronor, i Slovakien riktat till Volvo Cars för att upp-  
rätta en ny bilfabrik i landet. Det meddelar kommissionen i ett pressmeddelande idag.



Det slovakiska stödet ska användas för att finansiera byggandet av en modern produktionsanläggning för elbilar i Valaliky beläget i Kosice-regionen i de östra delarna av landet. Det blir därmed Volvos tredje fabrik i Europa.

Förutom det slovakiska bidraget planerar Volvo Cars att själv investera 1,2 miljarder euro, nästan 14 miljarder kronor, i etableringen. När fabriken är i full drift kommer Volvo att tillverka 250 000 elbilar årligen, och fabriken kommer sysselsätta runt 3 300 personer.

Volvo har tidigare sagt att anläggningen kommer stå värd för serieproduktionen av nästa generationens elbilar, och det med start under 2026.

– Expansionen i Europa, vår största försäljningsregion, är central för vårt skifte mot elektriska bilar och fortsatta tillväxt. Jag är väldigt glad att vi utökar Volvo Cars produktionsnärvaro till Slovakien, Vi har ett tydligt fokus att bli ett helt elektriskt varumärke inom mobilitet till 2030, säger Jim Rowan, VD för Volvo Cars.

## Förlusttyngt Ford skjuter upp lanseringar av nya elbilar

5 apr 2024

Försäljningen av elbilar har hittills inte varit någon vidare god affär för amerikanska Ford.



Olika siffror cirkulerar, men tillverkaren uppges under förra året ha **gått back omkring 45.000 dollar per såld elbil** på den amerikanska marknaden.

Något som nu innebär ändringar i strategin. Den eldrivna pick-upen Ford F150 Lightning skulle få sällskap av ytterligare en pick-up nästa år. Lanseringen av den skjuts nu upp till 2026 och detsamma gäller den planerade stora sju-sitsiga elsuven som nu planeras lanseras först 2027. Orsaken uppges vara att lanseringarna ska ske när modellerna också kan bli lönsamma för företaget.

Ford F-150 Lightning skulle få sällskap av ytterligare en eldriven pick-up i USA nästa år. Men lanseringen skjuts nu upp.

För det hoppas Ford på att utvecklingen inom batteriteknik ska kunna ge bättre vinstmarginal. Fram till dess vill Ford satsa mer på hybridmodeller för den amerikanska marknaden. Samtidigt minskar företaget sina egna satsningar på batteritillverkning i USA, bland annat uppges en ny anläggning tillverkning av för LFP-batterier nu bli mindre än vad som tidigare planerats.

Sedan tidigare står det också klart att Ford vill bredda satsningen på elbilar genom att inte bara lansera stora eldrivna pickuper och suvar. Vid sidan av det utvecklas **en ny elbilsplattform för mindre modeller**. Något som Ford tidigare i år meddelade redan är på gång. Arbetet med det leds av Alan Clarke, som kom till Ford efter flera år hos Tesla.

– Vi gjorde en satsning i det tysta för två år sedan och tog fram ett superbegåvat självständigt team för att skapa en lågkostnadsplattform för elbilar, meddelade Fords vd Jim Farley i februari.

Här i Sverige och Europa samarbetar Ford med Volkswagen för att lansera eldrivna modeller med deras elbilsplattform MEB. Den första modellen från det samarbetet är nya Explorer som Ford nyligen har börjat ta emot beställningar för.



Carl Undéhn



## På besök i Teslafabriken

Tibor Blomhäll | 5 april, 2024 |

Ett gäng från oss på Tesla Club Sweden går en guidad rundtur idag i Teslas bilfabrik utanför Berlin. Ni som inte kunde följa med får nöja er med ovan video istället.



FILM: <https://youtu.be/blW-Fa4a10g>



## Nya Tesla-stationen i Ljungby stoppad av facket

Posted by Kristofer Rask april 7, 2024

I början av året fanns det kända planer på 31 nya Tesla Supercharger-stationer som skulle öppna i Sverige under året. Under det första kvartalet har några av dessa stationer öppnat, men nu har ett första fall med en ny station som inte kunnat öppnat blivit känt. Det med anledning av strejken som IF Metall inlett mot Tesla.



*Tesla Supercharger i Ljungby.*

Stationen är belägen i utkanten av Ljungby och här finns nu 20 färdiga Supercharger-stolpar. Allt är färdigställt, förutom att kablarna i marken inte är inkopplade till elnätet och så kommer det antagligen förbli ett tag framöver. Elektrikerna anställda hos den lokala nätägaren Ljungby Energi som har monopol i det lokala elnätet är anslutna till Seko, ett av de förbund som är uttagna i sympatistrejck.

– Kabeln är inte kopplad varken i deras ände eller i våra kablar. Så kommer det vara så länge konflikten håller i, våra elektriker är ju anslutna till Seko, säger bolagets nätchef Jan Olsson till [Dagens Arbete](#).

Tidningen frågar sig också om det är tillåtet. Elnätsverksamheten i Sverige är reglerad och det är Energimarknadsinspektionen som ska säkerställa att nätbolagen sköter sig. Myndigheten kan pröva tvister mellan kunder och nätägaren. Men något klagomål har ännu inte inkommit.

– Nätägarna har enligt ellagen en anslutningsskyldighet för alla elektriska anläggningar. De kan egentligen bara neka anslutning om det råder kapacitetsbrist eller om det, som det står i lagen, "finns andra särskilda skäl". Det är inte mer noggrant specificerat än så, säger Jerker Sidén, analytiker på Energimarknadsinspektionen.

Om en facklig blockad är tillräckliga "särskilda skäl" är inget som Jerker kan uttala sig om innan det prövats. Han har inte heller några liknande fall att hänvisa till.



## Uppgifter: Tesla bygger elbilar i Tyskland för export till Indien

Posted by Kristofer Rask april 5, 2024

Nya regler gör det möjligt att importera elbilar till Indien med en lägre importskatt. Upp till 8000 fordon per år kan få den lägre skatten om vissa särskilda krav uppfylls. Nu kommer uppgifter om att Tesla tänker börja leverera bilar i Indien – importerade från Tyskland.



Tesla ska enligt nyhetsbyrån Reuters ha börjat producera högerstyrda bilar vid den tyska fabriken, för export till Indien. Det skulle innebära att Tesla därmed etablerar sig på den tredje största bilmärknaden i världen.

– De högerstyrda bilarna som kommer att tilldelas Indien, de har börjat bygga dem, säger en av [källorna till Reuters](#).

Regeländringen i Indien säger att tillverkare som investerar minst 500 miljoner dollar i landet och startar en lokal produktion av bilar inom tre år kommer kunna ta del av den lägre importskatten. Av den anledningen kan vi möjligtvis också tänka oss att det finns en del substans i de tidiga ryktena om att Tesla på sikt vill bygga en fabrik i Indien.



