



*Citroën GS Birotor*

1. Provkörning av Citroën ë-C3 Max
2. Det här är den nya Corvette ZR1
3. BMW testar navmotorer för nya elbilar
4. Audi satsar på hybridbilar
5. Toyota måste byta ut 102 000 motorer
6. Tesla bekräftar igen att då kommer nya Roadster
7. Ford minskar förlust som nu är 432 000 kr per elbil
8. Stellantis vinster kraschar 2024
9. Så mycket pengar tjänar Volvo Cars på varje elbil
10. Teslas resultat minskar med 45 procent
11. EV Electra använder material från NEVS utan tillstånd
12. Scantias tjänar 3,7 milj i timmen
13. Citroën GS Birotor
14. EMW 327

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Citroën ë-C3 Max

Publicerad 24 jul 2024 kl 19.00

En billig elbil byggd i Europa? Jo, det är möjligt om man börjar på blankt papper och kapar i såväl konstruktion som tillverkning. Vi kör nya Citroën ë-C3, Sveriges billigaste elbil.



*Vi provkör den eldrivna C3 Max – med ordentligt baksäte alltså.*

**FILM:** <https://www.expressen.se/tv/livstil/teknikens-varld/provkorning-av-citroen-e-c3-max/>

Den billiga europeiska elbilen har det pratats tröttsamt länge om men nu har i alla fall **Citroën** kommit till skott. Nya **Citroën C3**, den fjärde generationen sedan 2002, lanseras som både bensin-, mildhybrid- och elbil där den sistnämnda är först ut och kan titulera sig som Sveriges billigaste elbil med en prislapp på 299 990 kronor. Det har gjorts möjligt genom att man har börjat om på blankt papper och vänt ut och in på varje mutter för att kapa kostnader. Man har även byggt bilen på en enkel plattform ursprungligen framtagen för Sydamerika och Indien samt effektiviserat tillverkningsprocessen.

Det runda designspråket från tidigare C3:or går ej att finna. Här är det kantigare former som gäller med stor vindruta, kort och platt huv, brant bak ackompanjerat med detaljer som hasplåtar och bågar på taket. Måttmässigt har bilen blivit högre, bredare och har mer markfrigång än utgående C3. Nya C3 är att betrakta som en småbil med en tydlig SUV-inspiration.



*Smakfullt avskalad. Citroëns besparingar har förpackats i en trevlig design.*

## DET HÄR ÄR NYTT

### Eldrift

Citroën C3 kommer nu även i en helt eldriven version.

### Hydraulik

För första gången lanserar Citroën sin teknik Advanced Comfort i B-segmentet.

### Plattform

C3 byggs på plattformen Smart Car som fler bilar inom koncernen kommer att använda sig av.

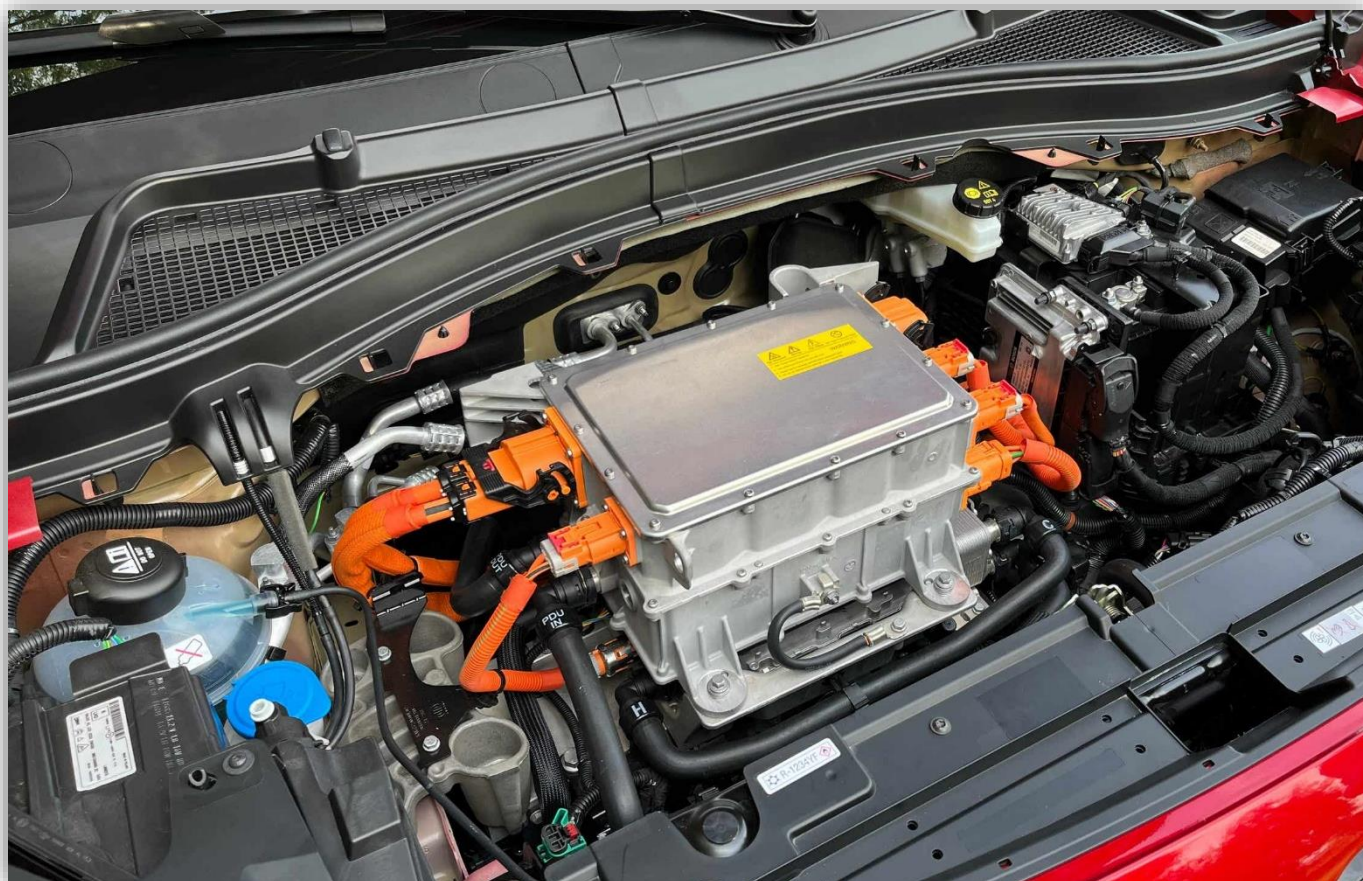
### Högbygge

C3 har högre hållning än tidigare med tydlig suv-inspiration.

Trots besparingsivern är inte budgetkänslan påtaglig. Dels tack vare att Citroën inte valt att tumma på sitt trumfkort, komforten, då bilen är utrustad med hydrauliska dämpare vilket ger en för klassen unik fjädringskomfort. En annan är att provkörningsbilarna är i den mer påkostade versionen Max som i Sverige kostar 45 000 kronor extra. Ett exemplar av basmodellen You finns tillgänglig, en bil vi inte får köra och som snabbt rullas ner i garaget.

Även om merparten av förbeställningarna i Europa har varit av basversionen är det Max som lär sälja bäst på våra breddgrader. Max har förutom ett vinterpaket med uppvärmda stolar och ratt samt bättre laddprestanda hemma (11 mot basversionens 7,4 kilowatt) även bekvämligheter få vill vara utan som pekskärm, automatisk klimatanläggning, backkamera, elmanövrerade fönster bak och delbart baksäte. I fråga om effekt och prestanda är de dock likvärdiga med en motor på 113 hästar och en räckvidd på 32 mil vid blandad körning enligt WLTP-körcykeln ur det 44 kilowattimmar stora LFP-batteriet.

Även stolarna är mer påkostade med tjockare stoppning i Max-versionen vilket i kombination med fjädringskomforten gör färden under provkörningen behaglig. Svagt vindbrus i högre farter och en del väg ljud på grov asfalt och ett nickigt uppträdande finns dock där, föga förvånande med tanke på bilens höjd, format och korta axelavstånd.



*Elmotorn är en japansk konstruktion. Snart kommer även en bensinmotor till C3.*

Men att nå "högre fart" tar sin tid och när man är där får man hålla i ratten. Den lätta styrningen i kombination med den mjuka sättningen gör att bilen vankar och lutar betänkligt. Rondeller och tvära kurvor blir spännande upplevelser. Det ska bli intressant att se nya C3 i Teknikens Världs älgtest men jag är inte säker på att jag vill sitta i bilen då.

