



*Mercedes-Benz 230 SL Pagoda 1966*

- 1. Premiär för Hyundai Inster**
- 2. Provkörning av Jeep Avenger E-hybrid Summit**
- 3. Nytt superbatteri från CATL testat i eldrivet flygplan**
- 4. Volvo tvingas skjuta på lanseringen av sin minsta elbil i USA**
- 5. Trögt för kinesiska bilmärken**
- 6. Stellantis hotar lägga ner elbilsfabriker**
- 7. Forskare sågar självkörande bilar som bara är säkra på rakor**
- 8. Körde med Tesla autopilot från passagerarsätet och kraschade**
- 9. VW:s batterisatsning enligt plan**
- 10. VW:s dolda motiv i Rivian-affären**
- 11. Kampen för att hålla igång konkursade fabriken**
- 12. Yamaha presenterar automatiserad manuell växellåda**
- 13. Världens mest kända moped tvingas kasta in handduken**
- 14. Mercedes Pagoda är tidernas kanske stiligaste stilbrott**
- 15. Oldsmobile RAK Dash Runabout**

## 1. Premiär för Hyundai Inster: Ny elbil i budgetklassen

Publicerad 2024-06-27 kl 9:51 (uppdaterad 2024-06-27 12:03) Text Erik Söderholm

Hyundais nya budgetelbil ger sig in i den minsta storleksklassen. Den lockar med hyfsad räckvidd och relativt snabb laddning.



Tidigare i år visade Hyundai upp [budgetbilen Casper](#). När den nu presenteras i eldrivet utförande byter den namn till Inster.





Det rör sig om en kompakt elbil som bara mäter 3,83 meter på längden – 25 centimeter kortare än en Volkswagen Polo.

Två versioner erbjuds: en med 97 hästkrafter och 42 kWh-batteri med en räckvidd på 30 mil, och en med 115 hk, 49 kWh-batteri och 35,5 mils räckvidd.

Inredningen ser relativt ombonad ut med en liggande pekskärm, men många av funktionerna styrs med fysiska knappar både på instrumentpanelen och i ratten. Skjutbart baksäte ger en lastvolym på 280–351 liter.

**Jämfört med andra** konkurrenter i samma klass får Hyundai Inster högre laddeffekt. Den ligger på 120 kW vid en snabbbladdare. Motsvarande siffra i **Citroën ë-C3** är 100 kW.

Hyundai Inster får även batteriuppvärmning, värmepump och V2L-teknik för att kunna leverera ström till andra prylar.

Pris och lanseringsdatum för den svenska marknaden är inte bestämt. En tuffare "Inster Cross" ska presenteras senare.



**Erik Söderholm**

## Teknikens Värld

### 2. Provkörning av Jeep Avenger E-hybrid Summit

Publicerad 27 jun 2024 kl 18.30

Vi känner Jeep Avenger som en lite udda elbil med något kantig design. Avenger utsågs till Car of the Year i Europa 2023 och i södra Europa tog försäljningen fart när Jeep kastade ut batteriet och ersatte elmotorn med en bensinare. Nu kommer Avenger med en effektiv hybriddrivlina och en prislapp som bör passa många bilköpare.



*Eldrivna Jeep Avenger utsågs till Årets bil 2023. Här kör vi Avenger som mildhybrid.*

Det är med vissa tvivel vi reser till Stellantiskoncernens testbana Balocco strax väster om Milano i Italien. Hösten 2022 provkörde vi Jeeps då nya elbil **Avenger** på testbanan. Några månader senare fick den bilen pris som **Årets Bil 2023** och redan från start lanserade **Jeep** också en Avenger med bensinmotor, en modellvariant som aldrig letade sig till Sverige.

Ett och ett halvt år senare är vi tillbaka på Balocco då Jeep breddar sitt Avenger-program med en mildhybrid med 48-voltteknik. Tvivlen kommer från tidigare erfarenheter av små och relativt billiga mildhybrider och även från vissa av Stellantiskoncernens hybrider. Det är lätt att gå fel i en iver att sänka förbrukningen och det har visat sig att det kräver tid för finjusteringar för att få ihop drivlinan till en enhet. Automatlådan ska arbeta tillsammans med stopp-startsystemet, bensinmotorn, elmotorn, energiåtervinningen, bromspedalen och gaspedalen.



*Inredningen är identisk med eldrivna Avenger.*

## DET HÄR ÄR NYTT

### 48 volt

Den en gång så avancerade och dyra mildhybridtekniken med en kraftfull elmotor har letat sig ner till b-segmentet.

### Bensin

Efter att i ett drygt år sålt Avenger som enbart elbil breddas programmet med en bensinmotor på 1,2 liter.

### 114 gram

Mildybriddrivlinan ger en förbrukning på halvlitern per mil och ett utsläpp på 114 gram CO<sub>2</sub>/km. Drivlinan är enligt Jeep 20 procent mer effektiv än Avenger med enbart bensinmotor.

Många hybrider får inte ihop det här och upplevelsen blir en hoppig bil, inte minst vid långsam stadskörning med många stopp. Men här visar Jeep att de lärt sig av tidigare misslag och de har uppenbarligen lagt tid på finjusteringarna. Drivlinan är väldigt välbalanserad och vi upplever inga som helst ryck eller hopp. Gaspedalen och bromspedalen ger lagom motstånd och bra respons, sen behöver vi inte bry oss om hur mycket elmotorn hjälper bensinmotorn. Det enda som sticker ut jämfört med andra hybrider är att elmotorn hörs väl mycket vid långsam körning.

48-voltsystemet är förstås en bidragande anledning till att det fungerar så bra men även det systemet kräver välbalanserade funktioner. Vi minns alla hur viktig 48-volttekniken var när hybriderna först lanserades. Bland andra **Audi** gjorde påkostade instruktionsfilmer om hur drivlinan fungerade och att tekniken nu finns i de minsta bilarna i b-segmentet visar hur snabbt utvecklingen går. Det som för bara fem, sex år sedan var teknik för en premiumbil som **Audi A8** finns nu i en Jeep Avenger.

Bensinmotorn på 1,2 liter utvecklar 100 hästkrafter. Till sin hjälp har den en elmotor på 21 kW. Litiumjonbatteriet är på 0,9 kWh och ligger under förarstolen. Växellådan är en sexstegad dubbelkopplingslåda. Drivlinan med hybridtekniken väger 60 kg mer än bensinbilens motor och manuella växellåda vilket ger en tomvikt på 1 280 kg, jämfört med bensinarens 1 180 kg och elbilens 1 520 kg.



*Liten trecylindrig bensinare på 100 hästkrafter får hjälp av en elmotor.*

Trots den ökade vikten är mildhybriden, enligt Jeep, upp till 20 procent snålare än bensinaren i blandad körning och 30 procent snålare i stadstrafik.

Mildhybriden kan köras på eldrift under cirka en kilometer vid krypkörning under 30 km/h, när du parkerar och framför allt när du startar från stillastående. Elmotorn hjälper också till vid full acceleration och mildhybriden är 30 procent snabbare än bensinaren vid acceleration 30-60 km/h.

Provkörningen sker på en av de många asfaltsslingorna på Balocco-området, på en tuff terrängbana och på landsvägen norrut till Lago di Maggiore. Avenger visar ett lugnt och tryggt beteende på landsvägen och med en svängradie på 10,5 meter är det lätt att smyga fram på de bitvis väldigt trånga italienska bygatorna. Från förarplats är Jeep Avenger en trevlig långfärdsbil. 18-tumshjulen på provkörningsbilen ger inte speciellt högt vägljud och okej komfort. Vindbruset är lågt men det ska sägas att vi inte nådde några högre motorvägsfarter. Jag hinner också provsitta baksätet och även där är det bra komfort för att vara en liten bil i bsegmentet.

Mildhybriden har i stort samma mått som bensinbilen vilket betyder 25 liter mer bagageutrymme än elbilen, 380 liter jämfört med 355 liter.

Yttermåttarna är desamma och designen skiljer sig inte åt heller. Alla de små hemliga och roliga detaljerna som finns på elbilen gömmer sig också på mildhybriden.

Ute på terrängbanan får vi tillfälle att prova några av alla de olika körlägen som finns att välja på. Markfrigången på 20 centimeter hjälper oss att ta oss över alla hinder men det är frigångsvinklarna fram och bak som ger Avenger de fina terrängegenskaperna. 20 graders vinkel fram och 34 graders vinkel bak är bra i terrängen men det har också visat sig vara bra i trånga parkeringsgarage och uppför och nedför ramper. Jeep har också en design som skyddar vitala delar som till exempel lyktor och material som tål att repas utan att behöva lackas om.

