



Horch 853 Voll & Ruhrbeck Sport Cabriolet 1935 – 1937.

1. Volvo Cars på väg ut ur komponentkrisen
2. Fixa er skit nu Tesla
3. VW:s finanschef om batteriproduktionen.
4. Elbilsbatteriboom i sikte så nu kan du göra aktieklipp
5. På krigsstigen med Kia EV6 GT
6. Volkswagen ID.4 4Motion nu med fyrhjulsdrift utan GTX
7. Nya Honda Civic provkörd
8. Det ser ljust ut för nya Audi S8
9. BMW i3 läggs ned efter 250 000 byggda bilar
10. Sex nya bilar utsläppstestade
11. Carina 41 äger fyra Koenigsegg
12. Ducati visar upp sin första elmotorcykel
13. Nu rullar första eltimmerbilen i Västerbotten
14. Jaguars ikon tillbaka efter exakt 70 år
15. Franska fordonen som försvann
16. Klassiskt bilmärke: Packard
17. Kör i 348 km/h med hackad Tesla

1. Volvo Cars ser ljuset i tunneln – på väg ut ur komponentkrisen.

PUBLICERAT 04/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Volvo Cars hade en tung junimånad. Covid-nedstängningar i Kina gjorde att Volvo tappade 27 procent av sin försäljning. Nu ser företaget en ljusning av komponentbristen och då kan kanske de långa leveranstiderna sjunka.



Volvo Cars ligger långt under sina mål för leveranser och juni blev en dyster månad. Totalt såldes 49904 bilar, vilket är 26,9 procent färre än juni 2021

Enligt Volvo har försäljningen påverkats av de Covid-19-relaterade nedstängningarna i Kina som orsakade en brist på vissa komponenter. Främst är det helt elektriska och laddhybridbilar som drabbats. Men nu ser Volvo ljuset i tunneln på leveranskaoset, antalet tillverkade bilar i juni blev det högsta hittills i år. Många kunder har fått vänta över ett år på sina bilar, kanske kan leveranstiderna på en ny Volvo nu börja sjunka.

Totalt har Volvo tappat över 100 000 bilar i försäljning i år jämfört med förra året. Volvo Cars sålde 291 301 bilar första halvåret i år. De helt eldrivna bilarna stod för 7,6 procent av volymen, vilket är en tredubbling mot förra året. Även Onlineförsäljningen går bra, upp med 86 procent jämfört med förra året.

Volvo Cars mest sålda modell för månaden var XC60 med en försäljning av 18 275 bilar (2021: 23 038 enheter), följt av XC40 med 10 194 bilar (2021: 20 392) och XC90 med 9 949 bilar.



Maths Nilsson

2. Uppmaningen till Tesla: "Fixa er skit nu!"

Marcus Berggren 2 Juli, 2022.

Att olika leasing-upplägg tagit över den svenska bilmärknaden har underlättat för nya märken, som Tesla, att etablera sig på svenska garageuppfarter. I takt med att bilaffären som företeelse rör sig från att vara en ren transaktion till att bli en relation, minskar vikten av förtroende gällande diverse kvalitetsaspekter. Till dessa kan man förstås inte räkna kvalitetsbrister som är förenade med livsfara.



FILM: <https://youtu.be/QHJA148S2Z4>.

För några dagar sedan delade [Järfälla-verkstaden Grufman bil](#), som arbetar med amerikanska bilar, en video på sin Youtube-kanal. Det är ett kort klipp där man visar en Tesla Model S från 2016 med en brusten länkmarm.

Felet ska ha uppstått under färd, då hjulet helt sonika har vikit sig. Bilägaren har tvingats surra ihop grejerna med spännband för att ens kunna ta sig till verkstaden.

I syfte att demonstrera länkmarmarnas låga kvalitet går verkstaden på den motsatta sidans intakta länkmarm med en slägga, underifrån. Enligt klippet slår man tio slag. Det räcker för att materialet ska fördäras fullständigt.

Trots att man slår underifrån – en tämligen jobbig attackvinkel med en tung slägga – blir det mos av komponentens yta, och även sprickor uppenbarar sig.

I slutet av videon säger verkstadsrepresentanten att Tesla ignorerar problemet med sprickande länkmarmar. Detta, menar han, borde ha föranlett en återkallning för länge sedan, eftersom det bara är en tidsfråga innan någon dör eller skadas allvarligt.

Det krävs inte mer än ett snabbt besök hos [Facebook-gruppen för Tesla-ägare](#) för att bekräfta märkets länkmarmsrelaterade problem.

Enligt [indikation från en färsk studie från J.D. Power](#) dras Tesla med fler problem än bara det som avhandlats i denna artikel.

Bilarna har nämligen i snitt 226 rapporterade problem per 100 bilar, vilket placerar Tesla farligt nära den absoluta botten av detta kvalitetsindex.



3. VW:s finanschef om batteriproduktionen – större utmaning än EU:s förbud.

Av Jan Stepan, Publicerad 2022-07-04, 16:06.

Volkswagens finanschef ser batteriproduktionen som en större utmaning än EU:s förbud mot förbränningsmotorer.



”Största utmaningen kommer bli att öka batteriförsörjningskedjan”, säger VW:s finanschef.

Volkswagens finanschef Arno Antlitz ser enligt Reuters problem med batteriproduktionen. Enligt Antlitz blir tillgången på batterier till elbilar ett stort bekymmer framöver. En större sådan än EU:s planerade förbud mot förbränningsmotorerna till 2035 som man [beslutat om under förra veckan](#).

Antlitz tror på att EU:s plan är genomförbar men menar på att den medför konkreta utmaningar för bilbranschen.

– Största utmaningen är inte att öka antalet bilfabriker. Största utmaningen kommer bli att öka batteriförsörjningskedjan, säger han.

Volkswagen har sagt att de kommer att sluta sälja bilar med förbränningsmotorer men det finns andra bilmärken som kan ha svårt att hinna med omställningen, bland annat Toyota som hittills inte har kommenterat beslutet.

[Stellantis produktionschef](#) har tidigare uttryckt stor oro inför framtiden och menar på att bilmärknaden kan stå inför en katastrof.



EU-parlamentet röstade igenom 2035-förbudet mot förbränningsbilar.



Efter nedstängningarna: Nu går VW-fabriken för fullt igen.



BMW ska spara 30 procent i batterikostnader med Teslategnik.



Tyskland säger nej till EU:s förbränningsmotorförbud.



Först i Europa: Nu har Northvolt börjat leverera batterier.

4. Elbilsbatteriboom i sikte – nu kan du göra aktieklipp.

Ola Söderlund 30 Juni, 2022.