Provkörningsbilarna har fler funktioner frånkopplade då man inte lyckats bli färdig med diverse mjukvaror men jag kan redan nu säga att C3 inte lär få full pott hos Euro NCAP, den saknar exempelvis adaptiv farthållare. Citroën säger att de inte har Euro NCAP som måttstock utan följer EU:s regelverk vid namn GSR 2. Det är en tendens som vi kan vänta oss från fler håll då säkerhetsorganets krav blir allt tuffare.

Även invändigt är det tydligt att Citroën jobbat med att kapa kostnader men det på ett föredömligt sätt. Även om en del material känns billiga så har man fokuserat på funktionalitet, tagit bort tjafs och förpackat det i en sympatisk design. Nyckeln är just en nyckel och skärmens främsta uppgift är att spegla din telefon. Luftkonditioneringen handhas med knappar. Den lilla och kantiga ratten har enkla knappar och mätarna, som omfattar precis den information du behöver, utgörs av en "list" perfekt placerad ovanför ratten. Här har konkurrenterna mycket att lära.

Sittpositionen är hög och upprätt, runtomsikten bra även om bakstolparnas form stjäl lite sikt.

I baksätet får jag med mina 178 centimeter i längd precis plats bakom mig själv även om benvinkeln blir knasig med knäna upp i luften. Takhöjden är rejäl, bra nog även för en huvudbonad och då pratar jag inte bara om en basker. 310 liter bagage ryms bakom mig, mer än hos föregångaren, men hatthyllan har en tendens att ramla ner från sina fästen och lasttröskeln är märkligt hög.



### 3 FRÅGOR

Till Guillaume Noël – varumärkesansvarig på Citroën

**Hur tror ni att försäljningen kommer att fördelas mellan de olika versionerna av nya C3?**

– I förlängningen tror vi att den eldrivna kommer att sälja mer än de med förbränningsmotor.

**Det finns sedan tidigare en eldriven Citroën C3 i Indien. Har den något gemensamt med den vi kör i dag?**

– Bägge bygger på Smart Car-plattformen, en förenklad variant av plattformen CMP/e-CMP som finns i andra av koncernens bilar. Den C3 vi har här i dag är en europeaanpassad version av den indiska och har bland annat annan motor och annat batteripaket.

**Kommer den kommande sjusitsiga Aircross-versionen av C3 ha andra drivlinor än "vanliga" C3?**

– Vi har i dag bensin- och hybridmotorer som passar i den större Aircross, men vilken elmotor som är aktuell kommunicerar vi inte än. Men den blir starkare.

Redan när eldrivna C3 kom på tal för ett år sedan stod det klart att kapad prisbild var i fokus men att bilen skulle leverera precis det som kunder förväntar sig av B-segmentet. Jag måste säga att man har överträffat målet dock med säkerheten som frågetecken. Det är inte ofta man sitter på en bilpresentation utan att just bilens säkerhet får eget utrymme.

Eldrivna e-C3 kan köpas nu och leveranserna startar i september. Värt att notera är att den bensindrivna versionen kommer i höst och mildhybriden nästa år. Den förlängda och sjusitsiga versionen **Aircross**, som även den kommer som elbil, ska visas upp under Paris-salongen.

Plattformen kommer även att vara bas för andra modeller så nog är kampen om den billiga elbilen på gång – i alla fall inom Stellantis-koncernen.



*Hög hållning men också en hög lasttröskel på nya Citroën C3.*

### **CITROËN Ę-C3 MAX**

**Pris:** 344 990 kronor, säljs nu.

**Motor:** Elmotor, max effekt: 113 hk (83 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment: 120 Nm. Batteri 44 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/100 kW.

**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. Fast reduktionsutväxling.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel. Hydraulisk dämpning.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.

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

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u tum. Däck 205/50 R17.

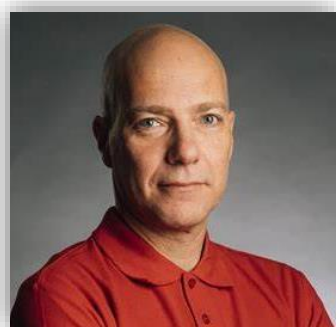
**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 254, längd 402, bredd 181, höjd 158, spårvidd f/b 150/152. Markfrigång 16,3. Tjänstevikt 1 416, maxlast 491, max släpvagnsvikt 550. Baga-gevolym (VDA-liter) 310 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 11 s, toppfart 135 km/h.

**Bränsleförbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,38 kWh/mil. Räckvidd 32 mil.

**Garantier:** Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri/hybridsystem 8 år eller 16 000 mil.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren. Därefter 360 kronor per år.



**Peter Klemensberger**

## Rivaler:

**MG4 Electric**

En storlek större än ë-C3 men likvärdig räckvidd i basutförande. 125 hk men sämre laddkapacitet hemma – 6,6 kW.

**Pris:** 369 900 kronor.

**Fiat 500e**

Lägre motoreffekt (95 hk) och kortare räckvidd, 19 mil för detta pris. Mindre än ë-C3 och därmed även mindre praktisk.

**Pris:** 389 900 kronor.



## 2. Det här är den nya Corvette ZR1: en maskin med dubbelturbo på 1 064 hk

Publicerad: 26 jul 2024

Chevy släpper lös den mest kraftfulla fabriken Vetten som någonsin byggts. Var rädd.



"Ta ZR1 till nästa nivå", var Chevys uppdragsbeskrivning. Det verkar som om dess ingenjörer har tagit den till en annan galax, för det här är inte bara den mest kraftfulla Corvette som någonsin byggts, det är en bil med den mest kraftfulla amerikanska V8:an i historien.

Tyvärr, Dodge Demon, din krona på 1 025 hk har blåst bort i en dimma av dubbelturbo-raseri av detta: Corvette ZR1 med 1 064 hk. Även om den har samma "Small Block Gemini"-motorarkitektur som Z06:s LT6 är det inte bara plus turbo.

5,5-liters V8:an, som nu kallas "LT7", har en vev med platt plan nya toppgjutningar, unika portar, en större förbränningskammare för större smällar, optimerad ventiltiming och ett nytt insugningssystem, och naturligtvis ett par 76 mm mono-scroll-fläktar inbyggda i avgasröret.

Detta, säger Chevy, minskar avståndet som den arga luften måste färdas, så att den mycket snabbt kommer in i kamrarna och reagerar... ilsket. Naturligtvis har allt förstärkts över hela linjen för att hantera "den dramatiska ökningen av makten". Och hoo boy, har den makt.

Det finns huvudnumret, fysisiffri effekt, som uppnås vid 7 000 varv per minut, tillsammans med ett vridmoment på 828 lb ft, som levereras via en åttaväxlad dubbelkopplingslåda till bakhjulen. Och hoo boy, går de där bakhjulen. Chevy har redan klockat en under 10 sekunders kvartsmil. Och 200 mph på Nürburgring. Och hävdade en topphastighet på 215 mph.



Att detta är en ZR1 innebär naturligtvis att den också är byggd för hörn. Och en annan siffra kommer in: den erbjuder en påstådd downforce på 1 200 pund vid topphastigheten på 215 mph. Det finns olika erbjudanden till aerodynamikens gudar, som en ny frontgrill, luftkanaler i kolfiber på sidan och upptill, nya splitters, vippor, undervinge och, mycket uppenbart, en bakvinge.

Som tillval finns "ZTK"-bandpaketet, som lägger till en ordentligt arg "high-downforce rear wing", dykplan, en Gurney-läpp på motorhuven och underredesbalkar. Fjädrarna är styvare med den här ryggsäcken också, medan 20/21-tumslegeringarna får speciella Michelin PS Cup 2-R-däck.

Det kommer att sluta ganska argt också, säger Chevy. Skivorna på 400 mm fram och 390 mm bak är de största som någonsin monterats på en Vette, är tillverkade av kolkeramik och hjälper ZR1 att prestera 80-200-80 mph på 24,5 sekunder. Det är 22 procent snabbare än **C7 ZR1**. Vad menar du med att du redan visste det?

Ändå inget konstigt med återkomsten av det "delade fönstret". Eller taket i kolfiber. Eller ZR1-emblem på insidan. Eller den nya boostmätaren. Och det är absolut inget konstigt med hur det låter.