När vi kör nedför branta backar utnyttjar farthållaren maximal energiåtervinning för att hålla jämn hastighet utför. Enkelt och smidigt.

Vid lanseringen har Jeep satt priset 319 900 kronor för Avenger E-Hybrid Longitude. Den mest välutrustade varianten heter Summit och kostar 80 000 kronor mer. Däremellan finns Altitude för 356 900 kronor. Väljer du Longitude får du en mindre skärm på sju tum. Med Altitude kommer bland annat den större 10,25-tumsskärmen och adaptiv farthållare. Med Summit får du öppningsbart glastak, läderklädsel, navigation och backkamera.



Du kan också köpa paket till Longitude och Altitude där en del av de här sakerna ingår. Paketerna kostar 14 900 kronor, 19 900 kronor och 24 900 kronor.

Jeep räknar med att elbilen står för drygt 30 procent av försäljningen i Europa, bensinaren och mildhybriden delar lika på resten. Hybriddrivlinan från Avenger ska monteras även i **Renegade** och **Compass**. Nästa år ska Jeep lansera tre nya elbilar, bland annat stora **Wagoneer** och Recon, och vi kommer snart också att få se en Avenger med fyrhjulsdraft.

### **JEEP AVENGER E-HYBRID SUMMIT:**

**Pris:** Från 399 900 kronor.

**Motor:** Bensin. 3-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 75,0/90,5, cylindervolym 1 199 cm<sup>3</sup>. Max effekt 100 hk (74 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 205 Nm vid 1 750 r/min. Elmotor, max effekt 28 hk (21 kW), vridmoment 55 Nm. Batteri 0,9 kWh.

**Kraftöverföring:** Motorer fram, framhjulsdraft. 6-växlad dubbelkopplingslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangelank. Bak torsionsaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,5 meter.

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

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 215/55 R18.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 256, längd 408, bredd 180, höjd 154, spårvidd f/b i.u. Markfrigång 20. Tjänstevikt 1 350, maxlast 502, max släpvagnsvikt 1 100. Tank 44. Bagagevolym (VDA-liter) 380–1 277 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 10,9 s, toppfart 184 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,51 l/mil. CO<sub>2</sub> 114 g/km.

**Garantier:** Nybil 3 år, rostskydd 7 år, lack 2 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 4 533 kronor per år de första tre åren, därefter 426 kronor per år.

**Rivaler:****Hyundai Kona Hybrid**

En lite starkare elmotor och även en större bensinmotor gör Kona Hybrid till en lite bättre långfärdsbil. Förbrukningen på samma nivå som Avenger. Kona Hybrid har också betydligt större bagageutrymme. En storlek större men i samma prisklass.

**Pris:** Från 354 900 kronor.

**Toyota Yaris Cross**

Något längre än Jeep Avenger men också billigare. Finns med fyrhjulsdraft. Under vårt vintertest nyligen visade sig Yaris Cross vara bullrig och med något tveksamma köregenskaper. Du hittar det testet med fler rivaler till Avenger E-hybrid på [teknikensvarld.se](http://teknikensvarld.se).

**Pris:** Från 286 900 kronor.

**Kommentera artikel**

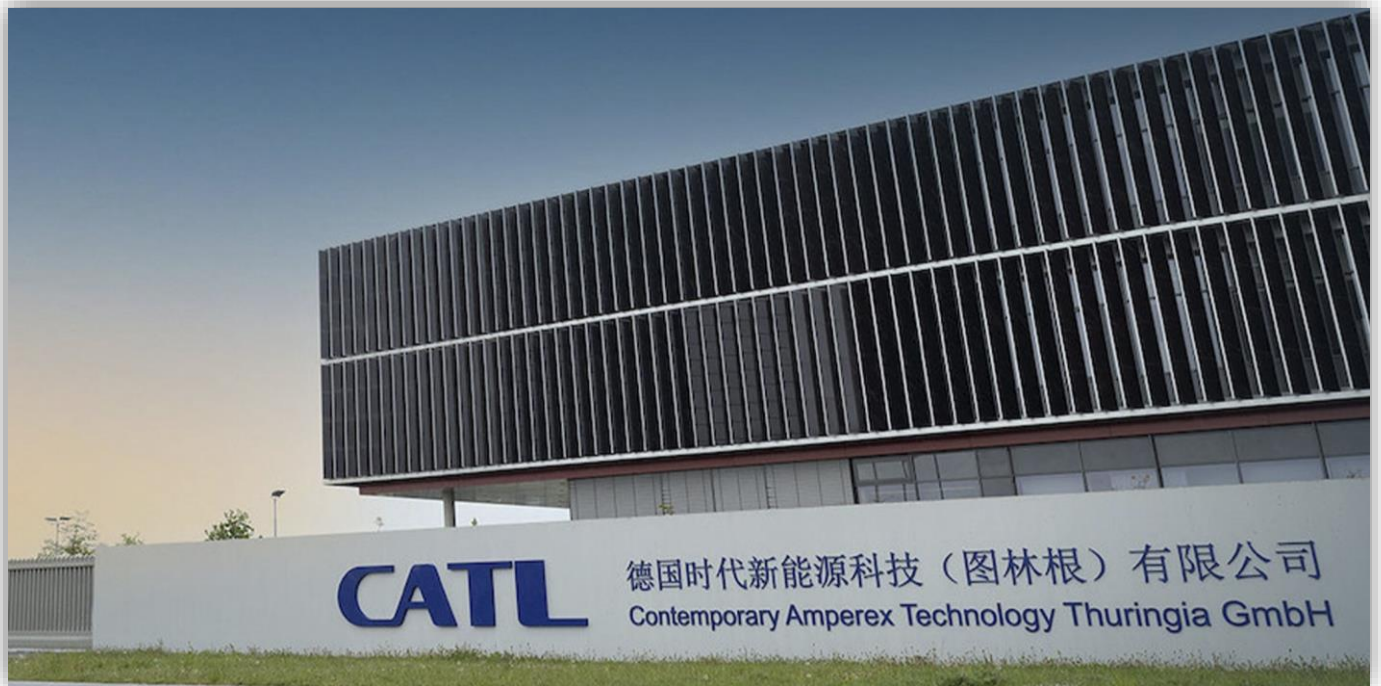
**Jan-Erik Berggren**



### 3. Nytt superbatteri från CATL testat i eldrivet flygplan

26 jun 2024

I april visade den ledande kinesiska batteritillverkaren CATL upp ett batteri där cellerna har en extrem hög energitäthet på 500 Wh/kg. Det kan jämföras med dagens elbilsbatterier som i bästa fall närmar sig 200 Wh/kg, oftast lägre.



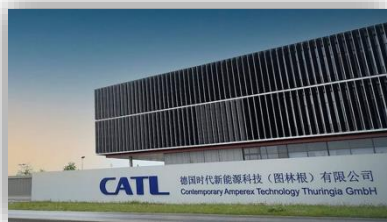
Batteriet från CATL är däremot inte i första hand utvecklat för elbilar utan elflygplan. Nu meddelar CATL att de har genomfört en lyckad testflygning där batteriet använts i ett flygplan på fyra ton. Hur lång flygningen var nämns inte. Men CATL har presenterat en tidsplan för att senast 2028 lansera ett eldrivet flygplan på 8 ton med en räckvidd på upp till 300 mil. Något som ska vara möjligt genom att använda cellerna med så hög energitäthet.

CATL är idag världens största batteritillverkare och levererar celler till en rad biltillverkare. De senaste åren har företaget presenterat flera stora framsteg inom batteriteknik. Det redan snabbbladdande LFP-batteriet Shengxing visades tidigare i år i en ny version som ska kunna ladda 60 mils räckvidd på endast tio minuter. Utöver det arbetar företaget även på att förbättra energitätheten hos natriumjonbatterier, där dyrt litium ersätts med billigt salt för att pressa priset.

