



*Fiat Dino Coupe 1967*

- 1. Vi har kollat in Audi A6 e-tron Avant**
- 2. Nya Suzuki Swift**
- 3. Nu kommer Stellantis kinesiska elbil Leapmotor till Europa**
- 4. Nya Citroën ë-C3 försenas**
- 5. Nästa Porsche Cayenne är helt elektrisk**
- 6. De bästa elbilarna hittills i år**
- 7. Samsungs 100-mils superbatteri laddas på 9 minuter**
- 8. Därför gick kända följ- och stolmärkena i konkurs**
- 9. Nu kommer Volkswagen Transporter som helt elektrisk**
- 10. Honda S800 Roadster**
- 11. Fiat Dino**

## 1. Vi har kollat in Audi A6 e-tron Avant

Roger Åberg 2024-07-31 kl 13:01

Dyr och inte så mycket till kombi.



De senaste åren har det inte varit brist på nya suvar på elbilsmarknaden direkt. Tvärtom. Och för varje ny SUV som har kommit så har det skrikits om att det borde ha varit en kombi istället. I alla fall här i kommentarsfältet på Feber. Nu börjar de äntligen komma, och en löjligt efterlängtd rackare har jag varit och tittat på - Audi A6 e-tron.

Men även om det här till hälften är en riktigt snygg bil med en räckvidd som imponerar, upp till 75 mil enligt WLTP, så blir jag, med mina högt ställda förväntningar, besviken. För halva bilen har ändrats för mycket sedan konceptet och framförallt så är det här inte en kombi, inte på det sättet som vi tänker oss en kombi av den här storleken. Nya Audi A6 e-tron kommer med tilläggsnamnen Sportback och Avant. Audi tror att det till en övervägande majoritet, vi snackar 90+ procent, kommer att säljas Avanter här i Sverige, så vi fokuserar på den. Men den är ändå värd en titt. För Audi har gjort om denna från en sedan till en Sportback. Det betyder att det inte längre bara är en liten lucka där bak utan en stor lucka som inkluderar bakrutan. Det gör bilen betydligt mer användbar. I bagaget får man plats med 502 liter, vilket är 30 liter mindre än i Volkswagen ID.7 och ungefär lika mycket som i BMW i5, som fortfarande är en traditionell sedan byggd på fossilplattform.



FILM: <https://youtu.be/KPsiR9gPKj4>

### **Avant är exakt lika stor som Sportback**

Så ok, sportbacken får plats med 502 liter, hur mycket får Avanten plats med? 600? Mer än så? Det är ju ändå en ren elbilsplattform, så det borde vara gott om utrymme om Audi har tänkt till och tänkt rätt. Audi Q6 lastar 526 liter, så mina förhoppningar var väl kanske inte så stora, men Avant lastar exakt lika många liter som sportbacken. 502 liter. Det är 68 liter mindre än BMW i5 Touring som återigen är byggd på en fossilplattform. Det är mer än 100 liter mindre än Volkswagen ID.7 Tourer. Det är 63 liter mindre än nuvarande Audi A6. Hur lyckas ni Audi? En ren elbil ska bli större på insidan, inte mindre! Ett litet, eller låt oss säga lagom stort, bagage hade möjligen varit ursäktat om insidan på bilen var som en limousin. Men det är det inte. Det är helt ok. Jag fattar verkligen inte vad man har gjort här. Eller man har lagt all kraft på sportbacken och avanten har fått bli en variant som har en lite annorlunda taklinje och en stor spoiler där bak. Det är faktiskt den enda skillnaden, utrymmet i bilen verkar vara mer eller mindre detsamma. Det kanske har varit rätt prioritering ur ett ekonomiskt perspektiv, vi som verkligen vill ha riktiga kombis är inte så många när allt kommer omkring.

### **Bra där fram, trista där bak**

Koncepten på både A6 e-tron Sportback och Avant är två galet snygga bilar. Den magiska känslan är, för mig, borta i produktionsbilarna. Jämför man fronten på S6 med konceptet så måste jag säga att man träffat rätt och bilarna är i princip desamma. Snyggt jobbat!

På insidan är det väldigt, väldigt likt Audi Q6. Den stora skärmen, som även har hittat in i nya A5, och en miljö utan fysiska knappar är något vi får vänja oss med för många år framöver från Audi. Kärleken för pianolack på ytor man ofta rör verkar också bestå. Den här inredningen är helt ok med dagens mått mätt, men jag förväntar mig mer av Audi.



*Produktion överst, koncept underst.*

### **Dyr som attan**

Som ni hör är jag inte så imponerad. Audi borde kunna bättre. Med tanke på vad Audi Q6 kostar, från 825.000 kronor för billigaste versionen, så hade jag inga stora förhoppningar om att Audi A6 e-tron skulle bli billig. Och det blir den inte heller. Prislappen för Avanten ligger på, från, 859.900 kronor. Och då får man inte ens Quattro. Det kommer en fyrhjulsdriven A6 Avant och stämmer prisskillnaden från Q6 så kommer den att kosta från 910.000 kronor. Vill du ha fyrhjulsdraft till en början så får du välja en S6 Avant med en prislapp på 1.177.200 kronor.

