



*Alfa Romeo Junior Zagato 1970*

- 1. Världens första elbil med saltbatteri**
- 2. Tesla sätter leveransrekord i Sverige**
- 3. Tesla gör om Model Y som kommer redan 2024**
- 4. Tesla anklagar Reuters för felaktig rapportering om skadade Tesla-bilar**
- 5. Så tjänar ägare 10 000 kr per dag på Tesla Cybertruck**
- 6. Nya Suzuki Swift**
- 7. Prov Mini Cooper SE**
- 8 Test Lamborghini Urus Performante**
- 9. Volvos elbilssyskon Jiyue 07 är en designvinnare**
- 10. Brist på fartyg hinder för kinesiska elbilar till Europa**
- 11. Taxi Stockholm ska bara köpa in elbilar från april 2024**
- 12. Har du försäkrat din elsparkcykel?**
- 13. Ovanlig svensk sportbil med Volvo T6 på auktion**
- 14. Austin Mini Metro togs fram med kniven mot strupen**
- 15. Alfa Romeo Junior Zagato**

## 1 .Världens första elbil med saltbatteri – VW bakom

Av Maths Nilsson 28 december 2023 07:21

Den allra första elbilen med ett litiumfritt saltbatteri har rullat av tillverkningsbandet i Kina. JAC Yiwei EV kostar 120 000 kronor och görs av ett bolag som till hälften ägs av Volkswagen.



I januari startar leveranserna av världens första elbil med natriumjonbatteri. De första exemplaren av JAC Yiwei EV har rullat av tillverkningsbandet Kina, rapporterar Carnews-china. Bilen tillverkas av Anhui Jianghuai Automobile (JAC) som hälftenägs av Volkswagen och kinesiska staten.

Batteriet tillverkas av HiNa Battery och är på 25 kWh. Det har en energitäthet på 120 Wh/kg, vilket är mindre än hälften jämfört med nya bilar som har litiumjonbatteri. Det ger ändå den elbilen en räckvidd på 252 km.

Batteriet har en kemi med vanligt bordssalt istället för litium.

Många tror att natriumjonbatteriet, som använder vanligt bordssalt istället för litium, är framtiden för elbilar. [Svenska forskare på Chalmers presenterade nyligen en studie](#) där de lyfter fram flera fördelar med saltbatterierna. Batterierna använder ingen litium, är billigare och är mer tåliga på vintern, å andra sidan har de än så länge lägre energitäthet.

### LÄS MER:

- [Nu kommer första elbilarna med "saltbatteri" – helt utan...](#)
- [VW:s nya ID.7 fick bara 300 beställningar i Kina](#)
- [VW rear ut ID.3 för 180 000 kronor – försäljningen ökar 300%](#)
- [Nu har de första Tesla Model 3 från Kina har kommit till...](#)
- [Kina nu världens största bilexportör – kan tacka Ryssland](#)
- [Cupras nya SUV designad i Barcelona – tillverkas i Kina](#)



## 2. Tesla sätter leveransrekord i Sverige – vuxit med 118 procent

Posted by Kristofer Rask december 27 2023

Tesla Model Y toppar listorna som den mest vanliga nya bilmodellen i Sverige hittills i år. Det med fler än 16 000 nyregistreringar. Liknande rekord ser vi i [våra grannländer i Norden](#).



Men även för Tesla som bilmärke går det bra i Sverige. Lagom till julafton uppmärksammade Tesla att man passerat 20 000 registreringar under 2023. Det innebär en ökning med 118 procent, jämfört med samma period förra året.

– Fler än 20 000 bilar registrerade i år hittills. Tack till vårt team och ägare i Sverige, skriver Tesla Europa i ett officiellt uttalande.

Tesla kommer därmed bli det största bilmärket sett till antalet levererade elbilar i år i Sverige. Det upp från en fjärdeplats förra året. Inte sedan 2019 har Tesla toppat topplistorerna på antalet registrerade elbilar på ett helår.

Totalt är Tesla det vanligaste förekommandet bilmärket i Sverige sett till elbilar, det med 53.160 registreringar. På andraplats kommer Volkswagen med 46.736 registreringar. Den vanligaste elbilen i Sverige är dock Volkswagen ID.4 med 25.951 registreringar, tätt följt av Tesla Model Y som ligger mycket nära inpå på med 25.940 registreringar.



Kristofer Rask



### 3. Tesla gör om Model Y – kommer redan 2024

Av Maths Nilsson 27 december 2023 kl 07:44

Tesla sägs förbereda en stor facelift av Model Y för 2024. Världens mest sålda bilmodell får stora förändringar på både insidan och utsidan, [enligt Bloomberg](#).



Tesla Model Y är en enorm framgång och är världens mest sålda bilmodell under 2023. Men konkurrensen är stenhård och kinesiska bilmärken rullar ut nya utmanare hela tiden. Tesla förbereder nu en uppdaterad version av Model Y för 2024, [uppgär Bloomberg](#). Bilen kan nå marknaden så snart som mitten av nästa år.

Redan i höstas uppdaterades den kinesiska versionen av Model Y med ny interiörbelysning och andra fälgar. Den här gången handlar det om stora förändringar. Det gör att Teslas fabrik i Shanghai kommer att behöva stå stilla efter nyår om vi ska tro Bloombergs uppgifter.

Uppdateringen av Tesla Model Y tros följa samma mönster som den omgjorda Tesla Model 3. Det innebär modernare exteriör med andra framlyktor och baklyktor. Interiören görs om med ny ratt och annan instrumentpanel. Det är inte första gången det förekommer uppgifter om att bilen ska komma nästa år.

Tesla tar bort både blinkersspaken och växelväljaren. Blinkersen flyttar till ratten och växelväljaren till pekskärmen. Bilen får troligen också en ny bekvämare fjädring och bättre ljudisolering. Genom aerodynamiska förändringar kan räckvidden ökas med flera mil jämfört med dagens siffra på upp till 565 km enligt WLTP-normen.

