



*Fiat Dino Spider 2400 1969–72.*

1. Volvo Cars rasar till all-time-low
2. Digital registrerings skylt
3. Självkörande bilar är en bluff
4. Renault bygger eget nätverk med snabbbladdare
5. Audi RS Q3 fyller 10 år
6. Apollo testkör lätt elektrisk sportbil
7. Nya BMW M2 med 460 hästkrafter på bakhjulen
8. Renault Kangoo blir eldriven folkfraktare
9. Premiär för Polestar 3
10. Rivian R1T fullständigt krossar Tesla
11. Rivian återkallar nästan alla sålda bilar
12. Elbil accelererar snabbast i världen
13. Luleå testar solcellshybridbussar
14. Lastbilar hänglar i Volvos nya romantiska reklamfilm
15. Fiat Dino

## 1. Volvo Cars rasar till all-time-low – därför dissas storbanken aktien.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

11/10/2022.

Efter nästan ett år på börsen faller Volvo Cars aktier till sin lägsta nivå någonsin. Orsaken är en negativ analys från storbanken BNP Paribas som tror att elbilar kommer att pressa Volvos vinster. – Med en 16-procentig nedsida, ser vi större värden på annat håll i sektorn”, skriver BNP Paribas.



Om ett par veckor har det gått ett år sedan Volvo Cars aktier noterades på Stockholmsbörsen. Aktierna hade till en början en fin utveckling och toppade på 92 kronor i början av 2022.

Sedan dess har det gått tungt för Volvo Cars på börsen, och idag föll aktien till en ny all-time-low efter en negativ analys från storbanken BNP Paribas. Aktien står idag i 43 kronor, ett tapp på 53 procent sedan årshögsta i januari.

– Givet risken för en negativ resultattrend samtidigt som VCG (Volvo Car Group) fortfarande är högt värderat jämfört med sektorkollegor, upprepar vi vår ”underperformrating”, skriver BNP Paribas enligt [Dagens Industri](#).

Banken anser att Volvo Cars aktie bör vara värd 38 kronor, varför det verkar finnas ytterligare fallhöjd för aktien. När Volvo börsnoterades för ett år sedan fick nya aktieägare köpa aktier för 53 kronor. Det totala börsvärdet ligger nu på 130 miljarder kronor.

Den 9 november lanseras nya elbilen [Volvo EX90](#), det blir en ödeslansering för Volvo som har som mål att varannan bil ska vara elektrisk redan 2025. De ska också sälja en miljon bilar, mål som idag kan tyckas vara orealistiska.

## 2. Digital registreringsskylt kostar bilägarna 200 kr/mån.

Publicerad 2022-10-11 kl 18:15 (uppdaterad 2022-10-12 kl 7:55).

Text Erik Söderholm.

För fyra år sedan körde Kalifornien igång ett pilotprojekt med digitala registreringsskyltar, där den klassiska skylten byts ut mot en svartvit skärm. Nu blir det fritt fram för bilägarna att beställa den digitala registreringsskylten för den som vill.



*Bilägare i Kalifornien kan nu beställa en digital version av sin registreringsskylt. Men fördelarna är än så länge relativt få.*

Än så länge finns bara ett företag som säljer digitala skyltar. Prislappen ligger på motsvarande 226 kronor i månaden under fyra års tid eller 2 430 kronor för den som vill betala för hela perioden direkt.

Skyltarna ska själva byta mellan natt- och dagläge för bättre synlighet. Batteriet räcker i fem år, men företaget kan även köpa en variant som är kopplad till bilens 12-voltsbatteri.

**Fördelarna jämfört** med en vanlig skylt är än så länge relativt få: vissa kanske tycker den är snyggare och bilägaren kan skriva ett eget meddelande under registreringsnumret. Något fysiskt skattemärke behövs heller inte eftersom skylten vet hur länge skatten är betald för.

Framöver ska abonnemanget byggas ut med flera nya tjänster. Bland annat ska ett särskilt meddelande visas om bilen är stulen eller om parkeringsavgiften inte är betald.



