



*ISO Rivolta coupe 1967*

- 1. Kinesiska Leapmotor gör sin elbil i Polen för 4000 kr**
- 2. Nya Porsche 911 kommer med hybridsystem**
- 3. Nytt Mustang-monster med 800 hk till Europa**
- 4. Audis nya monster**
- 5. Förbättrade VW T-Cross är en stabil vardagshjälte**
- 6. Snipp snapp snut nu är Fiskers saga slut**
- 7. Så många elbilsägare byter tillbaka till ICE**
- 8. Omotion är smidig och snabb**
- 9. BYD och CATL lanserar i år elbilsbatteri som laddar fullt på 10 minuter**
- 10. Elbilarna under 400 000 kr fortfarande få**
- 11. Bensin spås bli superbillig**
- 12. SAAB-festivalen 2024 samlade tiotusentals**
- 13. Saab festivalen 2024**
- 14. Saab festival 2024**
- 15. Opel Omega är aerodynamiskt slipad men på väg ur tiden**
- 16. ISO Rivolta coupe 1967**

## 1. Kinesiska Leapmotor gör sin elbil i Polen för 4000 kr

Av William Karlsson

17 juni 2024 kl 18:22

Redan nu byggs de första kinesiska elbilarna vid en fabrik i Europa. Leapmotors T03 är den första modellen som börjat tillverkas i Polen genom ett samarbete med Stellantis. Bilen kommer att vara en stor konkurrent till Dacia och kostnaden för produktionen ligger på superlåga 4000 – 5600 kronor per bil.



Som ett svar på EU:s höjda strafftullar mot kinesiska elbilar på 31 procent har Stellantis inlett sin produktion av Leapmotors helelektriska T03 tidigare än planerat. Modellen har påbörjat sin produktion i en Fiat-fabrik i Tichy, Polen. Bilen ses främst som en konkurrent till Dacia som den biltillverkare Stellantis främst vill utmana med hjälp av Leapmotor, [något vi på Carup skrivit om tidigare](#).

Leapmotors T03 har inte börjat massproduceras i den polska fabriken, men redan nu har flera testenheter tagits fram. Själva produktionen ska inledas på riktigt under september senare i år, men ifall möjligheterna finns kan den påbörjas tidigare än så. Enligt Stellantis har de lyckats säkerställa en tillverkningskostnad för T03 på cirka 4000 kronor till 5600 kronor per bil, [enligt CarnewsChina](#). Det skulle isåfall vara på samma nivå som det kostar att tillverka bilen i Kina medan det är hälften av vad det kostar att få fram bilen i Italien.

Stellantis äger 51 procent i ett samarbetsföretag med Leapmotors och har därför kontroll på alla Leapmotor enheter som tillverkas i Europa. Samarbetet har sin grund i att Stellantis köpte 21 procent av Leapmotors förra året. Vid slutet av 2024 hoppas fordonskoncernen att T03 ska finnas tillgänglig i över 200 butiker runt om i Europa.



Till 2027 har Stellantis planer på att det ska finnas minst sex Leapmotors modeller ute på den Europeiska marknaden och redan nu har Leapmotors börjat förbereda sig för en lokal produktion av komponenter till en andra modell. Den bil som förväntas produceras då är SUV:en A12.



**William Karlsson**

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

**LÄS MER:**



**Så vill Leapmotor förklara krig mot Dacia**



**Northvolts konkurrent stoppar två fabriksbyggen**



**Vädjar mot Kina-tullar: En fälla för Europa**



**Ryssland piratkopierar bilar: "Tappat kontrollen"**



**Så kan strafftullar mot Kina slå mot Volvo och Tesla**



**Namnet på Alfa Romeos nya elbil kan vara olagligt**



## 2. Nya Porsche 911 kommer med hybridsystem

Av Zacharias Lund

Från luftkyld till vattenkyld och nu med hybridteknologi. Porsche ökar dynamiken och lanserar nya 911 – så här blir den.



Porsche-entusiaster har under en längre tid sluppit behöva förhålla sig till stora förändringar i deras älskade modell 911. Men detta förändras nu med introduktionen av den senaste Porsche 911 GTS. I slutet av 90-talet var det övergången från luftkylning till vattenkylning som fick Porsche-fans att höja på ögonbrynen. Nu kommer en stor och ny förändring som utan tvekan kommer att uppröra vissa. Men det finns ingen anledning till oro. Den nya Porsche 911 Carrera GTS får nämligen ett hybridsystem, men på ett helt annat sätt än vi är vana vid. Porsche kallar det själv T-Hybrid.

### **Inte en traditionell hybrid**

Innan entusiasterna påbörjar fackeltåget mot Stuttgart, ska det sägas att den nya generationen 992.2 GTS inte kan köras enbart på el. Istället är det en ny elektrisk motor som har lagts till den nya 8-växlade PDK-växellådan, samt ännu en elektrisk motor i turbon, som utgör hybriddelen i den nyutvecklade 3,6-liters boxermotorn. Även utan elektrisk assistans levererar den nya 3,6-liters boxermotorn 485 hästkrafter, medan elmotorerna höjer den totala systemeffekten till 541 hästkrafter och ett vridmoment på 610 Nm.



Med tanke på att den nya växellådan och turbon med elektrisk hjälp reagerar mycket snabbare, är det inte heller förvånande att den nya Carrera GTS är snabbare från 0 till 100 km/h. Den behöver bara tre sekunder för att nå 100 km/h och fortsätter sedan upp till en toppfart på 312 km/h. Toppfarten är en kilometer i timmen snabbare, men accelerationen har förbättrats med 0,4 sekunder till 100 km/h. Faktum är att detta är ett genialt drag från tyskarna, som inte enbart strävar efter högsta toppfart eller acceleration. De har tillfört en hel del dynamik till bilen och det har 'bara' kostat 50 kg extra i vikt, så den nya hybriden nu väger 1 595 kg.

#### **Ny och förbättrad boxermotor i 911 Carrera**

Medan 911 Carrera GTS introducerar hybridteknologi till 911-programmet, använder den nya 911 Carrera fortfarande en 3-liters boxermotor med dubbelturbo. Denna motor har dock genomgått omfattande förbättringar och har fått turboladdarna från den tidigare GTS-modellen samt intercoolern från 911 Turbo. Förutom en förbättrad bränsleekonomi och minskade utsläpp har ändringarna även ökat effekten från 385 till 394 hästkrafter, medan 0-100-disciplinen klaras av på 3,9 sekunder och toppfarten är 294 km/h.