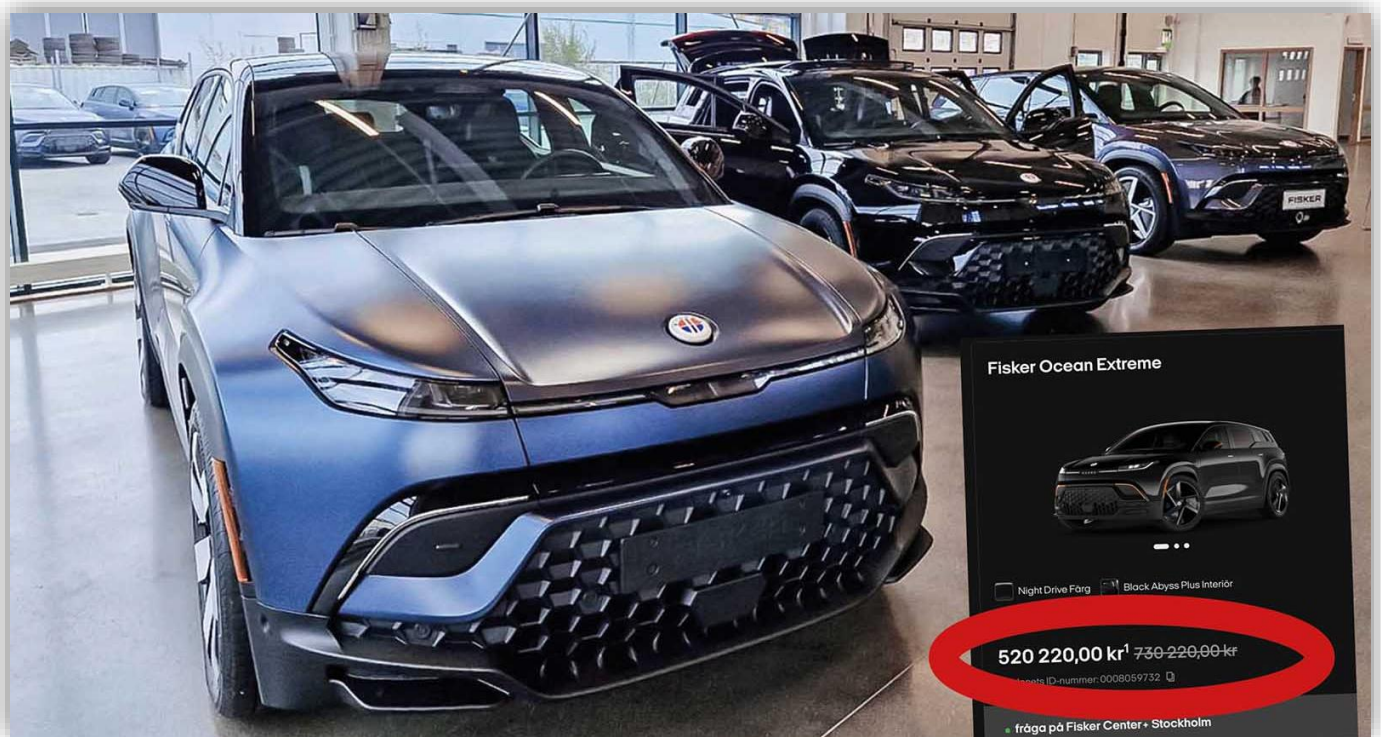
Kristofer Rask

## Elbilar reas ut med 220 000 kr i Sverige

Av Maths Nilsson

6 april 2024 kl 18:28

Nu har Fisker dragit igång sin stora rea i Sverige. Elbilar säljs ut med rabatter på över 200 000 kronor. Men köpare riskerar att bli stående med en bil utan garanti och uppdateringar.



Elbilstillverkaren Fisker slåss för sin överlevnad efter att pengarna i kassan tagit slut och bolaget blivit utkastat från börser. Förra året tillverkades drygt 10 000 bilar, men bara 4.700 såldes. I ett försök att klara sig har bolaget inlett en **panikartad utförsäljning av sitt billager med enorma rabatter**.

Under lördagen startade rean även i Sverige. Ett 30-tal bilar av modellen Fisker Ocean Extreme säljs ut i Sverige med rabatter på över 200 000 kronor. Ett 100-tal köpare i Sverige har köpt Ocean Extreme för över 700 000 kronor. Nu säljs bilen ut för mellan 499 000 och 520 000 kronor, en rabatt på upp till 220 000 kronor.

Grundaren och vd:n Henrik Fisker slåss för att rädda elbilsföretaget som bär hans efternamn.

Erbjudandet kan tyckas väldigt lockande för en stor SUV som på papperet har en elektrisk räckvidd på 707 km. Men det finns stora risker med att köpa en bil från ett konkurshotat företag, **dessutom har bilen i tester visat sig ha stora brister**. Om Fisker går i konkurs riskerar köpare att bli stående utan garantier och service. Dessutom är det långt ifrån säkert att den krånglande mjukvaran i Fisker Ocean kommer att uppdateras. I värsta fall kan bilarna bli helt värdelösa om det inte går att få fram reservdelar.



*Grundaren och vd:n Henrik Fisker slåss för att rädda elbilsföretaget som bär hans efternamn.*

– Om ingen köper och driver vidare hela eller delar av konkursboet finns ingen vidare produktutveckling. Garantin förfaller om det är biltillverkaren som står för den enligt avtalet, som det var i fallet med Saab exempelvis, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert hos Riksförbundet M Sverige, tidigare Motormännen.

I Sverige är det Fisker själva som äger importbolaget Fisker Sweden. Grundaren Henrik Fiskers fru Geeta Gupta-Fisker är ordförande i bolaget som hotats av likvidation på grund av att det saknas en delgivningsbar person bosatt i Sverige i styrelsen.

– Skulle många konsumenter drabbas och dessutom andrahandsvärdena försämras avsevärt på grund av exempelvis brist på reservdelar eller att bilarna blir dyra att försäkra när de inte längre går att laga kan intresset för dem snabbt avta, säger Carl-Erik Stjernvall.

#### LÄS MER:

- [Fiskers galna krisrea – sänker elbilen 250 000 kr](#)
- [Extrema värdetappet på Fiskers elbil: 763 kr / mil](#)
- [Har 4 700 osålda elbilar – Fisker pausar tillverkning](#)
- [Tufft för Fisker – oförklarligt bottenrekord för aktien](#)
- [90 miljarder upp i rök – chefer flyr från Fisker](#)
- [Fritt fall för Fisker – kan räddas av Nissan](#)



#### Maths Nilsson

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

## Fiasko eller revolution? Så bra är Xiaomis billiga elbil

Av Elis Kalmér 6 april 2024 kl 05:45

Mobiljätten Xiaomis hajpade elbil har redan fått över 100 000 beställningar. Men bilen har kraschat ett antal gånger när köpare provkört. Är den verkligen färdig efter bara tre år? De första testerna på Youtube hyllar körupplevelsen i Porsche-kopian som kostar mindre än Tesla Model 3.



Xiaomi har att göra kan man säga, eftersom de redan fått in över 100 000 beställningar av nya SU7. Bilen kostar mindre än en Tesla Model 3, trots att den är större än Tesla Model S. I Kina kostar instegsversionen med bakhjulsdrift från 325 000 kronor. Hajpen är såpass stor att Xiaomis nya bil kan vara en gamechanger. Men håller den vad den lovar? Har Xiaomi klarat det som Apple gått bet på?