*Enligt tillverkaren ska skyltarna klara temperaturer på -40 till 80 grader.*

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



**Ny färg på regsylten kan hjälpa vid bilbrand.**



**Bilfrågan: Tillåtet med liten skylt?**



**Kommer du ihåg länsbokstaven?**



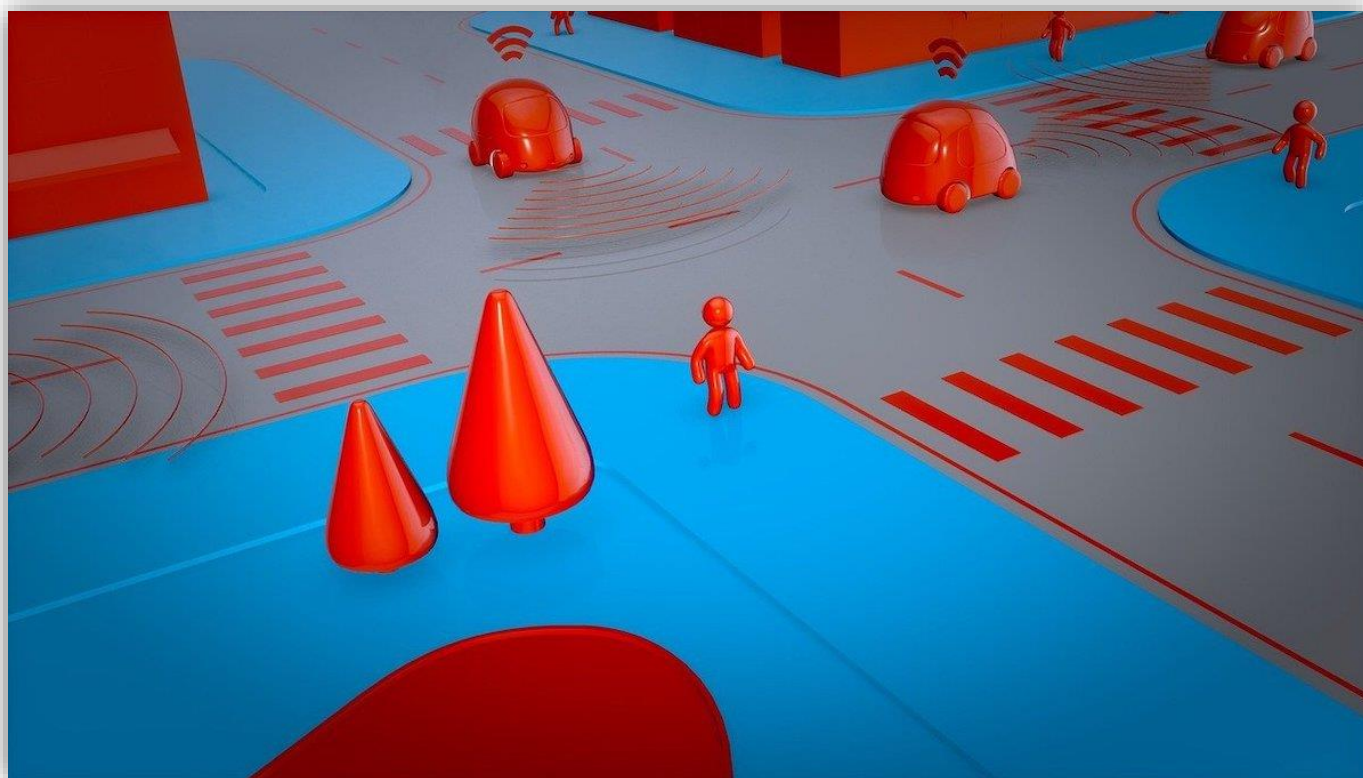
**Könsordsmissen: 900 KUK-bilar i Finland.**

### 3. Experten: Självkörande bilar är en bluff.

Publicerad av Malin Beeck.

10 Oktober, 2022.

Trots alla pengar som Google, Tesla, och mängder av andra bolag har satsat på självkörande bilar, så gör man inte så stora framsteg. Det menar entreprenören George Hotz, som själv har arbetat med tekniken länge.



*Det kommer att ta lång tid innan självkörande bilar blir en säker och integrerad del av samhället.*

Till Bloomberg säger **George Hotz**:

”Det är en bluff. Dessa företag har slösat bort tiotals miljarder dollar.”

Ett krasst konstaterande. Men ett antal dödsolyckor med självkörande fordon som ägt rum de senaste åren talar för att det kan stämma. Det är inte så enkelt att utveckla tekniken. Många trodde att vägen till en AI som fattar självständiga beslut bakom ratten var kort. Men fortfarande jagar techjättarna en fungerande lösning, skriver **Cleantechnica**.

**Anthony Levandowski** är en mjukvaruutvecklare i fältet som har skapat en del rubriker. Han påstås ha läckt information i samband med sitt byte av arbetsgivare. Men i dag driver han en startup för att utveckla autonoma lastbilar åt industrialägningar.

Han menar också att kapaciteten i självkörande bilar är låg. Under lång tid framöver kommer de inte att vara bättre än de fordon han själv utvecklar. Skillnaden är att dessa kör runt på en avgränsad, begränsad yta med ett fåtal beslut att fatta.

George Hotz säger till Bloomberg att det är en myt att människor kommer att vara sämre förare än robotar. En mycket bra robot kommer att ha svårigheter att klara ett flertal situationer som människor ännu så länge är bättre, på menar han. Det vill säga om människan i bilen är någorlunda pigg, nykter och koncentrerad på vägen.

”Människor är riktigt, riktigt bra förare – absurt bra”, säger George Hotz.

### **Självkörande bilar har lång väg kvar**

Tesla utgör ett gott exempel på att industrin har svårt att röra sig framåt. I jakten på den självkörande bilen har bolaget pendlat mellan kamerateknologi och radarteknik och bytt underleverantörer.

Man lanserar tillägg efter tillägg i mjukvaran. Men bilarna är fortfarande inte helt säkra. De är oftare inblandade i olyckor än bilar som körs av människor. Att råka köra på någon bakifrån är särskilt vanligt.

Men hoppet är inte ute för robotföraren. Enligt New York Times finns det en ny teknik för att kompensera för den mänskliga faktorn i bilkörningen.

Den heter C-V2X, eller ”cellular vehicle-to-everything”. Genom sådan teknik skulle fordonen kunna kommunicera med varandra och med den omgivande miljön, vilket kan minska risken att kollidera. Föraren kan då bli varnad om bilen befinner sig för nära någonting som utgör en fara.

Det är en teknik som dessutom redan nu kan hjälpa om vi skulle vilja att människor agerar mer i det allmännas intresse. Alltså slutar skicka sms från förarplats eller köra påverkade eller utan körkort, konstaterar Cleantechnica.

### **Läs också:**



[Tesla stäms för falsk marknadsföring av sin autopilot \[Dagens PS\].](#)



### **Malin Beeck**

*Erfaren skribent med bakgrund från bl.a. Aftonbladet, Arbetarbladet och ETC. Håller ett extra öga på ekonomi, hållbarhet och samhällsutveckling.*

#### 4. Renault bygger eget nätverk med snabbladdare.

Publicerad 2022-10-11 kl 11:15. Text Erik Söderholm.