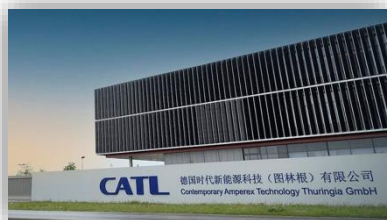


Carl Undéhn

**Relaterat innehåll:**



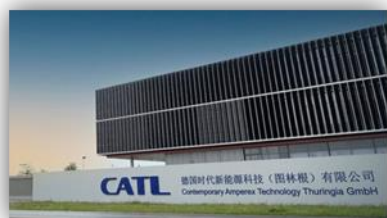
**Batterijättens nya drag: låta andra tillverka på licens 6 maj 2024**



**60 mil på tio minuter – CATL tar LFP-laddning till ny nivå 26 apr 2024**



**CATL tillverkar batterier med återvunna material till Volvo 19 apr 2024**



**CATL utvecklar billiga och snabbaddande batterier åt Tesla 25 mar 2024**



**NIO och CATL samarbetar för långlivade batterier 15 mar 2024**



**BYD börjar bygga fabrik för billiga natriumjonbatterier**



#### 4. Volvo tvingas skjuta på lanseringen av sin minsta elbil i USA

Posted by Kristofer Rask juni 26, 2024

För amerikanare som hade hoppats på leveransstarten av Volvos ”stora lilla nyhet” EX30 så kommer nu dystra besked.



Till följd av Joe Bidens nya importtullar på 100 procent för elbilar tillverkade i Kina skjuter Volvo på leveransstarten som var planerad nu till hösten.

Nu kommer Volvo att vänta på lanseringen till 2025. Det berättade Volvo Cars vice-VD Björn Annwall under en intervju i Almedalen. Istället tvingas man nu vänta till produktionen av Volvo EX30 startar i Belgien nästa år.

– Vi har beslutat att vänta med marknadsintroduktionen så att vi kan optimera vårt fotavtryck, eftersom det finns nya amerikanska tullar och EU kan också införa tullar. Våra amerikanska kunder som hade hoppats på att få bilen i höst kommer tyvärr inte att få den levererad förrän nästa år, sa Björn i samband med intervjun.

Att tillverkningen rullar igång i Belgien är också något som kan vara nödvändigt för försäljningen i Europa. EU planerar att införa samma typ av importtullar inom Unionen, för Volvos ägare Geely kommer det innebära ett påslag på 21 procent utöver de 10 procent de betalar idag.

– Om tarifferna införs kommer det att påverka oss, våra kunder och våra volymer under en viss tid, men det är under en övergångsperiod och bara för en modell, så det är hanterbart, sa Björn, och tillade: ”Den större frågan är vad som händer om det blir ett bredare globalt handelskrig”.

I andra änden av storleksordningen finns också den aktuella elbilen Volvo EX90. Där startade Volvo alldeles nyligen [tillverkningen vid Volvos fabrik i North Carolina, USA](#). Den slipper därmed tullarna.



Kristofer Rask

## 5. Trögt för kinesiska märken – bara tre procents marknadsandel

Publicerad 2024-06-27 kl 6:30 (uppdaterad 2024-06-27 kl 9:58)

Text Erik Söderholm

De kinesiska biltillverkarna går inte alls lika starkt framåt som tidigare – och i Sverige minskar marknadsandelen.



**Det råder inte** längre medvind för de kinesiska bilmärkena som börjat sälja bilar i Europa. Marknadsandelen verkar ha parkerat sig på tre procent, enligt siffror som analytikern **Matthias Schmidt** tagit fram.

Mängder av kinesiska märken har lanserats på Europamarknaden de senaste åren, och **störst framgång har MG haft**. Försäljningen ökade kraftigt under 2021 och 2022.

Men för BYD har det inte riktigt gått lika bra – åtminstone inte än så länge. Ännu dystrare är situationen för Nio och Xpeng.

**Kinesiska märken** hade en marknadsandel på tre procent i Europa under årets första fem månader, samma siffra som för 2023. Siffrorna inkluderar alla kinesiska märken som MG och BYD, men även Smart, Polestar, Lotus och Zeekr. Däremot räknas inte Volvo Cars och inte heller andra märken från väst som tillverkas i Kina.

På den svenska marknaden har dessa märken en marknadsandel på 3,8 procent hittills i år, enligt siffror från Mobility Sweden som Vi Bilägare tagit del av.

Det är visserligen något högre än i Europa som helhet, men också betydligt lägre än samma period förra året då marknadsandelen var 4,6 procent.



*”Anstormningen” av kinesiska märken i Europa, som många analytiker förutspådde, har till viss del uteblivit.*

**Mer från vi bilägare:**



**Småtrögt för kinesiska bilmärken – men BYD ökar snabbt**



**Erik Söderholm**

## 6. Tillverkarens hot: Läger ner elbilsfabriker

Av Elis Kalmér

27 juni 2024 kl 06:29

**Elbilsförsäljningen går trögt i Storbritannien. Nu hotar Stellantis med att stänga ett antal fabriker om inte makthavarna ändrar reglerna och gör det mer attraktivt att välja elbil.**



Vauxhalls och Opels ägare säger att fabriker i Luton och Ellesmere Port kan komma att stängas ifall staten inte hjälper till med att höja efterfrågan på elbilar genom olika typer av bidrag. Den verkställande direktören för Stellantis UK sa att företaget inte ville stänga verksamheten i Storbritannien men att det skulle fatta ett beslut inom ett år, på grund av orimliga statliga försäljningskvoter och bristen på konsumentincitament i relation till moms på fordon och el.

– Man måste ha strategier som bygger på effektivitet. Jag vill behålla produktionen i Storbritannien och jag vill vara tydlig med detta, säger Maria Grazia Davino. Det är “dumt” av regeringen att inte samarbeta med industrin för att skydda jobb, sa hon, rapporterar [The Guardian](#).

Stellantis är djupt missnöjda med efterfrågan på Vauxhalls modeller i Storbritannien och kräver nu bidrag till elbilar för att inte lägga ner fabriker.

Vd:n tillade att efterfrågan på elbilar är låg och om regeringen inte gör det mer attraktivt för företag att köpa elektriska kommersiella fordon har företaget inget annat val än att stänga fabrikerna.



– Efterfrågan finns inte. Vi förväntar oss att regeringen, vem den än är, svarar på detta. Vi arbetar tillsammans i landet till förmån för ekonomin och människors hälsa, sa hon. Varningen kommer veckor efter att Stellantis verkställande direktör kallade regeringens elbilspolitik för "fruktansvärd" och sa att den i slutändan skulle kunna leda till att biltillverkningen gick i konkurs.

Stellantis vd Carlos Tavares pekar på Storbritanniens kvotsystem som den stora boven eftersom den tvingar tillverkarna att uppfylla försäljningsmål som var det dubbla i förhållande till efterfrågan. Det så kallade zero emission vehicle (ZEV), tvingar tillverkarna att sälja in en allt större andel elbilar.

ZEV-mandatet gäller all bilförsäljning vare sig den är importerad eller producerad i Storbritannien. Stellantis ser gärna att de elektriska skåpbilar som tillverkas i dessa fabriker ska räknas som bilar eftersom det skulle göra det enklare att fylla kvoten.

Des Quinn, nationell tjänsteman för personalfacket Unite, sa att han skulle stödja en ny regering som lättar på ZEV-mandatet för de bilföretag som investerat i Storbritannien för att skydda jobben.

#### LÄS MER:

- [Stellantis tvingas säga upp 2500 anställda i Italien](#)
- [Northvolts konkurrent stoppar två fabriksbyggen](#)
- [Miljardsmäll för Tesla – biljätten slutar köpa...](#)
- [Ville få farliga systemen i MG avstängda: "Omöjligt"](#)
- [Ryska köpare går miste om BMW, Jaguar, Land Rover,...](#)
- [Strejkar för 40% högre löner: Ford varnar för konkurs](#)



#### Elis Kalmér

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

## 7. Forskare sågar självkörande bilar – bara säkra på rakor

Av Elis Kalmér

21 juni 2024 kl 07:00

**Självkörande bilar är bara säkrare på raksträckor, visar ny undersökning. I gryningen, i skymningen och i svängar är det säkrare med en förare som har händerna på ratten.**



Det har diskuterats flitigt om självkörande bilar verkligen är säkra, om det är säkrare eller om det fortfarande är en bit kvar i utvecklingen? Autonoma fordon är inblandade i färre olyckor än bilar som körs av människor, har forskare från University of Central Florida kommit fram till. Men även om forskningen generellt visade att självkörande bilar var säkrare, upptäckte man att de verkar mer olycksbenägna i specifika situationer.

Det kunde till exempel konstateras att vid mörka förhållanden, som på kvällen eller i gryningen, var risken för olycka hela fem gånger större än med en människa bakom ratten. Det samma gällde vid svängar, då löpte autonoma fordon två gånger större risk att råka ut för en olycka, [enligt forskarrapporten publicerad i Nature](#).