#### LÄS MER:

- [Tesla bekräftar: Då kommer Model 3 Performance](#)
- [Priskriget i Kina trappas upp: Ny stor sänkning av Tesla](#)
- [Uppgifter: Elon Musk visar nya Tesla Model 3 i Kina](#)
- [Tesla förbereder ny version av Model Y – kodnamn 'Juniper'](#)
- [Kinesiska BYD släpper lyxig Tesla Model Y-utmanare](#)
- [Historiskt skifte: Tesla Model Y världens mest sålda bil](#)



#### 4. Tesla anklagar Reuters för felaktig rapportering om skadade Tesla-bilar

Posted by Kristofer Rask december 28, 2023

I förra veckan publicerade nyhetsbyrån Reuters ett reportage där de granskat Tesla och kommit med påståenden om att Tesla beskyllt kända fel på bilar till följd av kundernas oaktsamma hantering av bilarna. Reportaget spreds snabbt i andra medier.



Enligt reportaget ska det handla om hjul som faller av bilarna i hög fart, fjädringar som kollapsar på helt nya bilar och hjulaxlar som går sönder under acceleration.

Nu bemöter Tesla reportaget på plattformen X och skriver att den har både en "missvisande rubrik" och "är full av ofullständig och bevisligen felaktig information". Tesla reagerar på att det inte framkommer direkt att Tesla faktiskt har betalat för närmare 120.000 garantibyten av de övre länkarmarna som historien handlar om. Istället står det långt ner i den långa artikeln.

Reuters lyfte också fram en specifik händelse tillsammans med bilder på en sådana skada. Tesla menar dock att just den incidenten är resultatet av en kollision. Något som Tesla har kunnat utreda, och informerat kunden om att olyckor inte är garantiärenden.

– Detta "plocka russinet ur kakan"-förhållningssätt i journalistiken resulterar i att man missar sanningen, vilket är ett mönster i många av de negativa artiklarna om Tesla. Att använda en kunds ensidiga version av händelser som den universella upplevelsen för alla kunder målar upp en falsk och vilseledande bild av Tesla. I verkligheten, för varje upprörd kund, finns det hundratals fler som är nöjda med sin Tesla och ivriga att göra om sina affärer. Siffrorna ljuger inte när det gäller återkommande försäljning och kundnöjdhet, [kommenterar Tesla. Reuters reportage finns att läsa 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.

## 5. Så tjänar ägare 10 000 kr per dag på Tesla Cybertruck

Av Maths Nilsson 26 december 2023, 06:59

Tesla Cybertruck har orsakat rena hysterin i USA. Att sälja sin bil kan ge 500 000 kronor i böter till Tesla. Men nu har ägare hittat nya sätt att göra klipp på Cybertruck. De hyrs ut för 10 000 kronor om dagen.



Två miljoner köpare har reserverat Tesla Cybertruck, men hittills har inte mer än 500 bilar levererats. De som reserverat tidigt och redan fått leverans tycks ha dragit en vinstlott. Detta trots att Tesla har infört en regel i köpekontraktet som gör att den som säljer sin bil vidare inom ett år riskerar böter på upp till 500 000 kronor.

Intresset för bilen är fortfarande enormt och tidiga reservationsplatser säljs för upp till 100 000 kronor på Ebay. Nu har ägare som inte kan sälja sina bilar vidare ha hittat ett lukrativt sätt att kapitalisera på intresset. Ett antal företag i USA hyr nu ut Tesla Cybertruck för 1000 dollar om dagen, motsvarande 10 000 kronor, uppger [Autoevolution](#). Den som vill hyra bilen en hel månad får punga ut med 120 000 kronor.



**Maths Nilsson**

Läs mer:

- [Tesla ångrar sig – tar bort böter på 550 000 kr](#)
- [Teslas avtal: Skadestånd om du säljer bilen vidare](#)
- [Elon Musk: "Vi grävde vår egen grav med Cybertruck"](#)
- [Finskt företag gör rostfria stålet till Tesla Cybertruck](#)
- [Så otroligt tung blir Tesla Cybertruck](#)
- [Tesla Cybertruck säljs för jättesumma på auktion](#)





## 6. Nya Suzuki Swift

Av redaktören bytbil.com 2023-12-25 Text Morten B. Bek

En ny Suzuki Swift har sett dagens ljus, och den förnyade kommer med 1,2-liters bensenmotor.



Det händer så sällan att vi måste uppmärksamma det när det väl händer på grund av att det finns få nya bensindrivna minibilar på marknaden.

Vi behöver inte prata om Fords och Kias minibilar igen. Vi vill mycket hellre prata om nyheten att en ny **Suzuki Swift** är på väg. Den lilla japanska kombi kommer till och med en helt ny bensenmotor, vilket bara det är värt att uppmärksamma.

Det har gått 7 år sedan den senaste nya **Swift** kom. Vi lämnar det till dig att avgöra om den nya **Swift** ser bra ut eller inte, men det är rättvist att säga att den nya **Swift** fortsätter designtraditionen från sina föregångare. Grillen har dragits framåt för en mer spetsig front och motorhuven går djupt in i den främre delen av de främre stänkskärmarna.

### **9" pekskärm för infotainmentsystemet**

Det mesta av Swifts interiör har genomgått omfattande förändringar, och vi säger det mesta eftersom vi känner igen knapparna till ratten och sidofönsterdörrarna från den utgående modellen. Det gamla infotainmentsystemet har skrotats, Swift-systemet har nu en större 9" pekskärm med en uppdaterad layout och internetbaserade funktioner.



Suzuki har länge försett [Swift](#) med gedigen säkerhetsutrustning på vägen, och den blir ännu mer omfattande i den nya. LED-strålkastare, utökad automatisk nödbroms, förarövervakning (varnar om du är ouppmärksam) och adaptiv farthållare blir standard, och döda vinkeln- och bakre korsande trafikvarning är också alternativ.