Men när vi kommer till rumpan är det inte alls lika lyckat enligt mig. Ja, jag är petnoga här och jag förstår att den där abnormt stora diffusern inte skulle bli verklighet, men det är något med avslutet och lamporna på produktionsbilen som är tråkigare. Eller så är konceptet bara lite för bra.



**Roger Åberg**



## 2. Test: Ge nya Suzuki Swift lite tid innan du ratar den

Av redaktören bytbil.com 2024-08-02 Text & foto Jacob Dalby

Vissa bilar fångar ditt hjärta vid första ögonkastet, medan andra tar tid att bli förtjusta i. Suzuki Swift tillhör den senare kategorin.



Man säger att första intrycket är viktigt och kan vara avgörande för fortsättningen. Det första mötet kan snabbt leda till succé eller fiasko – detsamma gäller i bilvärlden. Vissa bilar talar till dig från första stund och gör dig nyfiken på att lära känna dem bättre, medan andra inte alls lyckas med det.





Första intrycket av den nya **Suzuki Swift** är tyvärr inte särskilt positivt. Det är ganska svårt att bortse från den lite serietecknade fronten och jag saknar karaktären som den gamla **Swift** hade. Däremot dyker flera möjliga ljuspunkter upp när jag tittar igenom specifikationerna. Vi summerar den nya **Suzuki Swift** efter en vecka med bilen i våra händer.

Ny, men gammal

**Swift** har en sällsynt storlek i dessa tider. En ny, liten bil med bensinmotor och manuell växellåda. Den enda elektrifieringen är ett mycket litet mildhybridsystem på 12V som gör start/stop-funktionen mjukare. Det är ovanligt för nya bilar idag, där det mesta handlar om eldrift.

**Swift** är lite mindre än **VW Polo**, lite större än **Toyota Aygo X**, och ligger prismässigt på samma nivå. Den startar vid 234 900 kr och har endast en möjlig motorstorlek, en 1,2-liters bensinmotor med 82 hk och 112 Nm. Samma motor kan också fås med den steglösa automatväxellådan CVT, men det kostar 15 000 kr extra och tillför inget bra.

### Första mötet

Första gången jag sätter mig i den nya Swift har jag inte många positiva ord att säga. Jag förstår att det är en billig bil och testbilen har dessutom den billigaste utrustningsnivån. Här finns endast den blå metallic-lacken som extrautrustning. Annars är den helt standard. Inklusivt hjulnavkapslarna i plast på de 16-tums stålfälgarna.

Även plasten i kupén är på många ställen ganska billig, liksom infotainmentskärmen som både har en klumpig menystruktur och en stor fördröjning, vilket gör systemet segt att använda. När jag kör iväg sjunker mitt humör ännu mer. Hela bilen känns som en stor svamp. Både broms, koppling och växling saknar helt karaktär. Det känns som att röra om i en tjock, klumpig soppa med en stor slev. Dessutom känns växellådan knölig.

Motorn är samtidigt långsammare än något annat jag har kört i år, och de 12,5 sekunderna det tar till 100 km/t känns som en evighet. Efter en dag i bilen kör jag hem lite nedslagen, jag har nämligen alltid tyckt om **Suzuki Swift**.



### Men morgonen efter får Swift en ny chans

Det första jag gör är att koppla in telefonen och aktivera trådlös Apple CarPlay. En oumbärlig integration i bilar med dåliga infotainmentsystem. Det fungerar felfritt och jag kommer aldrig att använda något annat när jag har mina appar på telefonen direkt på bilens skärm.

Härifrån börjar den nya **Swift** långsamt växa på mig. Det kräver tid att lära känna **Swift**, men ju mer tid jag spenderar i bilen, desto gladare blir jag faktiskt av att köra den. Speciellt samspelet mellan motor, gaspedal och växellåda. Som sagt känns allt knöligt till en början, men efter en tid lär jag mig kopplingspunkten och hur mycket mellangas som behövs vid nedväxlingar. Det blir faktiskt riktigt roligt att köra, eftersom koppling och växellåda kräver känsla för att fungera. Och ja, bilen är verkligen långsam, men när den får några varv låter den lilla 3-cylindriga bensinmotorn ganska bra och accelerationen är acceptabel.

Bland annat på grund av den mycket låga vikten på 988 kg, som inte bara bidrar till en låg bränsleförbrukning på 4,4 l/100 km, utan även har en positiv effekt på köregenskaperna. Den är rolig att kasta från sida till sida, eftersom den byter riktning så snabbt. Undervagnen är optimerad från den tidigare generationen, men utan att bli för hård. Så **Swift** kränger lagom i kurvorna, och trots att styrningen är lätt får man bra känsla för underlaget. Dock är det en del vägbrus vid motorvägshastigheter.

### Inte utan förbehåll

Vägbruset är dock inte det enda förbehållet med Suzuki **Swift**. En av de stora nackdelarna är ett EU-krav som innebär att alla nya bilar måste varna med ljud när man överskrider hastighetsgränsen. Systemet måste aktiveras automatiskt varje gång bilen startas i alla nya bilar. Det systemet har **Swift** naturligtvis också, men där andra biltillverkare har hittat enkla sätt att stänga av det, som med en knapptryckning, är det alldeles för krångligt i **Swift**.