### Förbättrad aerodynamik och interiör

Det är inte bara under huven som tekniken har uppdaterats. Även exteriören har fått nya element. Fronten har nya strålkastare och en ny främre stötfångare saknar integrerade ljus – all belysning finns nu i själva strålkastarna. De nya HD Matrix-strålkastarna säkerställer sikt, liksom de fem aktiva kylflänsarna fram som ska säkerställa luftkyllning till motorn, och omvänt kan de stängas för bättre aerodynamik. Bak har den nya Porschen också fått en helt ny ljusremsa som sträcker sig över hela bakpartiet. I samspel med detta har avgasuppsättningen också ändrats till två centrerade avgasrör i Carrera GTS. När man kliver in i kupén möts man nu för första gången av en helt digital instrumentpanel på 12,6 tum samt ett 10,9 tums infotainmentsystem. Carrera GTS coupé levereras som standard med två säten, men man kan välja en 2+2-lösning utan extra kostnad.

### Ytterligare förändringar

Andra förändringar är att man nu som standard får Drive Select-knappen på ratten, liksom bakhjulsstyrning. Slutligen är start/stopp nu en dedikerad knapp och inte en nyckel man vrider som tidigare. Knappen finns fortfarande till vänster om ratten, där tändningen alltid har suttit i 911.

Priset börjar från 1 350 000 kronor för en 911 Carrera och 1 790 000 kronor för 911 Carrera GTS.



**Relaterade artiklar:**



**Tillbaka till framtiden med Porsche 911 Sport Classic**



**Porsche 911 från 996-generationen – 300 hästkrafter**



**Porsche 911 GTS är fem nya 911-varianter**



**Nya Taycan Turbo GT presenterad – kraftfullaste serietillverkade Porschen någonsin**



### 3. Nytt Mustang-monster med 800 hk till Europa

Av William Karlsson 15 juni 2024 kl 05:26

Mustangs nya 800 hk monster gör sitt intåg i Europa. Ford Mustang GTD har sin Europapremiär under Le Mans där den kommer att presenteras. Modellen finns i begränsat antal och blir den dyraste Mustangen någonsin.



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

Som en del av det legendariska Le Mans-racet har Ford nu valt att ha sin Europapremiär för Mustang GTD. Mustang GTD har en 5,2-liters V8 med en giga-kompressor som tillsammans gör den kapabel till 800 hästkrafter. Bakom ratten finns titanpaddlar som styr den åttastegade dubbelkopplingslådan.





I Performance-paketet finns ett DRS-system som liknar det som används inom Formel 1. Det fungerar på ett sätt där bakspoilern öppnar vingen på raksträckan för att säkerställa en ny toppfart. Och toppfarten är inte mindre än 340 km/h.

Andra ändringar som kommer med det nya paketet är en korrigerande material som gör att bilen blir lättare. Flera kilo isoleringsmaterial har kunnat tas bort. Samtidigt är karossen på alla Ford GTD-bilar gjorda av lättviktskompositfiber. Inuti GTD finns ett utseende som många Mustang-fantaster känner igen. Med Recaro-säten och en speciell grafisk displayer på skärmarna inger insidan en otrolig racing-känsla.

Ford Mustang GTD har just nu ett ungefärligt pris på 3,4 miljoner kronor. Det gör att den skulle kunna bli den dyraste nya Mustangen någonsin. Bilen kommer samtidigt endast släppas exklusivt i cirka 1400 exemplar, vilket förmodligen kommer att göra den populär bland samlare och motorälskare. I dag i USA och Kanada är det tio gånger så många reservationer av modellen än vad det finns tillgängliga exemplar. Hur det kommer se ut i Europa när den nu finns tillgänglig för första gången återstår att se.

#### LÄS MER:

- [Fords löfte: Bli sist kvar med V8-motor i Mustang](#)
- [Ikoniska Mustang-modellen återuppstår – får V8 på...](#)
- [Nya Mustang Mach-E äter upp Teslas försäljning](#)
- [GT-versionen av nya Mustang Mach-E till Europa](#)
- [Ford avslöjar sin brutalaste Mustang någonsin](#)
- [Råa Mustangen från dataspelet – förvandlad till verklig bil](#)



#### William Karlsson

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

## 4. Audis nya monster: 925 hk och lättare batteri

Av Maths Nilsson

18 juni 2024 kl 05:02

**Audi biffar upp elbilen e-tron GT till sin snabbaste och mest kraftfulla modell någonsin. Med 925 hästkrafter drar RS e-tron GT Performance iväg till 100 km/h på 2,5 sekunder. Batteriet är 9 kg lättare trots 13 kWh högre kapacitet.**



Audis elbil e-tron GT är en av de trevligare på marknaden och är faktiskt ovanligare än Porsche Taycan som den delar teknik med. Nu kommer Audis elektrisk toppmodell i en ny och förbättrad version. Och det handlar om den mest kraftfulla bil Audi någonsin har tillverkat. Dessutom får modellen ett nytt batteripaket på 97 kWh som ändå är 9 kg lättare än det gamla 84 kWh-batteriet.

Redan grundmodellen S e-tron GT får 679 hästkrafter, e-tron GT får 856 hästkrafter. Och toppmodellen RS e-tron GT Performance har 925 hästkrafter. Basmodellen klarar 0-100 km/h på 3,4 sekunder, medan värstingen blir den raskaste Audin någonsin med en acceleration på 2,5 sekunder. Toppfarten är 250 km/h i RS e-tron GT Performance.

Det är inte bara hastigheten på vägen som kan bli hög, även laddningen går fort. Topp-laddningshastigheterna har höjts från 270 kW till 320 kW. Det innebär att batteriet kan laddas från 10-80 % på 18 minuter. Flera andra stora uppgraderingar har gjorts av luftfjädringen och bromsarna. Alla modeller kan nu få kolfiber-keramiska skivor och 10-kolvsok får fram. Inredningen är förnyad med nya säten, ny ratt och ett panoramaglastak som kan dimmas ner med ett knapptryck.

