



Spyker C8 Aileron Spyder.

1. Koenigsegg utvecklar överkomlig solcellsbil
2. Så stor vinst gjorde Tesla
3. Tesla firar två miljoner byggda elbilar vid Teslafabriken i Fremont
4. Tesla låser upp funktioner mot betalning
5. Efter två års försening startar Tesla produktionen av Cybertruck
6. Tesla har fått en alldeles egen gränskontroll in i USA
7. BMW:s klassiska huvudkontor firar 50 år
8. Porsche Taycan återkallas i tiotusental
9. Porsche har lättare att höja priser på elbilar än på förbränningsbilar
10. Strandbilen Moke blir eldriven
11. Suzuki Grand Vitara återuppstår
12. Aiways U5 är ännu en kinesisk besvikelse
13. Nya Renault Kangoo E-Tech Electric provkörd
14. Renault samarbetar med start up för konvertering av transportbilar
15. Mathem ska köra med elkonverterad diesebil
16. Fördubbling av antalet A-traktorer sedan 2020
17. Citroën Ami som polisbil och mer
18. Triumph TE-1 med explosiva prestanda
19. NXT Gen Cup är framtiden för de svenska talangerna
20. Formel 1

1. Koenigsegg utvecklar överkomlig solcellsbil: "Fantastiska nyheter".

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 28/07/2022.

Koenigsegg investerar i solbilen Lightyear och ska utveckla en ny hypereffektiv elbil. Tillsammans ska företagen ta fram den nya överkomliga solbilen Lightyear 2. – Partnerskapet med Lightyear kommer att säkerställa att våra produkter förblir ledande, vilket är fantastiska nyheter för våra kunder, säger Christian von Koenigsegg.



Världens snabbaste bil tillsammans med världens effektivaste bil – det oväntade samarbetet mellan Koenigsegg och nederländska solbilstillverkaren Lightyear är ett faktum. Koenigsegg går in som investerare i Lightyear och tillsammans ska företagen utveckla ultra-effektiva fordon med ny teknik.

Lightyear har tagit fram världens första solcellsbil Lightyear One som går i produktion i höst. Bilen har fem kvadratmeter solceller på taket och kan gå upp till sju mil om dagen på solenergi. Nu ska Koenigseggs teknik användas för att förbättra nästa solbil, Lightyear 2, som ska börja produceras 2024 eller i början av 2025. Den nya solcells bilen ska kosta drygt 300 000 kronor, enligt tidigare uppgift.

– Koenigsegg är i toppen av näringskedjan när det gäller högpresterande sportbilar. Jag har alltid beundrat deras blandning av otrolig prestanda, design och hållbar teknik – detta partnerskap visar att vi helt klart är på rätt väg, säger Lex Hoefsloot, medgrundare och VD för Lightyear i ett [uttalande](#).

Tillsammans ska de utmana gränserna och ta fram framtidens effektivaste elbilar.



Lightyear 0 laddas med sol och kan gå upp till 1100 mil per år enbart med hjälp av solcellerna.

– Jag är otroligt glad över att kunna utnyttja årtionden av erfarenhet av att designa och bygga ambitiösa bilar, och ser fram emot att arbeta nära Christian och hans team för att driva verklig förändring i branschen tillsammans.

Trots att Koenigsegg gör världens snabbaste bilar fulla med innovationer. Nu ska en del av spetstekniken användas för att ta fram banbrytande elbilar som går på sol.

– Fordonsindustrin går igenom en massiv övergång till hållbart bränsle och teknologi. Lex och hans team har utvecklat transformativ teknologi, och detta partnerskap med Lightyear kommer att säkerställa att våra produkter förblir i spetsen, vilket är fantastiska nyheter för våra kunder, säger Christian Koenigegg, vd och grundare av Koenigsegg.



2. Så stor vinst gjorde Tesla – sålde Bitcoin för 10 miljarder.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 21/07/2022.

Tesla lyckades slå analytikernas förväntningar och gjorde en vinst på 39 miljarder kronor för andra kvartalet. Tesla meddelar att man sålt 75 procent sina Bitcoins för 10 miljarder kronor – utan någon större förlust. – Detta ska inte ses som någon dom över Bitcoin, säger Elon Musk



På grund av problem med nya fabriker och att Gigafactory Shanghai varit stängd efter covid-19-utbrottet i Kina var förväntningarna lite lägre på Tesla. Men elbilbolaget lyckades slå analytikernas estimat. [Tesla hade intäkter](#) på 173 miljarder kronor under andra kvartalet och gjorde en vinst på hela 39 miljarder kronor.

– Vi fortsatte att göra betydande framsteg i verksamheten under andra kvartalet 2022. Även om vi stod inför vissa utmaningar, inklusive begränsad produktion och nedläggningar i Shanghai under större delen av kvartalet, uppnådde vi en rörelsemarginal bland de högsta i branschen på 14,6 %, positivt fritt kassaflöde på 621 miljoner USD och avslutade kvartalet med den högsta fordonsproduktionsmånaden i vår historia, uppger Tesla.