"När vi arbetade med att utveckla den här bilen fortsatte vi att överträffa förväntningarna, och vi visste att vi hade en speciell Corvette i våra händer", säger Vettes chefsingenjör, Tadge Juechter. Den kommer att landa någon gång under 2025... I den här galaxen, åtminstone till att börja med.



**Vijay Pattni**



### 3. BMW bekräftar: testar navmotorer för nya elbilar

18 jul 2024

Häromveckan dök det upp spionbilder på vad som sades vara en maskerad testbil av en kommande coupémodell inom BMW:s nya generation elbilar Neue Klasse. Enligt uppgifter från fotografen hade bilen en elmotor i varje hjul, så kallade navmotorer. Något som inte är helt taget ur luften. Chefen för BMW:s M-division, Frank van Meel, har sagt att de vill använda tekniken och BMW har investerat i det tyska start up-företaget Deep Drive som arbetar på just navmotorer.



Nu meddelar BMW att de inom programmet BMW Startup Garage genomför tester på allmänna vägar med navmotorer från DeepDrive. Konkret ska det handla om motorer med dubbla rotorerna som ska göra motorerna både mindre och mer energieffektiva. Samtidigt ökas vridmomentet genom att motorn har två rotorerna, till skillnad från vanliga elmotorer som endast har en.

En utmaning med navmotorer är vikten, något som tekniken från DeepDrive alltså kan ha hittat en lösning på. BMW skriver däremot att motorerna som testas även kan användas som en traditionell elmotor och då ändå dra fördel av lägre vikt och bättre effektivitet.

Tekniken är ännu under utveckling, men visar enligt BMW redan på stor potential. Det är ovanligt i ett så tidigt skede med en helt ny teknik, säger Karol Virsik som är chef för forskning kring fordonskoncept och teknik hos BMW.

Några detaljer kring när och i vilka modeller BMW kan tänka sig att använda navmotorer nämns inte. Ett projekt som redan gjort det är den svenskutvecklade elbilen Emily GT som togs fram under kort tid i hemlighet hos Nevs i Trollhättan under 2019. Först våren 2023 [avslöjades bilen för världen](#). Själva syftet med utvecklingen var bland annat att testa just tekniken med en elmotor i varje hjul. Topphastigheten anges till 250 km/h, 0–100 km/h ska gå på 3,2 sekunder och räckvidden är upp till 100 mil.

Projektet såldes till EV Electra, men efter flera turer [avbröt Nevs affären](#) tidigare i år.



Carl Undéhn

#### 4. Audi satsar på hybridbilar

Publicerad 2024-07-23 kl 19:05 (uppdaterad 2024-07-24 10:12) Text Anki Sydegård

Det minskade intresset för elbilar gör att Audi delvis lägger om kursen och ökar tillverkningen av hybrider.



**Audi väljer** att satsa mer på hybridbilar under de närmaste åren. Anledningen är att övergången från förbränningsmotorer tar längre tid än förväntat.

– Det positiva budskapet är att vi är flexibla, säger Audis vd Gernot Döllner, [till Autocar](#).

Andra biltillverkare, som [Mercedes](#), [BMW](#), [Ford](#), [Kia](#) och [Stellantis](#), har också nyligen aviserat långsiktiga satsningar på hybridteknik av liknande skäl.

– Under minst tio år kommer vi att ha en övergångsfas med tre relevanta drivlinor: Det är högeffektiva förbränningsmotorer, plug in-hybrider – särskilt viktiga i Kina och Nordamerika – och batteridrivna fordon, säger Gernot Döllner.

Det innebär inte att Audi ändrar sitt mål, att bara tillverka elektriska modeller från och med 2033. Planen är att i stället gradvis introducera fler elbilar, samtidigt som man erbjuder fordon med förbränningsmotor. Om allt går som planerat kommer Audis sista förbränningsmodell att introduceras 2026 och deras första helt elektriska modellprogram att komma ett år senare.

För några veckor sedan avslöjade biltillverkaren också att de kan komma att [avsluta tillverkningen](#) av Audi Q8 e-tron och Q8 Sportback e-tron i förtid. Allt på grund av det [minskade intresset för elbilar](#).

Audis nya hybridbilar kommer att utrustas med ett större batteri och kunna köras upp till 10 mil på el. Den första bilen med det nya batteriet blir [nya A5](#) som introducerades förra veckan.

**Mer från vi bilägare:**



**Elbilar backar kraftigt – men hybrider ökar**



**Audi vill lägga ner elbilsmodell**



**Så ser nya A5 ut**



**Anki Sydegård**

## 5. Miljardsmäll: Toyota måste byta 102 000 motorer

Av William Karlsson 26 juli 2024 kl 10:49

Här är återkallelsen som kostar flera miljarder. Biljätten tvingas nu byta ut 102.000 motorer efter ett fatalt fel. Lösa metalledar förstör motorerna varför motorbyte är enda lösning.



Den senaste tiden har Toyotas 3,5-liters dubbelturbo V6 motorer strulat. Antalet registrerade fel på motorn har ökat avsevärt och företaget väljer nu att agera. Totalt sett handlar det om 102.000 motorer som Toyota tvingas byta ut. De berörda bilmodellerna som är utrustade med motorn är Toyota Tundra och Lexus LX SUV:ar, skriver [The Drive](#).

Den frivilliga återkallelsen utfärdades redan i maj, men då kunde inte företaget bekräfta någon officiell åtgärd. När problemet med motorn reparerats tidigare av mekaniker har det krävt en total isärplockning av bilarna. Motorfelet består i att metallskräp lossnar inuti motorn och förstör den. Motorn drabbas först av knackningar och ojämn gång och kan sedan plötsligt haverera totalt under körning.

Motorfelet finns hos Toyota Tundra pickuper som körs på bensin och är tillverkade från 2022 till 2023, och hos Lexus LX från samma period. Hybridversionerna av Tundra som har V6:an kombinerad med en elmotor ingår inte i återkallelsen och det är fortfarande oklart ifall den kommer läggas till.

Alla som äger en bil som har motorfelet kommer en ny motor gratis. Som ägare till en Tundra går det att se ifall ens bil är drabbad på Toyotas hemsida genom bilens identifikationsnummer. Modellerna säljs inte nya i Sverige, men har parallellimporterats.

LÄS MER:



Toyota avslöjar ny turbomotor för sportbilar



Toyota återkallar sin nya elbil bZ4X – hjulen kan trilla av



Trots få elbilar – Toyota slår försäljningsrekord i år



Toyota satsar på CO2-fri motor: "Älskar motorer"



**William Karlsson**

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



## 6. Tesla bekräftar igen – då kommer nya Roadster

25 juli 2024

2020 kom och gick, men någon ny Tesla Roadster fick vi inte se.



Att tillverkningen av Tesla Roadster skulle dra igång 2020 var den ursprungliga planen när bilen visades upp första gången redan 2017. Sedan dess har den nya Roadstern – som inte ska blandas ihop med Teslas första bil från 2008 – blivit en följetong i nyhetsrapporteringen. Ibland har det även ifrågasatts om den överhuvudtaget blir. En hel del av tekniken som utlovades med den nya Roadstern ska också ha letat sig in i Tesla Model S Plaid.

Men under samtalen efter att Tesla presenterade sin senaste kvartalsrapport i veckan fick chefen Elon Musk även frågor kring nya Roadster.

– När det gäller Roadster har vi slutfört det mesta av konstruktionsarbetet. Och jag tror att det fortfarande finns en del uppgraderingar som vi vill göra, men vi räknar med att vara i produktion med Roadster nästa år. Det kommer att bli något speciellt, svarade Elon Musk.

Redan **i början av året** lovade Elon Musk att på plattformen X att nya Roadster kommer visas innan slutet av året och börja levereras under 2025. Då i samband med att han meddelade att de ökat designmålen för bilen, utan att gå in på vad det handlade om. Han sa då också att nya Tesla Roadster ska kunna göra 0-60 mph (0-96,6 km/h) på under en sekund. Det är snabbare än de 1,9 sekunder som det har talats om tidigare.

I samband med att premiären av Teslas självkörande robotaxi sköts upp från augusti till den 10 oktober betyder det enligt Teslas chef en möjlighet att visa något mer under eventet. Det öppnade för spekulationer att Tesla då även kommer att visa den länge utlovade billigare bilen som ofta går under namnet Model 2. Eventuellt får vi då i stället se raka motsatsen till en billig modell, nämligen den kraftigt försenade nya Tesla Roadster.