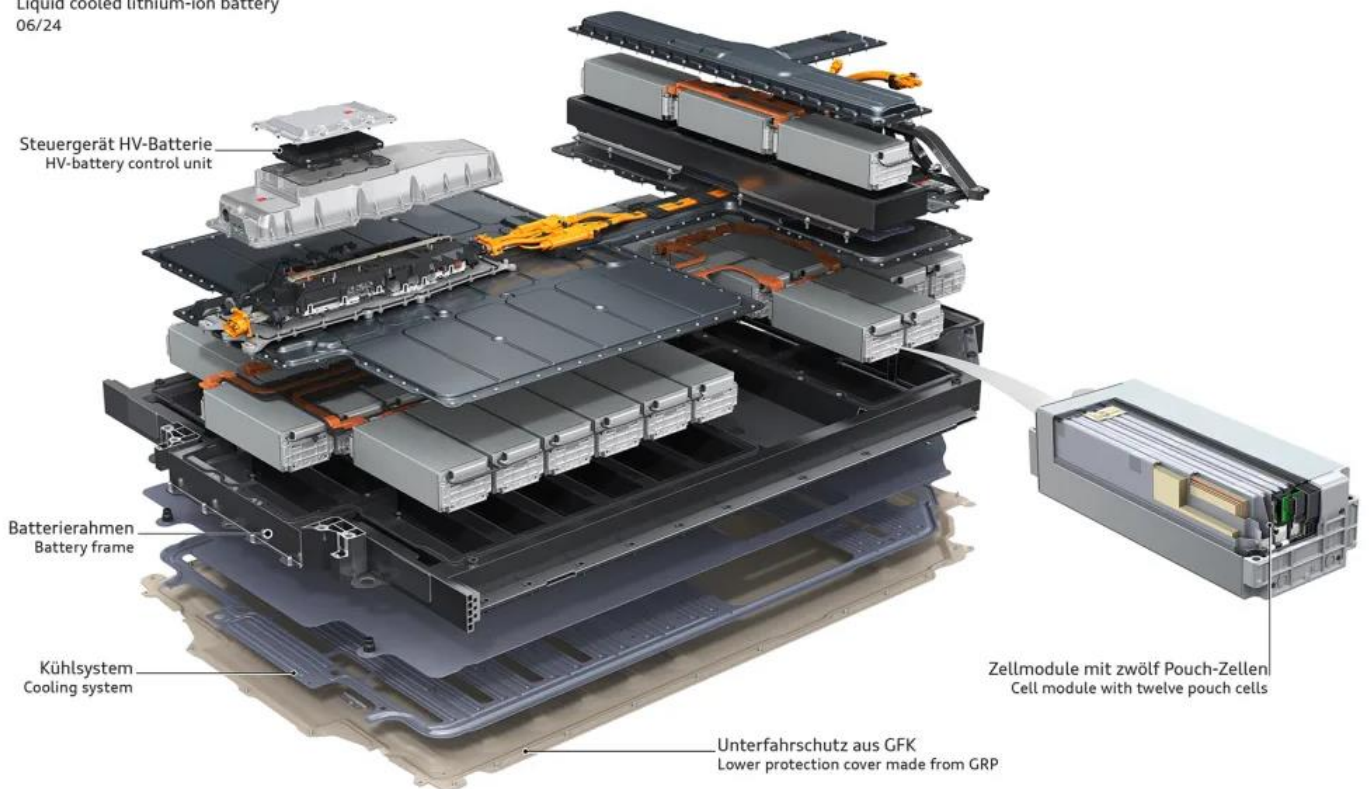


## Audi RS e-tron GT performance

Flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie

Liquid cooled lithium-ion battery

06/24



För första gången i en elbil låter Audi föraren hålla koll på detaljer i batteriet inklusive batteritemperatur, en snabbladdningsprognos och förkonditioneringsstatus. Datan visas med grafer och ikoner för att tydligt visa den aktuella laddningseffekten och den aktuella temperaturen för högvoltbatteriet. Dessutom kan föraren se hur förvärmningen ligger till.



**Maths Nilsson**

LÄS MER:



Så klarar sig svenskarnas Dakarbil i duell mot Audis...



Audis nya värsting får 800 hk



Audi uppdaterar Q4 e-tron med fler hästkrafter



Audi RS6 Avant kommer som elbil – så stark och snabb...



Supersnabba elbilarna gör upp – utgången blir oväntat jämn



Snabbaste Audin någonsin – nu går den att förboka i Sverige



## 5. Förbättrade VW T-Cross är en stabil vardagshjälte

Av redaktören bytbil.com 2024-06-17

Text & foto Simon Hallenslev

Det är knappast VW T-Cross som pryder affischerna på väggarna i barnrummen. Som vardagshjälte har den dock gjort ett stort avtryck och den senaste uppdateringen indikerar att den fortfarande har mer att ge.



En nybredd kaviarmacka kan vara helt perfekt. Det är enkelt och man vet vad man får. Det är tillåtet att drömma om både smörgåsbord och skaldjursplataer, men när vardagen ska rulla på har man sin trygga kaviarmacka. Precis så är det med VW T-Cross. Det är knappast den man drömmer om, men till vardagens sysslor har den precis det som behövs.

### **Vad är uppdaterat?**

När man tar i beaktning att VW T-Cross kom för hela sex år sedan, är det nästan märkligt att de yttre förändringarna inte är större. Men samtidigt, kunderna verkar ha älskat det ursprungliga receptet, så varför chansa att ändra för mycket? If it ain't broken, don't fix it.

De yttre uppdateringarna inkluderar nya stötfångare och nya lampor som har fått mer LED. De nya LED-strålkastarna ersätter halogen i basversionen och är därför ett välkommet tillskott, medan man på utrustningslistans högre höjder för första gången kan välja LED Matrix-strålkastare. De nya LED-baklyktorna tillför inget nytt tekniskt sett, förutom en fräschare design.



### Ny och fräsch kupé

Den diskreta hanteringen av den yttre designen har gett utrymme för en större uppdatering av kupén, där VW T-Cross behövde en uppgradering. Den kompakta vardagsfavoriten har tidigare fått kritik för kvaliteten – en kvalitet som har höjts avsevärt i 2024-uppdateringen. Det är ingen Bentley, men många av de billiga plastmaterialen är nu mjukt klädda och kupén har generellt en annan kvalitetskänsla. Den känns välbyggd, som en tysk Volkswagen bör göra. Den billiga plasten finns fortfarande där, bland annat på dörrsidorna, men det är mindre påtagligt.