Goldman Sachs spår att batterimarknaden i Europa inom kort exploderar och bjuder på tips på globala aktieklipp missa inte det!



Goldmans analytiker ser en uppsida på 56,1 procent i Samsung SDI.

Investmentbankjätten tror att den europeiska batterimarknad kan vara värd 900 miljarder dollar år 2035.

Pådrivande i utvecklingen är EU:s förbud mot fossila bilar och en kraftigt ökande efterfrågan på elbilsbatterier, enligt prognosen.

Om åtta år, år 2030, väntas elbilar ha ökat med 11 procent i Europa till en 72-procentig penetration.

Det är mot bakgrund av det här scenariot som batteri- och elbilsaktier väntas bli rena guldgruvan för sina investerare. Åtminstone en del av aktierna inom segmentet.

Det här rapporterar [CNBC](#) och förklarar vilka aktier globalt sett som just nu åtnjuter störst förtroende hos Goldmans analytiker.

Till att börja med lyfter investmentbanken fram den tyska batteritillverkaren **Varta** som ett starkt kort att stoppa i börsportföljen.

”Banken säger att företaget är den enda etablerade tyska batteritillverkaren och har ledarskap inom mikro- och konsumentbatterier över hela Europa”, förklarar CNBC.

Har fått Porsche som kund

Till saken hör att företaget knutet till sig lyxiga sportbilstillverkaren Porsche som sin första kund.

Goldman ser ”en attraktiv ingångspunkt med en potentiell stor katalysator” i Varta-aktien med en uppsida på 18,6 procent, sett till stängningskursen 28 juni, framgår det.

Där utöver hissar Goldman sydkoreanska **LG Energy**, som uppges vara världens näst största leverantör av elbilsbatterier med en betydande marknadsandel i Europa och ökande tillväxt i USA.

I LG Energys aktie är uppsidan 21,3 procent, sett till stängningskursen 29 juni, enligt Goldman's aktieproffs.

Men allra störst uppsida är det, enligt analytikerna på Goldman, i **Samsung SDI** – hela 56,1 procent – vilket bäddar aktieklipp.

Bolaget, som enligt egen utsago har både BMW och Volkswagen som sina huvudkunder, dominerar delvis batterimarknaden och Goldman Sachs utgår från att det förblir så, ”främst ledd av stark efterfrågan på cylindriska batterier och solid tillväxt i leverans av elbilsbatterier”, skriver CNBC. med hänvisning till Goldman Sachs-analysen kring företaget.

Samsung SDI väntas utöka sin globala exponering bland annat genom sitt nya joint venture (avtal) med Stellantis att bygga en batterifabrik.

Läs även: [Raketfart i vapenaktier – så bra går Saab \[Dagens PS\]](#)



Ola Söderlund

Med bakgrund från bland annat Aftonbladet, Expressen och IDG är Ola en av våra mest erfarna journalister.

Med ett skarpt öga på svenskt näringsliv håller Ola alla våra läsare uppdaterade med de viktigaste och mest relevanta nyheterna.

BILSPORT**5. På krigsstigen med EV6 GT.**

Text: Joakim Nyberg.

Publicerad: 2022-07-03 00:00.

In på marknaden kommer en koreansk känga riktad mot Tesla, BMW och alla andra som bygger kraftfulla elbilar.



Kia premiärvisade nya EV6 GT på Festival of Speed. Den nya elbilen är Kias mest kraftfulla farkost hittills och en ny utmanare i segmentet.

585 hästar och ett maxvrid på 740 Nm gör att märkets nya flaggskepp är god för 0-100 på 3,5 sekunder. Den klarar också en topphastighet på 260 km/h.





Efter Kia Stinger borde det inte vara någon överraskning att det koreanska märket delvis lämnat budgetsegmentet, men än känns det lite konstigt att se en prislapp i premiumsegmentet för en Kia. I Sverige är introduktionspriset satt till 819.600 kronor. Nu är det officiellt att Kia är på krigsstigen!



Joakim Nyberg

6. Volkswagen ID.4 4Motion – nu med fyrhjulsdraft utan GTX.

PUBLICERAD: 02 JUL 2022, KL 11:01

Volkswagen fortsätter lägga pussel med sina ID-modeller. Nu släpps ID.4 i fyrhjulsdrevet utförande med lite lägre effekt än halvsportiga GTX.



Först fanns Volkswagen ID.4 bara i bakhjulsdrevet utförande, sedan kom [GTX-modellen](#) som Volkswagen gärna framhåller som ett sportalternativ och ville man ha en fyrhjulsdreven ID.4 så var man hänvisad till den. Men nu kan man köpa en fyrhjulsdreven ID.4 utan GTX-tillägget och utan den extra effekten.

Den nya versionen kallas ID.4 Pro 4Motion och har samma bakre motor med 204 hästkrafter som vanliga ID.4 Pro Performance. Den kompletteras av en främre motor så att det totalt blir 265 hästkrafter. ID.4 Pro 4Motion blir alltså direkt jämförbar med [Skoda Enyaq 80X](#) och [Audi Q4 45 e-tron quattro](#). Skodan och Audin kostar från 678 300 respektive 610 500 kronor och ID.4 Pro 4Motion lägger sig en bit under syskonen med ett grundpris på 584 900 kronor.



Erik Wedberg

7. Nya Honda Civic provkörd i Spanien.

Marcus Berggren.

1 Juli, 2022.

Sedan 1972 har tio generationer Civic kommit till världen och försäljningen hade uppgått till över 27 miljoner sålda bilar i 170 länder vid årsskiftet. Den gemensamma nämnaren har varit ett fokus på körglädje och en ambition av att tillverka en bil som passar alla marknader.



Efter 50 år är det nu dags för den elfte generationen att göra sitt intåg och vi begav oss till Madrid för att stifta närmare bekantskap med den.

Honda Civic Sport (2022)

Motor:	2,0-liters, 4:a, 184 hästkrafter, 315 newtonmeter.
Kraftöverföring:	e-CVT-låda, framhjulsdraft.
Acceleration 0–100 km/h:	7,9 sekunder.
Toppfart:	180 km/h.
Vikt:	1 533 kg.
Mått (längd/bredd/höjd):	4551/1802/1408 mm.
Pris:	från 334 700 EK.



Nya Honda Civic testades av Marcus i ett mycket soligt och mycket varmt Madrid.

Samma kokbok, annat utförande

Det som särskiljer nya Honda Civic från föregångarna är att den nu har utvecklats i Europa för att sedan distribueras till resten av världen. Tidigare har Japan varit startpunkten för samtliga Civic-generationer. [Medan den första generationen](#) kom i samband med 1973-års [oljekris](#), dyker den elfte generationen upp lagom till elektrifieringens frammarsch.