Carl Undéhn

## 7. Ford minskar förlust – bara 432 000 kr per elbil

Av Melker Rundén 25 juli 2024 kl 16:11

Fords jättesatsning kostar mer än det smakar och elbilsförlusterna närmar sig redan 100 miljarder kronor. Trots ökad försäljning förlorar Ford 432 000 kronor på varje elbil de skeppar iväg.– Vi tror att mindre, mer prisvärda fordon är rätt väg för elbilar i större volymer. Varför? Eftersom matematiken är helt annorlunda jämfört med förbränningsmotorer, säger Fords VD JIM Farley.



Trots att Ford lyckades öka elbilsförsäljningen med över 160 procent jämfört med föregående kvartal, gjorde bolaget ändå en förlust på mer än 40 000 dollar per såld elbil under kvartalet, det motsvarar 432 000 kronor med dagens dollarkurs. Det är dock en betydande förbättring jämfört med första kvartalet, **då förlusten uppgick till närmare 130 000 dollar, motsvarande 1,4 miljoner kronor, per såld elbil.**

I kvartalsrapporten redovisade Ford en förlust på 1,1 miljarder dollar, motsvarande drygt 12 miljarder kronor, för sin elbilsdivision, **skriver NU.se**. Under första kvartalet förlorade bolaget över 1,3 miljarder dollar på elbilar. Det innebär att biljätten nu närmar sig att ha bränt över 100 miljarder kronor på bara två år på sin elbilsatsning.

Enligt bolaget senaste prognos förväntar sig Ford att göra en förlust på mellan 5 och 5,5 miljarder dollar under 2024, vilket motsvarar drygt 60 miljarder kronor. Förra året uppgick förlusten för Fords elbilsdivision till 4,7 miljarder dollar, motsvarande drygt 51 miljarder kronor. Det skulle innebära att biljättens förlust på elbilar skulle bli närmare 110 miljarder kronor på bara två år, trots att man bara lyckats sälja drygt 150 000 bilar än så länge.



*Kan nya elbilen Capri frälsa Ford? Ledningen hoppas det.*

Bolaget säger nu att man ska vara mer realistiska i sina elbilsplaner framöver och lovar förbättring.

– Vi ser fram emot att bevisa vår strategi för elbilar. Den har blivit mer realistisk och skärpt av den tuffa miljön. Tack och lov skapade vi en skalbarhet för flera år sedan. Vi är övertygade om att vi kan minska förlusterna och upprätthålla en lönsam verksamhet i framtiden med allt vi har lärt oss, säger Fords VD Jim Farley.

I framtiden ska Ford satsa på mindre elbilar i ett försök att minska förlusterna, menar VD Jim Farley.

– Vi satsar på mycket differentierade fordon prissatta under 40 000 dollar eller till och med under 30 000 dollar. Och vi kommer att fokusera på två segment: arbete och äventyr. Och varför är det viktigt? Jo, användningsområdet för mindre fordon, prisvärda fordon, innebär kortare resor, fler stadsmiljöer. Det passar en elbils användningscykel, säger han.



**Melker Rundén**

Melker Rundén skriver om ekonomi och motornyheter på carup.se.

**LÄS MER:**



**Ford förlorar 405 000 kr per elbil – drar i nödbromsen**



**Fords otroliga förlust per såld elbil: 357 000 kronor**



**Ford förlorar 1,4 milj per elbil – avbeställer batterier**



**Efter monsterförluster: Ford fördubblar elbilssälj**



**Ford chocksänker elbilen – nu billigare än Tesla i USA**



**Fords chockförlust: 1,44 miljoner på varje såld elbil**

## 8. Stellantis vinster kraschar 2024, vissa varumärken kan läggas ner, varnar VD

Av Chris Chilton 2024-07-25

Koncernens nettovinst föll med 48 procent till 6,07 miljarder dollar under en period då vissa rivaler tjänade bra.



- Stellantis har rapporterat en massiv minskning av nettovinsten med 48% under första halvåret 2024.
- Vd:n Carlos Tavares skyllde både på branschförhållandena och på företagets egna operativa problem.
- Förlustbringande varumärken kan komma att läggas ned, varnade Tavares.

Om **Fords** finansiella resultat för första halvåret som avslöjades i veckan såg nedslående ut, är siffrorna åtminstone inte lika dåliga som de från Stellantis. Den multinationella biltillverkargruppen som inkluderar Jeep, Dodge och Fiat säger att vinsten praktiskt taget halverades under de första sex månaderna 2024.

**Nettovinsten hos Stellantis** sjönk med 48 procent till 6,07 miljarder dollar under första halvåret jämfört med samma period 2023, och det justerade resultatet sjönk med 6,18 miljarder dollar till 9,22 miljarder dollar, nyheter som fick koncernens aktiekurs att falla med 8,5 procent.

Vd:n Carlos Tavares skyllde resultatet till stor del på biltillverkarens resultat i USA, där försäljningen sjönk med 16 procent trots att bilmärknaden växte totalt sett. Och han varnade för att det inte fanns någon plats för sentimentalitet när det gällde förlustbringande varumärken.



*Stellantis hoppas att nya Ram 1500 kommer att hjälpa till att återuppliva sina amerikanska förmögenheter*

"Om de inte tjänar pengar kommer vi att stänga ner dem", rapporterar **Reuters** att Carlos Tavares sagt till journalister, vilket leder till spekulationer om att Lancia, DS och **Maserati** alla kan vara i skottlinjen. "Vi har inte råd att ha varumärken som inte tjänar pengar."

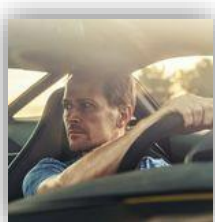
Tavares vägrade att acceptera att det var brutala besparingsåtgärder som låg bakom företagets svåra situation, och försökte istället sätta en positiv vinkling på situationen genom att blicka framåt.

"Även om korrigerande åtgärder behövdes och vidtas för att ta itu med dessa problem, har vi också initierat en spännande produktkamp, med inte mindre än 20 nya fordon som lanseras i år, och med det ger det större möjligheter när vi presterar bra", säger Tavares.

Inkluderat i den listan över nya produkter som kan förbättra nästa uppsättning halvårs-siffror är **Europas Lancia Ypsilon** och den orkandrivna Ram 1500. Stellantis kommer också att införa prissänkningar för att göra sina bilar, lastbilar och stadsjeepar mer konkurrenskraftiga, något som återförsäljarna har efterlyst.

Men den före detta Renault-föraren erkände att det inte skulle bli lätt att komma ur hjulspåret.

"Vi har mycket arbete att göra, särskilt i Nordamerika, för att maximera vår långsiktiga potential", säger han.



**Chris Chilton**

## Teknikens Värld

### 9. Så mycket pengar tjänar Volvo Cars på varje elbil

Publicerad 25 jul 2024 kl 14.30

Volvo har fram till nu berättat hur mycket pengar de tjänar på sina elbilar och hur mycket de tjänar på bensinbilarna. Men från och med halvårsskiftet är det slut med den öppna redovisningen. – Vi kommer att vara mer försiktiga med känslig information, säger Volvos vd Jim Rowan.



*Jim Rowan vill vara hemlig med Volvo Cars vinstmarginal för elbilar.*

Under en längre tid har det handlat om när elbilar kan konkurrera med bensin- och dieslbilar vad gäller produktionskostnad och vinstmarginal.

När Jim Rowan tillträdde som vd för **Volvo Cars** beslutade han att företaget skulle dela med sig av information om bland annat vinstmarginal för elbilar respektive bensinbilar. Sedan 2022 har Volvo Cars berättat hur mycket pengar de tjänar på bilar med olika drivlinor.

– När priset för litium gick upp sa alla att det var omöjligt att nå lika bra lönsamhet på elbilar som på bensinbilar. Vi kände att det visst bra möjligt, säger Jim Rowan till **Automotive News**.

#### Lilla EX30 ger vinst

Enligt Jim Rowan skulle priserna på råvaror till elbilar och batterier stabiliseras och en satsning på LFP-batterier till bland andra modellen **EX30** skulle skapa bra lönsamhet.

Under andra kvartalet i år redovisade Volvo Cars en vinstmarginal på sina elbilar på 20 procent, att jämföra med 2,6 procent för samma period förra året.