Uppdateringen inkluderar också två nya infotainmentskärmar på antingen 8 tum eller 9,2 tum, där testbilen är utrustad med den förstnämnda. Den är något liten, vilket gör att ikonerna kan bli för små för klumpiga fingrar. Annars är skärmen både högupplöst och responsiv. Nu är också fullständig digital instrumentering standard, och testbilen är utrustad med Digital Cockpit Pro, vilket innebär en stor 10,25 tums skärm. Här finns möjlighet att ställa in vilken information man vill ha på en tydlig skärm utan för många förvirrande animationer. Informationsmängden styrs dessutom med fysiska knappar på ratten. Bekvämt!

### Lätt att köra

VW T-Cross gör det enkelt att köra bil. Här finns ingen stor dynamik men inte heller några krusiduller. Testbilen körs med en 1-liters bensinmotor med tre cylindrar och 116 hk. Det är inte mycket, men det räcker. Den lilla motorn är dessutom tyst och vibrationsfri till den grad att man glömmer den. Motorn samarbetar bra med DSG-växellådan med sju steg. Starten går smidigt, och när man väl är igång glömmer man nästan att växellådan finns där. Det är anonymt på ett sätt som gör det lätt och problemfritt.



Som storleken dikterar, sitter man högt i den lilla crossovern, vilket ger en bra överblick från förarsätet. Priset för överblicken är vindbruset som uppstår på motorvägen. Det är inte öronbedövande, men ständigt närvarande. I stan gör VW T-Cross ett bra jobb, eftersom en lätt styrning får den att kännas smidig runt gatuhörnen. Undervagnen absorberar de värsta ojämnheterna utan att det påverkar stabiliteten, och det är egentligen svårt att tillägga något mer om det. Det är bekvämt på ett neutralt sätt.

#### **Versioner och pris**

I Sverige kommer T-Cross i tre varianter där den billigaste, T-Cross Life kostar från 271 900 kronor och Life Edition från 274 900 kronor. Vill man ha 116 hk och DSG-växellåda som testbilen startar T-Cross på 296 000 kr. Härifrån kan man uppgradera till R-Line. som börjar från 329 900 kr.

VW T-Cross gör inget stort väsen av sig, men precis som Kalles kaviar i kylskåpet, kommer den för många vara svår att leva utan. Förbättringarna har träffat rätt på ett sätt att det inte längre finns något att irritera sig över.

#### **VW T-Cross 1,0 TSI 116 HK DSG Life**

**Motor:** R3 bensin, 999 cm<sup>3</sup>

**Effekt:** 116 hk / 200 Nm

**0-100 km/h:** 10,2 sekunder

**Toppfart:** 193 km/h

**Förbrukning:** 5,8 l/100 km

**CO<sub>2</sub>-utsläpp:** 132 gram/km

**Mått:** 413/178/157 cm

**Tjänstevikt:** 1 271 kilo

**Släpvagnsvikt:** 1 100 kilo

**Bagageutrymme:** 455-1 281 liter

**Pris:** 296 000 kr (T-Cross från 271 900 kr)



**Relaterade artiklar:**



**Första åkturen: Är Cupra Tavascan den coola kusinen man förväntar sig**



**Första turen: Uppdaterade Nissan Qashqai är redo för en ny resa**



**Fyrhjulsdrivna Jeep Avenger 4xe är på väg**



**Test: Audi TT tackar för sig med stil**



## 6. Snipp snapp snut – nu är Fiskers saga slut

Uppdaterad 18 juni 2024

Publicerad 18 juni 2024

Så var dagen här. Fisker har nu ansökt om konkurs efter att diskussioner om investeringar med en stor biltillverkare gick i stöpet.



*Efter många om och men har Fisker nu ansökt om konkurs.*

Det har stormat kring Fisker den senaste tiden.

**Nyligen paniksålde de bilar till anställda** och dessförinnan **kastades de ut från börsen**.

Nu har de – som många redan förutspått – tvingats ansöka om konkurs.

### **Ekonomisk kris**

Fisker har angivit tillgångar på mellan 500 miljoner och 1 miljard dollar, medan skulderna uppgår till mellan 100 miljoner och 500 miljoner dollar.

Konkursansökan, som lämnades in den 17 juni i Delaware, skyddar Fisker från sina borgenärer medan de arbetar fram en plan för att betala tillbaka sina skulder.

### **Missade investeringsmöjligheter**

Konkursen kommer efter att förhandlingar med en stor biltillverkare om en potentiell investering avslutades utan något avtal.

Detta blev ett hårt slag för Fisker, som redan i februari uttryckt tvivel om sin fortsatta verksamhet om de inte kunde säkra ytterligare finansiering.

Trots att företaget i mars lyckades säkra 150 miljoner dollar i finansiering från en befintlig långgivare, var detta beroende av att de också fick investeringar från en oidentifierad biltillverkare – något som alltså inte blev av.

### **Minskad efterfrågan**

Fiskers konkurs sker i en tid då många elbilstillverkare kämpar med avtagande försäljning i både USA och Europa.

Trots att intresset för elbilar fortfarande är stort, förutspås nästan 60 procent av den globala försäljningen av elbilar under 2024 att ske i Kina, enligt [Bloomberg](#).

### **Andra i trubbel**

Fisker är inte den enda elbilstillverkaren som har drabbats av ekonomiska svårigheter. Startups som Charge Enterprises, som installerar elbilsladdningsstationer, ansökte om konkurs i mars, och elbilstillverkarna Lordstown Motors och Proterra ansökte om konkurs förra året.

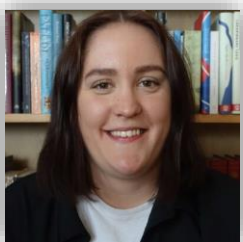
### **Läs också:**



### **Fiskers kunder flyr det sjunkande skeppet. Dagens PS**



### **Vinglig väg framåt för Fisker – sågades i recension. Dagens PS**



### **Matilda Habbe**

Bevakar i huvudsak privatekonomi och företagande.

## 7. Så många elbilsägare byter tillbaka till ICE

Av Maths Nilsson 17 juni 2024 kl 05:47

En ny undersökning visar att tre av tio elbilsägare globalt kommer att gå tillbaka till förbränningsmotor (ICE). Orsaken ska vara laddningsproblem, höga ägandekostnad och besvärliga långresor, enligt McKinsey & Co. I USA är siffran hela 46 procent. Tidigare undersökningar har visat på betydligt lägre siffror.