Tesla lyckades sälja av stora delar av sina Bitcoin som företaget köpte 2021 för 15 miljarder kronor. Ungefär 75 procent av innehavet är nu sålt, något Tesla fick 10 miljarder kronor för. Enligt Teslas rapport verkar det inte ha blivit någon större förlust. Totalt har nu Tesla 187 miljarder kronor i likvida medel.

– Anledningen till att vi sålde ett gäng av våra Bitcoin-innehav var att vi var osäkra på när covid-låsningarna i Kina skulle lindras”, sa Musk under samtalet. Så det var viktigt för oss att maximera vår kassaposition, med tanke på osäkerheten kring covid-låsningarna i Kina. Detta ska inte ses som någon dom över Bitcoin, säger Elon Musk under ett investerarsamtal på onsdagskvällen.

Företaget meddelar att kapaciteten i fabrikena nu ökar och att de årligen kan tillverka två miljoner bilar. Gigafactory Shanghai gjorde den största ökningen genom att gå från 450.000 fordon per år till över 750.000 fordon. Fabriken i Berlin har en planerad kapacitet på 250.000 bilar, men har inte nått dit ännu. Även Tesla kommer ha problem med leveranskedjan under resten av året, men situationen har blivit bättre.



3. Tesla firar två miljoner byggda elbilar vid Teslafabriken i Fremont.

Skriven av Kristofer Rask 2022-07-22.

Tesla firar två miljoner byggda bilar vid sin i fabrik i Fremont, Kalifornien. Det uppmärksammar Elon Musk på Twitter. Han lyfter också fram Giga Nevada där batteripaketet produceras.



– Grattis till Tesla Fremont och Giga Nevada för att de tillverkat sin två miljonte bil! Att tänka sig att Fremont bara var en övergiven byggnad och att Giga Nevada bara var stenar och buskar när allt startade, [skriver Elon Musk](#).

Tesla nummer två miljoner som rullade ut från Fremontfabriken var en röd Tesla Model 3 Performance. Den ser du på bilden ovanför.

Länge var Tesla Fremont den enda produktionsanläggningen hos Tesla. En lokal som man en gång i tiden tog över från GM-ägda NUMMI.

– Kalifornien brukade ha ett dussintal bilfabriker. NUMMI stängde senast. Nu är Tesla Fremont den största bilfabriken i Nordamerika, avslutar Elon Musk.

På senare tid har Tesla hunnit bygga ytterligare tre fabriker. Dessa är mer ändamålsmässigt byggda och finns i Berlin, Shanghai och Austin. Fabrikena är dock så nya att de inte hunnit skala upp till full kapacitet ännu. Men det lär antagligen inte dröja lika länge som för Fremontfabriken tills dess att de tillverkat sin två miljonte bil.

HÖGSTA VÄXELN

4. Tesla låser upp funktioner mot betalning.

Publicerat av Erik Punt -25/07/2022.

Efter åtta år är det inte längre gratis.



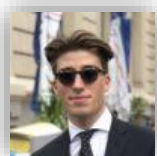
Tesla hänger på trenden som flera tyska biltillverkare i allt större omfattning förespråkat under den senaste tiden. Det handlar nämligen om att man behöver betala en månatlig avgift, en slags prenumeration, för att få tillgång till vissa funktioner som rent tekniskt redan finns i bilen.

I fallen med de tyska tillverkarna har det bland annat handlat om att Mercedes tar betalt för att mjukvarutekniskt låsa upp bakaxel-styrningen på EQS. BMW har försökt lansera en affärsmodell där kunden ska betala en årlig avgift för att få tillgång till sätes- och rattvärmen.

I [Teslas](#) fall handlar det i stället om de digitala tjänsterna som levereras med bilen. Tills för några dagar sedan ingick tjänsten "Standard Connectivity" under hela livstiden när man köpte en [Tesla](#). Det gör det dock inte längre utan efter åtta år kommer en avgift att tas ut för att tjänsten ska fungera.

Det innebär mer konkret att tjänster som exempelvis navigationen inte kommer att fungera utan den här prenumerationen. Att [Tesla](#) tar betalt för vissa av sina tjänster är alltså inget nytt. I dagsläget tar man betalt för premiumversionen av "Connectivity"-tjänsten och kostnaden landar då på 99 kronor per månad.

Det blir spännande att följa hur framtidens [affärsmodeller](#) inom fordonsindustrin utvecklas. Nu har i alla fall trendsättaren Tesla infört restriktivare tillgång till olika mjukvarubaserade tjänster, vi får se om fler aktörer hänger på.



Erik Punt

Tekniker, hobbypolitiker och Saab-fantast samt ägare till en före detta pressbil, nämligen en Saab 9-5 Hirsch. Älskar bilar som inte är besudlade med onödig elektronik och längtar efter att få köpa en äldre Porsche. Är också Sveriges yngste motorjournalist.

5. Efter två års försening: Då startar Tesla produktionen av Cybertruck.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 21/07/2022.

Elon Musk säger nu att Tesla kommer att starta leveranserna av Cybertruck om ett år. – I mitten av nästa år, sade Elon Musk till investerare.



Tesla Cybertruck visades för första gången i november 2019, på en tillställning där Elon Musk av misstag krossade de påstått skottsäkra rutorna. Då skulle produktionen starta i slutet av 2021. I augusti 2021 sköts tillverkningen upp till 2022. I år har Elon Musk sagt "förhoppningsvis nästa år".