Renault ska utmana Ionity med ett eget nätverk av snabbladdare. Det ska stå klart 2024.



**Renault är ett** av flera bilmärken som inte är med i Ionity-samarbetet. Men nu planerar den franska tillverkaren ett helt eget laddnätverk.

Det är Renaultkoncernens nystartade varumärke Mobilize, som ska utveckla nya former av mobilitet och tjänster, som har planer på att bygga 200 laddplatser med sex snabbladdare vardera runt om i Europa. Totalt blir det 1 200 laddpunkter.

Som jämförelse har Tesla 900 snabbladdare i Europa med **över 10 000 laddpunkter**. Ionity har knappt 1 900 laddpunkter på 431 platser.



**Snabbladdarna** hamnar vid Renaults nuvarande återförsäljare som ligger nära en större motorväg. Alla elbilmärken ska kunna ladda och det ska även finnas möjlighet att ta en paus i en "lounge" med trådlöst nätverk och kaffemaskin.

Renault har utvecklat ett eget energilager som ska minska belastningen på elnätet. Vissa stationer kan även få solcellspaneler.

Renault nämner att Europas elbilsägare kommer kunna åka från Hamburg till Sevilla när nätverket är färdigbyggt under mitten av 2024. Det återstår att se om några svenska återförsäljare får snabbladdare.



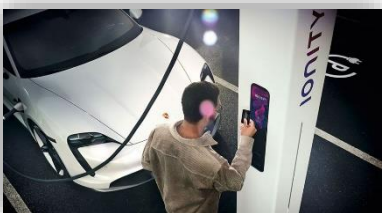
**Erik Söderholm**



**Volvo bygger egna laddare – men bara i Italien.**



**Utmanarens plan – för att göra laddningen enklare.**



**Porsche vill "göra en Tesla" – bygger egna snabbladdare.**



**Audi vill köra om Tesla med eget laddnätverk.**



## 5. Audi RS Q3 fyller 10 år – specialutgåva byggs.

PUBLICERAD AV SANNE VÄLI-TAINIO.

11 OKT 2022, KL 21:07.

En specialutgåva av Audi RS Q3 ska byggas för att fira att modellversionen fyller tio år. Endast 555 bilar ska produceras. I slutet av månaden går jubileumsmodellen att beställa i Tyskland, men det är oklart om det går här i Sverige.



Utgåvan heter så enkelt som "RS Q3 edition 10 years". Den kommer finnas tillgänglig som ett utrustningspaket för både vanliga RS Q3 och Sportback-versionen. Men bara i 555 exemplar.

**Audi** RS Q3 lanserades 2013, två år efter att själva modellen **Q3** började produceras. För tre år sedan **uppdaterades modellen till sin andra generation** och sedan dess har bilens 2,5-liters bensinmotor levererat 400 hästkrafter och 480 Nm i vridmoment. Det är samma femcylindriga motor som även finns i **Audi RS3**, till exempel.

Samma motor kommer finnas i specialutgåvan, som i stället för att utrustas med sportigare drivlina får nöja sig med ny lack, fälgar och svarta detaljer. Den nya lacken heter Chronos Grey och är en metalliclack. Fälgarna, i lättmetall, är 21 tum stora. Och så får man RS-sportsäten och svarta detaljer på bland annat instrumentpanelen och takramen. Dörrtrösklarna projicerar också en röd diamant på marken när dörrarna öppnas.

Alltihop kostar från ungefär 60 000 kronor och ska gå att beställa från och med slutet på oktober. Utöver det kan man, mot en ytterligare kostnad förstås, få kolfiberförstärkta keramiska bromsskivor samt röda eller blå bromsok (dessa är grå som standard).



**MISSA INTE: [Alla nya bilar 2023.](#)**



**Audi RS Q3 edition 10 years  
GALLERIER**



**Sanne Väli-Tainio**



## 6. Apollo testkör lätt elektrisk sportbil.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-10-11, 14:35.

Den tyska hyperbilstillverkaren Apollo visar upp en prototyp till en elektrisk sportbil.



*Apollo's prototyp G2J ska vara en förhandstitt på en kommande serie av bilar som ska bli "de mest spännande sportinriktade elbilarna på planeten".*

**Den rullande prototypen kallas G2J** och har utvecklats under två år. Den är konstruerad av lätta material som komposit och kolfiber. Syftet med bilen är testa drivlina, anslutningsmöjligheter och digital ekosystemteknologi.

Senare i år kommer Apollo Automobili, som uppstod ur konkursade Gumpert Sportwagenmanufaktur's askor 2016, att presentera efterträdaren till **Apollo Intensa Emozione** som går under namnet Apollo Project Evo.





– **Den här testbilens vackra form** är bara en antydning om den framtida designen av en serie prestandabilar som kommer att ta Apollos hyperbils-DNA och använda det för att skapa de mest spännande sportinriktade elbilarna på planeten, säger styrelseordförande Eric Ho.

Apollo ägs av det Hong Kong-baserade Ideal Team Venture som även äger det återupplivade DeLorean Motor Company, som nyligen visade upp den **eldrivna sportbilen Alpha2**.