Informationen om den nya 1,2-liters bensinmotorn är knapphändig, men Suzuki säger att den, precis som motorn i nuvarande Swift, kommer att levereras med ett mildhybridsystem. Vi gissar att motoreffekten kommer att ligga någonstans mellan 85-95 hästkrafter. En manuell växellåda kommer att vara standard, men en automatisk kommer sannolikt också att vara ett alternativ.







*Tro det eller ej, men någon har byggt om sin (gamla) Suzuki Swift till en "Bugatti Veyron".*



**Morten Bek**



## 7. PROV: Mini Cooper SE – går mot strömmen

Av Jörn Thomas Publicerad 2023-12-25 Uppdaterad 2023-12-23.

Moderna bilar blir allt större och tyngre, men Mini väljer en annan väg: nya Cooper SE är kompakt, avskalad och betar sig som en riktig Mini ska göra.



**Det är alltid bäst att tänka igenom en idé ordentligt.** Den ultimata frågan är trots allt hur den slutgiltiga produkten kommer att se ut och bete sig. Att bara kasta sig huvudstupa in i ett projekt för att sedan inse att man springer för fullt åt fel håll är varken ekonomiskt hållbart eller särskilt förtroendeingivande för de tilltänkta kunderna.

Hos Mini verkar man ha gjort allting rätt. Efter ett par snabba varv på hinderbanan i tyska Saalfelden kan vi inte sluta flina och det är i grund och botten vad det hela handlar om.

Nya Mini Cooper SE med internbeteckningen J01 visar vilka kördynamiska talanger den besitter och formligen flyger runt kurvorna som i sina bästa år. Köregenskaperna är långt ifrån vad vi är vana vid från den aktuella F56-generationen.

Visst är den säker och stabil, men den anarkistiska dynamiken från äldre generationer letade man förgäves efter. F56 har i alla situationer prioriterat säkerhet framför allt annat och kan inte ens provoceras med grov lastväxel.

**Just detta får vi uppleva redan under uppvärmningsfasen** när vi kör den aktuella modellen. Den känns snabb men stoisk och säker, med en ganska traditionell ABS- och dynamikreglering. Lastväxel? Du kan alltid prova, men bilen reagerar inte det minsta. Den aktuella modellen är duktig, men samtidigt snäll. Inte i vår smak.





*Den nya generationen av Mini Cooper SE har blivit mycket livligare att köra.*

Vi byter till den kommande modellen J01. Skillnaden är enorm och det märks omedelbart. Den som trodde att nykomlingen skulle vara en själlös dussinprodukt från Kina har fel. Helt och hållet.



*Egentligen var det inte meningen att någon skulle se nya Mini än, men nykomlingen behöver verkligen inte gömma sig. Den är onekligen en Mini, men i modern tappning.*

Visst är nya Mini ett joint venture med kinesiska Great Wall (Spotlight Automotive), men det främsta målet med detta är att samla erfarenheter från Kina och få bättre tillgång till deras gigantiska marknad.

Det handlar alltså på inget sätt om tråkig badge engineering – arkitekturen har utvecklats av BMW Group och används uteslutande av BMW. Även designen kommer från München, men utvecklingsarbetet sköts av team i både Tyskland och i Kina.





**Och som det ser ut nu, kommer delar av nykomlingen** trots allt att komma från Oxford i England. Anledningen är att marknaden är närmare och att man säkrar upp mot eventuella problem i leveranskedjan.

Vill du provocera fram en liten diskussion kan du ju kanske nämna Ora 400 Pro+ som också kommer från Great Wall och samtidigt muttra något om systerbil. Det dröjer inte länge innan du drunknar i argument om att bilarna inte har det minsta med varandra att göra och att inte ens batteriet är detsamma. Mini är helt enkelt en Mini och inget annat.

I slutet av provkörningen inser vi att det stämmer. Nya Cooper SE är i grunden precis lika säker och precis som dagens generation, men väljer man det dynamiska, anpassningsbara Gokartläget sprintar den 3,86 meter långa och uppskattningsvis 1,6 ton tunga framhjulsdrivna bilen gladare än på länge genom kurvorna. Man kan styra bilen med både ratten och gaspedalen, och bilen svarar glatt med roliga sladdar som är busenkla att kontrollera.

Den nya generationen har återigen en multilänksbakaxel och dessutom ett uppstyvande stag i motorrummet, styrning med kortare utväxling och stramare kränghämmare.

**Adaptiva eller ställbara dämpare får man klara sig utan**, men ingenjörerna hos Mini har å andra sidan finjusterat elservostyrningen för en intensiv känsla med utmärkt återkoppling, allt beroende på hastighet och valt körläge, där skillnaderna verkligen är påtagliga.

Bryr man sig inte om kördynamik kan man med fördel köra nykomlingen i normalläget med fint avstämt servostöd, sprallig rörlighet och utmärkt spårstabilitet. Styrsystemen arbetar diskret i bakgrunden och antispinnsystemet, de olika regenereringslägena och den fina bromspedalkänslan känner vi igen från dagens modell.

Effekten i Cooper SE anges till 218 hk och motorn har gott om vridmoment. En version med 184 hk kommer också. Batteriet i SE har en kapacitet på 54 kWh (netto) vilket ska räcka för en räckvidd på upp till 400 km. Den snygga centralskärmen med OLED-teknik sköter de flesta funktionerna, men vi får även behålla en del fysiska reglage. Den aktiva körställningen och luftigheten bakom vindrutan som är typiska för Mini finns naturligtvis kvar även i denna generation.

En Mini är ju alltid trots allt en Mini.



## 8. TEST: Lamborghini Urus Performante – dunderklumpen

Av Marcus Schurig Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Rossen Gargolov

Publicerad 2023-12-24 Uppdaterad 2023-12-23

666 hk, 2.222 kg, 306 km/h och 3,3 sekunder till 100 km/h. I Corsa-mode är Urus Performante ett monster, i Strada-mode en kavaljer. Är Urus den perfekta reskamraten?