Och kraschar har det varit. Bara senaste förra veckan kraschade en bil, i autonomt körläge, rakt in i en polisbil i Kalifornien, USA, samtidigt som poliserna utredde en annan kollision som precis inträffat. [Sky News](#) rapporterar att självkörande bilar kan vara på vägarna så tidigt som år 2026 efter att en ny lag antogs i maj. Lagen är avsedd att skapa arbetstillfällen samt förbättra trafiksäkerheten genom att minska "mänskliga misstag".



*Tesla sätter stor tilltro till att självkörning ska ge enorma intäkter i form av Robotaxi, men forskarna är än så länge svårflörtade.*

Men lagen välkomnas inte av alla. Förra året antydde en brittisk studie av Institute of Mechanical Engineers att sju av tio personer skulle känna sig obekväma i ett autonomt fordon utan mänsklig kontroll. Nästan en tredjedel (29%) av människorna oroade sig för hur bilen skulle hantera olyckor. Forskarna, Mohamed Abdel-Aty och Shengxuan Ding, jämförde olycksdata som samlats in från 2 100 självkörande bilar och 35 133 människodrivna bilar mellan 2016 och 2022.

De fann att autonoma fordon var mindre benägna att vara inblandade i olyckor när de utförde rutinmässiga köruppgifter, som att bibehålla körfältspositioner och anpassa sig till trafikflödet. Autonoma fordon visade sig också vara säkrare när de blev påkörda bakifrån eller från sidan.

#### LÄS MER:

- [Jeremy Clarksons attack mot självkörande bilar:...](#)
- [Volvo gör självkörande bilar med Google:...](#)
- [Bill Gates förbluffas av självkörande bil: "Nästa..."](#)
- [Polis tog sovande förare på E4 – rasar mot autopilot](#)
- [Volvos vd sågar självkörande bilar: "Långt, långt kvar"](#)
- [Självkörande Teslans galna sväng: "No way, holy balls!"](#)



#### Elis Kalmér

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



## 8. Körde med Tesla autopilot från passagerarsätet – kraschade

Posted by Kristofer Rask juni 19, 2024

Teslas förarassistanssystem Autopilot har i omgångar kritiserats av amerikanska trafikmyndigheten NHTSA eftersom de menar att systemets säkerhetsmekanismer som säkerställer en alert förare har varit för enkla att lura.



*Bild från polisens förundersökning.*

Vi har sett videoklipp från USA på personer som suttit i baksätet och i vissa fall också somnat bakom ratten medan bilen kör på egen hand.

Kanske var det det som inspirerade en svensk man i mellersta Sverige förra sommaren. Det var i augusti som mannen felaktigt använde sig av autopiloten på sin Tesla Model 3 och kraschade in i ett vajerräcke. Händelsen utspelade sig i augusti på väg 56 söder om Dalälven.

Enligt utredningen stannade mannen bilen och bad hustrun att sätta sig i baksätet. Han körde sedan vidare och aktiverade Teslas autopilot som inkluderar en adaptiv farthållare och filhållningssystem. Sedan knäppte han upp sitt bilbälte och gled över till passagerars stolen.



*Bild från polisens förundersökning.*

Tesla Autopilot kräver en aktiv förare som är närvarande i form av ett motstånd mot ratten. Så efter någon minut avaktiverades autopiloten vilket fick bilen att krascha in i mitt-räcket på vägen.

När mannen sedan ringde försäkringsbolaget valde han att ljuga. Han påstod att bilen plötsligt fått sladd och att hjulen låste sig. Han sa inget om att han inte suttit bakom ratten.

Men nu åtalas mannen för vårdslöshet i trafik och grovt bedrägeri. Hans hustru, som numera är hans exfru, hade i hemlighet filmat den vårdslösa färden från baksätet, och efter separationen från sin man lämnade hon in filmen till polisen.

Mannens försäkringsbolag hade redan hunnit betala ut över 700 000 kronor i ersättning för den kraschade bilen, något som han nu kommer att få betala tillbaka. Om man döms riskerar han också att få körkortet indraget i upp till två år – samt att fängelse finns på straffskalan.



### **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.](#)



## 9. VW:s batterisatsning enligt plan

27 jun 2024

Produktion från nästa år.



Ursprungligen skulle Volkswagens batterifabrik i tyska Salzgitter byggas i samarbete med svenska Northvolt. Men koncernen valde att genomföra projektet på egen hand inom dotterbolaget PowerCo. Utöver fabriken i Tyskland bygger PowerCo även en batterifabrik i Spanien, samt en i Kanada.

Och arbetet med alla tre går enligt plan, meddelar nu Volkswagens teknikchef Thomas Schmall. I Salzgitter har de första anläggningarna för tillverkning installerats. Förserieproduktion av battericeller är planerad att dra igång innan årets slut och 2025 väntas fabriken kunna tas i bruk.

Men även när den och de övriga fabrikerna är i gång kommer Volkswagen behöva köpa in battericeller från andra tillverkare, däribland svenska Northvolt som koncernen har investerat stort i. Enligt Thomas Schmall kommer det egna bolaget PowerCo kunna stå för ungefär hälften av de battericeller som Volkswagen behöver.

En viktig del av Volkswagen batterisatsning är den egna så kallade enhetscellen som är tänkt att användas av alla koncernens elbilar i framtiden. Med det ska kostnaden för batteripaketet kunna sänkas. Först ut att använda den nya cellen väntas bli ID.2all, som nu ser ut att komma ut nästa år.



Carl Undéhn

**Relaterat innehåll:**



**Miljarder mot mjukvara – VW investerar stort i Rivian 26 jun 2024**



**Priset klart för sjusitsiga Volkswagen ID.Buzz 24 jun 2024**



**Priser klara för fyra nya versioner av Volkswagen ID.7 14 jun 2024**

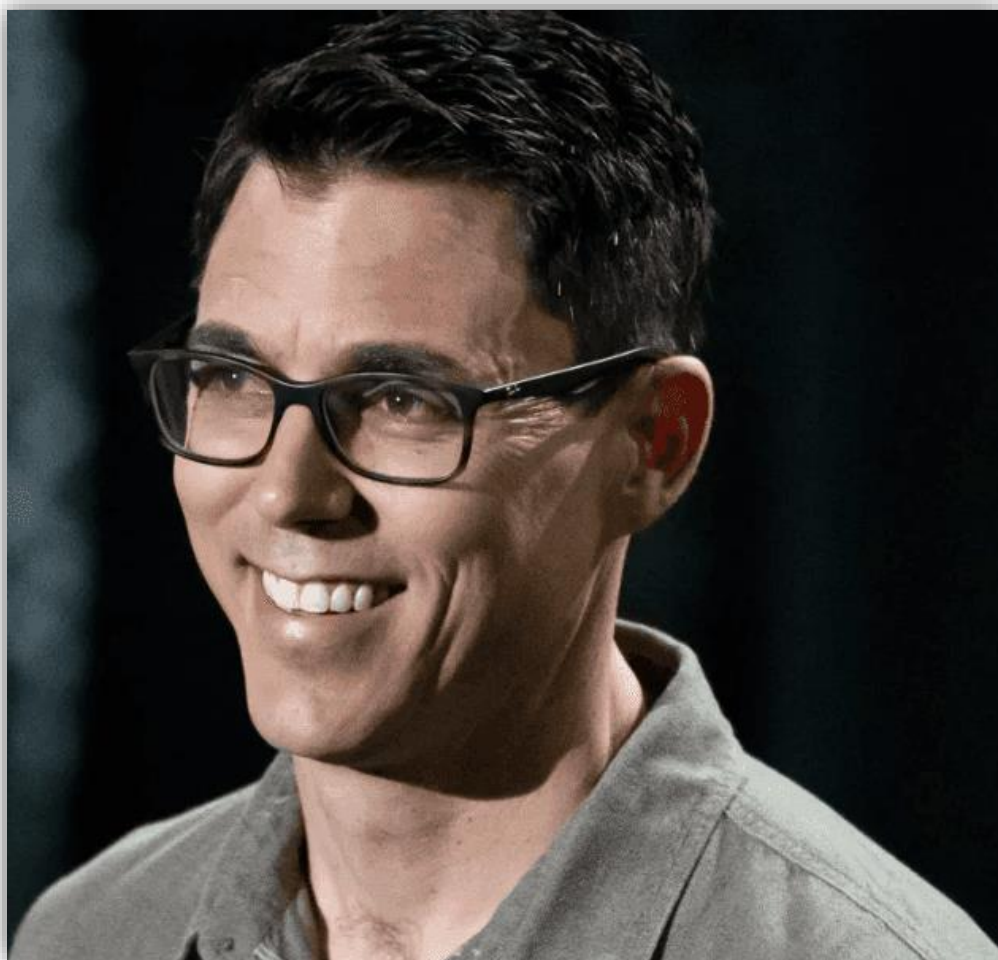


## 10. VW:s dolda motiv i Rivian-affären

Uppdaterad 27 juni 2024

Publicerad 27 juni 2024

Rivian-grundaren berättar för investerare varför Volkswagen behöver honom lika mycket som han behöver kapitaltillskottet. Volkswagen har nämligen totalt tappat kontrollen över mjukvaran i bilarna. Volkswagen får därför tillgång till Rivians utvecklare i denna uppgörelse.