I Europa innebär det att endast en drivlina erbjuds – en hybridvariant med ett självladdande batteri à la Toyota – som ersätter samtliga motorer i utbudet. På andra marknader erbjuds fortfarande Civic utan elektrifiering och med manuell växellåda.

Precis som för 50 år sedan är det just bränslesnålhet som är nya Civics mantra. Trots att jag körde oerhört dynamiskt på de spanska vägarna lyckades jag inte komma upp över en halvliter milen i förbrukning.

I sportläget bjuds man även på ett sportigare ljud som inte nödvändigtvis matchar bilens framfart – nya Civic är inte särskilt snabb, men ändå väldigt flink. För de som vill ha mer krut så kommer det [en Type R-variant inom kort](#).

En evolution snarare än en revolution

Den elfte generationen Civic har intagit en något mer minimalistisk designapproach och nya Civic har en betydligt mindre plottrig design än föregångaren.

Resultatet är en attraktiv pjäs med distinkta linjer och som knappast kan anses vara kontroversiell på något sätt. Det är emellertid på insidan där, enligt mig, Honda gjort bäst ifrån sig.

Till skillnad från nästan alla andra bilmärken har Honda valt att bibehålla fysiska knappar och reglage. Det innebär att kupén är intuitiv och japanerna har även lyckats riktigt väl med att erbjuda en hög kvalitetskänsla.

Reglagen känns solida och även om vissa knappar är åt det plastigare hållet känns feedbacken tillfredsställande. Infotainmentsystemet är knappast revolutionerande men det gör jobbet.



Honda har satsat på en konservativ interiör med fysiska reglage och knappar.

Gasen i botten

Det är på den kördynamiska fronten där Honda la mest krut under presentationen. De kallar nya Civic e:HEV, som den rent formellt heter, för "förarens hybrid" och underströk gång på gång att den är utvecklad med föraren i centrum. Att det minsann stämmer upp-
penbarar sig i bergen ovanför Madrid där det märks hur flyhänt bilen är.

Den tog sig de slingriga spanska serpentinvägarna med bravur och var genuint rolig att flänga runt i. Den svarar direkt på förarens input och känns ständigt alert.

Nya Civic har även ett system för växellådan som gör att den håller växlar om man tar sig an en kurva, så att man alltid har kraften tillgänglig på momangen.

Automatlådan är en så kallad e-CVT-historia som har simulerade steg och den lyckas väl med att växla snabbt och erbjuder en känsla i paritet med en traditionell automatlåda.

Anledningen till just e-CVT-lösningen är en fråga om att effektivisera drivlinan och på sätt få ner både förbrukning och koldioxidutsläpp.

Nya Civic balanserar komfort med sportighet väl och är definitivt lagd åt det mjukare hål-
let. Dämparna har inga större bekymmer med de ojämnheter man tampas med på spanska vägar och även om det blir en del buller i kupén vid mer otacksamma underlag är ljudnivån för det mesta låg. I varianterna med högre utrustningsnivå finns även ett Bose-ljudsystem som är bland det bästa i klassen.



Nya Honda Civic är en attraktiv pjäs.



Gasen i botten möts av mer snack än verkstad, men nya Civic är körglad.

Elva generationer användarvänlighet

I övrigt känns Honda Civic bestämt genomtänkt, något som knappast är förvånande när man tar hänsyn till att vi är inne på den elfte generationen.

Det finns dock ett undantag i form av sittedynan som är för kort vilken i sin tur belastar ländryggen. Resultatet är att man som normallång svensk individ sitter obekvämt under längre turer. Det känns tveklöst som en ergonomisk miss.

Summan av kardemumman

Nya Honda Civic tar sig an en lite annorlunda approach än konkurrenterna. Medan det övriga segmentet satsar på mild- och laddhybridalternativ, kör Honda stenhårt på renodlad hybridisering, precis som [Toyota](#).

Anledningen är för att det pressar priset jämte en laddhybridlösning och är mer gångbart på övriga 169 marknader utanför Sverige. Elfte generationen utmärker sig med upplevelsen bakom ratten och den mer konservativa interiören. Likt den första generationen som kom i samband med oljekrisen, tar sig den elfte generationen an ett liknande dilemma.

Dagens PS första intryck av nya Honda Civic

Slutbetyg: 4/5

Nya Honda Civic levererar på de punkter där den förväntas leverera. Efter elva generationer har japanerna lärt sig ett och annat. Den utmärker sig främst när det kommer till det kördynamiska, men i övrigt är den bra på det mesta. Stolarna är en miss, men frågan är om det är något som drabbar alla.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Rattar en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

8. Test: Det ser ljust ut för nya Audi S8.

Av Marcus Berggren 3 Juli, 2022.

På sent 1800-tal debuterade så kallad acetylenbelysning som var ett enormt genombrott inom ljusets värld, innan elektricitet tog över marknaden för belysning. Utvecklingen har skett exponentiellt och idag har just ljus blivit en viktig del i varumärkesidentitet för många märken, inte minst för Audi som nu satsar helhjärtat på digitaliseringen av ljus. För att testa på den senaste tekniken begav mig till Tyskland för att provköra nya Audi S8.



Audi S8 (2022):

Motor: 4-liters, V8, 571 hästkrafter, 800 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,8 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 2 295 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5190/2130/1475 mm

Pris: från 1 500 000 SEK

[Läs om vårt besök till Audis utvecklingscentrum för ljus här.](#)

Diskret sminkning

Uppdateringarna som nya S8 har genomgått är en bredare grill med ett nytt mönster och nya strålkastare medan baksidan har fått sig ett lyft med andra baklyktor och stötfångare.

Interiören har även den uppdateras med andra skärmar och mer digitalisering. Hårdvarumässigt erbjuds ny fjädring som är mer förutseende och kan anpassa varje enskilt hjul efter rådande situation.



Audi S8 erbjuder det senaste i märkets ljusutveckling. Här med digitala OLED-ljus.

Första bilen med helt digitaliserat ljus

Körningen inleddes sent på kvällen, när mörkret sakteligen började göra sitt intåg. Syftet med provkörningen var primärt att lära sig mer om Audis utveckling av ljus men även få en inblick i hur långt man har kommit i utvecklingen. Naturligtvis valde Audi att visa upp denna teknik med hjälp av sin flaggskeppsmodell i dess senaste tappning.

När man har 571 hästkrafter till högerfotens förfogande och det vankas nattkörning på den delen av autobahn med fri fart, är ljus en bokstavigt talat livsavgörande faktor.