*Lamborghini Urus Performante. Effekt 666 hk, vridmoment 850 Nm, grundpris 260 000 euro.*

**Under sin nästan 140-åriga historia** har bilen gjort enorma framsteg. Men alla fördelar som kommer med nya bilar ger även en del nackdelar. Bilarna blir allt tyngre, även de modeller som tidigare var lätta.

Dessutom har man utvecklat nya koncept som exempelvis suvarna, vars storlek och vikt saknar motstycke.

Idag är det nästan omöjligt att bygga en lätt bil och det beror på en mängd faktorer: regler och lagar, komfort, säkerhet, utrymmesbehov och inte minst köparnas ego. Mottot "större och snabbare" blir plötsligt paradoxalt, framför allt för sportbilstillverkare. Eftersom tunga bilar i regel är långsamma behöver de galna effektsiffror för att vara snabba.

Några som verkar gilla paradoxer är Lamborghini med deras alster Urus Performante. Här brottas 666 hästkrafter med en tjänstevikt på 2.222 kg och vikt-effektförhållandet på 3,3 kilo per hästkraft ger en acceleration på sanslösa 3,3 sekunder till 100 km/h.





*Förarmiljöns koncept följer den traditionella Lamborghini-filosofin som inspireras av jetflygplan.*

**Som ni nog alla vet är sifferkombinationen 666** starkt förknippat med djävulen, "Number of the beast". Effektuttaget i Lamborghini Urus Performante passar således bra.

Porsche-föraren framför oss hade koll på allt, hastighetsmätaren och den knallgula helvetesbilen i backspegeln. På den spikraka tyska motorvägen A3 mot Köln tänkte han testa vad en Urus Performante mäktar med. Från 0 till 100km/h hade Porschen inte haft en chans, men kanske från 150 till 280 km/h?

Långt innan motorvägen börjar svänga igen gav Porsche-föraren upp och ville inte ens titta på den gula besten när han blev ifrånkörd. Även om han hade fortsatt, hade han senast i kurvan fått vika ned sig, Urus Performante är nämligen inte bara snabb på rakan, den har fin kurvtagningsförmåga också.

**Det är definitivt inget som man är van vid.** Hade Performante enbart varit snabb längs raksträckorna hade vi ryckt på axlarna. Även 2,2 ton kan röra sig ganska fort när det finns nog med effekt under huven, men det är en helt annan sak när bjässen även kan ta kurvor med bravur. Har man testat en gång är det svårt att slita sig.

Man uppskattar och älskar vansinnet men det kommer också med ett aningen dåligt samvete: det här är ingen sportbil, men den känns stundtals roligare än så. Får man ha så här kul i en SUV? Urus Performante är en paradox som går att köpa för pengar.

På Hockenheimring är det dock oftast slut med galenskaperna. Efter ett par raksträckor och några kurvor tar fysiken i de flesta fall övertaget. När vi anlände till Hockenheim denna gång verkade dock fysiken ha gått och tagit långledigt. Istället för att få en grandios käftsmäll av naturlagarna gav Urus Performante fysiken en örfil.





*Bilens fyraliters V8 med dubbelturbo levererar kraft i massor.*

Men vem försöker vi lura? Urus Performante smällde till med en tid på 1.55,8 minuter runt Hockenheim, bara en sekund långsammare än BMW M2 CS och Porsche 718 Cayman GT4.

Den sätter inte enbart varvtider i nivå med riktiga sportbilar. Den gör det utan särskilt besvär. Bromsarna kändes alltid stabila, trots att de behövde ta hand om hela 2,2 ton. Tyvärr avgörs köregenskaperna till stor del av bilens elektroniska gränser, men det känns naturligt.

Dessutom är Performante blott sju tiondelar långsammare än Porsche Cayenne Turbo GT som med sitt fyrhjulsdraftsystem med lamellkoppling är avsevärt mycket rörligare än italienaren med Torsen-dito som härstammar från Audi Q8. Dessutom står tysken på Michelin Cup 2 som är snäppet vassare än Pirellis P Zero Trofeo R som Urus står på.

**Egentligen hade Performante kunnat vara bra mycket snabbare**, men elektroniken bromsar effekten märkbart och släpper först taget om den när styrvinkeln blir mindre. Kruxet är att föraren alltid måste hålla koll på framaxeln, den är bilens begränsande punkt. Men inom elektronikens ramar är bilen väldigt konstant – tre snabba varv med maximalt tre tiondelars differens talar sitt tydliga språk.

Om elektroniken varit lite mindre aggressiv, hade Performante varit ännu snabbare och antagligen kvickare än Cayenne Turbo GT, även om Urus inte alls har samma banfokus som tysken. Den största förvåningen som dunderklumpen bjuder på är bromsarnas uthållighet och att däcken faktiskt inte har några problem med att orka med förarens racingambitioner.

Bilen fokuserar på grepp och kontinuitet och inte på maximal prestanda, vilket Cayenne Turbo GT gör. Urus tyska halvsyskon rullar egentligen bara på R-däck, några andra alternativ finns inte. Dessutom är det knappast så att Urus behöver åka på släp hem efter banträffen, det hade varit under bilens värdighet.



*Takvinge med ändplåtar i kolfiber, en fet diffusor samt ännu fetare utblås, det innebär att Urus Performante inte kan beställas med dragkrok. Olikt vanliga Urus.*

**Launch-controlfunktionen klarar nästan av fabrikstiden** från noll till 100 km/h, men därefter kan man stundtals känna av att växellådan inte är den snabbaste. Här arbetar nämligen en vanlig automat och ingen dubbelkopplingslåda.

I slalomdisciplinen gäller för övrigt samma regler som på banan, man måste hålla sig innanför det elektroniska ramverket, annars bromsar mjukvaran in bilens framfart.

Men hur passar allt ihop egentligen? 666 hästkrafter är väldigt mycket men vikten borde ta ut sin rätt och sanningen är att vikten trumfar effekten även i Urus Performante. Vi ställer oss ändå frågan till vad italienarna har lyckats göra? Hur kan den där kolossen vara så pass kompetent?