*Rivians vd RJ Scaringe slöt en win-win-affär med den nya aktieägaren Volkswagen. Han får deras pengar, de får hans mjukvaruteknik.*

**Volkswagens investering på 5 miljarder dollar** i Rivian är en livlina för den kämpande bil-tillverkaren – men kanske inte av den anledningen du tror.

**Fortune** berättar mer.

Kapitaltillskottet fyller ett hål i **Rivians** budget och ger förtroende för grundaren **R.J. Scaringe**. Detta är viktigt när andra elbilsstartups som **Fisker går i konkurs**. Men **Volkswagen** hjälper inte en konkurrent av ren välvilja.

Volkswagen är desperat. Efter år av försök och miljarder dollar har de inte kunnat minska **Teslas** försprång inom fordonsmjukvara.

### **Pengar mot teknik från Rivian**

I utbyte mot pengarna får Volkswagen tillgång till Rivians "single stack"-mjukvaruarkitektur. Denna teknik kan förändra varje del av fordonet, precis som Teslas.

"Vi insåg hur svårt det är för etablerade biltillverkare att utveckla egen fullstack-mjukvara", sa Scaringe till investerare.

Branschens mjukvaruutveckling har pågått i flera decennier. Olika elektroniska komponenter för bränsleinsprutning och karosskontroll har dykt upp över tid, var och en med egen mjukvara. Detta har lett till ett trassligt nät av delar som har svårt att fungera som en helhet.

"Utmaningen är att om du byggt ett beroende av leverantörer för att tillverka alla dessa ECU:s, är det svårt att bryta det", sa Scaringe.

### **Många buggar blir det**

En typisk Volkswagen-bil innehåller 50 till 70 elektroniska styrenheter (ECU:s) från cirka 200 olika företag. Årliga integrationskostnader kan uppgå till flera hundra miljoner euro, eftersom runt 10 000 buggar måste åtgärdas innan en ny modell går i produktion.

Rivians arkitektur skulle minska antalet ECU:s till bara några få, vilket minskar mängden kablar och minskar komplexiteten och kostnaderna dramatiskt.

"Jag tror detta är en av de svåraste sakerna för etablerade tillverkare att göra på grund av hur elektronik- och mjukvaruutvecklingen har utvecklats inom fordonsindustrin", sa Scaringe.

### **Volkswagens långvariga huvudvärk med mjukvara**

Flera elbilar som **Nissan Leaf** och **BMW i3** kom ut ungefär samtidigt som Tesla lanserade **Model S** 2012. Då var **Elon Musks** superkraft att göra tekniken eftertraktad.

Musk revolutionerade branschen genom att vara först med att använda operativsystem från smartphones i fordon. Detta gjorde det möjligt för Tesla att skicka nya funktioner och uppdateringar trådlöst, långt efter att bilen köpts.

Traditionella biltillverkare fokuserade på att bygga och distribuera sina produkter i stort – när en bil lämnade fabriken, var relationen med slutanvändaren överlåten till återförsäljaren.

2015 insåg tyska ingenjörer att de låg år efter Tesla i att lägga till nya funktioner trådlöst via molnet, och att mjukvara allt mer skulle definiera fordon framöver.

### **Kommer VW säga upp personal?**

Volkswagen avslöjade sin plan att utveckla ett eget operativsystem sent 2017. Två år senare tilldelades uppgiften en ny enhet kallad Car Software Organization, senare omdöpt till Cariad.

Trots termen "software-designed vehicles" (SDV:s), visade sig försöken att fånga tekniksektorns kodningsexpertis vara haltande. Cariad förlorade 4,5 miljarder euro de senaste två åren och orsakade produktlanseringsförseningar inom VW-koncernen.

### **Joint venture**

Förutom att investera upp till 3 miljarder dollar i Rivian-aktier, satsar Volkswagen 2 miljarder dollar för att bilda ett joint venture med Rivian för att utveckla teknik för SDV:s.

Båda biltillverkarna kommer att använda joint venture-teknologin senare under decenniet, men Volkswagens uttalande hänvisar specifikt till tillgången till Rivians nuvarande mjukvaruplattform på kort sikt.

Vad detta innebär för Cariad var inte omedelbart klart.

Enligt sin webbplats arbetar Cariads 6 500 anställda med att "omvandla bilar till mjukvarudefinierade fordon."

Nu verkar deras jobb tas över av joint venture med Rivian.

**I ett uttalande till Fortune** hävdade företaget att Rivian-avtalet skulle komplettera Cariad, men UBS-analytiker är inte lika säkra.

### **Schweiziska banken säger sitt**

"Den logiska konsekvensen av partnerskapet verkar vara att VW:s egen mjukvaruenhet Cariad behöver rättas till för att undvika dubbelutgifter," skrev analytiker på den schweiziska banken.

Fem år efter att Volkswagen började skissera sin mjukvaruväg och miljarder dollar senare, verkar Cariad ha varit ett bottenlöst hål.



**Åsa Wallenrud**

## 11. Kampen för att hålla igång konkursade fabriken

Av Maths Nilsson 27 juni 2024 kl 16:31

**Konkursförvaltaren gör nu allt för att rädda produktionen i kollapsade bildelstillverkaren IAC Group Sweden.**



Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Scania är beredda att akut skjuta till pengar för att rädda leveranserna av bland annat instrumentbrädor.– Det stämmer. Och det handlar bland annat om att de kommer att tillse att det finns tillräcklig likviditet för att betala leverantörerna så att verksamheten och leveranserna kan fortsätta även nu efter konkursen, säger Mikael Kubu till [DI](#).

Konkursen i den stora bildelstillverkaren IAC Group Sweden slog ner som en bomb på torsdagsmorgonen och skakar svensk bilindustri. Företaget levererar en stor del av inredningarna till Volvo Cars, Volvo Lastvagnar och Scania. Det handlar bland annat om instrumentpaneler, dörrpaneler, konsoler och takpaneler och plastdelar till bland annat insug. Ett produktionsstopp kan få mycket stora konsekvenser, även om tillverkarna säger sig ha alternativa leverantörer.

Nu är en konkursförvaltare utsedd som gör allt för att rädda produktionen. Mikael Kubu är vd på Ackordscentralen är en av Sveriges mest erfarna konkursförvaltare. Han har bland annat varit rekonstruktör för SAS tidigare. Han hoppas kunna rädda produktionen. Han har fått garantier från AB Volvo, Volvo Cars och Scania om extra pengar för att kunna betala leverantörer så att produktionen hålls igång, [uppges DI](#).

Enligt konkursförvaltaren är Scania, Volvo Cars och Volvo Lastvagnar beredda att skjuta till pengar för att rädda leveranserna.

Förhoppning är nu att snabbt kunna rädda fabriken genom att de säljs vidare.

– Det finns intressenter och vi ser positivt på att kunna slutföra en försäljning och att verksamheten ska kunna fortsätta i samma omfattning i dag, säger Mikael Kubu till [DI](#).

**LÄS MER:**



**Grundat av svenskar – nu har batteribolaget...**



**Slutet: Elbilmärket Fisker i konkurs inatt**



**Uppgifter: Flera köpare vill rädda Volta Trucks**



**Efter konkursen: Elmotorcyklar reas till vrakpris**



**Maths Nilsson**

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



## 12. Yamaha presenterar automatiserad manuell växellåda

Av Bobby Green 2024-06-25 kl 10:00

Till motorcyklar.



FILM: <https://youtu.be/mJanvsd56gg>

Yamaha presenterar nu Y-AMT som är en automatiserad manuell växellåda till motorcyklar. Du kan välja att systemet sköter växlingen helt och hållet med två olika körprogram eller så kan du själv växla med vänsterhanden via plus- och minusknappar. Det hela går mycket snabbare än att kombinera fot och kopplingshandtag och gör även att man kan fokusera mer på körningen enligt Yamaha. Jag själv kan väl se fördelarna med det om man exempelvis befinner sig i köer där det kan bli rätt tråkigt att hålla på med kopplingen hela tiden. Modeller med Y-AMT har ingen växelpedal så du behöver inte flytta din vänstra fot under körning, de har heller inget kopplingshandtag som måste tryckas in.