Xiaomi har ingen tidigare erfarenhet av bilar, och har utvecklat bilen på bara tre år. Den senaste tiden har det kommit flera rapporter om provkörningar som slutat i olyckor, bilar som sladdat av vägen och förare som tappat kontrollen. Flera krascher har blivit virala på sociala medier.

En bil har kört in bakifrån i en BMW, en annan har fått sladd i en kurva och kört in i en betongvägg. Carnewschina tror att det kan vara något fel på mjukvaran, mer specifikt antisladdsystemet, som **Carup** rapporterat om. Företagets produktchef Thomas Wang Guo har varnat för bilens häftiga acceleration och att säkerheten alltid går först. SU7 MAX är dessutom fyrhjulsdriven packad med 663 hästkrafter och 838 Nm i vridmoment och väger hela 2,5 ton.

– Alla är inte vana vid den typen av fart, därför måste de vara extra uppmärksamma på trafiklagar och sitt eget agerande i trafiken.



För etablerade företag brukar det ta minst tre år att ta fram en ny bil och många har ställt sig frågan om det är tillräckligt för en nykomling som Xiaomi. Flera recensioner på hyllar nu bilen, även om det är svårt att veta hur opartiska de är.

Enligt kinesiska youtubekanalerna "[MAD EV](#)" sitter man skönt i förarsätet och sikten är god över den låga fronten. Infotainmentsystemet behöver man inte oroa sig för eftersom Xiaomi är ett smartphone-företag, med många års erfarenhet av mjukvara och UX-design. Och din smartphone kan integreras helt och hållet med systemet. Interiören känns intuitiv och påminner mycket om Porsche. Körupplevelsen imponerar den med och bilen känns följsam och alert, enligt recensenten.

En liknande kanal, vid namn "[Telescope](#)", håller till stora delar med om den tidigare recensionen men är inte lika positivt inställd till att man försökt efterlikna Porsche. Körupplevelsen är mycket bra och känslan i pedalerna påminner om Teslas Model 3, som är bland det bästa i elbilsväg menar recensenten. Styrningen är skön och responsiv även om den blir tydligare i lägre hastigheter.

– Med Comfort-mode i låg hastighet känns det som att jag skulle kunna göra en U-sväng med ett finger, så lätt känns det, säger han.

Överlag har recensenten svårt att peka ut något som känns särskilt fel med bilen, även om förarassistenten och farthållaren inte är i närheten av industrins toppskikt. Säkerheten utvärderas inte i några större drag mer än att den känns solid och säker i sin framfart med tekniska hjälpmedel som kameror och sensorer.

Instegsversionen ligger på 325 000 svenska kronor vilket är en bra bit under Tesla Model 3, trots att den är större än Tesla Model S. Xiaomi har också fått kritik för att det är svårt att avbeställa bilen, att ordrar inte går att ångra efter en vecka och att det tillkommer en avgift på 7000 kronor vid beställning.

Xiaomi kommer att leverera 60 000 bilar under 2024 och enligt det finansiella research-företaget Credit Sights kommer biltillverkaren att förlora pengar de kommande två åren. I nuläget förväntas man kunna uppnå en produktionshastighet på cirka 5000 fordon i veckan men under årets gång ska takten gradvis öka.

Målet är att inom en relativt snart framtid kunna producera 10 000 enheter i månaden och när utbyggnaden av den nya fabriken står klar siktar man på 25 000 enheter i månaden, detta är först efter år 2025. Founders Edition, är den första leveransen och erbjuds redan sedan en vecka tillbaka, till företagets förmånskunder.



FILM: <https://youtu.be/H5MsEEc1Z3I>



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



FILM: [https://youtu.be/xxwym-V\\_OYE](https://youtu.be/xxwym-V_OYE)

#### LÄS MER:

- [Bakslag för ny hajpad elbil – våg av krascher](#)
- [Nu kommer Xiaomis elbil: "Snabbare än Porsche"](#)
- [Ny billigare modell från Tesla – räckvidden sänks...](#)
- [VW:s nya ID.7 fick bara 300 beställningar i Kina](#)
- [Mobiljättens Tesla-rival chockar – hysteri i Kina](#)
- [Mobiljätten Xiaomis första elbil slår Tesla i räckvidd](#)



#### Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.



## Så stark är nya Audi S3

Av John Sempill

Publicerad 2024-04-09 Uppdaterad 2024-04-09

Nya Audi S3 är mer än en produktuppgradering. I alla fall enligt Audis eget pressmaterial. Var det en momentfördelare du saknade tidigare kan vi nu bocka av den.



FILM: <https://youtu.be/c6yubtwRThw>

Den har fått mer effekt, begåvats med en momentfördelare samt fått "andra tekniska höjdpunkter".

Och det är inte vi som har fått slut på fantasi, utan så **beskriver de** själva sin nya prestandamodell. Men vi nöjer oss inte där. Vi gräver lite djupare.

Och det är inte vi som har fått slut på fantasi, utan så beskriver de själva sin nya prestandamodell. Men vi nöjer oss inte där. Vi gräver lite djupare.





**Motorn är en tvåliters** TFSI med 333 hk och ett vridmoment på 420 Nm. Detta räcker gott och väl för att ta denna best från 0–100 km/h på 4,7 sekunder. En begränsad toppfart på 250 km/h är sedan det som behövs när du behöver impa på dina medtrafikanter.

Vi hoppas innerligt att du låter bli att sätta detta på prov, men vetskapen om att du hinner till rödljuset först är alltid bra för eget.

Den optimerade och sjustegade S tronic-lådan ger bättre vrid redan från start och växlingarna har ingenjörerna hos Audi lyckats halvera rent tidsmässigt.

För bästa körupplevelse erbjuds sex olika körlägen: auto, komfort, dynamic, individual, efficiency samt dynamic plus.

Upphängningen har därtill optimerats och blivit något styvare för en mer responsiv körning på väg till och från dagisupphämtningen.

Nya Audi S3 hamnar hos återförsäljare som Sportback och sedan under årets andra kvartal. Europriset som anges är från 55 600. Svenska priser kommuniceras sannolikt inom kort.





## Test: Uppföljaren till Toyota C-HR

Av redaktören bytbil.com

2024-04-08

Sju år efter den ursprungliga Toyota C-HR har version två anlänt. Det är en bil som du antingen älskar eller har svårt kan stå ut med.



Vi väntade länge på uppföljaren till succéfilmen Avatar. Sedan väntade vi lite till och sedan lite till. Som så ofta när det gäller uppföljare i filmvärlden hamnade den i skuggan av originalet. År 2016 gjorde Toyota en kompakt crossover med en kontroversiell, spännande design och kunderna köpte konceptet. Det har inte gått alltför lång tid mellan den första **Toyota C-HR** och dess uppföljare, men nu har vi ändå väntat länge nog, för i fordonsvärlden är det dumt att lämna en hit utan en efterträdare.