**Small Sports Car SC-01 – lätt och billig elektrisk sportbil.**



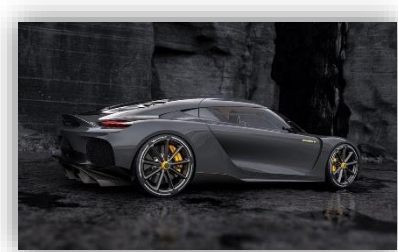
**DeLorean visar sportbil från alternativt universum – kan bli verklighet.**



**En superbilssamling utöver det vanliga.**



**Lyssna på underbara motorer – vilken är din favorit?**



**Världspremiär: Koenigsegg Gemera – "familjebil" från Koenigsegg.**



**Magnus Fröderberg**



## 7. Nya BMW M2 med 460 hästkrafter på bakhjulen.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-10-12, 12:25, uppdaterad 2022-10-12, 15:54.

Nya BMW M2 ger en klassisk BMW-upplevelse med bakhjulsdrift, manuell låda och massor av kraft.



Andra generationens BMW M2 har fått en mer aggressiv look och mer kraft [än föregångaren](#). Den raka sexan under huven ger 460 hästkrafter, vilket skjuter i väg bilen från 0–100 km/h på 3,9 sekunder med automatlåda. Med manuell låda går sprinten på 4,1 sekunder som växlingarna sitter perfekt.

Den nya motorn varvar till 7 200 varv per minut, men toppeffekten levereras vid 6 250 varv. Vridmomentet är 550 Newtonmeter. Toppfarten är begränsad till 250 km/h i standardutförande, men utökas till 285 km/h med tillvalet M Driver's Package.

**Kraften levereras bara till bakhjulen** på klassiskt BMW-manér. Det inbjuder naturligtvis till att köra med bredsladd. Bilens antisladdsystem kan ställas i tio olika lägen så att önskvärd sladdvillighet uppnås. På bakaxeln finns en aktiv differential som fördelar kraften mellan hjulen när det svänger. Adaptiv fjädring är också standard.

**Förarmiljön känns också klassiskt BMW**, men samtidigt modern med en stor böjd panoramaskärm. Det är naturligtvis sportstolar i framsätet. Det får också att beställa stolar i kolfiber som spar 10,8 kilo.

De svenska priserna börjar på 759 000 kronor.

[Här kan du läsa vår provkörning av nya BMW M2.](#)



*Rejält breda hjulhus.*



*Fyra feta utblås baktill.*







## 8. Renault Kangoo blir eldriven folkfraktare.

Publicerad av Wiggo Björck 2022-10-12, 11:45, uppdaterad 2022-10-12, 13:29

Renaults transportbil Kangoo kommer nu även i en eldriven personbilsvariant med 28,5 mils räckvidd och en finesse som saknas på bensin- och dieselvarianten. Recharge tog en närmare titt inför premiären.



*Renault Kangoo E-Tech 100% Electric's folkfraktarvariant ska även lanseras i en längre "L2"-kaross med sjusits.*

**Renaults lite mindre skåpbil** Kangoo har hängt med i tre generationer sedan 1997 som avgasbil men sedan 2012 även varit tillgänglig som elbil. Nyligen lanserades den senaste generationen som eldriven transportbil och denna vecka visas folkfraktaren upp på Paris motorsalong.

Räckvidden är ungefär en mil kortare än skåpbilens: 28,5 mil enligt **WLTP-körcyklen**. Den siffran nås med ett 45 kWh (netto) stort, vattenkyllt batteripaket som huseras i golvet. Det kan tyckas något begränsat men Renault framhåller att räckvidden ökar till 44 mil i stads- trafik.

**Lovande är att** värmepump tycks bli standard, vilket minskar räckviddstappet i kylan.

Laddningen sköts av något så udda som två ombordladdare på 11 respektive 22 kW trefas AC. Den senare kallar Renault för en "snabbladdare" som kan ladda Kangoo E-Tech Electric 5–80 procent på två och en halv timme.

Vid "riktig" snabbladdning, det vill säga likström (DC), är siffran istället 80 kW. Då tar det 37 minuter att ladda 15–80 procent, eller 30 minuter för att kunna köra 17 mil.



*Renault Kangoo E-tech 100% Electric i topputförandet Techno.  
Laddporten döljer sig bakom den stora Renault-loggan i "grillen".*

**Motoreffekten ligger på 90 kW (120 hk) och 245 Nm vilket kan minskas till 56 kW (75 hk) i Eco-läget som även sänker toppfarten till 110 km/h för att öka räckvidden.**

### **Får funktion som avgasvarianterna saknar**

Eldrivna Kangoo får en liten men behändig funktion som saknas på de bensin- och dieseldrivna personbilsvarianterna, nämligen ett skjutbart baksäte som gör det möjligt att offra benutrymme för mer lastutrymme – som mest 400 liter.

### **Sjusitsig variant på gång**

**Orderböckerna för Renault Kangoo E-Tech Electric ska öppnas den 17 oktober i Frankrike, med första leverans i början av 2023. Förmodligen får vi veta de svenska priserna även då.**

Renault ska även lansera en längre "L2"-karossvariant av Kangoo E-Tech Electric som får namnet Grand Kangoo. Denna ska erbjudas med en tredje stolsrad, alltså sjusits.

Batteriet kommer dock inte att vara större i Grand Kangoo, uppger en Renault-representant för Recharge. Vi kan därmed vänta oss en kortare räckviddssiffra för sjusistaren.