Yamaha säger att tekniken kommer att införas på flera modeller inom kort, men vilka det handlar om framgår inte just nu.



**Bobby Green**

**Feber**

### 13. Världens mest kända moped tvingas kasta in handduken

Av Bobby Green 2024-06-27 kl 11:40

Avgaskrav och elektrifiering sätter käppar i hjulet.



FILM: <https://youtu.be/UYdt4vg3GGo>

Hondas modell **Super Cub 50** måste nog ändå anses vara en av världens mest kända mopeder. Den har varit i tillverkning sedan 1958 och sedan dess har över **110 miljoner** exemplar blivit till. Men nästa år är det slut på detta. Striktare avgaskrav i Japan och ett ökat intresse för elektrifiering gör att det inte finns någon plats för modellen kvar längre, och detsamma gäller alla Hondas övriga moppar under 50 kubik. Att designa och ta fram katalysatorer för dessa är helt enkelt inte tillräckligt lönsamt.

1982 hade Honda sin topp då 2,78 miljoner mopeder såldes, förra året var siffran istället nere på 92.824 exemplar. [rideapart.com](http://rideapart.com)



**Bobby Green**

## 14. Mercedes Pagoda är tidernas kanske stiligaste stilbrott

Publicerad 2023-05-19 kl 6:30 Text Calle Carlquist

### BACKSPEGELN

Mercedes "Pagoda" ersatte med stor elegans både 190 SL och den makalösa 300 SL.



**En bil med hög kvalitet rakt igenom**, allt från den eleganta inredningen till den robusta mekaniken. Många USA-importerade exemplar har automatlåda. Köp så bra skick du har råd med, delar är inte billiga.

**Varje generation** av Mercedes-Benz SL blir en så kallad klassiker, vissa nästan direkt, andra först efter viss inkubationstid. En 230 SL som på bilderna hör avgjort till den förra kategorin. Det räcker med att kasta en hastig blick på den skenbart enkla, eleganta karossen för att förstå varför. Vilken snygg bil!

Linjeföringen brukar tillskrivas en under 1950-, 60- och 70-talen välkänd formgivare, Paul Bracq, men projektledarna Karl Wilfert och Friedrich Geiger var minst lika viktiga för tillkomsten av "Pagodamodellen", internt kallad W113.

**Tekniskt sett utgår** bilen från den samtida sedangenerationen "fen-Mercedes" W110/111 men har 35 centimeter kortare axelavstånd. Motorn, en trimmad variant av personbilseriens maskin, pendelaxlarna bak och den genomgående höga byggkvaliteten var några av kännetecknen – men stilbrottet med föregångarna 190 SL och den extrema 300 SL var samtidigt totalt.

W113 var mer sportbil än 190 SL någonsin blev, samtidigt lättillgänglig för en större publik än den ur fabriken racingverksamhet skapade 300 SL. Plötsligt såg de gamla SL-bilarna rätt gammalmodiga ut. Den nya serien var en modern, snabb och högklassig touringvagn för två, med gott om plats för bagage och stor bekvämlighet, ändå inte främmande för mer aktiva körinsatser.



**Tre motorutföranden** fanns under modellens levnad 1963–71. Av dem anses just 230 SL vara spänstigast. Motorn har rivig karaktär och de speciella metallbussningarna i hjulupphängningen ger skärpa i framfarten. På 280 SL ersattes de av gummibussningar och komforten ökade. Så kallade halvgördeldäck var en annan teknisk nyhet i 230 SL, en konstruktion som skulle ge både grepp och den komfort Mercedeskunder krävde.

En "Pagoda" i rätt skick och utförande är verkligen inte billig men samtidigt en av de mest lockande allroundklassiker som någonsin tillverkats.

#### **MERCEDES-BENZ 230 SL**

**Nypris 1964:** 32 900 kr. plus oms.

**Värde i dag:** 400 000–500 000 kr.

**Motor:** Sexcylindrig radmotor med dubbla överliggande kamaxlar, 2 ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 2 306 cm<sup>3</sup>. Max effekt 150 hk DIN vid 5 600 v/min. Max vridmoment 200 Nm vid 4 200 v/min.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrstegs automatlåda.

**Mått:** L 428/B 176/H 132 cm.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Dubbla triangellänkar fram, individuell (pendelaxel) upphängning bak. Teleskopstötdämpare fram och bak. Krängningshämmare fram.

**Bromsar:** Skivor fram, trummor bak, servo.

**Fartresurser:** Toppfart 200 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 11,1 s.

**Förbrukning:** 1,2 l/mil.



## LIVSCYKELN

**1963** I mars visas 230 SL med 150 hk på Genèvealongen. I oktober introduceras automatlåda.

**1964** Reservhjulet placeras horisontellt i bagageutrymmet.

**1965** Ny pressning på golvplåtarna.

**1966** ZF femväxlad manuell växellåda lanseras som tillval för 1 200 DM – eftertraktad i dag. I december inleds produktionen av 250 SL, den ovanligaste "Pagoda".

**1967** På Genèvealongen i mars presenteras 250 SL officiellt. En ny variant: kaross med hardtop och två extrasäten istället för sufflettlåda. Skivbromsar bak tillkommer.

**1968** 250 SL ersätts av 280 SL, som blir den mest tillverkade varianten. I USA får värmereg-lagen gummihandtag med märkning. Tidigare var de omärkta och av hårdplast.

**1969** Från och med maj levereras den femväxlade ZF-lådan bara på beställning.

**1970** Från augusti kan Fuchs lättmetallfälgar levereras direkt från fabrik liksom halogenstrålkastare. Man kan få nackskydd som tillval, på USA-bilar är de standard.

**1971** Den 23 februari rullar sista Pagodan av bandet, efter 48 912 tillverkade exemplar. Av dessa exporterades 19 440 till USA. Philipson sålde totalt 261 nya 230 SL, 250 SL och 280 SL i Sverige.