Det nya S8 stoltserar med i ljusväg är digitala OLED-lampor baktill där man inifrån bilen kan välja ljussignatur och den tyska flaggskeppsmodellen är även den första bilen med helt digitala ljus.

Ljus är lika med säkerhet

Det är dock framtill som fokuset ligger. Med nya S8 går det alldeles utmärkt att ha på helljuset hela tiden, eftersom bilen själv bländar av.

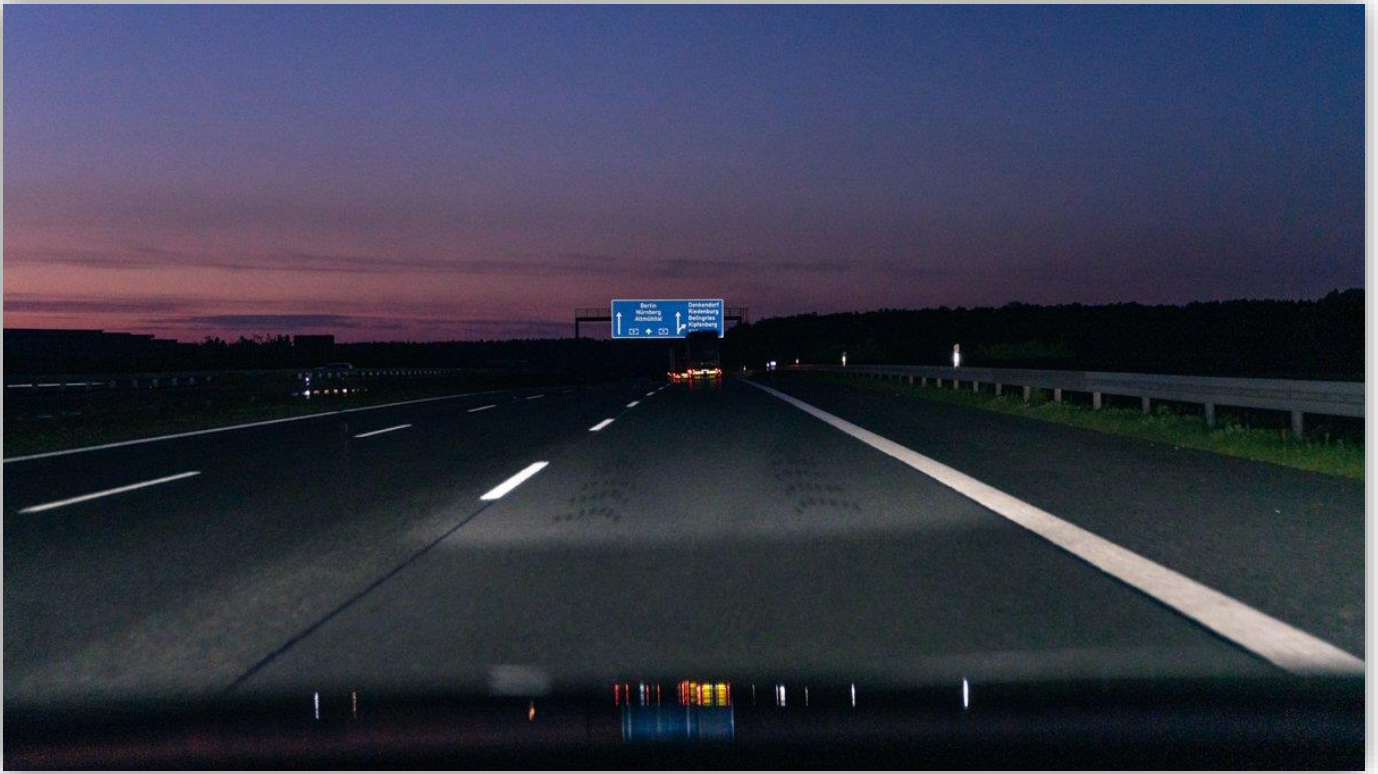
Teknologin introduceras först på Audi A8 2013 och har idag utvecklats till att vara mer eller mindre felfri. Jag har många gånger varit med om att bilar inte bländat av trots att situationen krävt det, men i detta fall fungerade systemet utan några som helst problem.

En stor nyhet – som förvisso debuterade på Audi e-tron Sportback – är att det är en ljusmatta framför bilen – såvida man kör på motorvägen – som lyser upp som en fyrkant på vägen framför bilen.

Den har även pilar som visar var däcken befinner sig – så kallade orienteringslampor – för att säkerställa att man håller sig i sin fil. Fortsättningsvis kan den visa upp en varningssymbol med hjälp av ljus i asfalten för att varna föraren om att det exempelvis skett en olycka längre fram. (bild)

Den, enligt mig, med användbara funktionen som Audi numera erbjuder är att när man blinkar och byter fil så blinkar även den ovannämnda ljusmattan i den fil man ska byta till.

Det innebär att det är nästintill omöjligt för bakomvarande fordon – av vilka det finns många om man kör en S8 – att missa när ett filbyte är på gång.



Audi S8 har som en ljusmatta som lyser upp vägen framför och även visar hjulens placering i filen.

Digitaliseringen av ljuset på Audi S8 gör att ljuset blir mer som en projektor snarare än en statistik stråle som det brukar vara. På landsväg innebär det exempelvis att bilen endast lyser upp det där det behövs, med oerhörd precision, och erbjuder även samma orienteringslampor som på motorvägen.



Audi S8 lyser upp där det behövs på landsväg.



Audi S8 lyser upp där det behövs på landsväg.

Summan av kardemumman

Nya Audi S8 kombinerar enorm prestanda med sanslös komfort. På den tyska motorvägen passar den lika bra in i vänsterfilen som curry och würost.

I sin senaste tappning erbjuder den även Audis senaste utveckling av ljus och det är just digitaliseringen som är det hetaste inom ljusbranschen just nu.

Med uppdaterade S8 slår även Audi konkurrenter som [Mercedes S-klass](#) och BMW 7-serie på fingrarna beträffande komfort, design och kvalitetskänsla. Det ser ljust ut, på fler sätt än ett.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Rattar en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

9. BMW i3 läggs ned – efter 250 000 byggda bilar.

Publicerad 2022-07-01 kl 18:15. Text Erik Söderholm.

Nu slutar BMW bygga pionjärelbilen i3. Sist ut är specialversionen Home Run Edition.



Det har varit en utdragen process att lägga ned BMW:s minsta elbilsmodell. Redan 2019 skrev vi att BMW i3 gick en [långsam död till mötes](#) och att den inte skulle få någon direkt ersättare, trots att den var en riktig pionjär på sin tid med modern teknik.