Nu utlovar Musk under ett investerarsamtal att den faktiskt ska starta i mitten av 2023. Frågan är hur mycket Tesla tappat på den stora förseningen. Ford har redan börjat tillverkningen av sin F-150 Lightning och ska tillverka 150.000 pickuper nästa år.





6. Tesla har fått en alldeles egen gränskontroll in i USA.

Publicerad av Carl Södermark 2022-07-25, 09:39.

Efter att Teslaägare har tvingats dela med sig av Superchargers till andra elbilsförare finns det nu hopp. För de som återigen vill känna sig exklusiva har nu Tesla fått en egen gränskontroll in i USA.



Den genomsnittliga väntetiden vid gränskontrollen är 22 minuter för kommersiella fordon. I bilden syns en annan gränskontroll.

Tesla har lyckats förhandla till sig ett avtal med den mexikanska delstaten Nuevo Leon. Avtalet innebär att Tesla nu kommer att få en egen fil i gränskontrollen till USA, rapporterar Bloomberg. Den genomsnittliga väntetiden för kommersiella fordon vid gränskontrollen är 22 minuter. Det finns även ett snabbalternativ så kallat "Free and Secure Trade for Commercial Vehicles", eller "Fast", där är genomsnittliga väntetiden 8 minuter.

Nuevo Leon delar bara en drygt 14 kilometer lång gräns med Texas. Men trots det så har de en egen gränskontroll. Då delstaten nu huserar åtminstone sex av Teslas leverantörer har tillverkaren avtalat om en egen gränskontroll som ska tillåta leverantörerna att korsa gränsen snabbare.

Ivan Rivas, finansminister i Nuevo Leon, säger till Bloomberg att det var ett enkelt "incitament". "Vi vill ha en snabb och effektiv kontroll, i framtiden kanske det finns flera filer för andra företag."

[I en bild publicerad av Bloomberg som visar gränskontrollen](#) kan man se att en av de stora gröna skyltarna har tillverkarens textlogotyp skrivet på sig. Däremot syns en Chevrolet Tahoe (alternativt Suburban) köa i Teslas fil vilket väcker en del frågor. Är den öppen för Teslas medarbetare? Eller kan man få använda filen om man själv äger en Tesla?



Tesla återigen i blåsväder.



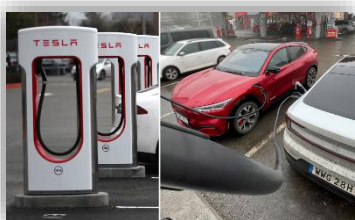
Peder: Tesla är världens snabbaste och bästa bil!



Elon Musk: Så ska Tesla bli dubbelt så stort som Volkswagen.



Hur funkar Tesla Model S Plaid som ubåt?



42 Svenska Tesla Supercharger-stationer öppnade för alla elbilar.



Tesla sparkar timanställda – oroas för ekonomin.

7. BMW:s klassiska huvudkontor firar 50 år.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG FRE. 22 JUL 2022, 23:06.

Snygg kåk håller än.



BMW:s högkvarter i München är en ikonisk byggnad som är riktigt cool. Nu fyller den 50 år och jag måste säga att den fortfarande känns modern.

Byggnaden byggdes mellan 1968 och 1972 och det är alltså 50 år sedan de första arbetarna gick till jobbet i den annorlunda byggnaden ritad av Karl Schwanzer. Tornet, som är dryga 100 meter högt, stod färdigt i tid till de olympiska spelen som hölls i München samma år. Framför byggnaden finns BMW-museet.



Roger Åberg



8. Porsche Taycan återkallas i tiotusental.

Publicerad 2022-07-25 kl 18:29. Text Magnus Kvandal.

Porsche återkallar 40.421 exemplar av elbilen Taycan över hela världen. Orsaken är att en kabel under framstolarna kan skadas när stolarna justeras framåt och bakåt. Om ett kabelbrott skulle uppstå kan det resultera i att bilens krockkuddar och bältessträckare slutar fungera.



En utsatt kabel kan sätta krockkuddarna ur spel.

Felet omfattar bilar byggda mellan den 10 juli 2019 och 18 maj 2021. Berörda ägare kommer att kontaktas.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Audi tvingas återkalla dubbelt – 100 000 bilar omfattas.



Porsche bekräftar problem – Taycan återkallas.



9. Porsche: Lättare att höja priser på elbilar än på förbränningsbilar.

Publicerad av Jan Stepan 2022-07-25, 10:30.

Porsche ser mer potential i att höja priserna på elbilsmodeller än på förbränningsmodeller.



Enligt Porsches finanschef Lutz Meschke ser den legendariska sportbilstillverkaren mer potential i att höja priserna på sina elbilar än på förbränningsmodeller, det rapporterar Bloomberg.

Meschke meddelade att Porsches elbilmarginaler ligger i paritet med marginalerna för förbränningsbilar om två år. Därefter kommer elbilarna gå om, då kunderna blir alltmer villiga att betala för ny teknik.

Ledningens förväntningar är att åtta av tio sålda Porsche bilar i slutet av detta decennium kommer att vara elbilar.