**Låt oss djupdyka i bilens specifikationer.** V8:an med dubbelturbo kommer från Audi och har ynka 16 hk mer än i vanliga Urus, vilket är en besvikelse för en bil som heter Performante. Vridmomentet är dessutom detsamma, 850 Nm. Även växellådan och fyrhjulsdriften är identiska med standardbilen – var är då den italienska magin?

Enligt officiella uppgifter ska Performante väga 47 kg mindre än Urus, vilket innebär 2.150 kg. Vågen hos oss säger däremot 2.222 kg. 2020 vägde vi vanliga Urus som tippade vågen vid 2.293 kg. Vår Performante väger alltså 71 kg mindre! Nu börjar det kanske likna något?

2020 varvade Lamborghini Urus Hockenheim Ring på 1.57,6 minuter, idag stannar klockan på 1.55,8.



*Urus passar föraren som handen i handsken, ergonomin är på topp och stolarna samt ratten är klädda i alcantara.*





LAMBORGHINI URUS PERFORMANTE

**1.55,8 min****KONKURRENTERNAS VARVTIDER:**

		
ASTON MARTIN DBX707	LAMBORGHINI URUS	PORSCHE CAYENNE TURBO GT
<b>1.58,2 min</b>	<b>1.57,6 min</b>	<b>1.55,1 min</b>

**Vad är då skillnaderna förutom vikten och effekten?** Urus står på Pirelli P Zero Corsa, Performante använder Trofeo R-däck. Nu börjar man förstå vad som gör dagens bil så bra på bana.

Utöver allt det har Lamborghini även jobbat en del med bilens aerodynamik. Frontkajolen har dragits längre ned och fått en del nya element, baksidan smyckas numera av en liten ving med ändplåtar i kolfiber och spoilern under bakrutan har en kolfiberflärp. Det ska, tillsammans med lite andra smärre förändringar, ge 38 procent bättre marktryck, men det är mestadels teoretiskt.

När det kommer till chassit och dess finjusteringar har det dock hänt betydligt mer: som tillval kan Performante beställas med stålfjädrar istället för den standardmonterade luftfjädringen, vilket innebär en stramare körupplevelse och en sänkning av bilen på 20 millimeter. Torsen-mittdiffen kompletteras dessutom med en aktiv bakaxeldifferential med torque-vectoring samt en finjustering av bakaxelstyrningen och de krängningshämmande systemen. Det är ingen magi, utan spjutspetsteknologi.

**Men hur ter sig Performante i vardagen?** Man vill väl kunna skjutsa ungarna till skolan och fotbollsträningen? Man får inte glömma att Urus är en stor bil som kräver plats, minimala landsvägar eller urgamla byar med två meter breda gator är bara att glömma. Men i alla övriga sammanhang är Performante en trevlig kamrat – trevlig, tystlåten och stressfri.

Särskilt diskret är bilen dock inte, vilket kan bero på ägarnas förkärlek för extravaganta färger. Annars är Performante som vilken annan bil som helst, i alla fall när man struntar i R-däcken och väljer ett av sportdäcksalternativen. Prestandamässigt är Urus Performante inte långt ifrån klassledaren Cayenne Turbo GT, men i vardagen fungerar Lamborghini helt enkelt bättre.

Valet är alltså inte särskilt svårt, eller?



# TESTFAKTA

## LAMBORGHINI URUS PERFORMANTE

### MOTOR

Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	V8, turbo, bensin/3 996
Slaglängd/cylinderdiameter	86,0/86,0
Kompression	9,7:1
Effekt, hk vid r/min	666 vid 6 000
Vridmoment, Nm vid r/min	850 vid 2 300
Antal växlar, man/aut	-/8
Drivning	Fyrhjulsdrift

### BROMSAR

Bromsskivor, typ	Keramiska
Bromsskivor diameter fram/bak, mm	440/370

### MÅTT

Vikt fulltankad, kg	2 297
Viktfördelning, fram/bak (%) utan förare	57,5/42,5
Kilo per hästkraft	3,3
Längd/axelavstånd, mm	5 137/3 006
Bredd/höjd, mm	2 026/1 618
Tankstorlek, l	75
Däckdimension testbil, fram	285/40 R22
Däckdimension testbil, bak	325/35 R22
Däck, testbil	Pirelli P Zero Trofeo R

### PRESTANDA

0–40 km/h, sek	1,1
0–100 km/h, sek [fabrik]	3,4 [3,3]
0–160 km/h, sek	7,6
0–200 km/h, sek	12,0
80–120 km/h, sek (4/5/6/7 vxl)	3,0/4,1/5,8/9,2
80–160 km/h, sek (4/5/6/7 vxl)	6,2/8,3/11,3/15,8
Toppfart, km/h, enligt tillverkare	306
Bromssträcka från 100 km/h, kalla	36,3
Bromssträcka från 100 km/h, varma	33,6
Bromssträcka från 200 km/h, varma	136,7
Slalom 18 meter, km/h	66,7

### BULLER I KUPÉN

80/100/130 km/h, dB(A)	Ej mätt
------------------------	---------

### FÖRBRUKNING

Test, l/100 km	17,7
----------------	------

### EKONOMI

Grundpris	260 000 euro
-----------	--------------



Elias Medelberg

**Vi drömmer oss först bort till en parallell verklighet** där suvarna aldrig slog igenom som de gjort hos oss. Tänk om all energin, alla utvecklingskostnader och tiden som ingenjörerna spenderat på Urus, och nu Performantevarianten, hade lagts på en kombi i mellanklassen. En **BMW M3 Touring**-utmanare från Lamborghini. En runt 4,7 meter lång kombi byggd för folk som inte riktigt bryr sig om vad slutnotan hamnar på efter ett köp, en bil med en utvecklingsbudget som speglar de kundernas köpkraft. Det hade utan problem blivit världens bästa bil.

Alla varianter av Urus är för stora, för tunga och för klumpiga. Jag är sanslöst trött på idiotiska elefanter som denna, men kan inte låta bli att förföras. Den är häftig men det räcker inte. Fick jag välja mellan en BMW M3 Touring eller en Urus skulle valet falla på den normalstora bilen, trots mycket sämre komfort och liknande prestanda.