När du väl bytt till elbil går du aldrig tillbaka, har det länge sagts. Men en ny stor konsumentundersökning av McKinsey & Co visar att 46 procent av amerikanska elbilsägare sannolikt går tillbaka till förbränningsmotor vid nästa köp. Globalt var siffran 29 procent.

– Jag förväntade mig inte det. Jag tänkte att en gång elbilsköpare, alltid elbilsköpare, säger Philipp Kampshoff, chef för McKinseys Center for Future Mobility till [Automotive News](#).

Men hittills har undersökningen inte infriats, under första kvartalet i år köpte 68 procent av elbilssägarna en annan elbil i USA. För Tesla var siffran ännu högre: 77 procent köpte en elbil igen. Tidigare undersökning har pekat på att så många som 96 procent som övervägde en elbil inför nästa köp.

– Våra data visar att elbilsägare är mycket engagerade i elbilar och inte särskilt sannolikt att de byter till ett ICE-fordon”, säger Brent Gruber, global bil- vd för JD Power.

Enligt McKinsey ska dock konsumenternas attityder ha förändrats. Det ska bland annat bero på kritisk bevakning av Tesla och många negativa nyheter kring Elon Musk. Allra mest benägna att byta tillbaka till förbränningsbilar ska yngre personer vara.



**Maths Nilsson**

**LÄS MER:**



**Den som äger både el- och fossilbil väljer elbil för...**



**Svenska elbilsägare har tröttnat på appar och...**



**Två av tre svenska elbilsförare: Så laddar vi våra...**



**Stora skillnader hur män och kvinnor vill ladda elbilen**



**Ny undersökning: Ekonomin viktigare än miljön när vi...**



**Stor undersökning: Bästa och sämsta bilapparna**



## 8. Omotion: Smidig och snabb i klimatsmart förpackning

Uppdaterad 13 juni 2024 Publicerad 14 juni 2024

Mini-elbilen Omotion från Sverige kan köras på alla europeiska vägar och kommer upp i hisnande 110 kilometer i timmen. Nu vill det lätta elektriska sportfordonet bli det nya svarta på våra gator.



*Den får köra på alla Europeiska vägar och har en toppfart på 110 km/h.*

I dagens värld är stora bilar inte längre nödvändiga överallt. Speciellt inte i innerstäderna. Omotion vill stå inför nya tankesätt där hänsyn till klimatet är en väldigt viktig faktor – och så klart även en utmaning.

Samtidigt vill folk ha en positiv körupplevelse, och det leder oss till en ny fordonsdefinition: Det lätta elektriska sportfordonet.

Med ett lätt elektriskt sportfordon kan man kombinera körglädje med en ansvarsfull livsstil. Omotion hoppas vara ledande i den kategorin.

### **Svenskt bolag**

Omotion grundades redan 2013 i Lund av svensken **Ola Svensson**.

Det är ett ingenjördrivet företag med bakgrund inom inbyggd utveckling, programmering och förnybara energiprojekt. Idén att skapa ett elektriskt fordon kom från Olas grundintresse för fordon.

Att kombinera det intresset med utvecklingen inom batteriteknologi, elmotorer och inbyggda applikationer öppnade upp möjligheten att sätta en ny typ av fordon på vägen. Visionen om Omotions elbil föddes där och då och går nu att köpa.



*Funkar att köra med A eller B körkort.*

### **Snabb liten sak**

Topp hastigheten på Omotion 2 är faktiskt 110 km/h. Batteriet tar dig ungefär 150 kilometer innan det är dags att ladda. Och batteriet är ett Lithium NMC batteri med 72V och 11.2 kWh kapacitet.

För att få köra denna krävs A1, A eller B körkort så ganska fritt fram för de flesta med körkort. Och, du får faktiskt köra på alla europeiska vägar.

Däcken är 14 tum och du bromsar dem med 220 mm skivbromsar, hydrauliska ok med 2 kolvar i fram och 260 mm skivbroms, hydrauliskt ok med 1 kolv i bak. Det finns också en mekanisk handbroms.

### **Prislappen?**

Om du vill köpa den får du hosta upp 169 000 kronor. Det finns också ett par tillval som kan öka priset.



### **Åsa Wallenrud**

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

Läs även: [Ferraris elbil ryter som en V-12:a. Dagens PS](#)



## 9. BYD och CATL lanserar i år elbilsbatteri som laddar fullt på 10 minuter

Posted by Kristofer Rask

juni 15, 2024

Både BYD och CATL lovar att lansera helt nya revolutionerande elbilsbatterier i år som gör snabbladdningen snabbare än någonsin. Idag finns det elbilar som klarar att **snabbladda från 10 till 80 procent** på under en kvart. Nu kan det snart gå ännu fortare.



Batterinyheterna från BYD och CATL som lanseras i år är så kallade 6C-batterier. Förenklat innebär det att de teoretiskt kan laddas med en effekt som är sex gånger den egna batterikapaciteten – och därmed kan laddas fullt på endast 10 minuter. Det vanliga intervallet 10 till 80 procent bör teoretiskt kunna gå ännu snabbare.

BYD planerar att lansera sitt nya snabbladdande batteriet under andra halvan av detta året. Man kommer dessutom att använda en batterikemi som använder järnfosfat (ett så kallat LFP-batteri). Tekniken är billigare, fri från kobolt och dessutom betydligt tåligare än alternativet NCM-batteriet som kan innehålla omstridd kobolt och dyrbar nickel.

Konkurrenten CATL kommer också lansera sitt LFP-baserade batteri senare i år och även det kommer kunna uppnå 6C-laddning. Det batteriet har CATL döpt till Qilin Battery 2.0, vilket är efterföljaren till Qilin Battery 1.0 som klarar 5C.

En av de snabbaste laddande elbilarna i Kina idag är Li Mega, som kan ladda från 10 till 80 procent på 10 minuter och 26 sekunder, det är ett så kallat 5C-batteri. **Kolla in den demonstrationen här.**





## 10. Elbilarna under 400 000 kr fortfarande få

Av Christoffer Gullin

2024-05-20

Här är listan.



FILM: <https://youtu.be/QLtdk2pH5W0>

Elbilar är dyra och även om många av dem kommit ner i pris handlar det oftast om stora suvar som var dyra redan från början.

När man går lägre ner i prissegmentet, under 400 000 kr, då blir det inte många elbilar kvar. Här är listan med elbilar under 400 000 kr och vad du kanske borde göra istället.