*Interiören är i princip identisk bensin- och dieseldrivna Renault Kangoo Family.  
Bromskraftåervinningen kan varieras i tre steg.*



*I sitt bakersta läge ger baksätet den 175 cm långa redaktören hyfsat med benutrymme. Sittdynan är däremot lite för platt och golvet lite för högt för att ge den där "optimala komforten" Renault utlovar.*



*Bagageutrymmet rymmer 850–1 250 liter med stolarna uppfällda, eller 2 500 med dem nedfällda. Något extra utrymme under golvet finns inte.*



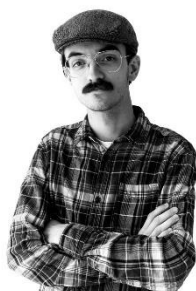
**Första bilderna på elbilen Renault 4ever**



**Renault Trafic E-Tech Electric får 24 mils räckvidd.**



**Renault kan bryta ut elbilarna – och bilda nytt, börsnoterat företag.**



**Wiggo Björck**

## 9. Premiär för Polestar 3 – här är allt om nya elsuven.

Publicerad 2022-10-12 kl 19:01.

Text Erik Söderholm.

**Polestar har visat upp märkets nya elsuv med fokus på prestanda och design. Polestar 3 kostar omkring en miljon kronor och börjar byggas nästa år. Här är alla detaljer om nykomlingen.**



**Polestar har visat upp** märkets tredje modell – en eldriven suv som bygger på samma plattform som **kommande Volvo EX90**. På onsdagkvällen visades nya Polestar 3 upp på ett **digitalt event**. Flera av de tekniska detaljerna är **kända sedan tidigare**, men några nyheter presenterades också.

Polestar 3 blir femsitsig och får ett nytt designspråk som skiljer sig en del från dagens Polestar 2. Nykomlingen bygger också på en annan plattform. Fronten har vissa likheter med **Aiways U5** medan bakpartiet har den numera nästan obligatoriska ljusrampen som finns på många nya elbilar.

”Polestar 3 gör inte bara suven mer relevant och ansvarsfull, utan också åtråvärd av rätt anledningar”, hävdar företaget i ett pressmeddelande, samtidigt som märkets vd Thomas Ingenlath lyfter fram modellens ”skandinaviska design”.

En annan egenhet i fronten är det Polestar kallar ”Smart Zone”. Där samlas olika typer av sensorer och kameror för att hålla koll på omgivningen.

**Insidan bjuder på** flera intressanta nyheter jämfört med Polestar 2, inte minst en betydligt större infotainmentskärm – numera 14,5 tum. Det går lite på tvärs med ett uttalande som Polestars interiördesignchef Conny Blommé gjorde **tidigare i år**, där han sa att ”allt har sin topp och skärmar har förmodligen haft sin”.



*Förutom fem externa kameror finns även två interiörkameror som ska övervaka förarens ögon.*

**FILM:** <https://youtu.be/xpbrsdkVRs4>.



**polestar**



*Precis som Volvo EX90 kan Polestar 3 "ladda åt fel håll", det vill säga ladda upp prylar med hjälp av bilens batteri.*



*Har fronten hämtat "designinspiration" från Aiyas U5?*

### Större skärm

Systemet bygger fortfarande på Googleteknik men är anpassat för den större skärmytan. Materialen beskrivs som hållbara och lyxiga. Vissa ytor består av återvunna plastflaskor och andra av ull.

Polestar 3 får förstås alla vanliga assistanssystem som exempelvis autobroms, men även en **ny interiörradar** som också finns i Volvo EX90. Totalt finns fem radarmoduler, fem externa kameror och tolv externa ultraljudssensorer. Polestar gör därmed tvärt emot Tesla som nyligen beslutat sig för att sluta använda både **radarsensorer** och **ultraljudssensorer**.



*Ull och återvunna plastflaskor är några av materialen som används i interiören.*



*Infotainmentsystemet bygger på Googleteknik.*

## Stort batteripaket

**Vid lanseringen** kommer Polestar 3 i standardutförande med 489 hästkrafter och 840 Nm. Den som väljer Performance-paketet för 70 000 kronor får effekten höjd till 517 hk och vridmomentet till 910 Nm, men det kapar bara 0,3 sekunder på accelerationstiden till 100 km/tim och förkortar räckvidden med fyra mil.

Dubbla elmotorer och fyrhjulsdraft är standard, men den bakre kan kopplas bort för att spara energi. Även luftfjädring är standard.

– Vårt mål var att erbjuda samma prestanda och precision som kännetecknar alla Polestar-bilar, utan att kompromissa med komforten för den vardagliga körningen, säger Joakim Rydholm, Polestars huvudansvariga chassiingenjör.

Batteripaketet är på 111 kWh och därmed betydligt större än i Polestar 2. Räckvidden hamnar på 61 mil som bäst enligt WLTP-körcykeln. Till skillnad från i Polestar 2 är även värmepump standard vilket sänker förbrukningen i lägre temperaturer.

## Lidar på gång

**Snabbladdningseffekten** är upp till 250 kW vilket är betydligt högre än i Polestar 2 och även högre än i flera konkurrenter. Tjänstevikten är mastiga 2,6 ton men till skillnad från vissa andra elbilar är dragvikten relativt hög: 2,2 ton.

Prislappen vid lanseringen ligger på 970 000 kronor och under det första tillverkningsåret ingår både Plus- och Pilotpaketet. Senare dyker billigare versioner upp där köparna själva får välja paket.

Från och med andra kvartalet 2023 ska det också gå att beställa Polestar 3 med ett Pilotpaket som innehåller lidarsensor vilket ska ge bättre skanning av bilens omgivning.

Produktionen startar i Kina under mitten av 2023 och de första leveranserna är beräknade till fjärde kvartalet 2023, det vill säga om drygt ett år. Bilen ska även byggas i USA från mitten av 2024.

[Här kan du se en jämförelse mellan Polestar 3 och några av konkurrenterna.](#)





*Produktionen startar nästa år.*



**Erik Söderholm**

## 10. Rivian R1T fullständigt krossar Tesla.

Publicerat av Marcus Berggren 11 Oktober, 2022.