För det första måste du stå still för att avaktivera varningarna. Sedan måste du använda den långa spaken som sticker ut från instrumentpanelen och via den mycket lilla skärmen navigera genom flera menyer. Och ja, du kan undvika att överskrida hastighetsgränsen, men det räcker inte i **Swift**. För ibland stämmer Swifts uppfattning om hastighetsgränsen inte överens med verkligheten, och då varnar systemet även om du inte kör för fort. Samma gäller om överskridelsen bara är med en kilometer i timmen. Det är onödigt stressande.

Du måste också klara dig utan klimatanläggning i de billigare utrustningsnivåerna. I alla utom den högsta utrustningsnivån är **Swift** utrustad med luftkonditionering utan möjlighet att ställa in en specifik temperatur. Du kan alltså bara välja om det ska vara varmare eller kallare. Det är faktiskt samma historia i nya Rolls Royce Spectre för nästan 4 000 000 kr.

Ge den en chans

Om ditt körbehov eller din bostadssituation inte tillåter en elbil, måste du ge **Suzuki Swift** en chans. Den första glimten och den snabba provkörningen hos återförsäljaren gör inte bilen rättvisa. **Swift** behöver tid för att växa på dig. Men jag kan säga att avskedet från bilen i slutet av testveckan blev mycket svårare än jag hade förväntat mig efter första mötet.

## SPECIFIKATIONER

### Suzuki Swift

**Motor:** Bensin, R3, 1 197 ccm

**Effekt:** 82 hk / 112 Nm

**0-100 km/h:** 12,5 sekunder

**Toppfart:** 165 km/t

**Förbrukning:** 4,4 l/100 km

**Mått (L/B/H):** 386/174/150 cm

**Körklar vikt:** 988 kilo

**Släpvikt:** 1 000 kilo

**Bagagevolym:** 265 liter

**Pris:** 239 900 kr (Swift finns från detta pris)

**Relaterade artiklar:**



**Första körningen: nya Suzuki Swift är en budgetvänlig paus från elbilar**



**En trevlig överraskning: Här är nya Suzuki Swift**



**Nya Suzuki Swift**



**Provkörd: Suzuki Swift**



### 3. Nu kommer Stellantis kinesiska elbil Leapmotor till Europa

Posted by Kristofer Rask

juli 31, 2024

Den fransk-italiensk-amerikanska biljätten Stellantis och kinesiska Leapmotor har som bekant ingått ett partnerskap inom elbilar. Stellantis ska sälja Leapmotors bilar i Europa. Det inkluderar också en lokal tillverkning i Polen.



Men innan serieproduktionen kommer igång i Polen senare i höst skeppas bilarna från Kina. Nu har den första leveransen skeppats från Kina till Europa. Försäljningen ska starta i september på nio europeiska marknader. Först ut är elbilarna C10 och T03.

Innan slutet på året planerar Stellantis att etablera över 200 återförsäljare för märket Leapmotor i Europa. Det i Frankrike, Italien, Tyskland, Nederländerna, Spanien, Portugal, Belgien, Grekland och Rumänien.

– Leveranserna av Leapmotor C10 och T03 till Europa den här månaden är en milstolpe i partnerskapet mellan Stellantis och Leapmotor. Detta visar vårt engagemang i att tillhandahålla innovativa, prisvärda och hållbara mobilitetslösningar för våra kunder, säger Stellantis vd Carlos Tavares.

– Jag är övertygad om att Leapmotors elbilar kommer att bli allmänt accepterade av europeiska kunder. Vi är glada över de möjligheter som detta partnerskap ger och ser fram emot en framgångsrik resa tillsammans, avslutar Carlos Tavares.



*Leapmotor T03.*

Leapmotor T03 är en liten elbil i A-segment. Den har ett batteri på 31,4 kWh och levererar en räckvidd på 265 kilometer. Den klarar 0 till 100 km/h på 12 sekunder och väger endast 1203 kg.



*Leapmotor C10.*

Större är C10 som placerar sig i ett segment av familjesuvar. Den ska leverera en hög standard, komfort och en räckvidd på 420 kilometer.



### **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.](#)

## Teknikens Värld

### 4. Viktiga elbilen försenas – stora mjukvaruproblem

Publicerad 1 aug 2024 kl 14.30

Stellantis har satt stor tilltro till nya Citroën ë-C3. Modellen ska utmana importörer till Europa från Kina och franska rivalen Renault 5. Men nu har Citroën problem. Och återigen handlar det om mjukvara som gör att bilen inte fungerar som den ska. Även Peugeot e-3008 har drabbats av förseningar.



*Citroën ë-C3 blir försenad.*

Vi har hört det förut. Mjukvaruproblem gör att nya bilar försenas. Vi har berättat mycket om problemen med **Volvo EX90** och även **Volvo EX30**. Vi har också berättat om eldrivna **Porsche Macan** som försenades med så mycket som två år vilket var en av anledningarna till att VW-koncernen till slut beslutade att teckna ett mjukvaruavtal med konkurrenten Rivian.