### Elbilarna under 400 000 kr

Den billigaste elbilen i Sverige idag kostar 299 900 kr, det är Citroen e-C3. Det är också den enda bilen under 300 000 kr, resterade bilar i segmentet under 400 000 kr kostar omkring 350–400 000 kr. Priser kan dock alltid uppdateras och därför rekommenderar jag att kolla på [Elbilsmagasinet's bilar-sida](#), där man snabbt kan filtrera på bland annat pris men även andra egenskaper för att hitta den elbil som passar just dina behov.



*MG4 Standard Range är en av få bilar under 400 000 kr.*

- Citroen e-C3 – 299 900 kr
- MG4 Standard Range – 369 990 kr
- BYD Dolphin Active – 369 900 kr
- Nissan Leaf – 379 700 kr
- BYD ATTO 3 – 379 900 kr
- Mini Cooper E – 384 900 kr
- Fiat 500e halvkombi – 389 900 kr
- BYD Dolphin Boost – 399 900 kr
- Renault Megane E-Tech EV40 – 399 900 kr
- Jeep Avenger – 399 900 kr

MG4 Standard Range är en av få bilar under 400 000 kr

Vad du bör göra istället om du har 400 000 kr att köpa elbil för

När denna artikel skrivs så finns det alltså tio bilar som kostar under 400 000 kr. Samtliga bilar är mindre bilar som inte passar för familjen och erbjuder en begränsad räckvidd. Det man bör göra är alltså att köpa en begagnad elbil istället, något som ger mycket mer bil för pengarna.

Jag hör dig, det är så skönt att köpa nytt för man får med nybilsgaranti och batterigaranti. Det finns inget som säger att man inte får det även om man köper begagnat bara man vet vad man ska titta efter. T.ex. erbjuder Kia 7 års nybilsgaranti, Hyundai erbjuder 5 tillsammans med Toyota. I princip alla biltillverkare erbjuder batterigaranti i 8 år eller 16 000 mil.

Batterier åldras, också något som kommer upp när man pratar om begagnad elbil. Därför är det viktigt att ställa krav på att bilen man ska köpa har testats för batterihälsa. En bil som körts hårt, alltid laddats till 100% och sen stått tills dagen efter när ägaren kört 3 mil och sen laddat till 100% kommer ha gjort stor skada för batteriet och det är såklart tråkigt att köpa den bilen för ett hört pris.



*Har man tur kan man hitta ett år gamla Polestar 2 för under 400 000 kr.*

Allt fler återförsäljare erbjuder batteritester på elbilar och det kan vara värt att spendera en kväll med att läsa lite forum om bilmodellen man är intresserad av för att se vad som är normalt.

Några bilar som man kan få för under 400 000 kr med nybil- och batterigaranti kvar på just nu är:

- Kia e-Niro
- MG4 Long Range
- Hyundai Kona
- Renault Megane E-Tech EV60
- Polestar 2
- Tesla Model 3

Mellan 400–500 000 kr börjar man även hitta Kia EV6, en bil som kom 2021 och alltså har minst 4 års nybilsgaranti kvar i nuläget.

Har man tur kan man hitta ett år gamla Polestar 2 för under 400 000 kr

Glöm inte kolla serviceboken när du köper begagnat

Men det finns en farlig fälla vid begagnat-köp och det är serviceboken. Många tillverkare kräver att bilen är korrekt servad för att nybilsgarantin ska gälla och därför är det viktigt att kolla just servicehistoriken på bilen innan du bestämmer dig. Är bilen väldigt billig kanske den är det av en specifik anledning.

Elbilar har en bit kvar innan de kommer ner i pris men det blir bättre för varje dag som går. Det kommer också ut fler begagnade elbilar på marknaden allt eftersom många privat- och företagsleasingar går ut. 2024 ser ut att kunna bli ett bra år då flera populära bilmodeller började levereras 2021 vars leasing sen tar slut nu 2024.



**Christoffer Gullin**

## 11. Bensin spås bli superbilligt – elbilar orsaken

Av Melker Rundén 14 juni 2024 kl 10:40

Bensin kan bli superbilligt om några år, tack vare elbilar. Ett enormt överskott av olja förväntas, förutspår Internationella energirådet i en [ny rapport](#). – Som ett resultat av effektivitetsförbättringar och elbilars ökade popularitet kommer särskilt bensin rätt relativt sett bli billigare, skriver Internationella energirådets vd Fatih Birol



Det Internationella energirådet skriver i en nyligen publicerad rapport att kapaciteten att pumpa upp olja växer betydligt snabbare än efterfrågan på olja, vilket kan resultera i ett enormt oljeöverskott inom bara några år. År 2030 väntas överskottet uppgå till över åtta miljoner fat olja om dagen.

Internationella energirådets högsta chef varnar nu för att oljebolagen behöver vara redo på att anpassa sina framtidsplaner.

– Rapportens prognoser, baserade på de senaste uppgifterna, visar att ett stort överskott kommer att uppstå under detta årtionde, vilket indikerar att oljebolagen kan behöva se till att deras affärsstrategier och planer är förberedda för de förändringar som sker, menar Internationella energirådets vd Fatih Birol.

Allt fler elbilar gör att det snart blir överskott på olja och bensin.

Redan 2025 kan oljeutbudet komma att börja överstiga efterfrågan. [Enligt IEA](#) beror den avtagande efterfrågan på olja bland annat på övergången till elbilar från förbränningsbilar och en ökad oljeproduktion i flera länder. Det kan nu leda till billigare bensin och diesel vid pumpen.

– Som ett resultat av effektivitetsförbättringar och elbilars ökade popularitet jämfört med bilar med förbränningsmotorer, kommer vägbränslen, särskilt bensin, att bli mer lättillgängliga och relativt sett billigare, skriver Internationella energirådet i rapporten.

Det finns dock flera utmaningar för låga bensinpriser 2030. Energirådet betonar att det tar minst fem år att uppnå ett verkligt överskott, och att ett lägre oljepris kan leda till att producenter med ett högre kostnadspris slutar utvinna olja. Det kan i sin tur skapa ett nytt oljeunderskott. Vidare kan EU:s nya utsläppshandelssystem ETS2 komma att chockhöja bränslepriserna. [Experter har varnat att bensinpriset skulle kunna bli så högt som 35 kronor litern redan 2027](#). Så även med ett potentiellt enormt oljeöverskott så återstår det flera hinder innan vi ser riktigt låga bensinpriser igen.