Rivian är en amerikansk startup från Irvine i Kalifornien som kan stoltsera med att vara först ut i segmentet elektriska pickisar, såvida man inte räknar med [Chevrolet S-10 EV från 1997](#). Rivians första modell, R1T, har fått otroligt mycket uppmärksamhet. Vi begav oss till Los Angeles i Kalifornien för en provkörning.



*Rivian R1T har sannerligen ett utseende som utmärker sig.*

### Rivian R1T (2022)

**Motor:** Två elmotorer fram, två elmotorer bak, 847 hästkrafter, 1231 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Steglös automatlåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration:** 0–100 km/h: 3,0 sekunder

**Toppfart:** 185 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 505 km

**Vikt:** 3 259 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 5514/1828/2078 mm

**Pris (USA):** Från \$67 500 (motsvarande 698 000 SEK)



*R1T är väldigt Kalifornia-kompatibel.*

### **Världens första elektriska äventyrsbil**

Filosofin bakom Rivian R1T är dels ett djuprotat hållbarhetstänk, dels ett fokus på terrängkörning, praktikalitet, och lifestyle.

Rivian var måna om att berätta för oss om bilens mångsidighet och fokus verkar sannerligen på miljöaspekten. Märket kallar bilen för världens första elektriska äventyrsbil.



*Rivian R1T är ruskigt stor.*



*Interiören är minst sagt modern och digitaliserad.*

### Många likheter

Det är omöjligt att inte dra paralleller till Tesla när man okulärbesiktigar Rivian. Båda är amerikanska, båda har utvecklat bilar från botten upp, båda har egna mjukvaror och båda satsar på att bygga ut en lämplig infrastruktur.

Dessutom har Rivian köpt en bilfabrik tidigare ägd av [Mitsubishi](#), vilket är en liknande strategi som Tesla har anammat.

Rivian R1T har en egen bottenplatta som den delar med suv-syskonet R1S.

I varianten vi körde fanns det en motor vid vardera hjul, det vill säga två fram och två bak. Det kommer även en variant som bara har en motor fram och en bak.

Även infotainmentsystemet är egenutvecklat och fungerar bra. Systemet är responsivt och ser riktigt snyggt ut.

Det är ett under att en start-up som Rivian kan utveckla ett bättre infotainmentsystem än några av världens största bilkoncerner som har haft flera decennier på sig.

Väldigt många funktioner har inkorporerats i infotainmentsystemet, exempelvis inställningarna för att justera både ratten och backspeglarna.

På ratten finns det knappar men inga symboler – det ser snyggt ut men är opraktiskt.

Även instrumentpanelen är en digital lösning som är slående lik den man finner i exempelvis en [Tesla Model 3](#). Det kryllar inte av inställningsmöjligheter vilket känns lite som en förlupen möjlighet.

0-till-finkan på nolltid

Det är emellertid prestandasiffrorna som man imponeras mest av – det är en så kallad quad motor-konfigurering.

Totalt pumpar Rivian R1T ut hela 847 hästkrafter och 1231 newtonmeter. Det är fler hästkrafter än en Ferrari 296 GTB och mer vridmoment än en Bentley Mulsanne Speed.

Trots en vikt på närmare 3,3 ton resulterar gasen i botten i en 0-till-100-tid på 3 sekunder blankt.



*Rivian R1T är betydligt snabbare än man räknar med.*

Accelerationen är våldsam och ihållande upp i hastigheter som hade fått en amerikansk sheriff att sätta donuten i halsen.

Det finns åtta olika körlägen, fyra för körning på vanlig väg – All Purpose, Sport, Conserve, och Tow Mode.

För terrängkörning finns det Off-Road Auto, Off-Road Rock Crawl, Off-Road Rally, och Off-Road Drift. [Läs om de olika körlägena här.](#)

Varje enskilt läge ändrar en rad parametrar såsom bilens höjd, fjädring, gasrespons, samt fyrhjulsdriфтsystemet.

Normalläget är All-Purpose som automatiskt anpassar bilen till rådande omständigheter. Vid stadskörning är bilen i sin normalhöjd medan den på motorväg sänker sig själv för att minimera luftmotstånd.

Sport-läget sänker bilen och vässar till allt. Conserve stänger av elmotorerna baktill vilket gör bilen framhjulsdreven i syfte att maximera räckvidden. Tow Mode är – som det låter – till för att dra släp; dragvikten är hela fem ton.

Luftfjädringen innebär att komforten är hög, även om det inte rör sig om någon molnliknande upplevelse.

Många av Los Angeles potthål och grövre ojämnheter gör sig således kända men helhetsintrycket är mycket positivt.

R1T är i det stora hela en väldigt bekväm bil, med undantag av baksätet som inte är något märkvärdigt.



*Det finns en genomlastningslucka bakom baksätet.*

### **Kvalitetskänsla rakt igenom**

Rivian R1T upplevs som väl ihopskruvad och styv, något som genomsyrar bilen i sin helhet. Kvalitetskänslan är hög och alla ytor man tar på känns premium.

Det är mäktigt imponerande att en startup kan tillverka något som känns så högkvalitativt medan många väletablerade bilmärken sannerligen tampas med kvalitetsproblem, där ibland [Tesla](#).

Just bilens styvhet är en förutsättning för exempelvis terrängkörning där tokiga vinklar kan belasta bilen på oändligt antal sätt.

I sin tur ger det ett mer gediget intryck under ordinarie körning.