Nu uppger BMW att i3-modellen till slut lagts ned och att de sista exemplaren byggts i fabriken i Leipzig. Åtta och ett halvt år är lång tid för en bilmodell att leva men nu är det alltså slut.

BMW i3-fabriken bygger nu istället drivlinekomponenter och batterimoduler till andra elbilsmodeller och nästa år ska nya Mini Countryman byggas där. Totalt blev det 250 000 tillverkade exemplar av BMW i3 och [efterfrågan ökade ju äldre bilen blev](#).

– Den har stor symbolisk kraft, säger BMW-chefen Oliver Zipse.

Sist ut blev specialversionen BMW i3s Home Run Edition som fick matt lackfärg och en del annan extrautrustning och som bara byggdes i tio exemplar. Modellnamnet i3 ska nu istället användas för en [eldriven 3-serie i Kina](#).



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



BMW i3 går långsam död till mötes.



BMW i3 väcks till liv – i form av en eldriven 3-serie.



BMW i3 fortsätter fortsätter öka – nio år efter premiären.

10. 6 nya bilar utsläppstestade – bakläxa för Peugeot.

Publicerad 2022-07-04 kl 7:15. Text Erik Söderholm.

I ett nytt utsläppstest av sex bilmodeller hamnar Peugeot på efterkälken.



Organisationen Green NCAP som mäter utsläpp och föroreningar från nya bilmodeller har släppt en ny testomgång med sex bilmodeller.

Inför den senaste omgången har testmetoderna gjorts om och skärpts. Tidigare har Green NCAP:s betyg bara grundats på utsläppen under körning. Nu räknas betydligt fler utsläpp med i betyget, hela vägen från produktion och distribution av bränslet. Däremot ingår inte tillverkning av bilen eller batteriet, vilket förstås har stor påverkan på utsläppen under bilens livscykel. Betyget baseras både på utsläppstester i labbmiljö och under körning i verklig trafik.

- Elbilen Audi Q4 e-tron får toppbetyget fem stjärnor eftersom den har noll lokala utsläpp, men när tillverkningen av bilen räknas in kan säkert betyget bli ett annat.
- Hyundai Bayon borde lyckas bra med sitt mildhybridsystem och kompakta storlek, men får nöja sig med 2,5 stjärnor i betyg. När den lilla trecylindriga motorn får jobba hårt stiger förbrukningen rejält. Trots partikelfilter är utsläppen av partiklar bara knappt under den lagliga gränsen.
- Peugeot 308 som också är helt nyutvecklad får bara två stjärnor med den bensindrivna 1,2-litersmotorn som används i mängder av bilmodeller. Utsläppen av kolmonoxid är för höga.
- Bensindrivna transportbilarna Volkswagen Caddy och Renault Kangoo får båda 2,5 stjärnor. Volkswagen har för höga utsläpp av ammoniak och Renault är för törstig och ineffektiv för sin storlek.
- Sämst betyg får Genesis GV70, en premiummodell från Hyundai/Kia-koncernen, som får nöja sig med en enda stjärna eftersom den både har för hög bensinförbrukning och för dålig utsläppsrening.

11. Carina, 41, äger fyra Koenigsegg – köpte en Bugatti: "Tacksam".

PUBLICERAT 03/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Hon har blivit en populär carfluencer på Instagram. Carina Lima, 41, har en av världens finaste bilsamlingar värd 300 miljoner kronor. Nyligen slog hon till på en Bugatti Chiron Super Sport 300+ att ha jämte sina fyra Koenigsegg.



Carina Lima har blivit en av Portugals största influencers och när det gäller bilar är hon bland de största i världen. Nyligen slog hon till på två nya vrålkåk som fått rubriker både i hemlandet och i Monaco där Carina bor. Allra senaste tillskottet i bilsamlingen är en Mansory Rolls-Royce Wraith, som är en ombyggd version av Rolls-Royce exklusiva kupémodell. Strax innan det köpte hon en Brabus G900 för sju miljoner kronor, endast tio exemplar finns i världen.

I höstas gick det rykten att Carina Lima hade köpt världens dyraste bil, Bugatti La Voiture Noire, men det visade sig vara ett missförstånd eftersom hon visat upp gåtfulla bilder av bilen på Instagram. I stället var det en "vanlig" mattsvart Bugatti Chiron Super Sport 300+. Det är kanske inte fy skam det heller eftersom bilen toppar 490 km/h. Det är den förlängda versionen av Bugatti Chiron som är byggt för högre toppfart finns bara i 30 exemplar och har en prislapp på över 40 miljoner kronor.

– Tacksam för allt, skriver Carina Lima på [Instagram](#).

Sedan tidigare finns inte mindre än fyra Koenigsegg i Carina Limas fantastiska bilsamling. Därmed har hon en av världens största samlingar av den svenska hyperbilen. Hon har en Koenigsegg Regera, en Koenigsegg One:1, en Koenigsegg Agera R och en Koenigsegg Agera RS. [Carina Lima visar gärna upp sina bilar för omvärlden på Instagram](#). De verkar användas flitigt på vägarna omkring Monaco. Enligt portugisk press kan Carina vara en av de som slagit till på nya Koenigsegg Jesko. Hon har en bakgrund som racerförare och har bland annat varit Europamästare i Lamborghini Super Trofeo, därför är det inte så förvånande att några Lamborghini också ingår i bilsamlingen.



12. Ducati visar upp sin första elmotorcykel.

AV WILLE WILHELMSSON 2022-07-04 KL 08:00.

Här är prototypen Ducati MotoE V21L.



FILM: <https://youtu.be/Nl6JEUMa9BM>.

Ducati har visat upp en prototyp till sin första elmotorcykel vilken går under beteckningen V21L. Det är denna modell som Ducati kommer att förse till de stall som kommer att tävla i den elektriska motorcykelligan MotoE World Cup från 2023 till 2026.

V21L:s motor är på 150 hk och batteriet 18kWh. Vikten ligger på 225 kg och batteriet ska ha kapacitet att ta sig runt de sju varven på de banor där MotoE World Cup ska köras. Ducati uppger att man fått upp V21L i hastigheter på runt 275 km/h under sina tester.

När Ducati MotoE V21L, eller något liknande, kommer att bli möjlig att köpa för allmänheten, och vad den då kommer att kosta, finns det än så länge inga uppgifter om.



[Ducati på gång med elmotorcykel](#)

[Ducati har skippat planerna på en elmotorcykel.](#)

13. Nu rullar första eltimmerbilen i Västerbotten.

Av TT 2022-07-04 kl 09:44.