Jag skulle vilja se någon tillverka en överdrivet genomarbetad kombi med all lyx och teknik som nu enbart erbjuds i de större modellerna. Lamborghini kan i samma veva passa på att återuppliva modellnamnet Espada.



## 9. Volvos elbilssyskon Jiyue 07 är en designvinnare

Posted by Kristofer Rask december 26, 2023

Tidigare i höst presenterade Volvo-ägaren Geely och teknikjätte Baidu sitt nya gemensamma projekt på ett nytt elbilsmärke. Då fick vi se den [självkörande elbilen Jiyue 01](#). En bil med fordonsteknik från Geely och självkörande teknik från Baidu.



Nu har Jiyue officiellt presenterat sin andra modell i form av Jiyue 02. Företaget tillkännagav också att den vunnit två designutmärkelser – iF Design Award för 2023 och Red Dots utmärkelse för bildesign 2023.







Modellen bygger på Geelys senaste elbilsplattform SEA. En plattform som bland annat sitter i Volvo EM90, Volvo EX30, Polestar 4 samt samtliga Zeekr-modeller.

Jiyue 07 tar formen av en slank halvkombi med ett särskilt fokus på aerodynamiskt prestanda. Bland design dragen finns en låg front, dolda dörrhandtag, en aktiv spoiler tillsammans med femkrade fälgar med aerodynamiska kåpor.

Instegsmodellen av Jiyue 07 har ett LFP-batteri på 71,4 kWh och en motor på 200 kW. En fyrhjulsdreven variant kommer också erbjudas med ett 100 kWh NMC-batteri och en total motoreffekt på 400 kW från två motorer.

Det självkörande systemet utvecklat av Baidu förlitar sig på en uppsättning kameror och radar men inga Lidar-sensorer. Modellen väntas enligt kinesiska medier utmana modeller som Tesla Model 3 och BYD Han. Marknadslanseringen är planerad till mitten av 2024 i Kina, om det finns några globala planer för Jiyue återstår att se.



### 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

### 10. Brist på fartyg hinder för kinesiska elbilar till Europa

PUBLICERAD: 20 DEC 2023, KL 09:24

Transportkapaciteten för elbilar från Kina till Europa är inte tillräcklig. Det råder helt enkelt brist på fartyg vilket leder till rekordhöga fraktkostnader.



*Elbilar från kinesiska Nio på väg att lastas på transportfartyg för frakt till Europa.*

Behovet av biltransporter till havs har ökat efter pandemiåren. Transportföretag skrotade fartyg och i dag finns det helt enkelt för få för alla biltransporter runt om i världen, något som påverkar kinesiska biltillverkare då de inte kan få bilar levererade till Europa i önskad utsträckning. Det rapporterar [Sveriges Radio Ekot](#) som har varit i kontakt med analytikern Matthias Schmidt.

Nya fartyg uppges vara beställda men det dröjer innan de står klara för att tillgodose transportbehovet av nya bilar.

Bristen på fartyg har lett till rekordhöga transportpriser till havs. Att hyra ett biltransportfartyg uppgår i dagsläget till runt 120 000 dollar, motsvarande 1,2 miljoner kronor, per dag.

Logistikproblemen uppges leda till att kinesiska elbilars marknadsandel i Europa, som nu ligger omkring åtta procent, inte kommer att växa den närmaste tiden.

I ett längre perspektiv kan problemen med frakt från en kontinent till en annan, [tillsammans med eventuellt högre importtullar](#), leda till att kinesiska biltillverkare etablerar produktion på europeisk mark.



**Matthias Rabe**

Läs också [Riskerna med att äga en kinesisk bil i Sverige](#)



## 11. Beslutet: Taxi Stockholm ska bara köpa in elbilar från april 2024

Posted by Kristofer Rask

december 26 2023

Taxi Stockholm satsar på elbilar, och i höstas var en av tre bilar som körde i taxibolagets regi just elbilar. En rejäl ökning från sommaren förra året då endast en av 25 bilar var elbilar.



Nu fortsätter Taxi Stockholm sin elektrifieringsresa med ett tydligt beslut. Från och med april 2024 måste alla nya bilar som Taxi Stockholm köper in vara utsläppsfria elbilar. Beslutet tog företaget vid ett styrelsemöte i november skriver taxiföretaget i ett pressutskick.

– Vi förstår att våra kunder och samarbetspartners förväntar sig mer än bara en bekväm och säker resa. De önskar även att göra ett miljövänligt val. Genom att endast tillåta emissionsfria fordon i vår flotta, visar vi att dessa förväntningar tas på allvar. Som den största enskilda aktören i Stockholmsregionen har vi ett ansvar, säger Dimitrios Nikopoulos, Styrelseordförande på Taxi Stockholm.

Taxi Stockholm har som ett uttalat mål att vara en drivande aktör i övergången till renare och mer miljövänlig transport i huvudstaden. Från och med 2030 ska Taxi Stockholm bara erbjuda resor med elbilar.





*Dimitrios Nikopoulos, Styrelseordförande på Taxi Stockholm.*

Företaget tar också en ställning mot stora bilar. Från och med årsskiftet kommer Taxi Stockholm sluta köpa in storbilar i väntat på lämpliga fordonsmodeller som uppfyller de utsläppsfria kraven.

– Skälet till att stoppa nyinköp av storbilar grundar sig i samma orsak, nämligen att de måste vara emissionsfria. Vi anser att det idag inte finns en fordonsmodell för storbilar som håller för det vi behöver både i kundupplevelse och för trafik. Den dagen vi får in en godkänd storbilsmodell som är emissionsfri kommer vi såklart att släppa på spärren, avslutar Dimitrios Nikopoulos.