Har Toyota gjort en ny **C-HR** som är ännu bättre än den första, eller har japanerna varit rädda för att röra den och landat i något sämre? Det ska jag ta reda på genom att testa nya C-HR i sin mildaste hybridform.



### Är det samma hybridsystem som tidigare i C-HR?

Nej, det är det inte. När jag säger att det är den mildaste formen av hybrid så är det med fler hästkrafter och mer överskott än den gamla [C-HR](#) i en liknande version. Det finns, precis som innan, en 1,8-liters sugmotor med en låg effekt, men nu finns det 140 hk istället för 122 hk i föregångaren.

Det är samma innovation som användes i Corolla när den fick ett facelift, och det är samma hybridsystem som driver Corolla Cross. Detta har gett båda Corolla-modellerna en rimlig ökning av effekten, och [C-HR](#) har också dragit nytta av den extra kraften. Den gamla [C-HR](#) var svag i situationer där extra kraft behövdes – den var inte förtjust i omkörningar till exempel. Detta är ett mindre problem i den andra generationen, och du behöver inte störas av de höga varvtalen från den bullriga bensinmotorn så länge.

Designen och hybridsystemet är tillräckligt för att få vissa människor att undvika [C-HR](#) – och andra att rusa mot den. Den har verkligen inte samma kraft som till exempel en 150 hk [VW T-Roc](#) 1.5, men den har en utmärkt bränsleekonomi och en lång, problemfri livslängd. Jag tycker att det är synd att möjligheten att välja C-HR med 2-litersmotorn (nu med 197 hk) för ett rimligt extrapris inte längre finns tillgänglig. Lösningen kan vara den nya laddhybriden med 223 hk, som från 383 900 kronor endast kostar 33 000 kronor mer än den testade 1.8 Hybrid.

### Finns det mer utrymme i kupén än tidigare?

Nej, inte direkt. Den andra [C-HR](#) är en av få bilar på senare tid som inte har blivit större än sin föregångare – i själva verket har den krympt några centimeter på längden. Utrymmet i baksätet är trångt om jag måste sitta där, även med justerat framsäte framför. Det är inte värre än i Corolla, men det är knappast något att skryta med. Designen gjorde att baksätet i den första [C-HR](#) kändes som botten på en tunna. Det fanns ljus någonstans, men det var svårt att titta ut genom fönstret, så ett litet barn hade verkligen inte någon utsikt. Nu är det bättre, fler vyer.



Men jag har svårt att förstå att en bil i den här prisklassen har ett baksäte utan luftventiler, mittarmstöd, sätesvärme och fickor på framsätenas ryggstöd. Det finns ett USB-C-laddningsuttag och det finns mugghållare i dörrarna (som stjälar utrymme på bredden). Det är sorgligt, och det är som om Toyota vill att du ska sitta i framsätet. Åtminstone är framsätena uppvärmda och luftkonditioneringen har två zoner. Det finns elektriskt justerbart svankstöd, men bara på förarsidan, och för att dela upp förar- och passagerarsätena i två zoner finns det en enorm plastpanel, tack och lov vadderad, på höger sida av mittkonsolen. Att sitta i passagerarsätet är lite som att bli nedflyttad till andra plats.

Toyota har investerat i massor av knappar för luftkonditionering, sätesvärme, rattvärme och mycket mer – även i ratten – men bara ett fåtal för infotainmentsystemet. Det fungerar eftersom infotainmentsystemet är uppdaterat och inte, som i sin föregångare, en kopia av en smartphone från 2016. Du måste gå upp till den testade Style och lägga till ett Smartpaket för att få den stora 12,3-tums infotainmentskärmen. 8-tums pekskärm är standard, liksom en fin 12,3-tums digital instrumentpanel. Det finns också en hel del aktiv säkerhetsutrustning och assistanssystem, men jag kunde till exempel inte ändra det extremt irriterande hastighetslarmet. Det värsta är att larmet inte bara tjuvar när du överskrider hastighetsgränsen (som ofta är fel i förhållande till skyltarna), utan också varje gång du kör in i områden med nya hastighetsgränser. Det är psykologisk terror och det är onödigt.

### Hur kör nya C-HR?

Jag har gått igenom hybridsystemet, så nu är det dags att prata om fjädring, styrning och bromsar. Det finns inte mycket att prata om här, för med undantag för bromsarna är **C-HR 1.8 Hybrid** en anmärkningsvärt genomsnittlig bil. Bromsarna förtjänar att betonas eftersom de känns helt naturliga och bromspedalen svarar alltid exakt som jag förväntar mig att den ska göra. Fjädringen är inte bättre än i den gamla **C-HR**. Den är styvare än den borde vara i låga hastigheter, men den går bra att hantera på motorvägen. Å andra sidan är det något som säger mig att den gamla C-HR hade bättre styrning. Kanske är det minnet som spelar mig ett spratt, men i nya C-HR är det kort sagt inget att hänga i julgranen.



### Hur mycket kostar den och vilka är konkurrenterna?

**C-HR** 1.8 Hybrid med 140 hk och en WLTP-förbrukning på 4,7 l /100 km och kostar 350 900 kronor i sin billigaste version. Den heter Active och klarar sig bra utrustningsmässigt – 17-tums lättmetallfälgar, digital instrumentpanel och webbaserad navigation är standard, medan regnsensor tyvärr inte är det. Den testade Style-utgåvan kostar 383 900 kronor och levereras med 18” lättmetallfälgar, regnsensor, nyckellös start och nyckellös start. Med Smart-paketet kommer den stora infotainmentskärmen, elektrisk baklucka och trådlös smartphone-laddning. Nästa nivå efter C-HR Style finns C-HR Executive med 19” lättmetallfälgar och JBL-ljud – den kostar från 434 900 kronor.

Det finns inga likvärdiga hybrider bland konkurrenterna, men det finns några mycket bra konkurrenter i klassen. Kia Xceed PHEV med 141 hk har bättre utrymme och laddningsmöjligheter. VW T-Roc 1.5 med 150 hk ligger nära **C-HR** i pris. Med Life Edition-utrustning, vilket är en bra nivå, får du mycket mer överskottskraft och bättre utrymme, men bränsleekonomin är mindre bra och interiören känns något daterad.

Andra generationens **C-HR** kännetecknas inte av några större framsteg. Det är inte en besvikelse jämfört med den första från 2016, men det tar heller inte **C-HR** mycket längre, även om Toyota-fans säkert kommer att vara nöjda med förbättringarna. Den andra **C-HR** håller huvudet uppe, och för att vara *den svåra uppföljaren* är den faktiskt helt okej.