Problemen har nu även drabbat Stellantiskoncernen och nya **Citroën ë-C3**. Tidigare i år provkörde vi **versionen Max** av ë-C3 och modellen var tänkt som koncernens första lite billigare elbil.

Citroën har satt en prislapp på den billigaste versionen av ë-C3 ute i Europa på 23 300 euro. Den dyrare Max-versionen har fått ett pris i Sverige på drygt 340 000 kronor.

#### Leverans efter sommaren

Citroën hade planerat att börja leverera bilen under andra kvartalet i år vilket hade passat bra då en marknad som Italien precis infört höga elbilspremier. Men nu meddelar Citroën att bilköparna får vänta till efter semesteruppehållet, vilket i Europa betyder september. Hittills har Citroën 30 000 kontrakt på bilen så det är många bilköpare som väntar på sin nya bil.

Även den större suven Peugeot e-3008, som ni kan läsa vår **provkörning på här**, har drabbats av förseningar. Där handlar det om problem med underleverantörer för komponenter till eldrivlinan.

Stellantis vd Carlos Tavares har tryckt på för att få fram nya modeller och ett fräschare modellprogram. Men förseningar och problem har fått Stellantis-aktien att rasa och Tavares har tvingats förbereda för neddragningar, bland annat i USA.

### Problem i USA

ë-C3 är tänkt att konkurrera med billiga bilar från kinesiska tillverkare och bli en direkt konkurrent till Renaults nya elbil **Renault 5**. Citroën hade hoppats få ett försprång till **Renault 5** och inleda leveranserna redan i sommar.

**Peugeot e-3008** började levereras i Frankrike redan i mars men problem med drivlinan har tvingat andra länder att skjuta upp den stora säljstarten. I slutet av juli hade **Peugeot** sålt totalt 50 000 bilar av modellen e-3008. Fabriken i franska Sochaux väntas gå med full fart först efter sommaren.

Under sommaren har Stellantis också drabbats av andra problem. Tusentals bilar har återkallats efter problem med krockkuddar. I USA har cirka 1,2 miljoner bilar återkallats på grund av mjukvaruproblem.

Carlos Tavares har meddelat att han reser till USA för att ta itu med problemen.



### Provkörning av Citroën ë-C3 Max



### Volvo EX30-ägare lämnar tillbaka sina bilar



Jan-Erik Berggren



## 5. Nästa Porsche Cayenne är helt elektrisk

Av redaktören bytbil.com 2024-07-30

Text & foto Jacob Dalby

Testkörningarna av de kamouflerade och helt elektriska Porsche Cayenne har precis kommit igång på vägarna. Här är vad vi vet.



Det fanns inte få skeptiker när Porsche 2002 lanserade sin första SUV. Varför skulle det prestigefyllda sportbilmärket producera en stor, tung fyrhjulsdriven bil? Svaret är förstås uppenbart: ekonomi. Efterfrågan på de höga modellerna ökade kraftigt och **Cayenne** är idag, tillsammans med sin lillasyster **Macan**, de bäst säljande Porsche-modellerna. Och det har hjälpt Porsche att hålla sig flytande, så att vi kan fortsätta njuta av de klassiska modellerna.

### Elektrifieringens intåg

Nu, över två decennier senare, står Porsche inför ännu en utmaning: elektrifieringen. Därför var det naturligtvis oundvikligt att nästa generation Porsche Cayenne blir helt elektrisk – och testkörningen utanför fabriken i de kamouflerade modellerna har just börjat.

På samma 800-volts plattform som den elektriska **Porsche Macan**, blir specifikationerna liknande – och högst sannolikt kraftigare än vad vi har sett i den starkaste **Macan**. Macan Turbo levererar 639 hk och 1 130 Nm med launch control. Dessutom är det fortfarande sparsamt med specifikationer, men i förhållande till laddhastighet får vi anta att den matchar **Macan Electric** med upp till 270 kW.



Det är svårt att riktigt bedöma designen utifrån bilderna av Cayenne i kamouflage, och vad som i övrigt följer med från förproduktionsmodellerna till de produktionsklara är förstås osäkert. Om du ännu inte är övertygad om att elbilarna trots allt kommer att bli framtiden, kan du ett tag till ta det med ro. Den nuvarande och nyligen uppdaterade, fossil-drivna, generationen kommer fortfarande att uppdateras och säljas tillsammans med den fjärde och elektriska generationen.

Den elektriska Porsche Cayenne ska ta upp kampen mot konkurrenter som Tesla Model X, Audi Q6 e-tron och BMW iX. Det slutliga datumet för lanseringen av den elektriska Porsche Cayenne är ännu inte offentliggjort.