## 12. SAAB-festivalen 2024 samlade tiotusentals: ”Finns en kärlek till Saab”



FILM: <https://youtu.be/-TgZcx8tV78>

På de exportmarknader där Saabbilar har sålts så har Saab varit ett exklusivt märke med ett stort anseende. Det säger Peter Bäckström, intendent på Saab Car Museum i Trollhättan, som i helgen arrangerade en Saabfestival som lockade tiotusentals entusiaster.

I år är det 40 år sedan den första Saab 9000 rullade ut ur fabriken på Stallbackaområdet i Trollhättan. Detta uppmärksammades extra mycket på årets upplaga av Saab Car Museum Festival, under parollen ”Saab 9000: 40 years of Engineering Excellence”.

Trots att företaget Saab Automobile inte längre existerar så lever Saabandan kvar på många sätt, och antalet Saabar på parkeringen intill Saabmuseet på Innovatumområdet i Trollhättan var väldigt stort.

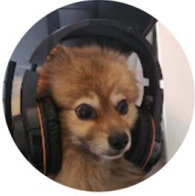
”Detta är en samling för alla tokar som älskar Saab - från hela världen. Det märks verkligen den här gången. Vi har till exempel folk här från både Nya Zeeland och Uruguay”, säger Peter Bäckström, som till vardags är intendent på Saab Car Museum.

Vad är det som får dem att åka så långt ifrån och hit?

”Där Saab har sålts i världen så finns det en kärlek till Saab. Där vi har sålt bilar på exportmarknaden har Saabarna varit exklusiva, och de har ett mycket större anseende än vad vi kanske tror, och det är vad vi nu ser här på festivalen”, säger Peter Bäckström.

Förra året lockade festivalen 20 000 besökare, och intresset har inte dalat med åren. Peter Bäckström hoppas på en liknande besökssiffra i år – trots halvdåligt väder.

**Reporter: Anders Frick**



Nicholas Kimthi

### 13. Saab festivalen 2024



FILM: <https://youtu.be/883kaG1ljHU>



**DuranAuto**

### 14. Saab festival 2024



FILM: <https://youtu.be/nYSKe09FKcw>

## 15. Opel Omega: Aerodynamiskt slipad – men på väg ur tiden

Publicerad 2024-06-16 kl 6:30 Text Calle Carlquist

**Opel storsatsade på modern aerodynamik med Omega – men problemen dök snart upp.**



**Opel hade begåvat** Europa med rader av Rekordgenerationer sedan 1953 då den första dök upp. Samtliga blev populära i Sverige, modellen var något av en tysk Volvo.

Hösten 1986 ersattes Rekord av Omega, till det yttre aerodynamiskt slipad enligt tidens trend och försedd med en del påkostad teknik under skalet, en avancerad hjulupphängning och -geometri inte minst. Omega var rymlig och bekväm, blev Årets Bil efter debuten och vägen till fortsatt framgång tycktes krattad.

Men problemen dök snart upp, i detaljfinish och i Opels gamla sorgebarn rost till exempel.

**1990 kom en** försiktigt utseendeförnyad version med en sexcylindrig 2,6-version och en 3,0 24V som var nya, den senare en avancerad maskin som gav 204 hk, en ansenlig effekt vid den här tiden. Båda motorerna fanns också i den mycket rymliga Caravan, kombiversionen. Jämfört med Rekord sålde Omega dåligt här och att hitta ett fint exemplar ur första generationen blir allt knepigare.



**Calle Carlquist**

## 16. ISO Rivolta coupe 1967



Tillkomsten av lätta, kraftfulla och pålitliga V8-motorer i Amerika i början av 60-talet skapade ett attraktivt alternativ för europeiska byggare av högpresterande Grand Touring-bilar. Det var inte längre nödvändigt för en inspirerad konstruktör att designa, utveckla och utrusta sig för att bygga en högvarvig rak sexa eller V-12 för att konkurrera med Ferrari, Maserati, Jaguar eller Mercedes-Benz när en Chevrolet eller Ford V-8, byggd i stort antal med avancerad gjuteriteknik som gjorde gjutjärnsmotorer konkurrenskraftiga i vikt med motsvarigheter i lättvikt, tjänade samma syfte till en blygsam kostnad.