Vinstmarginalen för bilar med förbränningsmotor var 23 procent i år jämfört med 21 procent förra året.



Men nu är det slut med särredovisningen för elbilar. Volvo Cars kommer att berätta hur många elbilar de säljer men inte hur stor vinstmarginalen är. För tredje kvartalet i år får vi inte veta hur mycket Volvo Cars tjänar på elbilar respektive bensinbilar, bara en total vinstmarginal.

#### **Tullar påverkar**

– Vi ville vara transparenta med marknaden för att visa att vi kunde nå jämförbara marginaler. Till och med med en liten bil som **EX30** var vi säkra på att nå mellan 15 och 20 procent. Nu har vi bevisat det, säger Jim Rowan.

Volvo EX30 tillhör, **trots problem med bilen**, de mest sålda elbilarna i Europa men EU:s nya strafftullar som infördes i juli kan komma att påverka vinstmarginalen.

– Problemet nu är att vi säljer fler och fler elbilar och våra konkurrenter kan börja använda informationen. Det är dags att ta en annan väg.

Om Volvo Cars skulle fortsätta redovisa sin vinstmarginal för elbilar skulle det vara lätt att se hur mycket EU:s strafftullar påverkar företaget. Att siffrorna nu göms i en total vinstmarginal gör det svårare att se hur tullarna påverkar Volvo Cars.



#### **Jan-Erik Berggren**

Jan-Erik Berggren är född 1965, bor mitt i stan i Stockholm men väljer ändå alltid att köra bil. Med i Årets Bil-juryn som röstar fram Årets Bil i Europa.

## 10. Teslas resultat minskar med 45 procent

Publicerad 2024-07-24 kl 9:54 (uppdaterad 2024-07-24 kl 10:08) Text Anki Sydegård

Senaste kvartalsrapporten från Tesla pekar neråt – men också uppåt.



**Tesla får** minskat resultat för första kvartalet 2024. Det framgår av företagets senaste kvartalsrapport. En anledning till nedgången kan vara att Tesla erbjudit prissänkningar och ränterabatter eftersom försäljningen har **gått sämre**.

Nettoreultatet för perioden minskar med 45 procent. Det blir 1,5 miljarder dollar, jämfört med förra årets 2,7 miljarder dollar. Däremot var omsättningen högre än förväntat med 25,5 miljarder dollar. Analytikernas prognos hamnade på 24,8 miljarder dollar.

Globalt minskade Teslas leveranser med 4,8 procent till 443 956 fordon under andra kvartalet, efter en tidigare nedgång på 8,5 procent under första kvartalet.

Resultatet ledde till att Teslas aktiekurs föll med 7,6 procent.

I samband med kvartalsrapporten meddelade Elon Musk att presentationen av den omtalade robotaxi-modellen har skjutits upp, precis som **det spekulerats om**. Den kommer att ske 10 oktober istället för i augusti som tidigare aviserats. Allt för att modellen ska förbättras.

Han berättade också att en ny, billigare Tesla-modell kommer att lanseras under första halvåret 2025, utan att gå in mer på detaljer.



**Anki Sydegård**

**Mer från vi bilägare:**



**Uppgifter: Teslas robottaxi försenas**



**Stort elbilstest: Tesla inte bäst – ändå populärast**



**Tesla höjer priset på Model 3**



**Privatköparnas favoriter: Tesla fortfarande i topp**



## 11. EV Electra använder material från NEVS – utan tillstånd

Av Elias Medelberg

Publicerad 2024-07-25

Uppdaterad 2024-07-25

EV Electra använder sig av bilder på elbilen Emily GT, men saknar rättigheterna. Bilen kallas också, helt plötsligt, för GAZA GT.



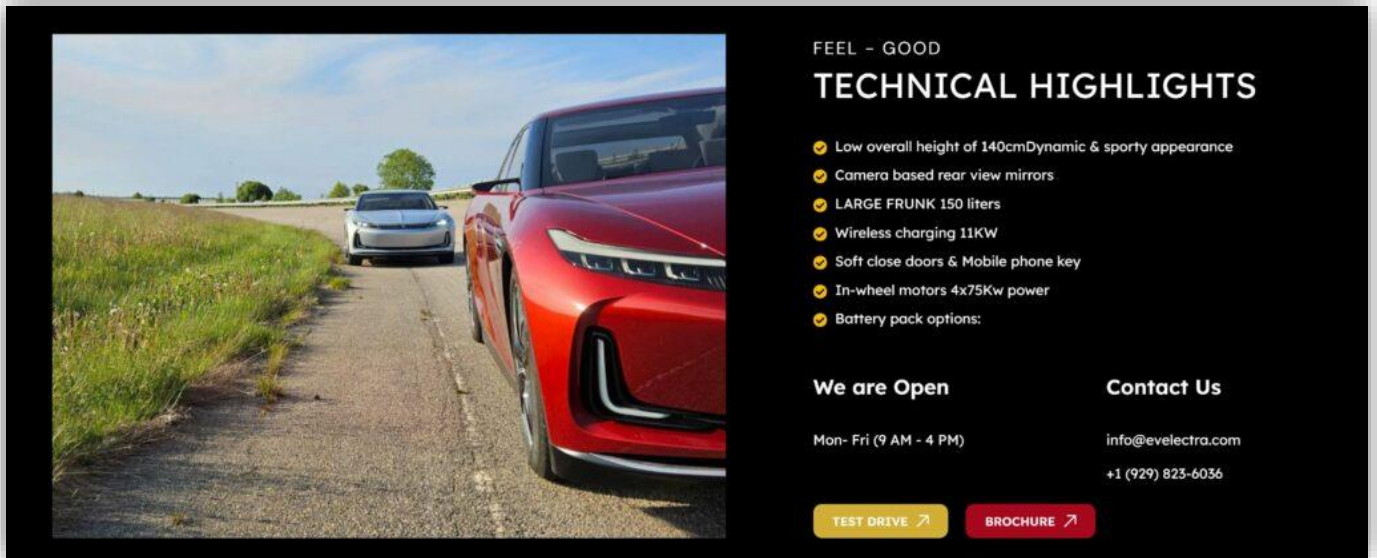
*Skillsmässan mellan NEVS och EV Electra har inte gått helt smidigt.  
Nu har Emily GT dykt upp med nytt namn.*

**Turerna kring EV Electra** och NEVS har varit många. För ett tag sedan kunde vi rapportera om att **affären mellan Nevs och EV Electra gått i kras**. Anledningarna är enligt Nevs VD Nina Selander att EV Electra inte har fullföljt sina åtaganden.

**EV Electra har, som tur är för NEVS**, inte tillgång till någon teknisk data, hårdvara, IP eller dokumentation som är relaterad till projekten [Emily GT](#) eller PONS. Företaget har inte det som krävs för att faktiskt producera en bil som bortsett designen liknar NEVS projekt.

**Det stoppar dock inte EV Electra** som nu har börjat marknadsföra en bil vid namn GAZA GT och man gör det med bilder på Nevs Emily GT. "Our Emily became GAZA GT", står det när man går in på företagets webbplats.

Delar av bildmaterialet är taget direkt från Nevs trots att EV Electra inte längre har rättigheterna till det.



FEEL – GOOD

## TECHNICAL HIGHLIGHTS

- Low overall height of 140cm Dynamic & sporty appearance
- Camera based rear view mirrors
- LARGE FRUNK 150 liters
- Wireless charging 11KW
- Soft close doors & Mobile phone key
- In-wheel motors 4x75Kw power
- Battery pack options:

**We are Open**  
Mon- Fri (9 AM - 4 PM)

**Contact Us**  
info@evelectra.com  
+1 (929) 823-6036

TEST DRIVE → BROCHURE →

*Här syns en av bilderna av Emily GT som används i marknadsföringen av GAZA GT.*

**På det libanesiska företags hemsida** hette bilen Emily GT fram till att Dagens Industri var i kontakt med VD:n Jihad Mohammad.