**Relaterade artiklar:**



**Test: Mercedes-AMG GT låter som en hel symfoni**



**Test: Mercedes-Benz CLE Coupé – en skönhet med kompromisser**



**Test: BMW M2 är en M-modell baserad på originalreceptet**



**Test: Mercedes EQE SUV är lyx på ett klassiskt sätt**



## 6. Detta är de bästa elbilarna hittills i år – topp sju enligt Norges experter

Posted by Kristofer Rask

juli 30, 2024

Om det är något land vi ska snegla på när det kommer till elbilar så är det utan tvekan Norge. Här har elbilarna dominerat nybilsförsäljningen i många år med en marknadsandel på 90 procent. Det innebär också att det finns en lång erfarenheten av att testa och utvärdera elbilar.



**Nu har norska Motor.no listat de sju bästa elbilarna de testat hittills i år:**

### **Kia EV9, 83 poäng**

I slutet på förra året var det premiär för Kia EV9. Märkets stora nya eldrivna flaggskepp med upp till sju sittplatser.

– För många kommer detta att vara den bästa suven under miljonklassen, skriver Motor.no. Tidningen hyllar Kias självförtroende. Det här är helt enkelt en bil som tar segmentet med storm.



### **Volkswagen ID.4 Pro 4Motion, 82 poäng**

Tätt efter kommer Volkswagen ID.4 Pro 4Motion som tidningen beskriver som "billigare än Tesla, och nu har den verkligen blivit bra". Inför modellåret 2024 har Volkswagen ID.4 genomgått en rad uppdateringar.

– Den mest utmärkande folkvagnen har successivt förbättrats. Nu har den kommit med fyrhjulsdrift och rimlig utrustning till ett bra pris. Då är det plötsligt ett riktmärke bland familjebilar, skriver Motor.no.



### **Renault Scenic, 80 poäng**

Från franska Renault kommer Scenic E-Tech som tar en respektabel tredjeplats på listan. Den beskrivs som "irriterande bra" men har en hake.

– Bästa utbudet till ett förmånligt pris är en bra summering Scenic i familjebilsklassen och Scenic levererar på de flesta områden, skriver tidningen som summerar det hela med att man saknar en fyrhjulsdriven variant.



### **Audi Q6 e-tron, 80 poäng**

Audis nya SUV samlar på sig tillräckligt mycket poäng för en fjärdeplats. Den skulle kunna bli ännu bättre om Audi bättrade på en detalj:

– Vore det inte för den dåliga ljudkomforten i Q6 skulle vi dra slutsatsen att detta är en av de bästa bilarna på marknaden. Kanske den allra bästa, skriver Motor.no.



### **Peugeot E-3008, 76 poäng**

Peugeot e-3008.

Från Peugeot kommer den andra franska bilen på listan. Detta är märkets första av en helt ny generation elbilar. Den kommer i flera olika konkurrenskraftiga utförande, också även fyrhjulsdraft.

– Men det är nog i första hand designen som många faller för, skriver tidningen.



### Hyundai Kona, 75 poäng

Från Sydkorea kommer Hyundai Kona. Mycket har blivit bättre på den andra generationen Kona. Bättre utrymmen för både passagerare och bagage. Dessutom har komforten, utrustningsnivån och materialkvalitén blivit bättre.



### Volvo EX30, 75 poäng

Motor.no gillar Volvo EX30 för att de gillar oss att tänka om:

– Glöm det lite robusta, nordiska. Den här är spännande, ungdomlig, väldigt minimalistisk och väldigt kinesisk, skriver tidningen.

Recensionerna som helhet finns att läsa hos Motor.no via följande länkar (på norska): [Kia EV9](#), [Volkswagen ID.4](#), [Renault Scenic E-tech](#), [Audi Q6 e-tron](#), [Peugeot e-3008](#), [Hyundai Kona](#) och [Volvo EX30](#).



### 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](#).



## 7. Samsungs 100-mils superbatteri – laddas på 9 minuter

Publicerad av Magnus Fröderberg 2024-07-30 Uppdaterad 2024-07-30

Samsung SDI har utvecklat ett solid-state-batteri med en livslängd på minst 20 år. Räckvidden är 90–100 mil och batteriet laddas på 9 minuter.



*Mer kapacitet per liter, snabbare laddning och längre livslängd är några av fördelarna med solid-state-batterier.*

**Lång väntan på laddning kan snart vara ett minne blott** – det var ett av budskapen från Samsung under SNE Battery Day 2024 i Seoul, Sydkorea.

Nästa steg i batteriutvecklingen är solid-state-batterier utan flytande elektrolyt, som kan ge högre energitäthet. Detta innebär att kapaciteten kan öka utan att batteriet blir större och tyngre.

Samsung har tidigare visat upp solid-state-batterier med en räckvidd på närmare 50 mil. Nu har räckvidden dubblats tack vare ännu högre energitäthet – omkring 500 Wh/kg. Detta ska ge en räckvidd på 90–100 mil, [rapporterar Notebookcheck](#) från eventet.

**Den ökade räckvidden är inte den enda fördelen** med solid-state-batterier. De kan också laddas snabbt. Samsung anger ingen specifik laddeffekt, men uppger att batteriet kan laddas på 9 minuter.

Troligtvis avses laddning från 10 till 80 procent, vilket kräver laddare som ännu inte finns tillgängliga.

Samsung framhåller också att de garanterar en livslängd på 20 år.