### **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.](#)

**Feber**

## 12. Har du försäkrat din elsparkcykel?

Av Frode Wikesjö lör. 23 dec 2023, 17:00

De nya reglerna gäller från och med i dag



Under hösten meddelade regeringen att det skulle bli lag på att man måste ha trafikförsäkring för "eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som går i över 20 km/h". Lagen kan dock också gälla fordon som väger mer än 25 kilo och går snabbare än 14 kilometer i timmen. Trafikförsäkringen är densamma som för andra snabbgående fordon och innebär att försäkringen vid en olycka garanterar ersättning om förare, passagerare eller andra inblandade personer skadas.

I dag är det som bekant den 23 december, vilket innebär att denna lag gäller från och med i dag. Det är ägaren till fordonet som ska teckna försäkringen, och försäkringsbeviset måste också alltid finnas med när man befinner sig i trafiken med fordonet. Kan man inte visa upp ett försäkringsbevis kan det leda till böter. Kör man oförsäkrat och är med om en olycka kommer detta att hanteras av Trafikskadeföreningen.



**Det blir lag på trafikförsäkring för elsparkcyklar  
Börjar gälla den 23 december**



**Nytt lagförslag om trafikförsäkring för elsparkcyklar  
Ska gälla för både privatpersoner och uthyrningsretag**



### 13. Ovanlig svensk sportbil med Volvo T6 på auktion

Av Maths Nilsson 25 december 2023 kl 1015

Indigo Lusitano 3000R är en svensk sportbil som bara tillverkades i 10 exemplar. Bilen byggdes i kolfiber och har en sexcylindrig Volvoturbo under huven. Nu kan du säkra ett eget exemplar då den ovanliga svenska sportbilen på auktion.



Provkörning av Indigo Lusitano 3000R [kan du läsa i sin helhet här.](#)

Historien börjar egentligen redan på 1990-talet då den svenska sportbilen JC Indigo 3000R tillverkades i 43 exemplar i Värmland. Projektet slutade med konkurs men ungefär 15 år senare återuppstod JC Indigo som ett nytt bilmärke med mer modern teknik med flera svenska investerare bakom sig.

Endast 10 exemplar kom att tillverkas av sportbilen Indigo Lusitano 3000R. Den hade en kaross i kolfiber ovanpå en röramskonstruktion. Under huven fanns Volvos T6-motor med 315 hästkrafter. Bilen hade en kaross med synliga kolfiberdetaljer som var inspirerad av Austin Healey, AC Shelby Cobra och Volvo P1800.

De som kört Indigo Lusitano 3000R talar om fantastiska köregenskaper och bilen klarar 0-100 km/h på drygt fyra sekunder. Bilen väger bara 1,3 ton. Utrustningen är fullt modern med bland annat en touchskärm från Blaupunkt och Öhlinsdämpare.

Nu säljs ett av de få exemplaren av sportvagnen på auktion. Bilen har bara gått 470 mil och är en sällsynt möjlighet att komma över den ovanliga sportbilen.

– Med en modern Volvomotor och kaross i komposit är Lusitano en snabb och modern sportbil och ett spännande tillskott till en bilsamling, [uppper Collecting Cars som sköter auktionen.](#)



#### LÄS MER:

- [Tidsmaskinen DeLorean på svensk auktion: "Spännande...](#)
- [Oväntade synen: Hittar Saabs ovanligaste modell i naturen](#)
- [Tvättar Saaben – för första gången på 24 år](#)
- [Här slår sportbilen rekord i G-kraft](#)
- [Ikoniska sportbilen återuppstår – görs i kolfiber och får...](#)
- [Knappt körd på 23 år: Svensksåld drömbil på auktion](#)



#### Maths Nilsson

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



## 14. Austin Mini Metro togs fram med kniven mot strupen

Publicerad 2023-12-26 kl 0630 Text Calle Carlquist

Det var ett riktigt tufft läge för den engelska bilindustrin på 1980-talet. Räddningen skulle bli Austin Mini Metro.



**När Austin Mini Metro** dök upp i ett test i Vi Bilägare 20/1980 var det ännu oklart om bilen alls skulle finnas till försäljning i Sverige. Inte för att det inte behövdes. Mini Metro hade lanserats hemma i England några månader tidigare och hade den otacksamma uppgiften att ersätta den åldrade Hundkojan från 1959.

Engelsk bilindustri hade kniven på strupen under 1980-talet och det behövdes något radikalt för att övervinna år av strejker och ryktet – oftast befogat – om att bilarna var av skräpqualität och hade dålig finish. Mini Metro skulle råda bot på detta och presenterades som "Vårt första steg för överlevnad". I tv rullade reklamen under mottot "A British Car to Best the World".

"En av bilarna köptes för övrigt av en 19-årig kvinna, en Ms. Diana Spencer"

**I Sverige var** konkurrensen stenhård. Nu, 2023, håller småbilen som typ på att **försvinna från marknaden** men för 43 år sedan vimlade det av alternativ. Mini Metro ställdes mot Fiat 127, Ford Fiesta, Renault 5 och Volkswagen Polo. Hur skulle det engelska hoppet klara sig?

Tack, utmärkt! Precis som Hundkojan var Mini Metro ett utrymmesmässigt underverk. Där föregångaren bara var drygt 300 centimeter lång hade Mini Metro visserligen svällt till hela 340 cm mellan front och bakparti, men konkurrenterna var upp till 15 cm längre och ändå var Mini Metro klart rymligast.



Detta kunde bevisas genom en formel som den amerikanska standardiseringsnormen SAE använde för att beskriva "det totala benutrymmet i förhållande till karosslängden, räknat i procent", som det uttrycktes i testet. Då toppade Mini Metro på 50 procent, sedan följde Ford Fiesta på 48,9, Renault 5 på 47,4, Fiat 127 på 47,2 och sist VW Polo på 47,1 procent. Det var första och sista gången Vi Bilägare använde formeln men alltid sade den väl något. Bagageutrymmet hade delbar bakre sittdyna och delbart ryggstöd för baksätet, en ovanlig finess.