Calle Carlquist



## 15. Oldsmobile RAK Dash Runabout 1906



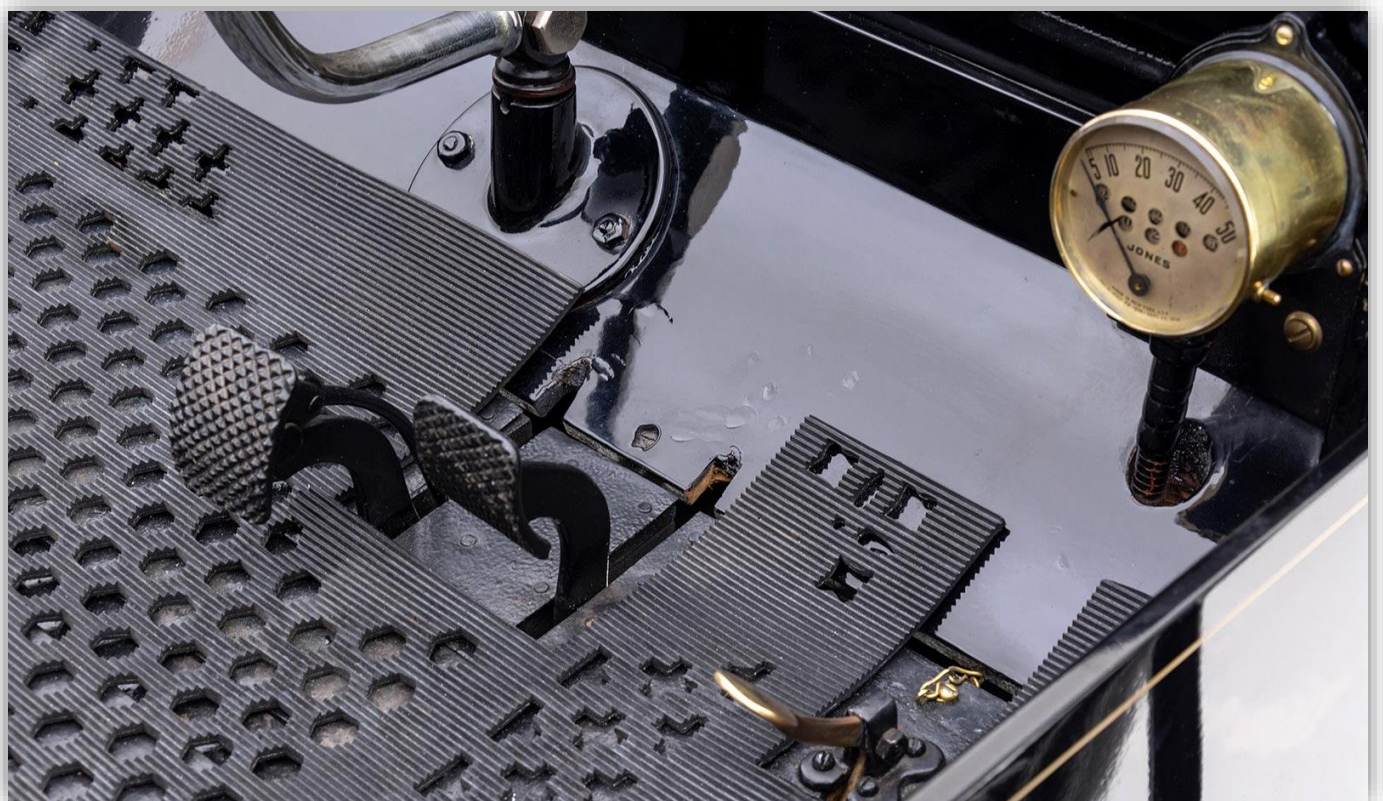
Om vi skulle gå enbart på vad våra skolhistorieböcker och populärkultur föreslår, skulle vi veta att fadern till den massproducerade bilen utan tvekan var Henry Ford. Men ibland blir historien förvirrad i detaljerna, och vissa siffror får inte sin rättmätiga kredit. När det gäller USA:s spirande bilindustri är Ransom Eli Olds ett ofta försummat namn trots betydelsen av hans bidrag till bilen och den amerikanska industriella revolutionen. Han grundade officiellt Olds Motor Works 1897, även om han hade pysslat med motoriserade transporter i flera år innan dess. År 1898 tillverkade Olds bara ett halvdussin experimentella bilar och kämpade för att finansiera ytterligare utveckling. Tack och lov kom hjälpen i form av en investering på nästan 200 000 dollar från timmermagnaten Samuel L. Smith. Nu med gott om pengar och en ny fabrik i Detroit återgick Ransom till att experimentera och utveckla en produktionsklar bil. Han byggde elva olika bilar mellan 1899 och 1900, till synes oförmögen att bestämma sig för den perfekta formeln för produktion. En brand i den nya fabriken i mars 1901 visade sig vara något av en slump eftersom endast en bil överlevde – den encylindriga "Curved Dash"-bilen.

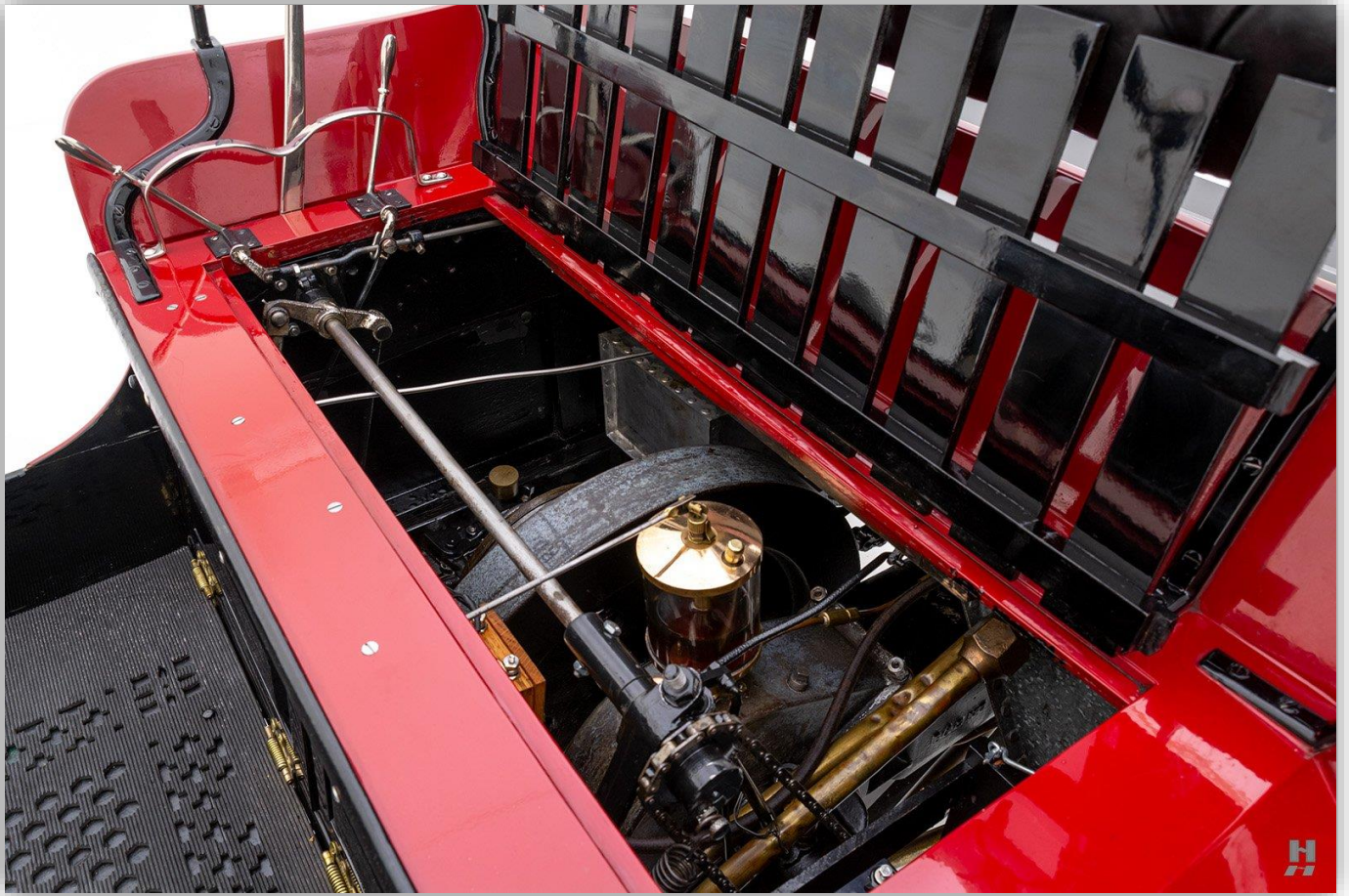
Olds satte allt hopp till den lilla Oldsmobile, och bilen gjorde ingen besviken. Med hjälp av Henry Leland från Leland & Faulconer Engineering designade Ransom Olds noggrant den böjda Dash Oldsmobile som skulle byggas med standardiserade, utbytbara delar på ett stationärt löpande band. Ur teknisk synvinkel var Oldsmobile ganska konventionell. Ett enkelt vagnfjädrat chassi stödde den centralt monterade horisontella encylindriga motorn medan den tvåväxlade planetväxellådan drev en central kedja till bakaxeln. Karossen var ren buggy, med ett tvåsitsigt säte, rorkultsstyrning och rudimentärt tak. Även om den var förenklad var den elegant designad och välkonstruerad. Den var också rimligt överkomlig för 650 dollar 1901, vilket utan tvekan uppmuntrade till stark försäljning.

Produktionen startade med bara 425 bilar 1901 och ökade till 2 500 året därpå, sedan 4 000 och sedan 5 508. Den var så populär att även när Olds utökade serien förblev den encylindriga runabouten i produktion fram till 1907.