**Nackdelen är dock** ett högt pris. Samsung räknar därför med att batteriet endast kommer att användas i "superpremium-elbilar", det vill säga lyxbilar.

Produktionen beräknas starta 2027. Samtidigt väntas även Toyota och CATL börja tillverka solid-state-batterier.

## 8. Därför gick kända fälg- och stolmärkena i konkurs

Av Andreas Jemn 1 augusti 2024 kl 07:11

Massutdöende hotar bildelstillverkare. Efter klassiska fälgtilverkaren BBS och stoltillverkaren Recaros konkurser riskerar fler att falla. – Det finns många anledningar till detta, säger Peter Bryntesson, VD för Fordonskomponentgruppen.



Tidigare i sommar **kastade tyska BBS in handduken**. Företaget som varit med och utrustat bilar med läckra fälgar genom decennier. Och nu var det tyska **stoltillverkaren Recaros tur att gå i konkurs**. Nu varnar Fordonskomponentgruppen för att fler kommer att följa efter i raset.

– Det finns många anledningar. Först kan vi säga att konkurrensen från kinesiska leverantörer blir allt hårdare. Vi har bland annat en hjultillverkare som etablerat sig i Marocko och Nordafrika och ligger nära vår marknad, säger Peter Bryntesson.

Konkurrensen från Kina är mördande i alla branscher. Men kanske är det ännu svårare inom bil- och motorsektorn.

– Man kan säga att 70 procent av ett fordon görs av leverantörerna, medan tillverkaren står för 30. Men kineserna är uppe i 40 procent, säger Peter Bryntesson.

Han representerar en bransch som får det allt svårare att överleva.

– Tyvärr är det så att 25 procent av alla leverantörer går med förlust nu, säger Peter Bryntesson.

Som det ser ut i dagsläget får man vara en finansiell kamikazepilot för att ge sig in i fordonsbranschen.

– Det är en högriskbusiness att vara i fordonsindustrin, det ser man inte minst på konkurserna för IAC, säger Peter Bryntesson.



Nu står vi dessutom i stormens öga. Lågkonjunkturen drar åt tumskruvarna i många branscher och för de som verkar inom bilindustrin är det kanske allra värst. De verkar i en bransch som är mycket konjunkturkänslig.

– I sämre tider är det vanligt att biltillverkarna börjar producera delar själva. Man har anställda som är svåra att säga upp och istället så inriktar man sig på att göra saker själva, istället, då blir det automatiskt färre ordrar, säger Peter Bryntesson.

Dessutom finns det en viktig sak som Fordonskomponentgruppen vill se förändrad.

– Sedan har vi i 20 år kämpat för att ändra betaltider, som det är nu kan man få vänta upp till 120 dagar innan köparen betalar fakturan, säger Peter Brynteson.

– Ett litet familjeföretag ska inte behöva betala ut pengar till exempelvis Scania. Men samtidigt är man beroende av sina kunder, det är inte så lätt för en liten firma att sätta press på säljare från stora företag, säger Peter Brynteson.

– För närvarande finns det skulder till leverantörerna på 1,6 miljarder kronor, slår Peter Brynteson fast.



**LÄS MER:**



**Jättekonkuren hotar lamslå svensk bilindustri**



**Varnar för konkurer: "Elbilar en tickande bomb"**



**Legendarisk stolstillverkare går i konkurs**



**Ny stor konkurs drabbar svensk bilhandlare**



**Konkursad fabrik är igång: "Måste betala kontant"**



**Andreas Jemn**

Andreas Jemn är journalist och författare.



## 9. Nu kommer Volkswagen Transporter som helt elektrisk

Posted by Kristofer Rask augusti 2, 2024

Volkswagen presenterar nu sjunde generationen Transporter och den populära transportbilen blir nu för första gången helt eldriven.



Eldrivna Transporter kommer med ett batteri på 64 kWh och presenteras nu med tre olika motoralternativ.

De tre motoralternativen är 100 kW (136 hk), 160 kW (218 hk) eller 210 kW (286 hk) som driver bakaxeln. Senare kommer en fyrhjuldriven variant, men också en variant med reducerad effekt och ett mindre batteri för stadsleveranstransporter.

Sjunde generationen växer med 146 mm och blir 5050 mm lång och med en hjulbas på 3100 mm. Längden på skåpet är 2602 mm och har en volym på upp till 5,8 kubikmeter. Bredden på skåpet har utökats till 1392 mm vilket gör det enklare att lasta in en europapall.

En förlängd variant på 5450 mm med en längre hjulbas på 3500 mm kommer också erbjudas. Skåpet får du en lastlängd på 3002 mm och en volym på 9 kubikmeter.

Bland fiffiga detaljer utrustas eldrivna Transporter med 230 volts-uttag. Ett i kupén och två bak vid D-stolpen i skåpet. Den totala effekten för 230 voltssystemet är upp till 2 300 watt.

Fler detaljer presenteras längre fram närmare marknadsintroduktionen. Volkswagen Transporter delar teknik med Ford E-Transit Custom, den har jag provkört. [Läs mer om det här.](#)



### 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.](#)



## 10. Honda S800 Roadster 1966

May 11, 2015

S800 är en sportbil från Honda.