Men testförarna satt inte något vidare bakom ratten, i alla fall inte den drygt 190 centimeter långe herre som på en bild fick illustrera det hela. Han tvingades kröka knäna obehagligt mycket och satt med huvudet mot taket.

**Testskribenten Stig Björklund** berättade att karosseriet precisionssvetsades av inte mindre än 28 robotar, inte av strejkbenägna engelska bilarbetare. Under det moderna, tilltalande skalet med stora glasytor var tekniken beprövad. Motorerna var i grunden bekanta från övriga British Leyland-bilar men moderniserade. Den unika gasvätskefjädringen fanns kvar i modifierad form och komforten var mycket bättre än den gamla Hundkøjans.

Testversionen hade största motorn och rikligaste utrustningen, en 1,3 HLS, och den som ville kunde till och med beställa luftkonditionering. Det gick inte i någon av konkurrenterna.

Renault 5 vann förbrukningsronden och drog något över 0,6 liter milen medan de övriga fyra i testet ville ha runt 0,7, dött lopp dem emellan. Snålt värre vid denna tid.

**Priset kunde inte** bestämmas, Mini Metro var alltför ny och importen föreföll osäker, men som helhet bedömdes bilen ha goda chanser att slå igenom. Internationellt sett gjorde den det, Austin Mini Metro och alla dess avläggare som Morris, MG och Rover lades ned först 1998, efter totalt 2 078 218 exemplar. Av dem såldes drygt 1,5 miljoner i England, vilket placerar modellen på plats sju över landets mest sålda någonsin. En av bilarna köptes för övrigt av en 19-årig kvinna, en Ms. Diana Spencer, och hamnade sedermera på Museum of British Road Transport eftersom hon senare gifte sig med Prince Charles, numera King Charles.

Sverige då? Nej, här fanns Austin Mini Metro officiellt aldrig till salu.



Calle Carlquist



## 15. Alfa Romeo Junior Zagato 1970



**FILM:** <https://youtu.be/bnoymPyX2sU>

Alfa Romeo lanserade den slående 1300 Junior Zagato 1969 som ett tuffare, mer fokuserat alternativ till den vanliga Bertone-designade Giulia 1300 GT Junior, och återupplivade deras långvariga relation med den legendariska designfirman Carrozzeria Zagato. Traditionellt sett har Alfa Romeo med Zagato-kaross varit reserven för banracers och rallyförare, men Junior Z:s syfte från början var att vara en förarfokuserad gatbil. Projektet kom lägligt eftersom produktionen av Lancia Fulvia Sport Zagato snart höll på att avvecklas, och karossbyggaren ville ha ett annat projekt för att hålla igång sin fabrik.







Zagato började med Duetto 1300 Junior roadster-plattformen för överlägsen styvhet, förkortade den bakre delen och klädde chassit i en lättviktskaross i stål med aluminiumpaneler. Den dramatiska kilformade, fastback-stilen skapades av den legendariska designern Ercole Spada, en produktiv stylist vars portfölj inkluderar bland annat Aston Martin DB4GT Zagato, Alfa TZ1 och TZ2, Fulvia Sport, Ford GT70 och BMW E34 5-serien. På klassiskt Zagato-manér var karossen en stark kontrast till standardbilens organiska kurvor, men den var ändå genomgående modern, perfekt proportionerad och fantastiskt detaljerad. Med den lätta karossen och den ivriga lilla 1300 cc twin-cam-motorn var Junior Z smidig, smidig och en absolut fröjd att köra. Cirka 1 100 exemplar såldes innan den kraftfullare men något tyngre 1600 Jr. Zagato ersatte den 1972.

Denna utmärkta 1300 Junior Z är en av endast en handfull i USA. Färdig i en attraktiv kombination av blått över en brun trim, är det en mycket välsorterad, långvarig Kalifornien-bil med många prestandauppgärningar och drar nytta av expertvård av en rad hängivna märkesentusiaster. En anmärkningsvärd tidigare ägare av denna bil är Ken "Mr. Alfa" Shaff, mest känd som medgrundare av både Auto Week Magazine och California Mille-rallyt med Martin Swig. På senare tid har den genomgått omfattande mekanisk renovering av motorn som utförts av Stewart's Automotive i Sacramento, Kalifornien (utförd 2019). Sedan början av 2022 har den tagits om hand av en erfaren Alfa-specialist och vintageracer som sakkunnigt ställt in den för pålitlig, snabb vägnjutning.

Den blå lacken är överlag i mycket gott skick. Finishkvaliteten är konsekvent och görs på en nivå som uppmuntrar till regelbunden körning. Mindre sprickor noteras runt A-stolparna, C-stolparna och nära bakluckeöppningen – en vanlig åkomma på dessa bilar. I övrigt är lacken blank och attraktiv, och den tilltalande färgen passar den kilformade formen briljant. Sittbrunnsutrustningen är välbevarad och i gott skick, och kabinen har korrekta instrument, ställverk och sittbrunnsinredning. En eftermarknadsradio har tillkommit. Trogen sitt Grand Touring-namn är Junior Z förvånansvärt rymlig och bekväm, även för längre förare.





Mekaniska uppdateringar av denna bil inkluderar monteringen av en 2-liters twin-cam-motor i stället för den ursprungliga 1300, som har uppgraderats med mer aggressiva kamaxlar. För att klara av den extra kraften monterades en bakre differential med begränsad slirning på 4,56:1, en T-arm i GTA-stil i legering och justerbara övre kontrollarmar fram. Chassibussningarna och gummina byttes ut 2019, och paketet avslutas med Cromodora 5-ekrade legeringar i magnesium och fräscha Pirelli CN36 radialdäck.

På den öppna vägen är denna Alfa en absolut fröjd att köra, de noggrant utvalda modifieringarna garanterar spännande prestanda och gör att den lilla Alfa kan hänga med mycket kraftfullare maskiner när det blir krångligt. En sällsynt, snygg och mycket kapabel sportbil med rent italienskt racing-DNA, denna GT 1300 Junior Zagato är ett måste för den klassiska körentusiasten.





**Roger Warolin**