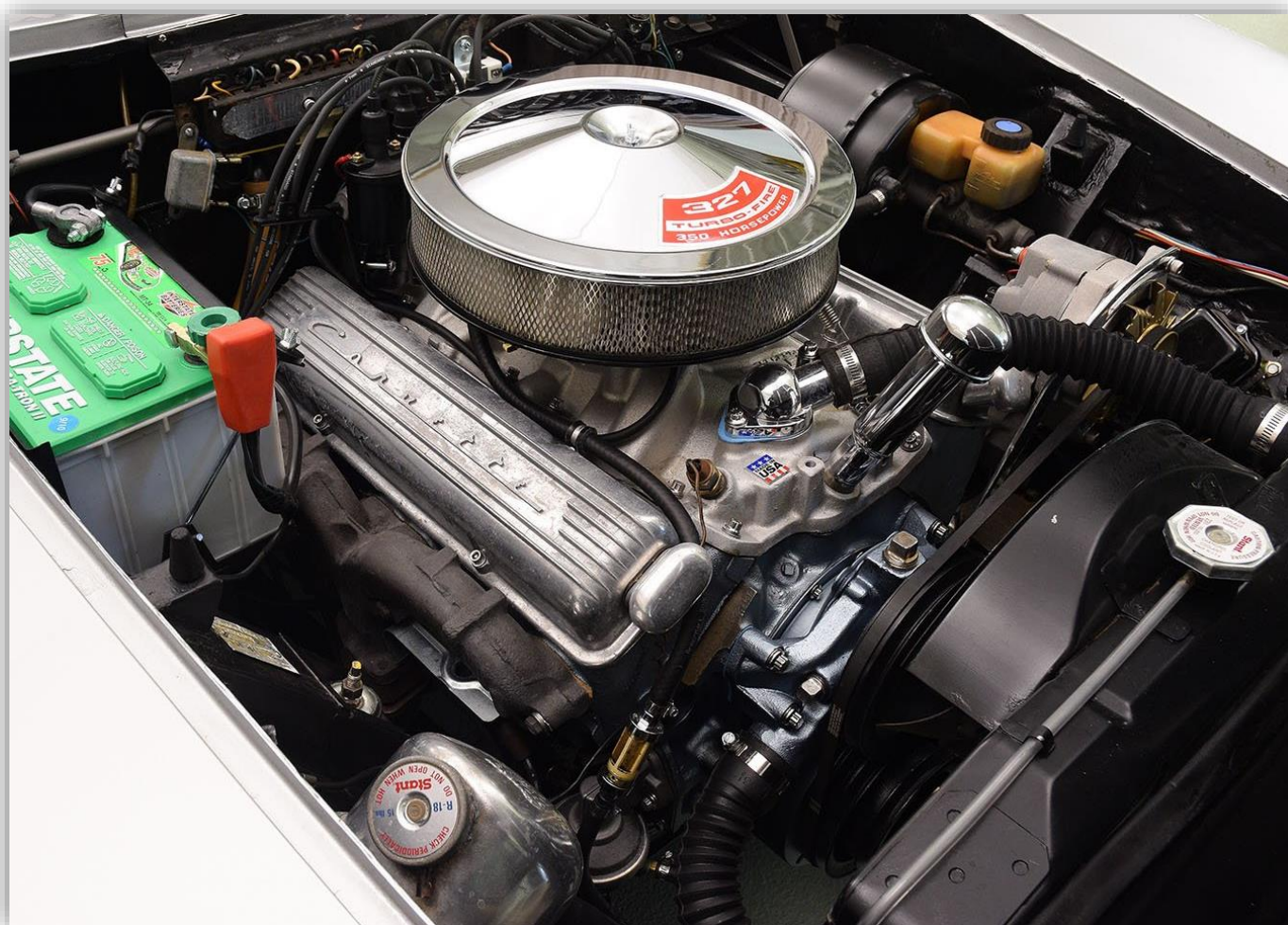






Facel-Vega, Jensen, AC Cars, Peerless och andra tog tillfället i akt och byggde några av de bästa, snabbaste och mest bekväma GT-bilarna från den tiden. Ingen gjorde det dock bättre än Renzo Rivoltas ISO, som kombinerar den bästa italienska designen, sofistikerat chassi och en amerikansk V-8 för att skapa bilar som fortfarande väcker fantasin och levererar körglädje som kan jämföras med det bästa från Ferrari.





Rivolta's utveckling från en tillverkare av små hushållsapparater för efterkrigstidens återuppbyggnad av Italien (namnet är en sammandragning av handelsnamnet Isothermos som används för företagets värmare och kylskåp) via motorskotrar och små motorcyklar till de berömda Isetta-bubbelbilarna gick snabbt. Efterkrigstidens Italien expanderade snabbt med en växande klass av entreprenörer och proffs som höll Ferrari och Maserati sysselsatta med att förbättra sin glamorösa livsstil med snabba, vackra, lyxiga GT-bilar. Vid det här laget hade Rivolta samlat en grupp begåvade ingenjörer och designers som tänkte annorlunda än sina mer traditionella motsvarigheter i Italien och 1961 lade man till det sista elementet, den tidigare Alfa Romeo- och Ferrari-ingenjören Giotto Bizzarrini.

Den GT som Renzo Rivolta föreställde sig var spännande annorlunda, med en stämplad, svetsad plattformsräm, individuell framhjulsupphängning och deDion-bakfjädring med invändiga skivbromsar. Kraften kom från en lätt Chevrolet 327 kubiktum V-8, tillgänglig från hyllan i USA i en mängd olika konfigurationer upp till 360 hästkrafter och uppbackad av nästan skottsäkra Borg Warner 4-växlade eller Powerglide automatiska växellådor. Rivolta vände sig till Bertone för den eleganta, distinkta 2+2-karossen designad av den unge Giorgio Giugiaro. Bertone-karosspanelerna i stål svetsades fast på ISO:s plattformschassi, vilket förstärkte varandra och skapade en enhet med ovanlig styrka och styvhet som perfekt kompletterade kraften och vridmomentet hos Chevrolet V-8.

Endast cirka 799 Iso Rivolta GT byggdes under sju års produktion som slutade 1970, men de är fortfarande mycket eftertraktade exempel på det allra bästa inom italienska Grand Touring-chassin, bromsar, väghållning och klassiska italienska karosser från sextiotalet. Lyxiga utrustningar, bekväm körställning och gott om utrymme i kupén kompletterar deras köregenskaper och kraftfulla, pålitliga Corvette-motorer.



Denna, chassi IR420639, är ett anmärkningsvärt välbevarat exemplar som ägdes och bevarades av en enda familj från 1984 till 2003. Den drivs av en av de bästa GT-bilmotor- och transmissionskombinationerna som någonsin byggts, 300 hästkrafter, 360 lb-ft vridmoment enkel 4-cylindrig förgasare Chevrolet Corvette V-8 med 4-växlad Borg Warner T-10 växellåda. Snyggt färdig i silver med smörkolaklädsel, det senaste mekaniska arbetet inkluderar ombyggda topplock, ny vattenpump, startmotor, bränslepump, koppling, Edelbrock högpresterande insugningsrör och 4-cylindrig förgasare och avgassystem. En Rivolta GT från USA, den har fabriksfälgar och möjlighet att installera luftkonditioneringsystemet som medföljer men som för närvarande inte är monterat.

**ISO** spenderade stora summor på produktionsanläggningar, fixturer och verktyg för volymproduktion som aldrig förverkligades, och introducerade sedan den förföriska Grifo 2-sitsiga coupén med mittmotor och 4-dörrars Fidia innan de så småningom gav efter för de massiva investeringarna utan motsvarande försäljningsvolym. Bristen på försäljningsframgångar bör dock inte minska kvaliteten, prestandan, lyxen, designen och väghållningen hos Iso-Rivolta GT, en bil som kanske bättre än någon annan uttrycker den framgångsrika integrationen av högpresterande amerikanska V8-motorer med vägduglig europeisk chassidesign och vacker, banbrytande, italiensk karosseri. Med sin topphastighet på nästan 140 mph är det få högpresterande sportbilar, för att inte tala om GT-bilar, från sin tid som kommer i närheten av samma upplevelse.

Det är enkelt att köpa klassiska bilar och komplettera din samling av veteranbilar genom vårt **program** för inlämning av klassiska bilar. Vårt sändningsprogram är en sömlös tjänst som är utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning. Säljare som vill ha mer kontroll drar nytta av vår expertis inom värdering, förberedelser, skatt, timing och platsvägledning.



**Roger Warolin**