FILM: <https://youtu.be/ViAM7AHheJg>

S800 introducerades på **Tokyo Motor Show** 1965 och skulle ersätta den framgångsrika **Honda S600** som företagets imagebil och skulle konkurrera med **Austin-Healey Sprite**, **MG Midget**, **Triumph Spitfire** och **Fiat 850 Spider**.

Liksom S600 fanns den som **antingen coupé** eller **roadster** och fortsatte den avancerade tekniken från sina föregångare. Den **791 cc raka 4-motorn** producerade 70 hk (52 kW) vid 8000 rpm, vilket gjorde denna Honda till Hondas första bil på 160 km/h (100 mph), men tillät fortfarande 35 mpg (6,7 l/100 km). I april 1967 beskrevs bilen som den snabbaste serietillverkade 1-litersbilen i världen, tack vare sin högvarviga motor (upp till 10 000 varv per minut) och tillverkarens historia av att tillverka kraftfulla motorcykelmotorer med relativt låg kapacitet.



Tidiga modeller fortsatte att använda **kedjedrift** och **individuell fjädring** bak. Därefter tillverkades 752 roadster och 242 coupéer. Efter det bytte Honda till en konventionell drivaxel, **bakvagn med fyra** radiestänger och en **Panhardstång**. 604 Roadsters och 69 Coupé byggdes med denna uppsättning innan **skivbromsar** ersatte de främre **trummorna**.

1967 blev S800 tillgänglig i **Storbritannien**. Vid den här tiden hade modellen den mer konventionella drivlayouten som nämnts ovan, med förutsägbara köregenskaper och en fast körning. Den var också billigare än **Mini Cooper** och **Triumph Spitfire** i Storbritannien.

I februari 1968 introducerades **S800M** (även kallad S800MK2) med infällda invändiga dörrhandtag, sidomarkeringsljus på utsidan, tvåkretsbronsar, **förgasare** med mager förbränning under motorhuven och säkerhetsglas. Dessa ändringar gjordes för den **amerikanska** marknaden, men bilen importerades aldrig dit officiellt. Produktionen avslutades i maj 1970 med 11 536 tillverkade S800. Honda tillverkade inte en enda S roadster på nästan trettio år innan **S2000** släpptes för 2000 års modell.



## 11. Fiat Dino

Av Gran Turismo - 16/06/2019

Fiat Dino var en omtumlande mix av varumärken i helt olika ändar av värdeskalen. Kanske är det just det motsägelsefulla i detta som gör den så attraktiv idag. Det faktum att den tillhör 1960- talets vackraste GT-bilar, i Spider eller Coupéversion, gör ju inte saken sämre.



Allt verkar stämma. En vacker, Pininfarina-ritad kaross, en välsjungande motor konstruerad av Vittorio Jano med finputs signerad Aurelio Lampredi, en produktion frampressad av tävlings- och homologeringskäl och en grumlig affärsplan skissad under en bättre middag i Maranello ...

Allt pekar mot Ferrari, men det är bara till knappt hälften rätt. Det här är faktiskt en marknadsanalys av en Fiat, men med så starka kopplingar till Maranello att den till och med bär modellnamnet Dino – Enzo Ferraris sjuklige son som gick bort i unga år.

Förhistorien till det samarbetsprojekt som skulle förebåda jätten Fiats köp av halva Ferrarifabriken 1969 handlar i huvudsak om Maranellos tävlingsambitioner. Regelverket för Formel 2 ändrades 1967 och krävde produktionsbaserade motorer tillverkade i minst 500 exemplar per år.

Även om Ferrari själva planerade en egen sportvagn med en V6-motor som matchade regelverket, det som skulle bli den fina mittmotorbilen Ferrari 246 Dino, skulle antalen aldrig bli så stora att man klarade homologeringen. Och Ferrari hade ögonen på sig från bil-sportförbundet efter att tidigare ha fuskat med en hel del homologeringar ...



Fiat var redan med och finansierade Ferraris F1-team i mitten av 1960-talet, så när Enzo uppvaktade Fiat med idén om att överlåta sin motor till en Fiatprodukt kom inte förslaget som en blixtnöje från ovan. Man ansåg sig behöva en imagebooster och redan då hade Ferrari ett starkt namn som kunde spilla över på folksbilstillverkaren Fiat. Enzo "bjöd" på sin V6-motor mot att Fiat tillverkade den även till Ferrari Dino. I så måtto fanns en rationell tanke med skalfördelar inbyggda i uppgörelsen, även om det kostade en del prestige från båda håll. Fiat fick in en främmande gökunge i boet, och Ferrari fick leva med att Fiat-loggor hamnade på en motor i en äkta Ferrari.

Skalfördelar var dock inte något som genomsyrade Fiats övriga arbete med sin Dino. Intressant nog gjorde man två vitt skilda versioner av coupén och cabrioletversionen. Ferraris husdesigner Pininfarina fick uppdraget att rita den tvåsitsiga och öppna Dino Spidern, medan Bertone tog sig an uppgiften med designen av den fyrsitsiga coupékarossen. Som vanligt var vid tiden tog även designhusen på sig att bygga karosserna på de färdiga chassin som levererades från Fiat i Turin.