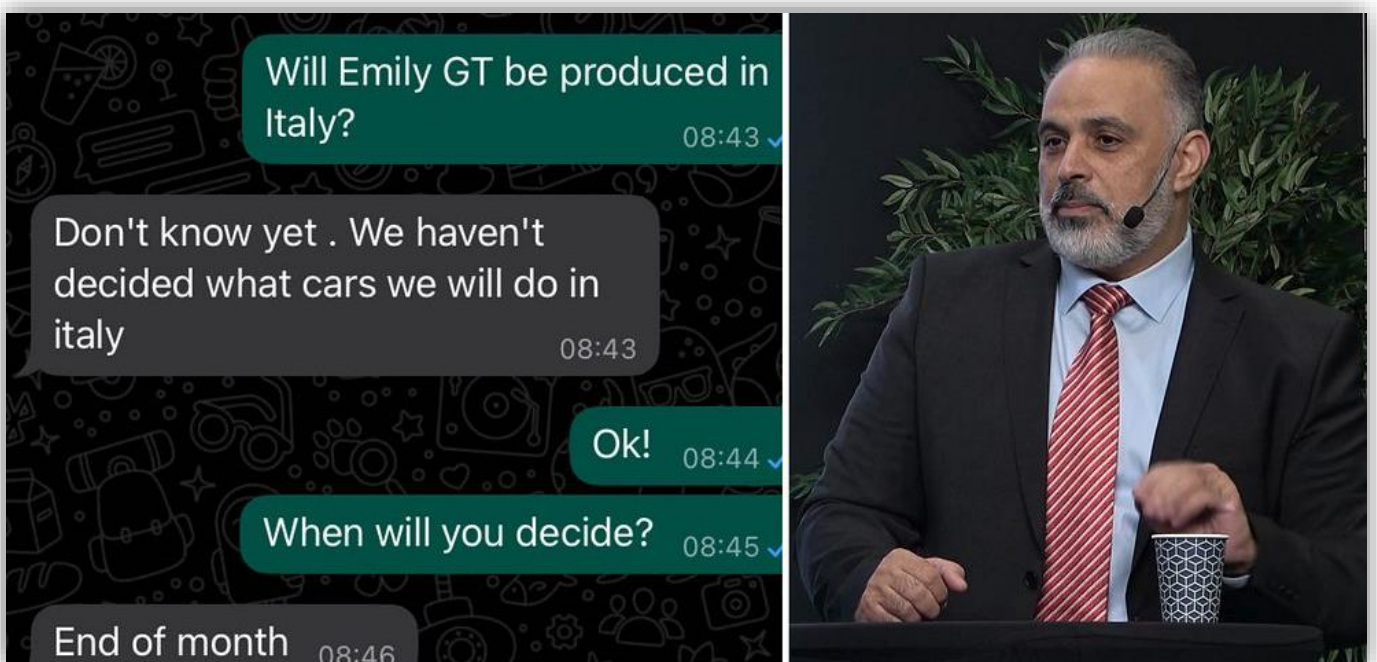
### NEVS försökte få bort materialet

Nina Selander säger till Dagens industri att Jihad Mohammad ombetts plocka bort bilderna, men han hävdar att det inte alls är samma bil.

”Nina har ingen rätt att fråga. Och den bil som syns på bilderna är inte ens deras. Det är bara utsidan som i stort sett är densamma. Inte samma drivlina och batterier”, skriver han till Dagens Industri.

**EV Electras grundare, Jihad Mohammad**, har flertalet gånger uttalat sig kritiskt mot Israel och lagt ut antisemitiska budskap på sociala medier.

Namnet GAZA ska dock stå för ”green A to Z automotive” och har, enligt vad Jihad sagt till Di, inget att göra med den pågående konflikten mellan Israel och Palestina och ska inte ses som ett politiskt ställningstagande.



Will Emily GT be produced in Italy? 08:43 ✓

Don't know yet . We haven't decided what cars we will do in italy 08:43

Ok! 08:44 ✓

When will you decide? 08:45 ✓

End of month 08:46

Jihad Mohammad, a man with a beard and a headset, sitting at a table with a microphone and a cup.

*Jihad Mohammed.*

## 12. Scantias historiska rekord – tjänar 3,7 milj i timmen

Av Maths Nilsson 26 juli 2024 kl 08:35

Svenska lastbilstillverkaren Scania slår alla tiders vinstrekord. På ett enda kvartal tjänade Scania 8 miljarder kronor: 3,66 miljoner i timmen – dygnet runt.



Svenska lastbilar gör succé i världen. Nyligen kom Volvo med en kanonrapport, men de överglänses nu av Scania. Scania sålde 25 802 fordon under kvartalet, en ökning med 8 procent jämfört med samma kvartal i fjol. Vinsten ökade med en hel miljard till 8 miljarder kronor. Det är Scantias högsta vinst någonsin på ett enda kvartal.

Lastbilsmarknaden är något lugnare i Europa, men Scania har lyckats höja snittvinsten per såld lastbil.

– Med ökad leveransvolym samt en gynnsam produkt- och prismix har vi återigen uppnått ett rekordhøgt rörelseresultat för ett enskilt kvartal, säger Christian Levin, vd på Scania.

### LÄS MER:

- [Scantias ellastbil floppar – bara 47 levererade](#)
- [Teslas nya galna vinst: Över 100 000 kr per såld bil](#)
- [Scantias nya elektriska superlastbil: "De har kört om Tesla"](#)
- [Superbatteri från Northvolt och Scania: Klarar 1,5...](#)
- [Vinstrekord för Volvo Cars – tack vare Polestars...](#)
- [Bentley slår vinstrekord: Tjänar 500 000 kronor per bil](#)



Maths Nilsson

### 13. Bilar som tiden glömde: Citroën GS Birotor

Av Richard Dredge

24 juni 2024

Citroën har aldrig varit rädda för att gå sin egen väg, vilket är anledningen till att man har haft mer än sin beskärda del av Minnesvärda bilar – och konkurser – genom åren.



*Citroën GS Birotor 1973–75.*

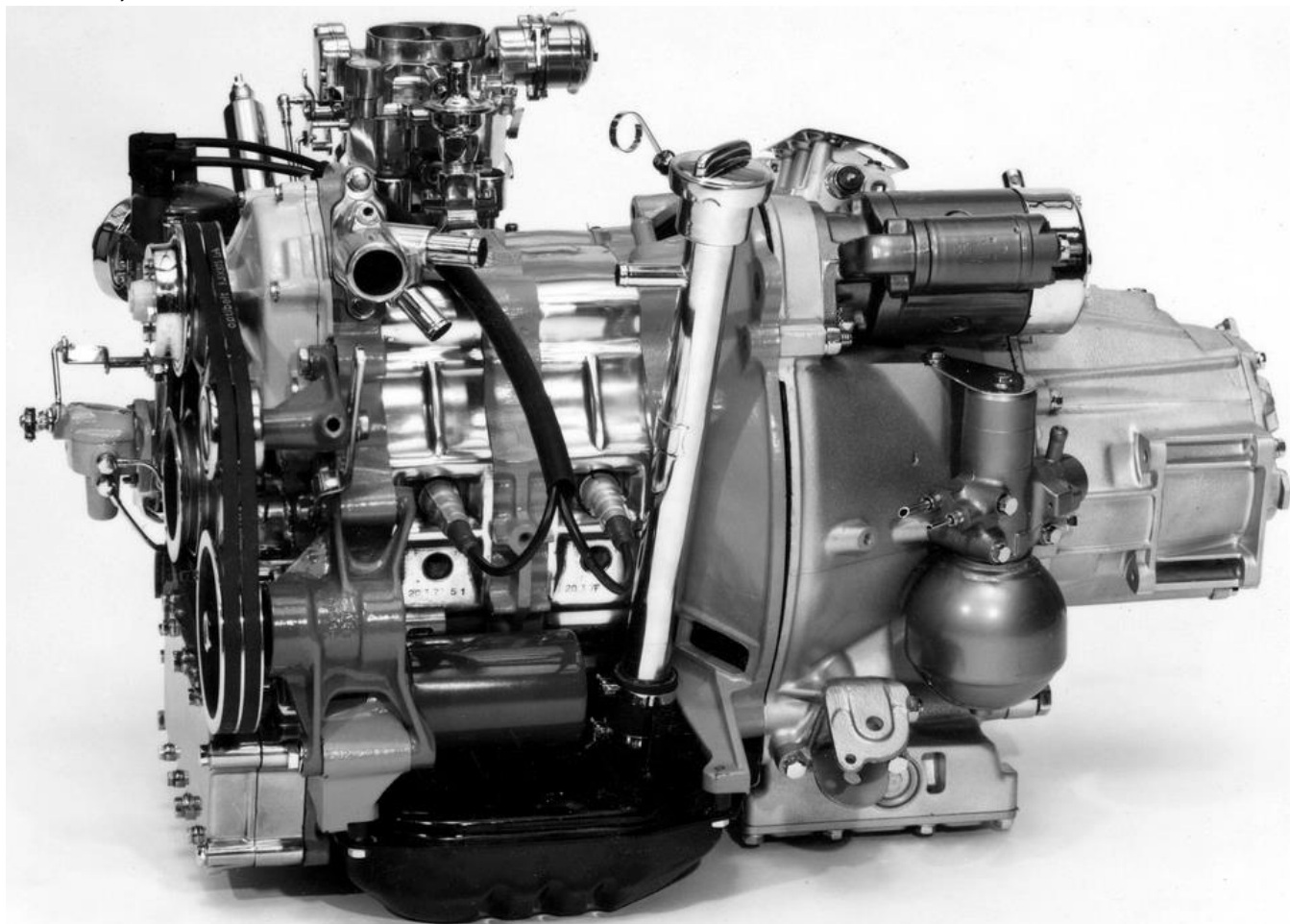
Ironiskt nog var företaget oroliga för att bilen som ses här, GS Birotor, skulle kunna leda till konkurs, så det försökte avvärja en katastrof vid passet – bara för att gå i konkurs inte långt efter i alla fall.