### SPECIFIKATIONER

#### Toyota C-HR 1.8 Hybrid Style

**Motor:** R4, 1 798 + elmotorer

**Effekt:** 140 hk/-

**0-100 km/h:** 9,9 sekunder

**Topp hastighet:** 175 km/h

**Bränsleförbrukning:** 4,8 l/100 km

**CO2-utsläpp:** 105 gram/km

**Mått (L/V/H):** 436/183/156 cm

**Egen vikt:** 1.430 kilo

**Bogseringsvikt:** 725 kilo

**Bagageutrymme:** 388 liter

**Pris:** 383 900 kronor (Toyota C-HR finns från 350 900 kronor)

**Relaterade artiklar:**



**Första körningen: Toyota C-HR PHEV**



**Toyota Century är som en japansk Bentley Bentayga**



**Toyota har tillverkat 300 miljoner bilar**



**En kompakt eldriven Toyota - redo 2024**



## Duell: Tesla Model 3 vs. BYD Seal

Av redaktören bytbil.com 2024-04-06

Text Simon Hallenslev

Foto Morten B Bek

Tesla Model 3 är bilen som de andra vill slå, och BYD Seal ser ut att kunna komma nära – men hur nära? Vi ställer de två mot varandra här.

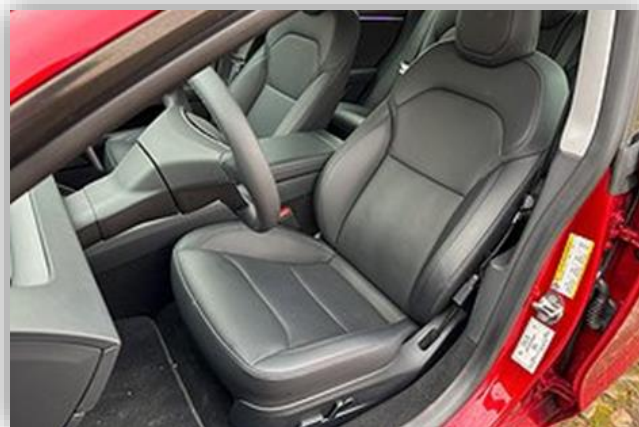


Den första elbilen för de breda massorna var inte en Volkswagen. Det var amerikanska Tesla med sin **Model 3** som visade världen att en elbil kunde vara vettig – både ekonomiskt och praktiskt. Andra kom före, men Tesla var först med att hitta rätt kombination av räckvidd, pris och utrymme.

En otrolig mängd vatten har runnit under bron sedan den första stod färdig på svensk mark 2019. Så mycket vatten att Tesla sedan dess har lanserat en uppdaterad **Model 3**, kallad Highland, som om möjligt träffar ännu mer rätt än tidigare och har tagit till sig av kritiken.

Många har försökt, men vilka modeller har egentligen lyckas närma sig den gyllene kombination som Tesla fått till? De kinesiska nykomlingarna från **BYD** ser ut att kunna göra det. Deras Seal har lång räckvidd och bra utrustningsnivå till ett Tesla-vänligt pris.

Läs hur nära det kommer när jag ställer **BYD Seal** mot **Tesla Model 3**.



## Hur är kupéerna?

### Tesla – mer minimalism, mer kvalitet

Tesla har alltid haft få knappar och reglage, vilket enligt många har gått för långt i uppdaterade **Model 3**. Nu saknas även reglagen för blinkers, vindrutetorkare och växelväljare.

Jag tycker å andra sidan att kritiken är överdriven. **Model 3**:s kupé är inte för alla, eftersom den kräver både digital känsla och engagemang. Jag tycker dock att avsaknaden av en blinkersspak bara är problematisk i rondeller, och även där är det en fråga om att vänja sig vid det. På motorvägen tycker jag dock att rattknapparna är lättare att använda, och Model 3 stänger automatiskt av blinkersen när man byter fil.

Trots en större frånvaro av reglage och knappar har nya Tesla Model 3 mer av många saker: mer kvalitet, mer komfort, mer utrymme och till och med lite mer utrustning när du väljer en Long Range AWD som testbil.

Uppfattningen om slarviga monteringar från de amerikanskbyggda Model 3 är sedan länge föråldrat. De byggs i Kina tills fabriken i Berlin tar över, och med Highland-uppdateringen är det inte bara monteringskvaliteten som har förbättrats, utan även materialkvaliteten i allmänhet. Det finns textil i instrumentpanelen och diskret stämningsbelysning, samt en bättre bänk för baksätet, som erbjuder mer utrymme.

I Long Range-varianten finns ett riktigt välspelande ljudsystem med 17 högtalare och två subwoofers som klarade mina bastunga stresstester – något det danska Dynaudio-ljudsystemet som du får i **BYD Seal** inte lever upp till.

### BYD – solida säten, komplicerade undermenyer

För det blotta ögat är kabinen i **BYD Seal** den diametrala motsatsen till **Model 3**. Här finns ingen minimalism, utan istället massor av former uppfunna av en viss Michele Jauch-Paganetti, som tidigare designat kupéer för Mercedes och Maybach. När det gäller kvalitet är Seal ingen Maybach, och även om standarden är hög är den inte i nivå med Tesla. Det finns mjuka material som läder och alcantara, men också hårdplast, som du inte hittar lika lätt i den amerikanska konkurrenten. Å andra sidan är framsätena trevligare i Seal, eftersom de kramar kroppen bättre än de uppdaterade **Model 3**-sätena.

Det finns några fler knappar inuti Seal, men inte tillräckligt för att kompensera för bristen på användarvänlighet i infotainmentsystemet. Det första lagret är tydligt, men det blir mer och mer komplicerat med varje undermeny. Att avaktivera överkänsliga säkerhetssystem är ett tålamodstest, och det känns som om alla funktioner är minst två eller tre knapptryckningar bort. Lägg till det faktum att konkurrenten **Model 3** har en mängd underhållningsalternativ som också kan användas från en extra 8-tumsskärm i baksätet.



**BYD Seal** är dock inte utan trumfkort när det gäller teknik. Först och främst får du faktiskt en dedikerad skärm för instrumentpanelen, liksom en head-up display i Excellence-varianten som testades, så att du kan se både hastighet och hastighetsgränser utan att ta ögonen långt från vägen som i Tesla. Därefter är trådlös Apple CarPlay och Android Auto en välkommen vän när du har fått nog av undermenyer. Här tvingar Tesla dig att bli vän med de massiva skärmkontrollerna, och om du inte kan det är bilen inte för dig. De två skärmarna är i stort sett lika stora med, 15,4" i Tesla och 15,6" i BYD.

#### Baksäten och bagageutrymme

När det gäller praktiska egenskaper är de två duellanterna ganska jämnstarka. Det finns gott om plats för långsmala personer som kan få en åktur med både frisyrr och knäskålar intakta. Både **BYD Seal** och **Tesla Model 3** kämpar lite med ett upphöjt golv som lyfter låren från sätet. I detta sammanhang är det lite mer vinkel på sätet i Seal, vilket kan vara viktigt på långa resor. Om man däremot lider av åksjuka kan Tesla vara ett bättre val, eftersom baksätet känns luftigare.

Eftersom båda duellisterna är sedaner är det krångligt att lasta. **Model 3** erbjuder dock betydligt mer utrymme med 594 liter bak och 88 liter fram, medan Seal erbjuder 400 liter bak och 53 liter fram.