– Vårt mål är att selektivt expandera segment med högre marginaler och att utnyttja prissättningsmöjligheterna för elbilar, det säger Porsches vd Oliver Blume.

Den tyska tillverkaren, som för övrigt planerar ett börsnoterat erbjudande under det fjärde kvartalet, har framlagt ett mål att öka avkastningen på försäljningen med mer än 20 procent på lång sikt, vilket är fyra procent mer än förra året.

Att biltillverkarna höjer priserna är resultatet av en orolig marknad, samt problem med leveranskedjor som har begränsat och fortfarande begränsar produktionen. Det gör att man fokuserar på sina mest lukrativa modeller och höjer priserna för att få ekonomin att gå ihop.

Porsche ligger långt före sina konkurrenter, inklusive Ferrari och Aston Martin, när det gäller att elektrifiera sitt utbud.

Däremot producerar varumärket fortfarande mycket färre elbilar än Tesla. En större upptrappning av elbilar kommer att kräva översyn av fabriker, omskolning av personal samt säkrandet av allt knappare resurser för tillverkning av batterier.



Porsche visar hyperhybriden 963.



Avslöjat: Så "billig" blir Porsche-utmanaren Polestar 4.



Porsche bekräftar planer för ny elsuv – ska bli nya flaggskeppet.

10. Strandbilen Moke blir eldriven.

PUBLICERAD AV PETER KLEMENSBERGER.

25 JUL 2022, KL 11:45.

Den klassiska strandbilen Moke gjorde comeback för en tid sedan – nu får den en elmotor. Leveranserna börjar i sommar.



Strandbilen Moke [gjorde comeback](#) för snart två år sedan efter att ha varit ur produktion sedan 1993. Med nya ägare fick bilen en hel del uppdateringar utan att förlora sitt klassiska utseende.

Nu är man inne i nästa fas och i tidens anda stavas den elektrifiering. Den tidigare bensinmotorn på 67 hästkrafter har lyfts ut och ersatts av en elmotor på 45. 800 kilo tunga Electric Moke tar sig 13 mil på en laddning och toppar 80 kilometer timmen. Att ladda batteriet ska ta fyra timmar. Utöver det är de tekniska uppgifterna knapphändiga.

Bensinversionen stryks ur sortimentet och priset höjs i och med den nya tekniken från 20.000 pund till 29.150 pund – cirka 356.000 kronor. Leveranserna börjar nu i sommar, först till kunder i Storbritannien och Frankrike.

Moke International får även nya ägare, EV Technology Group (EVTG), som vill satsa globalt. EVTG har som vision att elektrifiera klassiska bilmärken.

Fristående aktörer har tidigare byggt om modellen för eldrift och Moke International har själva levererat bilar till USA [där de elektrifierats](#) – dock med en annan drivlina än den som nu är aktuell.



Originallet – Austin Mini Moke, 1965.



Peter Klemensberger



11. Suzuki Grand Vitara återuppstår.

PUBLICERAD AV PETER KLEMENSBERGER 26 JUL 2022, KL 12:30.

Modellen lades på hyllan utan planer på någon ersättare. Nu återuppstår Suzuki Grand Vitara. Men den lär knappast hitta hit.



2014 meddelade Suzuki att [tillverkningen av modellerna Kizashi och Grand Vitara skulle läggas ned](#). Inga efterföljare fanns på kartan. Nu har emellertid Maruti Suzuki täckt av en ny [Grand Vitara](#) – i Indien. Modellen delar stora likheter med Urban Cruiser Hyryder, det rör sig om samma bil med lite olika utseende. Båda modellerna ska byggas i Karnataka.



Grand Vitara finns, till skillnad från tvillingmodellen från Toyota, med fyrhjulsdraft.

Grand Vitara har utrustning som panoramaglastak, 360-graderskamera, head-up display, trådlös mobilladdning och luftkonditionering även i baksätet. Modellen kommer som hybrid och mildhybrid, förbränningsmotorn är på 1,5 liter och fyrhjulsdraft finns i utbudet.

Grand Vitara är en suv i mellanklassen och mäter i centimeter 435 i längd, 180 i bredd och 165 på höjden. Suzuki benämner nya Grand Vitara som en "global flaggskeppsmodell" men försäljningen är begränsad till Indien även om man planerar export till bland annat Afrika.

12. Test: Aiyas U5 – ännu en kinesisk besvikelse?

Publicerat av Marcus Berggren 25 Juli, 2022.

Kinesiska bilar gör samma intåg på den europeiska marknaden som kortbrallor på sommaren. En av de första Kina-bilarna som kom till Europa var Aiyas – som betyder ”kärlek på väg” – och sedan en tid tillbaka har de funnits på den svenska marknaden. Först ut är Aiyas U5 som skryter om mycket utrymme och teknik. Vi har testat den på hemmaplan.



Designen är minst sagt intressant.



Aiyas U5 Premium (2022)

Motor: Elmotor fram, 204 hästkrafter, 310 newtonmeter

Kraftöverföring: Steglös automatlåda, framhjulsdrift

Acceleration: 0–100 km/h: 7,8 sekunder

Toppfart: 160 km/h

Elektrisk räckvidd: 400 km

Vikt: 1.795 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4680/1700/1865 mm

Pris: Från 449.900 SEK (Testbil ca. 489 900 SEK)

Privatleasing från 4.000 SEK/månad – 36 månader, 1k mil/år



Luftigt var bara förnamnet.