Den har en kapacitet på 80 ton, har 500–600 hästkrafter – och går helt på el.



Initiativtagarna vill bevisa att det går att elektrifiera även de tunga transportererna.

Vad som beskrivs som världens första eldrivna timmerlastbil rullar mellan timmerterminalen i Gimonäs i Umeå till pappersbruket i Obbola vid Umeälvens utlopp.

Det är SCA som driver projektet tillsammans med Scania och forskningsinstitutet Skogforsk. Ett enskilt fordon ska kunna minska utsläppen med 55 ton koldioxid årligen, enligt skogskoncernen.

– Det här är i liten skala vad det gäller längden på transportererna, men det är ändå ett viktigt steg, säger Hans Djurberg, hållbarhetschef på SCA, till SVT Nyheter Västerbotten.

RELATERAD ARTIKEL:



Därför tar Scania fram den extrema ellastbilen.

14. Jaguars ikon tillbaka efter exakt 70 år.

PUBLICERAT 30/06/2022 AV MATHS NILSSON.

Exakt 70 år sedan Sir Stirling Moss vann Reims Grand Prix får den första köparen sin nybyggda Jaguar C-Type. Jaguar handbygger åtta nya exemplar av den ikoniska modellen. Bilen har exakt likadan motor som 1952 – rak sexa med tre weberförgasare.

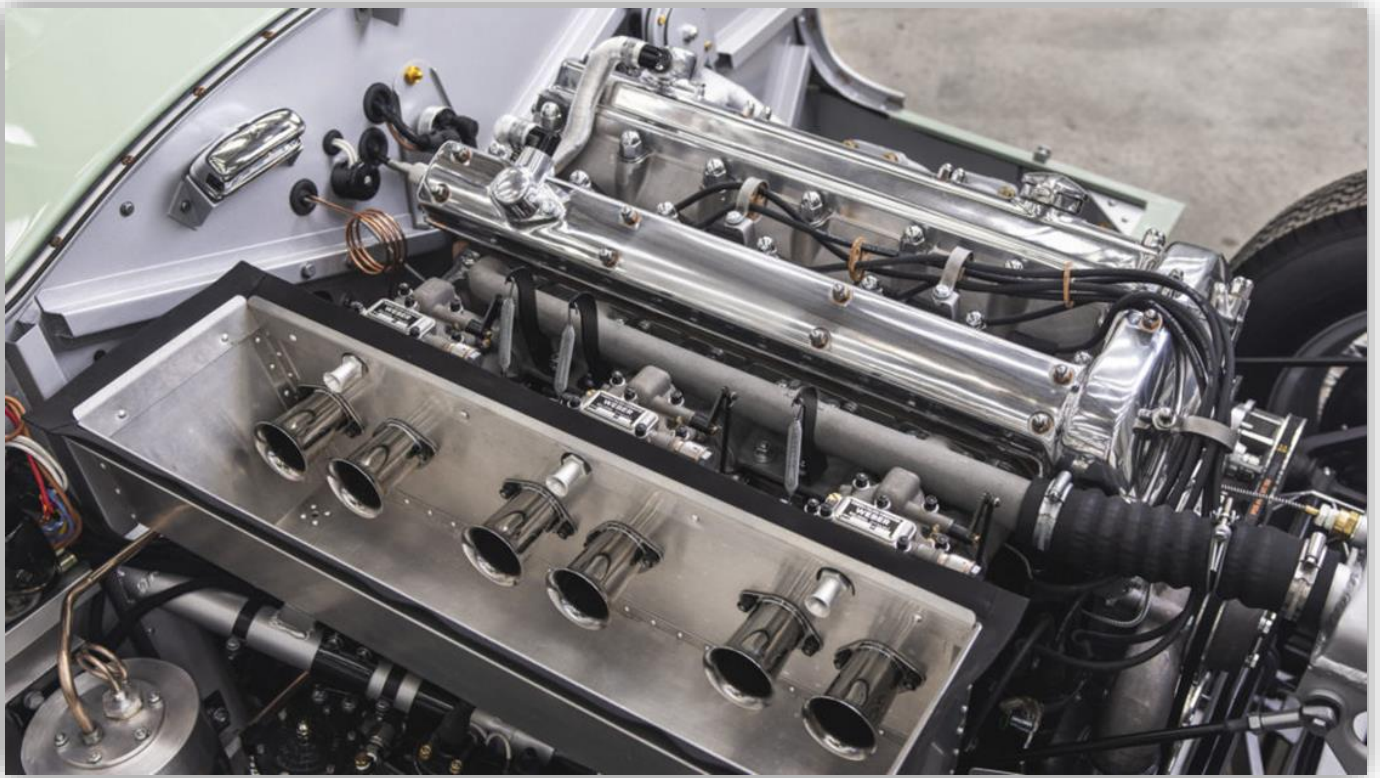


Jaguar XK120-C är en mytomspunnen bilmodell som är mer känd under namnet C-Type. Bilen vann Le Mans två gånger och var den första bilen med skivbromsar som vann ett stort racinglopp. Segern togs den 29 juni 1952. Sir Stirling Moss vann Reims Grand Prix med den vackra Jaguaren. Vad kan passa bättre än att visa upp den första färdiga C-Type Continuation exakt 70 år senare?

Bilen är en av åtta C-Type som Jaguar nyttillverkar. Alla görs exakt enligt de specifikationer som 1953 års C-Type hade vid modellens andra vinst i Le Mans. Det innebär en rak 3,4-liters, 220 hästkrafter sexa med tre Weber-förgasare och skivbromsar runt om. Originalmodellen av Jaguar C-Type byggdes bara i 43 exemplar.

Den allra första bilen i serien är lackerad i en pastellgrön färg med mockagröna säten, till utseendet mycket lik den bil Sir Stirling Moss rattade för 70 år sedan. Jaguar Classic Works i Coventry lägger ner 3 000 timmar på att bygga varje bil. Efter att det första exemplaret byggs klart får bilen en shakedown på 40 mil.

– Våra exklusiva Continuation C-type har de tekniska innovationerna och specifikationerna för den ultimata Le Mans-vinnande bilen från 1953, inklusive den innovativa Dunlop skivbromsuppsättningen som vann i Reims 1952, säger David Foster, teknisk chef för Jaguar Classic.



15. Döda märkens sällskap: Franska fordonen som försvann.

Publicerad 2022-07-03 kl 6:15. Text Calle Carlquist.

Många av alla bilmärken som visades upp på Parissalongen 1949 har försvunnit in i evighet.



Följ med till Paris och bese nyheterna där "82 bilfirmors produkter trängs om publikgusten" våren 1949.