#### Hur kör de?

##### Tesla – en sammansatt bil

Tesla **Model 3** och **BYD Seal** delar många egenskaper när man sätter sig bakom ratten. De kör båda bra och är inställda på den snäva sidan i underredet. Det betyder inte att de är obekväma, och faktum är att de hanterar även vinterväglag med stor övertygelse. Vad det betyder är att de är bilar som kan och kommer att köras, och som faktiskt kan ge lite körglädje i en värld av högbenta SUV:ar. Tesla Model 3 är den mest välkomponerade bilen eftersom den är lättast och för att den har de finaste detaljerna på plats.

**Tesla Model 3** har mindre krängning vid körning på väg, där den är mer stabil i skarpa kurvor och har bra grepp även i vått väglag. Ratten är väl avvägd och även om känslan i framhjulen är lite artificiell är styrningen både exakt och förutsägbar.

Den framgångsrika styrningen kompletteras av en uppsättning pedaler som är en fröjd att använda. Särskilt bromspedalen är naturlig, vilket definitivt inte är en självklarhet i elbilar med både rekuperation och vanliga bromsar. Gaspedalen är också lätt att förstå, till skillnad från **BYD Seal**, där gaspedalen är mer av en on/off-knapp.



### BYD – vikt är en utmaning

**BYD Seal** Excellence med fyrhjulsdraft är 362 kg tyngre än sin motståndare, och denna skillnad återspeglas på vägen. Även om Seal är ganska engagerande är underredet mjukare, vilket i kombination med den extra vikten gör att bilen lutar mer i kurvor. Omvänt innebär den mjukare undervagnen att Seal är lite mer förlåtande vid kraftiga ojämnheter.

Kalibreringen av ratten och pedalerna i **BYD Seal** är ingen match för **Tesla Model 3**. Gaspedalen är för känslig, så i låga hastigheter upplever man en bil som antingen accelererar eller bromsar in och aldrig riktigt håller en stabil hastighet. Detta kan ge en lite staccato-känsla. Ratten kan också bidra till denna känsla, eftersom den är märkligt viktad med en dödpunkt i mittenläget. När ratten rör sig bortom den döda punkten svarar nosen exakt och ger bilen ett ryck, vilket understryker bristen på finesse.

På motorvägen är de två en match made in heaven, och om det inte vore för Highland-uppdateringen skulle **BYD Seal** vara tystare än **Tesla Model 3**. De är dock otroligt nära varandra när det gäller isolering av vind- och vägbuller, samtidigt som de också upplever riktningstabilitet.





### Assistanssystem och räckvidd

Kalibrering och finess är ett återkommande område i det här duelltestet, där **BYD Seal** ställs mot en **Tesla Model 3** som är väl avstämd och samlad på alla sätt. Samma sak gäller assistanssystemen, som i den kinesiska bilen ofta är påtagligt obekväma och oprecisa.

Lane Assist gör plötsliga ryck som kräver att föraren motstyr. Autopiloten är också klumpig och inte alls lika mjuk i sina inbromsningar som **Model 3** när du möter ett fordon framför dig i ditt körfält. Dessutom rapporterar autopiloten i Seal att den passerar så fort det duggregnar. Autopiloten i **Tesla Model 3** är inte på något sätt perfekt, men den är både lugn och opåverkad i identiska miljöer.

**BYD Seal** har en räckvidd på 520 km på en laddning, medan **Tesla Model 3** har över 100 km mer att tillgå med 629 km på en laddning. I obevekligt kalla och våta testmiljöer är det inget i duellanternas förbrukning som står ut dramatiskt. Amerikanen är förväntat mer effektiv med sitt 78 kWh-batteri, från vilket den utvinner mer räckvidd jämfört med 82 kWh-batteriet i **BYD Seal**.





### Prissättning och utrustning

BYD har kopierat Teslas inställning till utrustningsnivåer: låt allt ingå från början! Oavsett vilken variant du väljer får du hela paketet från 360-graders kamera och Dynaudio-system till LED-strålkastare och alla säkerhetsfunktioner. Head-up-displayen är det enda som är reserverat för Excellence-varianten. **BYD Seal** Design är "instegsvarianten" för 559 900 kronor med en elmotor, 313 hk och 570 km räckvidd. Om du köper **BYD Seal** Excellence, som testas här, får du ytterligare en elmotor, 530 hk och 570 km räckvidd. Den kostar 589 900 kronor.

**Tesla Model 3** kostar från 519 170 kronor och är också fullt utrustad med undantag för ett större ljudsystem, som ingår i den testade Long Range-varianten, som kostar från 609 170 kronor. Instegsvarianten har ett 60 kWh-batteri, 283 hk och 512 km räckvidd, medan **Tesla Model 3** Long Range, som testas här, har ett 78 kWh-batteri, 498 hk och 629 km (*Teslas specifikationer för batteri och prestanda är uppskattade*).

Nej, det är det inte. **BYD Seal** är en framgångsrik elbil, men som det ser ut nu saknar den förfining för mer än besparingen på 20 000 pund jämfört med **Tesla Model 3**.

Lyckligtvis för **BYD Seal** lever vi i en tid där väldigt mycket kan göras via uppdateringar från carporten. Infotainmentsystemet kan räddas, och det kan även mer påtagliga saker som assistanssystemen och känslan i pedaler och ratt. Om BYD får dessa saker rätt är Seal utan tvekan den närmaste bilen till **Tesla Model 3**. Den kommer dock aldrig att helt kunna övertrumpfa den, eftersom Model 3 helt enkelt är bättre trimmad över hela linjen. Det är verkligen en tuff konkurrent; inte bara för Seal, utan för klassen som helhet. Tesla Model 3 Long Range är klassledande och är därför den bil jag skulle lägga mina pengar på om jag skulle köpa en elbil idag.

### Tesla Model 3 Long Range AWD

**Motor:** Elmotorer fram och bak

**Effekt:** 498 hk (uppskattad)

**0-100 km/h:** 4,4 sekunder

**Topp hastighet :** 201 km/h

**Bränsleförbrukning:** 14 kWh/100 km

**Batterikapacitet:** 78,1 kWh

**Laddningskapacitet :** 250 kW

**Räckvidd:** 629 kilometer

**Mått (L/V/H):** 472/185/145 cm

**Egenvikt:** 1 828 kilo

**Bogseringsvikt:** 1 000 kilo

**Bagageutrymme:** 594 liter + 88 liter fram

**Pris:** 609 170 kronor (Model 3 tillgänglig från 519 170 kronor)

## **BYD Seal Excellence**

**Motor:** Elmotorer fram och bak

**Effekt:** 530 hk/670 Nm

**0-100 km/h:** 3,8 sekunder

**Tophastighet :** 180 km/h

**Förbrukning:** 18,2 kWh/100 kilometer

**Batteristorlek:** 82,5 kWh

**Laddningskapacitet :** 150 kW

**Räckvidd :** 520 kilometer

**Mått (L/V/H):** 429/177/157 cm

**Egenvikt:** 2 185 kilo

**Vikt vid bogsering:** 1 500 kilo

**Bagageutrymme:** 400 liter + 53 liter fram

**Pris:** 589 900 kronor (Seal Design tillgänglig från 559 900 kronor)

**Relaterade artiklar:**



**Duell: VW ID.3 slår tillbaka hårt mot MG4**



**Test: Finns det anledning att välja den "stora" Tesla Model 3?**



**Rivian presenterar två Europavänliga modeller**



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



## Limousintillverkaren ZiL fyllde hundra år

Av Daniel Östlund 30 december 2016

Det firade man med att lägga ner verksamheten.