Luftigt värre

Storleksmässigt kan Aiyas U5 jämföras med bilar som [Audi Q4](#), Volkswagen ID.4 och [Škoda Enyaq](#). U5 sticker ut med en intressant design som är annorlunda nog för att utmärka sig, men inte i en sådan grad att den är avskräckande.

Interiört möts man av U5:s paradgren – utrymme. Framtill gör avsaknaden av ett handskfack att rymdkänslan är enorm. I mitten finns det en infotainmentskärm som för det mesta är responsiv och som gör det man förväntar sig.

Aiyas erbjuds inte med ett navigationssystem, i stället rekommenderar kineserna användning av antingen Apple CarPlay eller Android Auto. Instegsmodellen saknar dessutom sätesvärme.

Temat utrymme fortsätter baktill där benutrymmet är i paritet med en [London-taxi](#). Huvudutrymmet är dock inte lika generöst om man är en normallång svensk.

Dessutom är Aiyas U5 byggd från grunden för att vara en elbil, vilket gör att den inte har en kardantunnel som inkräktar på fotutrymmet för passageraren i mitten bak.

Fortsätter man ännu längre bak möts man av ett bagageutrymme som är åt det trängre hållet sett till konkurrenterna. Kineserna har onekligen prioriterat baksätesutrymme framför bagageutrymme.

Kvalitetskänslan är inte på topp – likt andra kinesiska elbilar – men det finns åtminstone några ytor som man frekvent tar på som känns okej. De svarta pianolacksinläggen i kupén blev repiga bara man tittade på dem. Bilen knarrar emellertid inte, något [MG](#):s bilar gör.



Ingen körupplevelse att skriva hem om

Aiways U5:s prestandasiffror är identiska med de som Volkswagengruppen erbjuder till sina ovannämnda elbilar.

Både märkena ingår i en så kallad joint venture med SAIC vilket alltså innebär att man får samma elmotor i en Aiyways som i en Volkswagen och vice versa.

Medan exempelvis ID.4 skickar ner kraften i backen via bakhjulen är Aiyways U5 väldigt framhjulsdreven. Kraftleveransen är emellertid väldigt fossilbilslik – gasen i botten möts av en viss fördröjning, något som även är ett faktum i andra kinesiska elbilar.

U5 har ingen startknapp – likt [Polestar](#) – och det är bara att trycka på bromspedalen och lägga i en växel för att köra i väg. Aiyways har ställt in siktet på komfort, vilket tveklöst är en av dess styrkor. Den är mjuk och bekväm och parerar de flesta ojämnheter väl.

Vindljudet är för det mesta lågt och kupén är således en trivsamt och komfortabel plats såvida man inte trycker gasen i botten – då svarar elmotorn med ett otroligt högt surrande.

Det är inte en bil som uppmanar till dynamisk körning utan rent prestandamässigt känns den väldigt inställd på att vara just en praktiskt lagd familje-suv.

Ett pris som inte nödvändigtvis övertygar

Prismässigt landar Aiyways U5 i de flesta fall snäppet under sina konkurrenter. Aiyways har nyligen börjat erbjuda privatleasing – 4.400 SEK i månaden i 36 månader med en årlig körsträcka på 1.000 mil för den mer välutrustade Premium-modellen som vi testade.

För varje 500-mils intervall får man plussa på 200 kronor i månaden. Jämte Volkswagens trio av elbilar blir den cirka 500 kronor billigare. De främsta skillnaderna är räckvidd – till Volkswagens fördel – och inte minst det återförsäljarnätverk som Aiyways inte har.

Summan av kardemumman

Aiways U5 tar sig an den svenska marknaden med ett fokus på utrymme och teknik. Där den dock inte utmärker sig är på säkerhetsfronten – den har bara tre stjärnor i EuroNCAP – och räckvidden, samt avsaknaden av riktigt snabb snabbladdning, är två ytterligare minus.

Sett till mer etablerade europeiska märken är det inget som utmärker U5 särskilt nämnvärt. Att priset är snäppet lägre, rymdkänslan är på topp och att den är tillräckligt anorlunda är emellertid positivt. Men det räcker inte hela vägen.



Dagens PS helhetsintryck av nya Aiyways U5

Slutbetyg: 2,5/5

Aiyways U5 är medioker på många sätt och vis. Den utmärker sig med mycket utrymme i kupén, en intressant design och ett förhållandevis billigt pris i absolut termer. Dessvärre är den inte kocksäker och det finns ingenting som gör att den verkligen sticker ut bland konkurrenterna.



Marcus Berggren

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

13. Nya Renault Kangoo E-Tech Electric provkörd i Frankrike.

Publicerat av Marcus Berggren - 17/07/2022.

Likt personbilsbranschen står nu transportbilsbranschen inför en elektrisk revolution. På pappret är det logiskt: de flesta som har en transportbil i sin ägo, vare sig det är posten, ett logistikbolag, eller en egenföretagare, har en utomordentligt bra uppfattning om deras behov.