De gulnade sidorna är ur Bilekonomi, Vi Bilägares föregångare, och visar ett verkligt myller. Montrarna är enkla, med staket, lite blomvaser och mattor. Skyltar i taket visar vilken tillverkare som står var.

En del av dem är uppenbara, Peugeot till exempel. Man anar en 203, en storsäljare som presenterats året före och inte lades ned förrän 1960. Simca är bekant. Vid den här tiden var det mest omstöpta Fiatbilar på programmet och i dag är ju märket borta. Lancia skymtas, ett anrikt märke som nu inom Stellantis-koncernen balanserar på dödens rand. Vi får se hur det går.

Men sedan? Franay, Hotchkiss, Panhard, Mathis, Delahaye, Delage, Talbot, Salmson, J. Saoutchik & Co? I texten nämns också Boiter, Julin, Tatra, Isotta-Franchini (sic!). Vad är det för märken? De är döda märkens sällskap, sällan tillsammans på samma bild.

Franay var en av de främsta franska karosseribyggnarna, verksam c:a 1880–1955. En pampig, ljus skapelse med Sedanca de Ville-kaross (täckt bak, öppen fram) och några flotta öppna vagnar syns. Mitt emot står deras diametrala motsats i storlek, aluminiumbyggda Panhard Dyna X, en avancerad småbil som debuterat året före. Panhards rader av avancerade lättbyggen har en central plats i fransk bilhistoria och märket införlivades i Citroën 1965.



Salmson S4 Cabriolet 2.312 cc double over head cam 1950.

Hotchkiss började som vapentillverkare på 1800-talet och med bilar 1903. Efter andra världskriget kärvade ekonomin men 1950 presenterades en modern, framhjulsdreven skapelse med aluminiumkaross, Hotchkiss Gregoire. Förhoppningarna stöp dock, bara 247 bilar byggdes och några år senare försvann märket. Deckarförfattaren Stieg Trenter ska privat ha kört en Hotchkiss, liksom förstås hans stilbildande detektiv Harry Friberg i böckerna.

Mathis fanns 1910-1950, under 1930-talet i samarbete med Ford ("Matford"). Experiment med småbilar och framhjulsdraft misslyckades efter kriget och 1950, bara ett år efter salongen, var det god natt.

Delahaye och Delage är lätta att blanda ihop, dyra och ofta lyxiga eller sportiga bilar i de översta prisklasserna. Båda märkena lades ned i mitten av 1950-talet. Att reda ut alla turer i Talbots historia kräver hyllmeter, men efter att ha funnits 1903-1958 skedde en nystart runt 1980 – kanske minns någon ännu de omgjorda Simca- och Peugeotmodeller som dök upp med Talbots namn?

Salmson har under sin långa historia tillverkat allt möjligt "tekniskt" och finns fortfarande kvar, men bilarna upphörde 1957. J. Saoutchik & Co var karossmakare för de allra flottaste märkena, ofta i ytterligt svepande, serietidningsmässig stil. 1955 var det slut.

Vi måste nämna att en verklig överlevare också fanns på denna bilsalong, Citroën 2CV höll ju i ända till 1990. En fransk klassiker om någon!



Calle Carlquist



Hotchkiss Grégoire.



Delahaye.



Delage.



Talbot-Lago.



Mathis.



Panhard.

16. Klassiskt bilmärke: Packard.

Publicerad 18 oktober 2010.

Packard var en av de osannolikt många konstruktörer som kände sig kallade sedan automobilen uppfunnits – den självgående vagnen var just vad de väntat på och nu skulle de bygga sin egen version! 1899 startade de amerikanska bröderna Packard företaget Ohio Automobile Company.



Packard Model 48 1912.

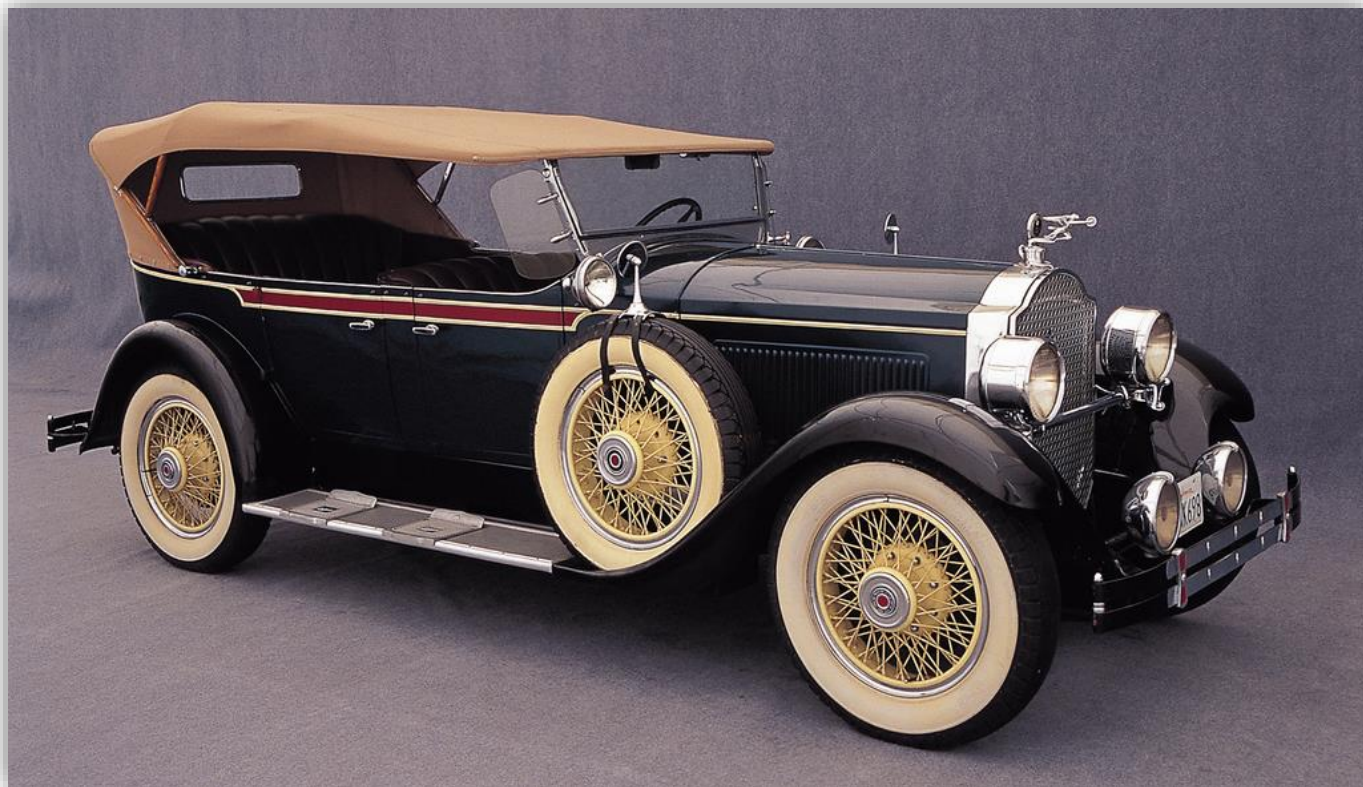
Packardbrödernas konstruktion skilde sig föga från många andras, men kanske var deras enkla, encylindriga bil bättre byggd än de flesta.