Homologeringskraven lade en mycket snäv tidsram för projektet, och ingenjörerna fick 20 månader på sig från beslut till färdig bil. Därför blev också den första serien, tvålitersversionen som byggdes 1967 och 1968, ett hastverk som inte blev fullständigt klart förrän det var dags för 2,4-litersversionen att debutera 1969.

Man fick ta så mycket från hyllorna man kunde, som framvagnen från 125-serien och bakvagnen från den utgående sexcylindriga 2300-serien. Fram handlade det om en stabil upphängning i dubbla triangellänkar, medan bakvagnen var stel med bladfjädrar – något som med tystnad förbigicks i Dinons säljmaterial.



Det måste ha känts lite frustrerande för den talangfulle motorkonstruktören Aurelio Lampredi att ta sig an en motor från den arbetsgivare som hade gett honom sparken till förmån för Vittorio Janos tjänster, men han bet ihop och produktionsanpassade Janos motor. Med tre dubbla Weber fallförgasare och dubbla kedjedrivna överliggande kamaxlar gav motorn 160 hästar vid 7 200 varv, ganska extrema siffror för en tvålitersmaskin för gatbruk på 1960-talet. De motorer som levererades till Ferrari angavs ge 180 hästar, men skillnaden lär ha inskränkt sig till fetare förgasarbestyckning och ett öppnare avgassystem.

En femväxlad låda hämtades från det utgående 2300-programmet, och med minutmarginal kunde den första färdiga bilen, en Spider, visas på bilsalongen i Turin i november 1966. Det skulle ta fyra månader till innan den Bertonedesignade coupén debuterade på Genève-salongen, i en karossform som egentligen helt saknade kopplingar till Pininfarinas Spider. Interiördesignen var fascinerande nog helt olika, trots att samma instrument användes i båda versionerna.

Tekniskt var dock bilarna tvillingar, även om coupén byggdes med längre axelavstånd för att ge plats för ett någorlunda användbart baksäte. I Spidern finns, som synes på bilden här intill, bara ett litet nödsäte för last.

Introduktionen blev lyckad, trots en häpnadsväckande prislapp för en bil med Fiat-logo på. För coupéns 3 650 000 lire kunde man få två och en halv 124 Coupé. Det var uppenbart att kopplingarna till Ferrari gav tillräcklig prestige för att motivera en rejäl prislapp, och man kan fråga sig hur många gatbilar som 1967 kunde matcha Dinon i ljud och karaktär när varvräknarnålen närmade sig 8 000 ...

Den öppna Spidern var aningen billigare att köpa ny än Coupén, ett förhållande som definitivt inte gäller idag. Den bil som har fått illustrera denna analys såldes i Florida för knappt 100 000 dollar i våras. Det var ett ovanligt högt pris, normalt brukar priserna ligga en bit under halvmiljonen i kronor räknat, men så var det också ett riktigt fint exemplar på en auktion med hög status – Amelia Island vid Floridas östkust.

Öppna klassiker är nästan alltid dyrare än motsvarande coupéer, inte minst därför att de finns i färre antal. Medan det hann byggas nästan 1 600 Dino Spider hos Pininfarina monterades det nästan fyra gånger så många coupéer hos Bertone.

100 000-dollarsexemplaret var av den första årsmodellen 1967, med tvålitersmotor som av samlarskäl möjligen kan anses vara den mest intressanta. För den som vill använda sin Dino är dock den senare och ovanligare 2,4-litersversionen som började byggas 1969 att föredra, eftersom en rad förändringar gjorde en redan attraktiv bil så väldigt mycket bättre som körmaskin betraktat.



Lampredi hade nu tagit ett rejält tag i den då närmare 15 år gamla konstruktionen, med ett helt nytt block i gjutjärn (tystare och billigare att producera) med plats för nästan en halvliter ökad slagvolym. Det gav den en rejäl vridmomentboost, men också 20 hästkrafter extra.

Lika viktig var den nya femväxlade lådan från ZF, som utnyttjade motorns register bättre och vars femma höll nere varvtalet på motorväg. En diffbroms fanns nu också standardmonterad i bakaxeln.

En ny delad bakvagn, delad med nya stora Fiat 130, gjorde underverk för långfärds komforten, och Dino var nu så bra som den kanske borde ha varit redan från start om den inte hade stressats fram.

Prisrekordet på auktion för en Dino är 124 775 USD för den ovanliga Spider 2,4, på Bonhams auktion i Monte Carlo 2008. Den nivån har man inte sett sedan dess, men priserna pekar ändå uppåt – med halv Ferrarifart, ungefär.

**Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.4 2013**



**Gran Turismo**

<http://www.granturismomagazine.se/>

Resultatet av Högsta Växeln's senaste samarbete. Gran Turismo är ett kvalitetsmagasin som skriver mycket om klassiska bilar, något som har saknats i mångt och mycket på vår hemsida. Nu blir det ändring på detta.



**Roger Warolin**