Kangoo var tidigt ute med att elektrifieras – redan 2011 kom den första generationen – och nu har det blivit dags för en andra generation. Jag lade i Högsta Växeln och begav mig till Paris för att provköra nya Renault Kangoo E-Tech Electric.

Ett enormt intresse

Uppenbarligen är intresset för eldriven Kangoo stort – i Sverige har redan närmare 4000 beställningar lagts på en bil som de facto inte har lanserats ännu. För de som inte slaviskt följer vårt rikes registreringsstatistik är det väldigt mycket. Förvisso har 4,3 miljoner Kangoo sålts sedan modellen för första gången såg världens ljus år 1997. Så vad får då de kunder som köpt grisen i säcken?

Rent praktikalitetsmässigt tappar elektriska Kangoo exakt noll liter i lastutrymme. För den korta varianten – L1 – är lastvikten 600 kg medan det för den långa – L2 – är 800 kg. Dragvikten är 1500 kg. Med det sagt är skillnaden obefintlig; inga kompromisser här inte.

Det Kangoo i elutförande stoltserar med är närmare 300 kilometer i räckvidd och en elmotor på 120 hästkrafter och 245 newtonmeter. Precis som alla andra elmotorer innebär det en direkt gasrepons och, trevligast av allt, obefintligt dieselknatter för att inte tala om de skattemässiga fördelarna. Och då har jag inte ens nämnt priset på diesel.



Rolig att ratta

Resultatet av detta är att Kangoo i elutförande är genuint körglad. Den är pigg, svarar direkt på ens input och uppmanar en att köra som om man har en expressleverans på gång så fort man sätter sig bakom ratten. Det må inte vara avgörande för en burkkonsument, men att veta att en beständig del av ens arbetsplats – det vill säga bilen – bjuder på en så pass skojfrisk upplevelse är värt att ta i beaktande av arbetsmiljöskäl.

I övrigt när det gäller den kördynamiska aspekten har Kangoo tre olika regenerativa bromslägen – B på växelväljaren – men ingen av dem möjliggör så kallad enpedalskörning, vilket tveklöst känns märkligt när tre lägen finns till förfogande.

Jag kan även avslöja att Kangoo går att få med värmepump (tillval) vilket är gynnsamt under våra nordiska förhållanden och enligt de franska Renault-ingenjörerna kan man frosta av framrutan på blott tolv minuter. Försättningsvis finns uppvärmd ratt och stolsvärme, precis det man funderar över i juli månad!

Praktisk som tusan

Exteriört är det ytterst lite som skryter om att det de facto rör sig om en elektrisk variant av Kangoo när man ser just Kangoo E-Tech. I framrutan syns en QR-kod – för räddningstjänstens information – och baktill finns en E-Tech-logotyp. Interiört är det också minimalt med förändringar kontra fossildrivna Kangoo med undantag av B-läget på växelväljaren.

Det finns ett Eco-läge vars syfte är att maximera räckvidden. Toppfarten begränsas till 110 knyck och gasresponsen blir lika svampig som i ett kryssningsfartyg.

Det som onekligen är Kangoos paradgren är dess så kallade "Sesam, öppna dig"-lösning (tillval). Det innebär att bilen inte har någon B-stolpe på passagerarsidan, något som i sin tur förlänger lastutrymmet till hela 3,3 meter och även möjliggör finurliga lösning beträffande påbyggnationer av diverse slag.

Open Sesame-tillvalet (som det egentligen heter) innebär dock att passagerarstolen fram känns minst sagt provisorisk. Därtill tillkommer ett galler mellan lastutrymmet och kupén vilket bidrar till en minst sagt bullrig upplevelse när lastutrymmet är tomt. Min rekommendation är således att man ständigt transporterar madrasser.



Summan av kardemumman

Nya Renault Kangoo E-Tech Electric slår huvudet på spiken när det kommer till vad man vill ha om man ska ratta elburk. Den är oväntat körglad, lastar lika mycket som sitt diesel-syskon och har god räckvidd. Man slipper dessutom den hutlösa skatten som en dieselskåpbil innebär och den vibrationsfria och raffinerade körupplevelsen kommer man långt med. Renault har verkligen lyckats väl.

Renault Kangoo L1 E-Tech Electric (2022)

Motor: Elmotor fram, 120 hästkrafter, 245 newtonmeter

Kraftöverföring: Steglös automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 11,6 sekunder

Toppfart: 130 km/h

Elektrisk räckvidd: 265 km

Vikt: 1510 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4.486/1.648/1.596 mm

Pris: Från 374.900 SEK

[I samarbete med Dagens PS finns vårt test av Renault Kangoo E-Tech Electric även tillgängligt här.](#)

BETYG

Första intryck

★★★★☆

SAMMANFATTNING

Renault Kangoo E-Tech Electric är tveklöst bästa i segmentet. Den är rolig att köra, lastar lika mycket som dieselalternativet, har skaplig räckvidd och många fiffiga lösningar för att inte tala om ett oändligt antal påbyggnationer.

4.5

★★★★☆

TOTAL POÄNG

14. Renault samarbetar med start up för konvertering av transportbilar.

PUBLICERAD Av Carl Undéhn 2022-07-20.