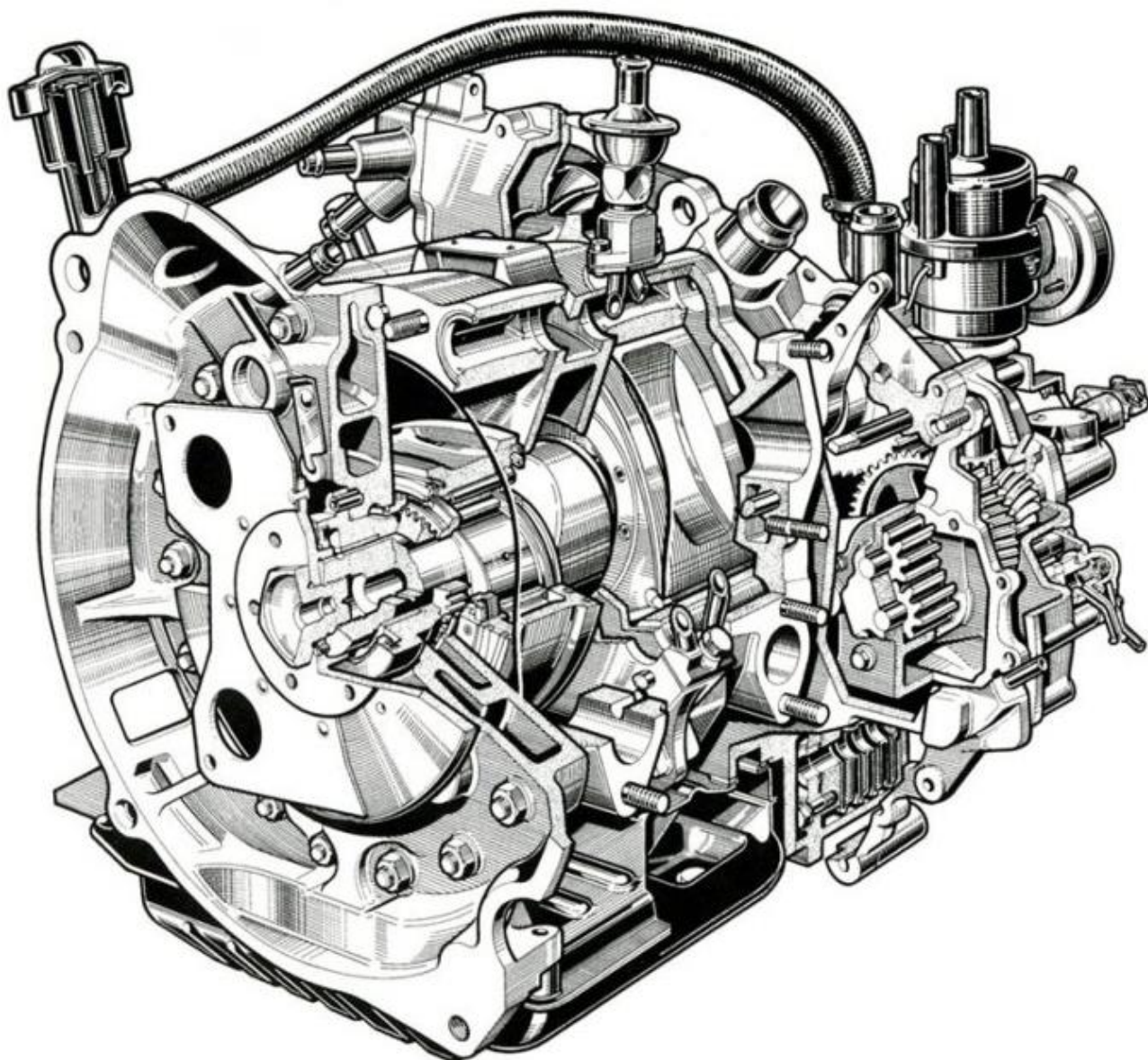
Bara fyra företag har någonsin satt en bil med Wankelmotor i produktion – NSU, Mazda, Lada och Citroën – även om många fler tittade på möjligheten att göra det. I slutet av 1960-talet anammade biltillverkare överallt idén om **Wankel roterande motor**, som sågs som vägen framåt tack vare sin inneboende jämnhet, platta vridmomentkurva, höga effekt/vikt-förhållande, låga produktionskostnader och kompakta dimensioner.

Märken så olika som General Motors, Porsche, Toyota och Rolls-Royce licensierade patentet, men i början av 1970-talet var det uppenbart att Wankelmotorn hade allvarliga brister, med hög bränsle- och oljeförbrukning, slitna topptätningar och höga avgasutsläpp som alla var vanliga i kursen. Den första produktionsbilen med roterande motor var NSU Spider, som kom 1964. Tre år senare **NSU Ro80** lanserades, och inom två år har NSU gått i konkurs på grund av garantianspråk. Volkswagen-Audi tog över företaget och behöll Ro80 i produktion fram till 1977, även om endast 37 398 exemplar tillverkades under den tiden.



Citroën har alltid varit angelägna om att förnya sig och startade ett joint venture med NSU redan 1964 för att utveckla Wankel-motorer tillsammans. Företaget hette Comobil och var baserat i Schweiz, men 1967 växte ett annat företag fram: Comotor. Den här gången skapades företaget för att tillverka rotationsmotorer, och 1969 köpte Comotor en stor tomt och byggde en fabrik, så att de två märkena kunde spotta ut rotationsmotorer för en ny generation familjebilar. Planen var att Comotor skulle bli det självklara valet för rotationsmotorer, som skulle levereras till en rad biltillverkare.