Styvheten är även en förutsättning för att bilen inte ska vrida isär sig själv när man låter samtliga 847 hästkrafter och 1231 newtonmeter släppa loss.

Att bilen har en elmotor per hjul innebär att man kan skicka på pricken så mycket kraft som situationen kräver, allt för att maximera grepp – både under ordinarie körning men särskilt vid terrängkörning.

Det är precis det man vill uppnå med diverse låsbara differentier på bilar med “bara” en motor.

Kupén är tyst oavsett underlag och bilen är oerhört tillmötesgående.

Man sitter högt med god sikt runtom och trots de vansinniga prestandasiffrorna förblir Rivian R1T aldrig skräckinjagande.

Mycket av det har att göra med bilens enorma vikt vars totalvikt är på 4750 kilogram vilket i Sverige kräver C-behörighet på körkortet.

Den regenerativa inbromsningen har två lägen – standard och hög – där båda tillåter en-pedalskörning.



*Det finns en hel del accessoarer att köpa till sin Rivian – exempelvis ett taktält.*

Regenereringen är bestämt kraftig men det finns ingen möjlighet att stänga av systemet helt, något som kan vara trevligt vid exempelvis motorvägskörning.

Styrningen är gummiaktig men R1T upplevs alltid som kvick och responsiv.

En **dieseldriven pickis** av samma kaliber upplevs som betydligt mer trög och saknar oftast den styvhet som Rivian stoltserar med vilket gör att ekipaget känns som betydligt mer lastbilslikt.

### **Summan av kardemumman**

R1T är en makalöst imponerande skapelse.

Den amerikanska start-upen Rivian har lyckats ta sig an en av världens tuffaste industrier och har lyckats utveckla en bil från botten upp som slår konkurrenterna på fingrarna.

Att de dessutom har lyckats göra det i ett land som är så pass kulturellt elbilsfientligt som USA med en bil för ett segment så konservativt som pickis-segmentet gör det hela ännu mer imponerande.

Rivian R1T imponerar med sin vansinniga prestanda, sin relativt höga komfort, höga byggkvalitet och en mjukvara som faktiskt fungerar.

Det är dessutom på första försöket, förvisso med lång startsträcka, bådär gott för framtiden och visar att det minsann inte finns några ursäkter att tillverka undermåliga produkter, särskilt inte för de biltillverkarna som funnits i närmare 100 års tid.

Dagens PS första intryck av Rivian R1T

### **Slutbetyg: 5/5**

Rivian R1T sätter ribban sanslöst högt för segmentet elektriska pickisar och visar mycket väletablerade företag var skåpet ska stå. Vad de lyckats åstadkomma är mycket imponerande och vi ser med spänning fram emot vad som komma skall.



**Marcus Berggren**

## 11. Rivian återkallar nästan alla sålda bilar – aktien stört dyker.

Publicerad 2022-10-10 17:19 (uppdaterad 2022-10-10 17:29). Text Magnus Kvandal.

Elbilstillverkaren Rivian har haft ett tungt år. Rapporterna om produktionsproblem har avlöst varandra och företaget gör enorma förluster.



*13 000 bilar måste till verkstad – nu stört dyker aktien.*

I fredags kom en ny smäll för det nystartade företaget. Av de totalt 13 198 bilar Rivian sålt sedan leveranserna startade i slutet av förra året återkallas nu nästan samtliga.

Orsaken, [skriver Reuters](#), är att företaget har upptäckt att en fästanordning till styrningen kan sitta löst, vilket i värsta fall kan leda till att föraren förlorar kontrollen över fordonet. Därmed måste alla påverkade bilar in på verkstad för kontroll.

**Rivians aktie**, som redan fallit kraftigt under året, tappade ytterligare 10 procent av sitt värde under måndagen.

Rivians pickup-modell R1T har hyllats av både ägare och motorjournalister för sin höga kvalitet och sina nyskapande egenskaper.

**Läs också:**



**Tufft för Rivian – nu växer förlusten.**



**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Smiter före Tesla – och rusar på börsen**



**Hinner före Tesla: Första el-pickupen leveransklar.**



**”Kraftig motvind” för Rivian – skalar ned planerna.**



**Rivian och Ford ska inte längre samarbeta kring elbilar.**



## 12. Elbil satte nytt rekord i Guinness Rekordbok – accelererar snabbast i världen.

Publicerad Av Magnus Fröderberg 2022-10-11, 10:27.

Med blott 241 hästkrafter lyckades en grupp tyska studenter sätta nytt världsrekord i acceleration för elbilar.



*Studentbygget E0711-11 EVO har fyra elmotorer, men viktigast för accelerationen är nog ändå den mycket låga vikten.*

**FILM:** <https://youtu.be/xjDK0LhKkMs>.

En grupp på 20 studenter vid Stuttgarts universitet har **under namnet Green Team** lyckats ta sig in i Guinness rekordbok med världens snabbast accelererande elbil.

Deras bil, **E0711-11 EVO**, har 241 hästkrafter som levereras av fyra små elmotorer. Det räcker för bilen ska accelerera från 0-100 km/h på 1,461 sekunder tack vare en låg vikt på endast 173 kilo. Det tidigare rekordet låg på 1,513 sekunder och var också resultatet av ett studentprojekt.

**Rekordtiden kan jämföras med Tesla Model S Plaid** och **Rimac Nevera** som räknas som världens snabbaste gatlegala produktionsbilar. De gör 0-100 km/h på omkring 2 sekunder. En Formel E-bil gör sprinten på 2,8 sekunder.

Mot en dragracing-bil står sig dock tiden slätt. De gör 0-100 km/h på 0,8 sekunder.