Renault har precis lanserat en uppdaterad version av transportbilen Master med ett större batteripaket på 52 kWh. Men den som inte vill köpa en helt ny Master ska istället kunna konvertera sin fossildrivna version till eldrift. Det är i alla fall tanken när Renault nu tar de första stegen mot ett officiellt samarbete med den franska konverteringsfirman Phoenix Mobility.



Under nästa år planeras 1 000 Renault Master att konverteras vid tillverkarens fabrik i franska Flins.

Enligt Renault är det ett viktigt steg i det långsiktiga arbetet kring cirkulär tillverkning vid fabriken där. Efter transportbilen Master är tanken att utöka erbjudandet med konvertering även till andra modeller. Vilka det handlar om och om även personbilar så kan bli aktuella framgår inte.

Inte heller finns det någon information om batteristorlek eller drivlinan som ska monteras. Priset lovad i alla fall bli konkurrenskraftigt jämfört med att köpa en ny, eldriven Master.



Carl Undéhn



15. Mathem ska köra med elkonverterad dieselbil.

Skriven av Kristofer Rask 2020-07-25.

Mathem har tillsammans med REARQ konverterat en av sina befintliga dieselbilar till elbilar.



Till 2025 ska hälften av Mathems fordonsflotta gå på el och en möjlig lösning för att uppnå det är just att bygga om befintliga dieselbilar till el.

Konverteringen går till som så att man tar bort alla delar som har med dieseldriften att göra. Allt från motorer, växellåda och bränsletankar. Därefter monterar man in en ny el-motor, växellåda och batterier.

I ett sista steg sätts själva drivlinan på plats. Därefter kopplas alla övriga system och funktioner på fordonet in, som t.ex. klimtanläggning, lampor och instrumentpanel.

Efter det programmeras fordonet datorer för att optimera användandet och ge föraren stöd kring till exempel körning och laddning. Efter det monteras skåpet, kylanläggning och lastbilen är redo att användas.

– Vårt strategiska samarbete med REARQ är otroligt intressant ur flera synvinklar. Dels för att det är ett viktigt steg i rätt riktning mot vårt elektrifieringsmål, men även för att det ger oss spännande möjligheter att bygga om våra befintliga bilar istället för att avyttra dem, vilket ger projektet ytterligare ett hållbarhetslager, säger Staffan Löttiger, Utvecklingschef Operations på Mathem.

Den första ombyggda ellastbilen kommer inom kort tas i drift och utvärderas i Göteborg. Om projektet faller väl ut är ambitionen att successivt rulla ut fler bilar i fler städer under året.



16. Fördubbling av antalet A-traktorer sedan 2020.

PUBLICERAT AV WILLE WILHELMSSON 2022-07-26 KL 10:30.

Finns nu nästan 50.000 registrerade A-traktorer i Sverige.



Transportstyrelsen skriver i ett pressmeddelande att det nu finns nästan 50.000 registrerade A-traktorer i Sverige. Det är en fördubbling mot antalet registrerade A-traktorer som fanns i början av 2020.

2020 förändrades regelverket runt A-traktorer och detta tros vara anledningen till ökningen av antalet registrerade fordon sedan dess. Förändringarna innebar att det blev möjligt att spärra hastigheten i A-traktorer med elektroniska metoder. Det var en förändring som infördes för att det skulle bli möjligt att bygga om moderna fordon till A-traktorer. Mikael Andersson, presschef på Transportstyrelsen, säger:

"Det fanns fördelar med den här regeländringen. Den gjorde det möjligt att bygga om nyare bilar till A-traktorer. Nyare bilar är både mindre skadliga för miljön och mer trafik-säkra än äldre bilar."

För att framföra en A-traktor krävs det att föraren har antingen ett mopedkörkort (AM-kort) eller ett traktorkort. Åldersgränsen för att ta AM-körkort är 15 år och för traktorkort 16 år.



**Olyckor med A-traktorer har nästan fördubblats.
Och antalet olyckor med elsparkcyklar fortsätter att öka.**



**Snart kanske man får köra 60 km/h med A-traktor.
Transportstyrelsen överväger att ändra reglerna.**



**93147 personer skadades i olyckor med A-traktorer förra året.
En uppgång på 27 procent sedan 2019.**



**Regeringen diskuterar högre hastighet för A-traktorer.
Även bälteskrav och tuffare krav på förarprov.**



Wille Wilhelmsson

17. Citroën Ami som polisbil – och mer.

PUBLICERAD: 24 JUL 2022, KL 12:46.

Mikro-elbilen Ami säljs oftast till privatpersoner men ett flertal får sätta på sig arbetskläderna. Här är några exempel på vad modellen som Citroën ställer stora förhoppningar till får ta sig an.



I februari 2019 visade Citroën upp [Ami One Concept](#). En eldriven konceptbil som var lätt att vifta bort men som enligt Citroën själva skulle resultera [i en produktionsbil](#) lika viktig för tillverkaren som deras [2CV](#), tillverkad i över fem miljoner exemplar mellan åren 1948 och 1990.