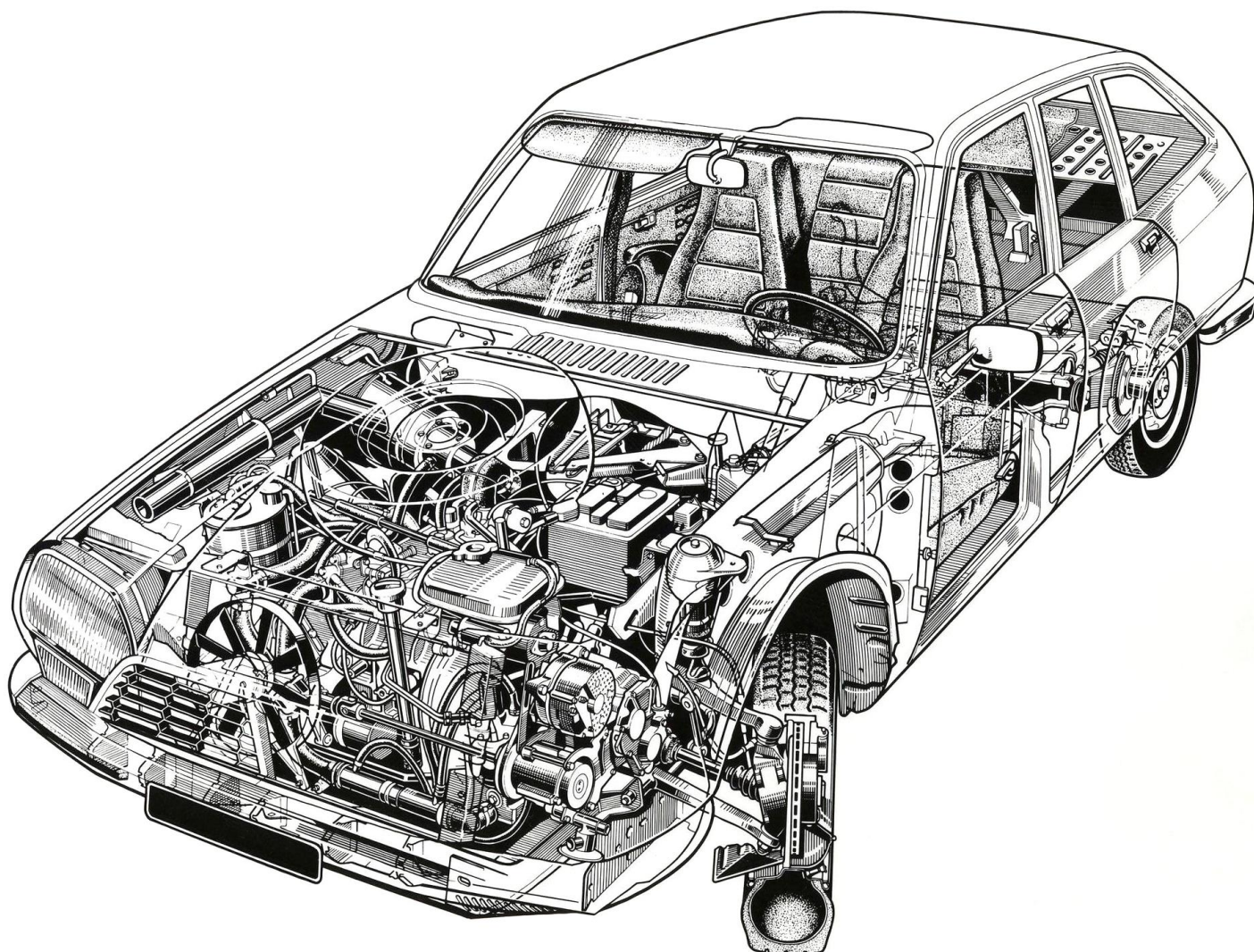


Saker och ting började gå snett direkt, och NSU gick för långt. När garantianspråken började strömma in på grund av drabbade Ro80-bilar med motorer som hade gått sönder på så lite som 10 000 miles, stötte NSU på armarna på Volkswagen-Audi. Men Citroën var starkt engagerade och bestämde sig för att fortsätta ändå, och presenterade GS Birotor i september 1973, precis när oljekrisen var på väg att slå till. Knappast idealiskt när din kompakta familjelimousin slukar bensin med en hastighet av 18mpg.

Citroëns plan var att bygga en rotationsdriven CX, och under den skulle GS Birotor stå. Även om Birotorn såg ut ungefär som den vanliga GS med kolvmotor, var det väldigt lite som delades. Av de yttre panelerna var det bara taket och dörrarna som var vanliga, och även golvplattan förändrades avsevärt. De främre och bakre vingarna var olika, eftersom de hade mer markant utsvängda hjulhus för att rymma kraftigare hjul och däck.

Samtidigt var den metalliska bronslacken och det mörkbruna taket unikt för Birotor, och alla exemplar hade denna färgskala. I praktiken en halomodell inom GS-sortimentet, invändigt fanns säten med hög rygg och mjukare mattor, samtidigt som det också fanns starkare bromsar. De förstnämnda var utrustade med skivor fram och bak för att minska den ofjädrade vikten.

I nosen satt en tvårotormotor med en slagvolym på 497,5cc, vilket i konventionella termer motsvarade 1991cc. Motorn matades av en Solex-förgasare med dubbla choker och gav 106 hk vid 6500 varv per minut, vilket var tillräckligt för att ta den aerodynamiskt effektiva GS hela vägen upp till 109 mph (175 kph).



Vridmomentet nådde en topp på 101 lbft vid 3200 rpm, och för att få ut det mesta av detta fanns det en treväxlad halvautomatisk växellåda som skickade kraften till framhjulen.

GS Birotor lanserades på det europeiska fastlandet i början av 1974. Försäljningen i Storbritannien var tänkt att följa i slutet av 1974. Men vid det här laget hade Citroën fått kalla fötter tack vare en kombination av apati hos kunderna (en prispremie på 70 procent jämfört med vanliga utgåvor innebar att den kostade mer än den större DS) och den dåliga tillförlitligheten som ledde till enorma garantikostnader. Citroën insåg vad som väntade och erbjöd sig att köpa tillbaka bilar från kunder för att minska garantiproblemen och för att inte behöva oroa sig för att upprätthålla reservdelsförsörjningen.

Citroën gick till och med så långt att man drog tillbaka Birotors typgodkännande, så att ägarna verkligen fick klara sig om de valde att behålla sina bilar i stället för att lämna tillbaka dem. Men de enorma kostnaderna för att bygga Comotor-fabriken och även för att utveckla GS Birotor blev för höga, och 1974 förvärvade ärkerivalen Peugeot 38,2 procent av aktierna i Citroën, som 1976 växte till 90 procent. Resultatet blev skapandet av PSA (Peugeot-Citroën) och mycket mindre innovation under de kommande decennierna.

Det är inte känt hur många ägare som sålde tillbaka sina bilar till Citroën, men av de 847 GS Birotorer som tillverkades finns bara en handfull kvar. Vissa tror att så många som 200 har överlevt, medan andra säger att det bara är några dussin. I april sålde auktionsfirman Gooding & Company en av Mullin-kollektionen i Kalifornien för 17 905 pund. Andra exempel finns på museer: Du hittar en av dessa kuriosa i Lane Motor Museum, och det finns en annan i Motormuseet på Isle of Man. Har du sett en nyligen?

## 14. EMW 327



### Allmän beskrivning :

Märke: EMW

Modell: 327/2 Cabriolet

Antal enheter: 467 Cabrioleter

Första registrering: 1953

Fordonstyp: 2+2-sitsig Cabriolet

Motor: Sexcylindrig radmotor, 2 förgasare

Slagvolym: 1 971 cm<sup>3</sup>

Effekt: 40 kW (55 hk)

Kraftöverföring: Synkroniserad 4-växlad manuell växellåda

Lackering: mörkgrön med gräddvit

Interiör: läder bordeaux





BMW förvärvade Eisenachs fordonsfabrik 1926 och tillverkade bilar och motorcyklar där. Efter andra världskriget var Eisenach en del av den sovjetiska ockupationszonen, som senare blev DDR. 1946 exproprierades BMW-fabriken i Eisenach av den sovjetiska militäradministrationen och döptes om till Eisenacher Motorenwerk (EMW) 1953. Något vidareutvecklade förkrigsmodeller tillverkades. Bland dem fanns toppmodellen EMW 327/2 Cabriolet, som var identisk med förkrigstidens BMW 327 Cabriolet förutom en pärla i karossen och öppningen på motorhuven. Mellan 1952 och 1955 byggdes 467 cabrioletter innan produktionen övergick till tvåtakts- och småbilar.

Denna EMW såldes till Tyskland 1985 via Intrac/Interport Industrial Agency i DDR och har ägts av en och samma familj i 33 år. Fordonet är grundligt restaurerat och är, bortsett från mindre lackskador, i mycket gott skick. Dörrarnas och kåpornas jämnhet, luckorna och dörrarnas bokstavliga "fall" förmedlar restaureringens höga kvalitet. Följaktligen gör denna EMW också ett oklanderligt intryck på hissen. Den kraftfulla sexcylindriga motorn startar på några sekunder, kan växlas exakt och är en njutning att njuta av från de första metrarna med sin godmodighet och glappfria styrning. Den bekväma sittställningen, utsikten över den långa motorhuven och vinden i håret ökar körglädjen ytterligare. Tack vare bästa passform och utförande kan suffletten stängas utan att krångla.

Vi gör nya TÜV- och H-certifikat före leverans, samt en omfattande inspektion med byte av alla driftsvätskor. Allt du behöver göra är att sätta dig i bilen och köra iväg.

Pris: 120 000 €,-- (ingen moms kan tas ut) eller i Classic Car

Leasing: Månadsavgift: 2 170,56 € Leasingerbjudande med följande villkor: 10 % särskild betalning, löptid 36 månader, 45 % restvärdesränta nklusive 19 % moms





**Roger Warolin**