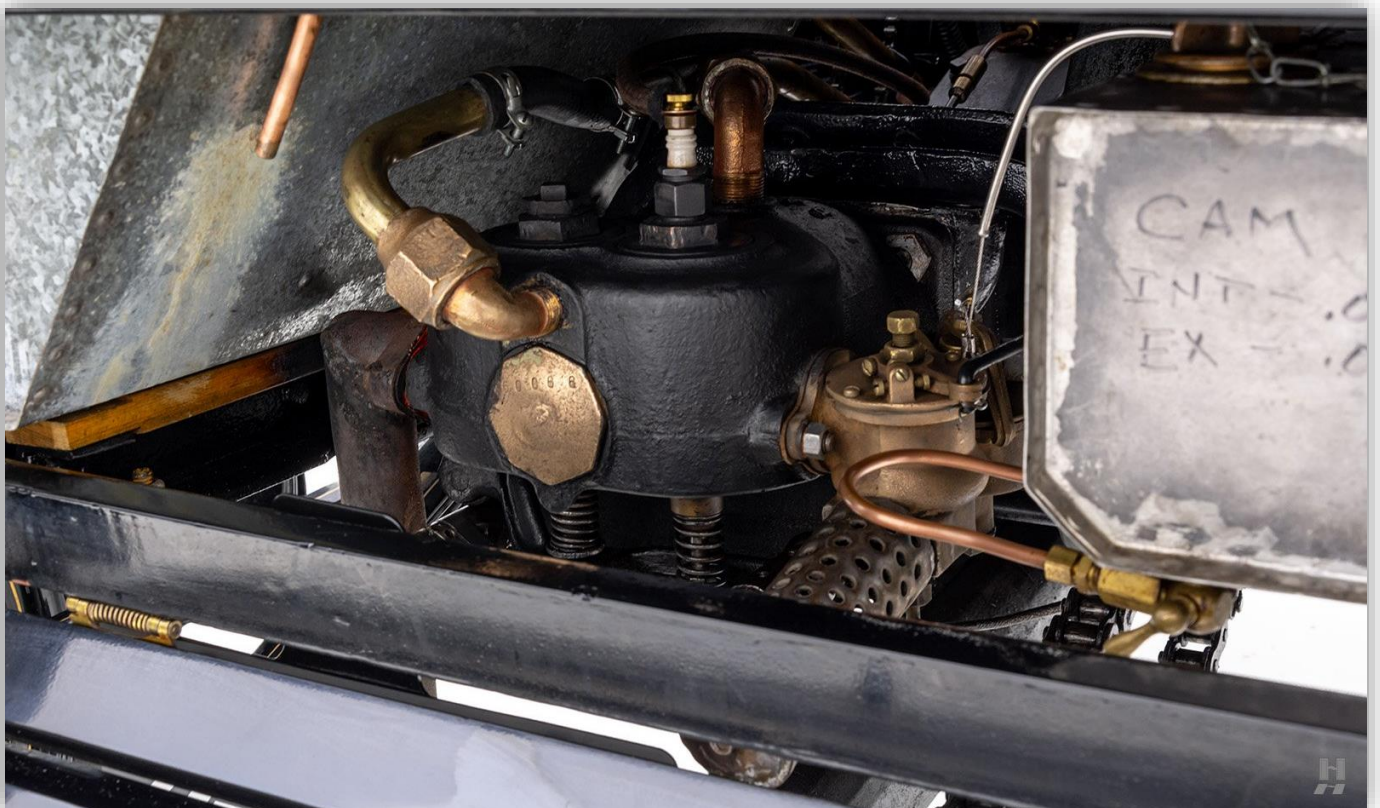


År 1904 debuterade Curved Dash Model 6C och såg praktiskt taget ut identisk ut med sina föregångare, trots att det var en helt ny bil. Den byggdes starkare än tidigare, med externa trumbromsar som lades till på bakaxeln för att komplettera differentialbromsen. Kroppen behöll samma distinkta form som tidigare men var något större totalt sett. Andra förbättringar var artillerihjul i trä, en ny förgasare och en starkare växellåda. Precis som den senare Model T lämnade alla Oldsmobiles fabriken i samma färgschema av svart med mörkröda detaljer och guldränder. År 1906 kom Model B i antingen en Curved Dash, eller nu en ny Straight Dash, även känd som en "piano box"-front. Den totala produktionen av Curved Dash Olds kan blekna i jämförelse med Fords femton miljoner Model T, men den förtjänar ändå det rätta erkännandet som USA:s första "massproducerade" bil.



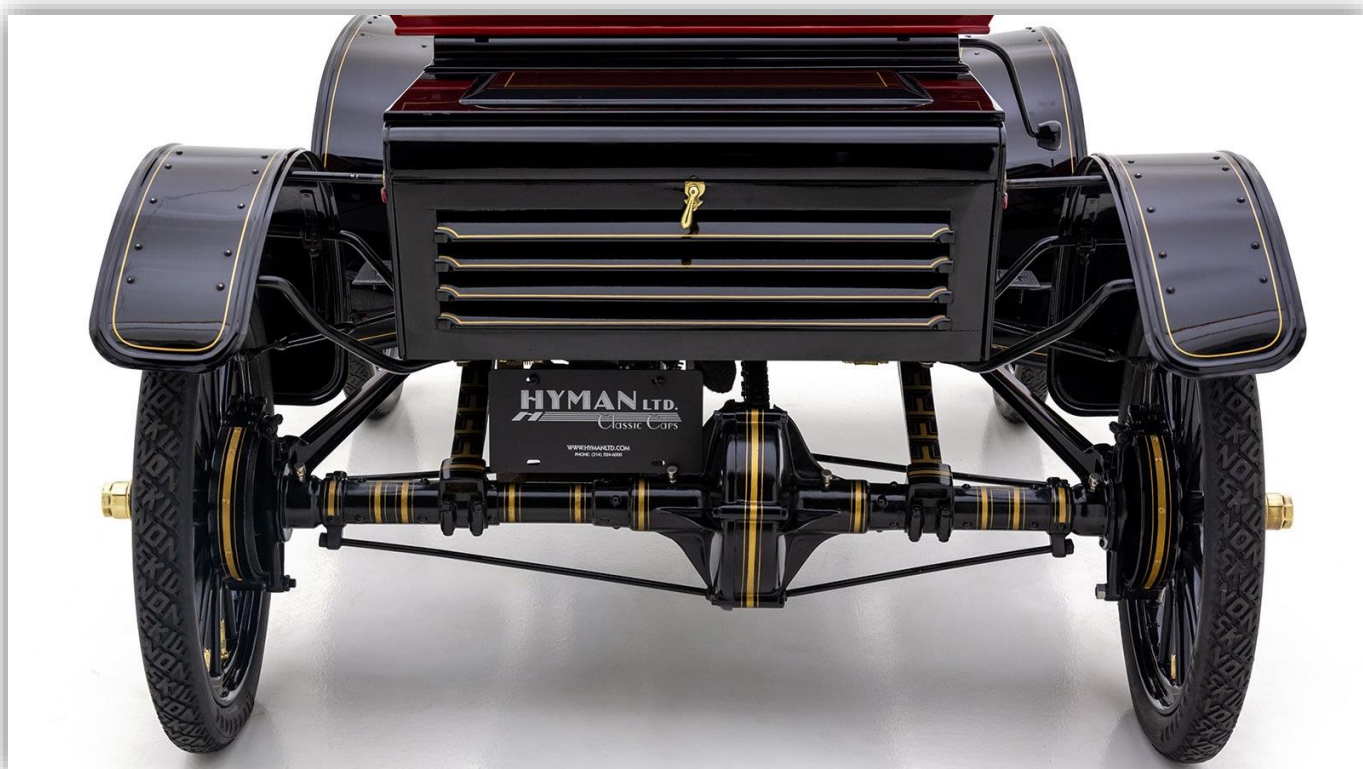


Denna förtjusande 1906 Oldsmobile Model B Straight Dash presenterar en skarp och vackert bevarad äldre restaurering. Lacken på karossen, chassit och stålstänkskärmar är tidsenliga och i utmärkt skick. Röda accenter på karossen och vackra guldfärgade karosrränder som upprepar sig på ramen och hjulen och Neverout fotogenvagnslampor som tillval ger bilen ett stiligt, exklusivt utseende.





Som med många hästlösa vagnar från den tiden är det enkelhet som gäller. Den runabout karossen rymmer två passagerare på en läderbänk med knapptuftning. Styrningen sker med rorkult, en handspak för växelval och två bromspedaler, en som används för att få bilen att stanna med hjälp av de bakre navsbromsarna och den andra manövrerar en transmissionsbroms. En hastighetsmätare som optimistiskt visar hela vägen upp till femtio kommer att berätta hur snabbt du springer omkring. Kvaliteten på tapetserararbetet är utmärkt överlag, och materialen verkar spända och motsäger den tid som förflutit sedan restaureringen. Kontroller, beslag och hårdvara finns också i utmärkt skick.



## MOTORNYTT

Den 7 hästkrafter, horisontella encylindriga motorn sitter under föraren och driver en 2-växlad planetväxellåda och kedjedriven bakaxel. Motorn och tillbehören är vackert restaurerade till en hög standard, och till och med bakaxeln är lackerad i blanksvart och randig för att matcha karossen. Presentationen är utmärkt, med juvelliknande detaljer och minimala tecken på användning på de mekaniska komponenterna. Vackert restaurerad till en hög standard, förblir denna Straight Dash i enastående skick och kommer säkerligen att glädja sin nästa vaktmästare.



**Roger Warolin**