*ZIL-41047 1978–1983.*

Häromåret sändes [tevedokumentären Röda torgets limousiner](#), där man fick följa med in i bilfabriken ZiL:s lokaler i Moskva. Fabriken hade fått en order på tre limousiner och från beställning till leverans fick vi se hur arbetarna registrerades i handskrivna register, köade för matkuponger och fick lönen betald kontant från kontoret. Det var en värld som hade kört fast i femtioalet och chefens viktigaste uppgift tycktes vara att ständigt hålla cigaretten tänd.

**Företaget startades faktiskt** före den ryska revolutionen. Tanken var att fabriken skulle bygga lastbilar på licens från Fiat, men kravaller och krig kom i vägen. Så det dröjde ända till 1924 innan några faktiskt fordon kom att tillverkas, så under namnet AMO, Avtomobilnoe Moskovskoe Obshchestvo. Fritt översatt betyder det ungefär Moskvaskas Automobilförening.

När sedan Stalin tog makten döpte han om verksamheten till ZiS eller Zavod Imeni Stalina, vilket översätts till "fabrik döpt efter Stalin".

ZiS fick i uppgift att komplettera sin tillverkning av lastbilar åt industrialiseringens Sovjetunionen med att bygga limousiner åt de jämlikaste av de jämlika i proletarietets diktatur, nämligen den yttersta makteliten. Egentligen handlade det om kopior av amerikanska Packard, men det dög tydligen åt Stalin och hans anhang.



*Stå upp, det gör man bäst i ZiL-41044.*

**När Stalin till slut** bet i gräset och Nikita Chrusjtjov tog makten döptes fabriken om ännu en gång, den här gången till ZiL, där Stalin byttes ut mot den gamle fabriksdirektören Likhachov. Partitopparnas bilar blev nu allt större och när Chrusjtjov ersatts med Brezjnev hade bilarna utnämnts till de tyngsta i världen av Guinness Rekordbok.

I sovjetimperiets huvudstad Moskva inrättades reserverade filer på de största vägarna, filer där bara kommunistpartiets dignitärer fick färdas i sina limousiner. ZiL-filerna retade gallfeber på populasen som fick sitta och **svära i Ladaköerna**. Men de består alltjämt i dag, även om bilarna som rullar i dem oftast är tyska nuförtiden.

**För när muren föll** och Sovjetunionen rasade samman välldes varor in från väst och med dem också bilar, bilar som *inte* konstruerats utan någon som helst tanke på konkurrensutsättning. Om makten så väl som folket inte har något val, varför ska man då förbättra? Plötsligt befann sig ZiL utan kunder, så när som på enstaka beställningar inför partiparderna på Röda torget. För hur skulle det se ut om militären stod upp i en Mercedes-Benz?

I den post-sovjetiska ekonomin kämpade ZiL tappert vidare och höll ut till hundraårsdagen. Men inte längre. Den 21 december meddelade företaget att man upphör med lastbilstillverkningen. Om man avser att producera några fler lyxbilar är oklart, men beställningen på de tre limousinerna vi fick se i teveprogrammet, den frös inne. Så förmodligen står redan tre långskorpor och samlar damm någonstans i en industrilokal i utkanten av Moskva, medan arbetarna köar för matkuponger.



## ZIL-4104 TEKNISKA DATA

### Mått och vikt

Längd 634 cm

Bredd 209 cm

Höjd 150 cm

Hjulbas 388 cm

Tjänstevikt 3.335 kg

### Motor och drivlina

Motor V8 bensin, 7.680 cc

Max effekt 315 hk vid 4.600 r/min

Max vridmoment 608 Nm vid 2.900 r/min

Transmission 3-växlad automatlåda, bakhjulsdrift

### Prestanda, förbrukning och miljö

Acc 0-100 km/h 12 sekunder

Toppfart 190 km/h

Bränsleförbr bl körn 22 l/100 km

CO<sub>2</sub>-utsläpp 510 g/km (beräknat)



## Shelby GT350 1965



FILM: <https://youtu.be/fjW59y-RXIO>

När Ford Mustang gjorde sin sensationella debut 1964 var Carroll Shelby väletablerad inom Ford Motor Companys hierarki. Ford ägnade sig aktivt åt alla former av motorsport, från gräsrotsnivå till världsscenen, och Shelby var deras man för att få jobbet gjort. Shelby American Racing Team hade framgångar med Cobra och var redo att vinna det hett omstridda FIA GT World Championship 1965 med sin mäktiga Daytona Coupe. Med populariteten för roadracing i produktionsklass som spred sig som en löpeld i Amerika, såg Ford Mustang som den perfekta plattformen för att dra nytta av deras framgångar.