De kunde snart med tillfredsställelse notera en ganska god efterfrågan och när äventyraren Tom Fetch korsade USA på futtiga 61 dagar i en Packard-automobil, ja då var det lilla företagets lycka gjord.

Den magnifika resan genomfördes 1903 och samma år flyttade bröderna sin verksamhet till Detroit, och från och med den tidpunkten var firman känd som Packard Motor Car Company.

Kvalitetsryktet följde bröderna, som nu började bygga fyrcylindriga bilar.

1912 lanserades Model 48, som var sexcylindrig och när Cadillac kom med V8-motor år 1915 svarade Packard ett år senare med att presentera världens första seriebyggda V12-motor. Twin-Six kallades modellen.



Six Phaeton (426-301) 1927

FILM: <https://youtu.be/5wBEqB85vAw>.

Packard var nu ett aktat lyxbilmärke, känt över hela den så kallade civiliserade världen, så även i Sverige där enstaka specialkarosser byggdes på Packard-chassier.

Under Det Stora Kriget 1914–18 bidrog även Packard till försvarsverksamheten, i synnerhet sedan USA dragits in i eländet 1917. Företaget byggde bland annat flygmotorer.

Ett klokt drag

1920-talet var en påfrestande tid för världsekonomin och det var säkert inte lätt att vara biltillverkare. Packard kompletterade nu sitt modellprogram med en mindre modell, en sexa. Det var ett klokt drag som tog företaget genom hela 20-talet.

1924 presenterade Packard Motor Car Company sin första raka åtta, en motortyp som skulle bli mycket populär i USA. Några märken byggde sådana motorer ända in på 50-talet. Packard till exempel...

En ny Twin-Six visades 1932 – Packard hade liksom andra finbilstillverkare lyckats pricka in depressionen med sina största och mest påkostade modeller någonsin!

I mitten av 30-talet räckte krafterna emellertid till för att visa en mindre och billigare rak åtta kallad 120, en modell som snart blev mycket populär.

Lika uppskattad blev modell 110, en till synes likadan vagn men med sexcylindrig motor.

Packard byggde nu ganska många bilar, ungefär lika många per år som när det många år senare gick som allra bäst för Saab, det vill säga drygt 120 000.

Sommaren 1939 byggdes den sista V12-Packarden. Enkelt uttryckt kan man säga att de åttacylindriga modellerna nu var så raffinerade och silkesmjuka i gången att fler cylindrar inte behövdes.

Så kom åter ett världskrig och Packard blev en av den amerikanska försvarsmaktens mest pålitliga leverantörer. Packard byggde nu Rolls-Royce-motorer, 27-liters Merlin, på licens.



Packard Deluxe Clipper Touring Sedan (2101) 1946–47

Blind ledde blind

Efter krigsslutet 1945 stundade på alla sätt andra tider. Den verkliga lyx/limousinemarknaden var till stora delar borta och specialkarosser på nya chassier var det inte många som var intresserade av.

Detta blev början till slutet för Packard. Man satsade nu mycket medvetet på mellanklassmodeller. Problemet var kanske att man så envetet höll fast vid motorkonstruktionen från 1924, en sidventilare.

I svåra tider brukar biltillverkare se sig om efter andra märken att samarbeta med. Det gjorde Packard också, men tråkigt nog gick affärerna ännu sämre för Studebaker, så när de två år 1954 gick samman så blev det som när en blind leder en annan blind.

Tragiskt förstås, för båda var ansedda märken med många år i branschen.



En Packard-cabriolet av 1948 års modell. Karossens grundform hade debuterat som Clipper redan 1940. Efter kriget gjorde man det bästa möjliga i form av en modernisering, som dock inte alla tyckte var så lyckad.



Packard Deluxe Eight Sedan 1950.

Packard byggde några riktigt fina modeller under 50-talet men det hjälpte inte. Pengarna räckte aldrig till och 1958 tillverkades den sista Packard-bilen.

Studebaker däremot, den svagare av de två, överlevde i nästan tio år till. Det är inte lätt att bygga fina bilar...



På nosen kan man läsa namnet Packard, men egentligen är ju detta en Studebaker Hawk. Året var 1958, det sista i Packards ärofulla historia.



17. Kör i 348 km/h med hackad Tesla – låter som en jetmotor.

PUBLICERAT 04/07/2022 AV MATHS NILSSON.

En hackad Tesla Model S Plaid har slagit nytt hastighetsrekord. Ingen Tesla har tidigare kört i 348 km/h, uppger Electrek. Bilen lät som ett flygplan vid körningen.



FILM: <https://youtu.be/0N95g8pM6Eg>.

Tesla Model S är märkets snabbaste modell hittills och skulle klara 322 km/h, enligt Tesla. Men när de levererades klarade den bara 262 km/h. Med det nya Track Modet går det komma upp i 282 km/h. Det var förstås inte alla ägare nöjda med. Ingenext lyckades hacka Teslan och låsa upp fartspärren.

Företagets vd Guillaume André satte sig bakom ratten på den hackade Model S Plaid:en på flygplatsen Trois-Rivières i Québec, Kanada. Den tre kilometer långa landningsbanan räckte för att slå rekord. Efter två kilometer kom bilen upp i 348 km/h, uppger Electrek. Sedan var det dags att börja bromsa, det tog en bra bit att stanna Teslan, även fast bromsarna var uppgraderade och bilen hade prestandadäcken Michelin Pilot Super Sport.

Ljudet är ganska påtagligt när Teslan drar fram i nästan 350 km/h, det låter nästan som en jetmotor. Hastighetsmätaren byter färg till röd när bilen kommer över 200 mph. Teslans kylsystem får jobba hårt för att kyla ner batteriet och motorerna. Ingenext planerar nu att erbjuda sin hackningsmodul till allmänheten.



Maths Nilsson

MOTORNYTT

SLUT