Magnus Fröderberg

### 13. Luleå testar ”solcellshybridbussar” med teknik från Sono Motors.

Publicerat av Carl Undéhn 2022-10-10.

Det blev ingen tillverkning av solcellsbilen Sion hos Nevs i Trollhättan. Det tyska start up-företaget Sono Motors valde till slut i stället finska Valmet, där Sion är tänkt att börja byggas nästa år.



Men nu kommer en del av tekniken från bilen Sion till Sverige genom ett unikt pilotprojekt i Luleå. Sex stadsbussar där utrustas med solceller som Sono Motors tagit fram för lastbilar och bussar.

Under testet är det dieselbussar som försetts med solcellspaneler för att utvärdera hur effektiv tekniken är. Luleås lokaltrafik, LLT, kallar bussarna för ”solcellshybrider”. Med det ska det gå att minska mängden energi från generatoren som annars drivs av förbränningsmotorn för att ladda de batterier som driver olika delar av bussens teknik.

Batterierna ska nu i stället delvis laddas med solenergi, vilket leder till att generatoren behövs mindre – med minskade utsläpp från förbränningsmotorn som följd.

– Att ha en attraktiv och hållbar kollektivtrafik är en av hörnstenarna för framtida mobilitet. Därför vi har utvecklat våra solcellsprodukter, för att hjälpa kollektivtrafiken att spara diesel och minimera CO2 emissioner redan idag, säger Laurin Hahn som är en av Sono Motors medgrundare.

På längre sikt är det även möjligt att använda solcellerna för att öka räckvidden hos helt batteridrivna bussar. Hos Sion bidrar kan till exempel solcellerna i karossen bidra med upp till 11 mils räckvidd i veckan.

Även tillverkaren Scania samt Luleå Energi är med i projektet genom simulering av att använda solenergi på nordliga breddgrader.

– Luleå Energi har bidragit med kunskap och erfarenhet av solenergi i vårt nordliga klimat. Solenergi är en del av framtidens energisystem och det blir spännande att ta del av och utvärdera effektiviteten på den här varianten av solcellsapplikationer, säger Sofia Antonson som är chef för Utveckling Luleå Energi.



## 14. Lastbilar hånglar i Volvos nya romantiska reklamfilm.

Publicerad av Magnus Fröderberg.

2022-10-11, 16:10.

Ännu en gång gör Volvo Trucks en reklamfilm som sticker ut. Denna gång en romantisk historia till tonerna av Rick Astley.



*Volvo Trucks låter kombinationen körgladhet och bränsleeffektivitet symboliseras med hångel i senaste reklamfilmen.*

**FILM:** <https://youtu.be/HayNvnr1MYQ>.

I den senaste reklamfilmen "A Love Story" blir två lastbilar förälskade i varandra, den ena med registreringsskylten "Fun" och den andra med "Efficiency". Budskapet är att Volvos toppmodeller FH-serien både kan vara bränsleeffektiv och samtidigt kul att köra.

Volvo uppmärksammar också FH-seriens I-Save-paket som ger 13 procents minskning av utsläppen.

**Reklamfilmen är tydligt** inspirerad av Cars-triologin.



**Volvos nya reklamfilm har farlig testförare: Sophie, 4 år.**



**Efter "The Epic Split" – ny reklamklassiker från Volvo Trucks?**



**Volvos lastbil drar släp som är 300 meter och väger 750 ton.**



**Magnus Fröderberg**

## 15. Fiat Dino.

Publicerat 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 blixtnedslag från ovan. Man ansåg sig behöva en imagebooster och redan då hade Ferrari ett starkt namn som kunde spilla över på folkbilstillverkaren 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 firsitsiga 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**



Den stora succén blev

# monarpeden

därför att Monarpeden är specialkonstruerad för *största trafik-säkerhet, högsta körkomfort, tillförlitligaste funktion och enklaste manövrering.*

Monarpeden 1954 kommer i än överlägsnare utförande och finns nu med både 24" hjul och 26" hjul, kedjedrift och kilremsdraft.



Det är de suveräna finesserna, som gör Monarpeden överlägsen

- ① Perfekt balans tack vare överlägsen konstruktion och låg tyngdpunkt
- ② Frikoppling, absolut nödvändig uz trafiksäkerhets synpunkt, möjliggör snabb och säker inbromsning utan att motorn stannar
- ③ Fulländad fjädring med teleskopgaffel och bred bekväm swingsadel skänker mjuk behaglig åkning utan vibrationer
- ④ Baklyse och extra kraftig strålkastare ger säker körning i mörker
- ⑤ Effektiva kraftiga bromsar bidrar till den stora trafiksäkerheten
- ⑥ Snabbstartventil ger ögonblicklig start utan hevär
- ⑦ Extra breda skärmar hindrar smuts att stänka upp på Edra kläder

49 cc specialbyggd motor förenar tyst gång med slitstyrka och stor dragkraft

Enkel manövrering då reglagen är koncentrerade till styret

### Mopedskola - nytt Monark-initiativ

Begär närmare upplysningar genom att skriva till Mopedskolan, Kursledningen, Stockholm 7, eller fråga monarpedeförsäljaren samtidigt som Ni begär årets monarped-broschyr.

"Skaplig bäge och vilken suverän balans och dragförmåga!"

AB CYKELFABRIKEN

# Monark

VARBERG

Monark överallt. Monark har en representant på praktiskt taget varje ort i Sverige. Ni kan därför på Er hemort erhålla service och reservdelar.

MONARPEDEN FINNS I MÄRKENA MONARK, CENTRUM, ERLAN, WANO

SLUT