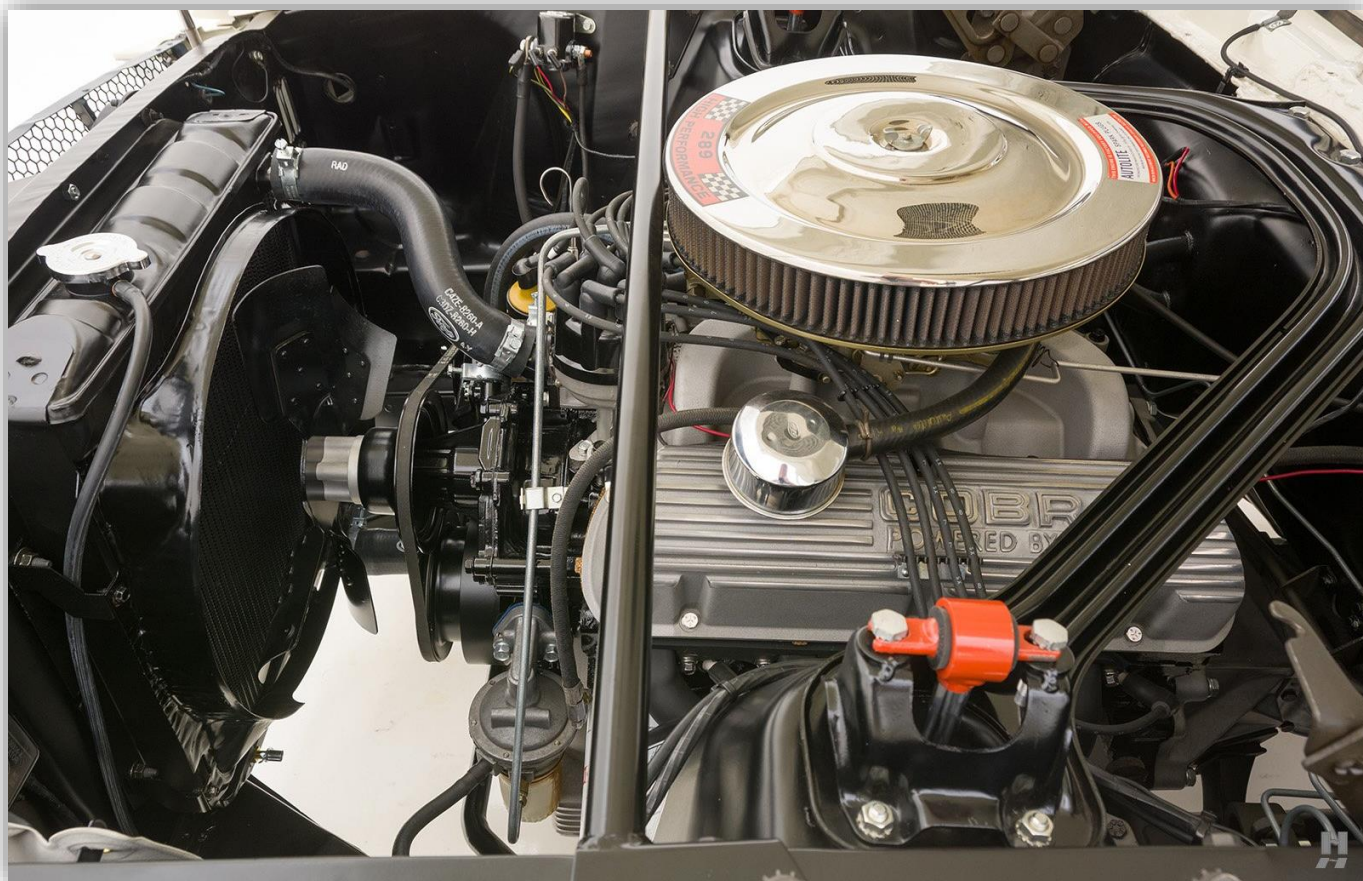




Carroll Shelby och hans team på Shelby American förvandlade Mustangen till den glöd-heta GT350 genom att montera omfattande fjädringsuppgraderingar, kraftfullare bromsar, öka Hi-Po V8 från 270 till 306 hästkrafter och lägga till tävlingsklara delar som mörande avgassystem med sidoutgång, en glasfiberhuv och mycket mer. Med dessa noggrant utvalda modifieringar förvandlade Shelby den stilmedvetna Mustangen till en sportbil i världsklass som kan avvärja Sunbeam Tiger, Jaguar E-Type och Chevrolet Corvette. GT350 från 1965 var en ren homologeringsspecial som seriösa racerförare kunde köra praktiskt taget "från hyllan". Shelbys ansträngningar lönade sig omedelbart med ett svep av 1965 års SCCA B/Production National Championship, vilket avslutade Chevrolets 7-åriga dominans i klassen.

Denna mycket eftertraktade GT350 från 1965, chassinummer SFM 5S205, är en av endast 562 byggda modeller från 1965. Shelby American Auto Clubs register visar att den mottogs av Shelby American den 20 mars 1965, med arbete som påbörjades den 29 april 1965 och ett slutdatum den 7 maj. Produktionsanteckningar visar att drivaxeln var defekt vid ankomsten till Shelby American, och ungefär en månad senare fastställde Shelby American också att växellådan hade en defekt växelgaffel. Shelby fortsatte med att installera en ny växellåda och fakturerade Ford 146 dollar för garantiarbetet.

När GT350 var klar behölls den av fabriken i PR-syfte, inklusive demonstrationer. När marknadsföringen var klar skickade Shelby bilen till Hi-Performance Motors i Los Angeles, Kalifornien, den 17 september 1965.



Även om den ursprungliga ägarens namn inte är känt, är det underförstått att denna GT350 förblev i Kalifornien under en stor del av sitt liv. 1971 var 5S205 i händerna på Don Burke från Northridge, CA, som körde bilen i SCCA Solo I och autocross-evenemang. År 1980 förvärvade Stephen Conner från Simi Valley, Kalifornien den och använde den som *avsett* vid banevenemang i Willow Springs, Riverside, Ontario och Laguna Seca under det följande decenniet. 1991 restaurerade New Life Shelby & Mustang GT350 och den fortsatte med att vinna andraplatsen i SAAC-17 concours i Portland i juli 1992. Den bjöds ut till försäljning via *Hemmings Motor News* i oktober 2015 och köptes i början av 2016. Ägaren anlätade de respekterade märkesexperterna på Cobra Automotive i Wallingford, Connecticut, för att utföra den mycket detaljerade restaureringen av concours-kvalitet.

Som erbjuds här är denna utsökta GT350 vackert presenterad i den traditionella Wimbledon White med blå LeMans-ränder. Utrustningen inkluderar en Talbot-spegel på förarsidan, och den rullar på Shelby Cragar-hjul insvepta i tidsenliga Goodyear "blue dot"-däck. Färgkvaliteten och finishnivåerna är utmärkta, med särskild uppmärksamhet på att replikera fabriken's brister som översprutning från ränderna och maskeringslinjerna – detaljer som bara en mycket erfaren restauratör vet hur man applicerar. Karossens passform är utmärkt, med nästan perfekt inriktning av dörrarna och skarpt definierade funktionslinjer.

När man kliver ombord är sittbrunnen bekant för alla Mustang-entusiaster, med några få anmärkningsvärda undantag. Shelby skippade baksätena till förmån för en lätt glasfiberpanel för att kvalificera bilen för B/Production-racing. Shelby flyttade också reservhjulet till lastutrymmet och batteriet till bagageutrymmet för en balanserad viktfördelning. Den här bilen har korrekta skålade säten, 3-tums höftbälten, den tråkantade ratten från 65 år och har tillval inklusive en tryckknappsradio och Shelby-mätarkapsel med varvräknare och oljetrycksmätare. Liksom karossen är interiören troget restaurerad till originalspecifikationerna med rätt material och teknik.



Denna Shelby drivs av den ursprungliga, nummernummatchande K-koden 289 cu. V-8, vilket bekräftats av märkesexperter. Motorn backas upp av en fyrväxlad manuell växellåda som matar en bakaxel med begränsad slirning. Concours kvalitetsdetaljer fortsätter under glasfiberhuven, med utmärkta lackeringar, krom och troget återgivna etiketter, dekaler och markeringar. På samma sätt är underredet korrekt behandlat i rödoxidprimer och fullt detaljerat. I försäljningen ingår kvitton från Cobra Automotive, tidigare ägarhandlingar, foton från restaurering på 1990-talet och service-/underhållsjournaler från 1980-talet.

Sedan debuten för mer än 55 år sedan har GT350 förblivit en dramatisk och känslös körupplevelse. Det finns inget subtilt med bilen; Den är designad för att gå snabbt, göra ljud, hantera bra och vända huvuden. Även om chassit SFM 5S205 utan tvekan är oklanderligt, är det verkligen inget undantag från denna sedan länge etablerade regel, och det kommer att göra den perfekta deltagaren till en mängd olika vintagerallyn, concours och motorevenemang över hela världen.



**Roger Warolin**