Huruvida bilen – i praktiken en mopedbil som toppar 45 km/h och tar sig 7,5 mil på en laddning kommer leva upp till de siffrorna återstår att se, nu har man i alla fall fått order på över 23.000 exemplar på nio olika marknader. 84 procent av bilarna går till privatpersoner men några kommer även att få tuffare uppgifter. Som bilarna ovan här: två tjänstebilar klara för biljakter på den grekiska ön Halki. Totalt har myndigheterna på ön beställt nio eldrivna fordon av Citroën, två av dessa är av modell Ami – en för polisen och en andra för kustbevakningen.



Ami som polisbil – på låtsas.

MOTORNYTT

En polisversion rullar även i Madrid – men lär få ett än lugnare liv än på en ö i medelhavet. Den är nämligen ett dragplåster i filmnöjesparken Parque Warner.

I hemlandet Frankrike använder elektroniksäljaren Darty Royan Ami som transportör av minde försändelser. 400 liter ryms där annars passagerarstolen är placerad i versionen Cargo. Ami går även att köpa eller hyra via företaget.



Ami som postbil i Marocko, där bilen även tillverkas.

160 bilar ska tjänstgöra åt portugisiska postföretaget Ctt samtidigt som marockanska Barid Al Maghrib har beställt 225 exemplar åt sina brevbärare som tidigare åkt på två hjul.

De flesta bilar som rullar i tjänst har dock enklare uppgifter som transportörer av människor för företag, i bilpooler eller så rullar de helt enkelt främst som rullande reklampelare.



För den som inte gillar att jobba finns Ami även som strandbil. Eller fanns, rättare sagt. Den limiterade upplagan på 50 exemplar av sålde slut på 18 minuter. Med den takten skulle elbilen Ami verkligen kunna utmana tidigare nämnda 2CV.

BIKE

18. Triumph TE-1 med explosiva prestanda.

Publicerat av Gerry 12 juli, 2022.

Nu släpper Triumph mer info om sin kommande elektriska motorcykel TE-1.



TE-1 uppges ha prestanda som matchar Speed Triple 1200.

FILM: <https://youtu.be/nZ-WBxLN8J8>.

Man har kommit till den slutgiltiga prototypen och har i egna tester kommit fram till ganska imponerande prestanda – exempelvis en motoreffekt av 177 hästar i ett 220 kilo lätt chassi. En start från noll till hundra avverkas på under fyra sekunder.

Det som ofta nämns som avgörande för en elektrisk motorcykel är 1) aktionsradien (räckvidden) och 2) laddningstiden. Här har Triumph kommit en bra bit på väg med 160 km aktionsradie och en laddningstid på 20 minuter (upp till 80%). Man använder också bromsarna för att ta tillbaka rörelseenergin och ladda batteriet under bromsning.

Triumph slår också ett slag för ljudet, som uppges vara ett häpnadsväckande soundtrack som byggs upp till ett hårresande crescendo.

För övrigt liknas cykeln Speed Triple 1200 RS och Triumph drar också många paralleller till den rent chassimässigt.

En spännande nyhet, som vi hoppas på att kunna provköra av så snart som möjligt.



19 NXT Gen Cup – framtiden för de svenska talangerna.

Publicerad av Jan Stepan 2022-07-25, 14:10.

Det nya helelektriska juniormästerskapet – NXT Gen Cup. Med en LRT NXT1 som är baserad på Mini Coopers första elbil kommer Sveriges mest lovande talanger tävla om det elektriska mästerskapet.



Nu kommer eldrift till junior racing. Det splitternya juniormästerskapet NXT Gen Cup kommer att erbjuda förarna från, så lågt som 14 år ända upp till 25 år, chansen att tävla i en helelektrisk LRT NXT1– en tävlingsbil som baseras på [MINI Cooper SE](#), som är Minis första eldrivna modell. LRT NXT1 erbjuder förarna 230 hästkrafter.

NXT Gen Cup kommer att vara ett supportmästerskap till det välkända Scandinavian Touring Car Championship (STCC), ett skandinaviskt standardvagnsmästerskap som etablerades 2011. Det nya junior mästerskapet kommer att göra debut under det kommande året.

Även [STCC blir helelektrisk från och med nästa år](#) och kommer bland annat att bjuda på stadsrace.

Medgrundaren Fredrik Lestrup intervjuades i samband med lanseringen av det nya mästerskapet och själva tävlingsbilen, som skedde i Knutstorp under lördagen. Han säger följande om satsningen.

– **Detta är ett nyckelsteg framåt** för återväxten av skandinavisk motorsport på ett hållbart och innovativt sätt med helelektriska LRT NXT1. Vi har jobbat stenhårt med utvecklingen under de senaste månaderna och att äntligen kunna avslöja bilen framför de entusiastiska framtida racingstjärnorna som samlats här under dagens lansering är en oerhört givande känsla för alla i projektet.

Oliver Söderström, som är den regerande svenska junior-mästaren och som aktuellt tävlar för Lestrup Racing Team i STCC, var närvarande under själva lanseringen. 24-åringen har testat den nya elbilen och ser lovande på det nya mästerskapet.

– **Det som slog mig var den direkta kraften** från elmotorn och den direkta körkänslan i bilen tack vare den låga tyngdpunkten, säger Oliver Söderström.

– Bilen är perfekt för unga talanger som ett första steg från gokart till racing. Den är givande att göra, enkel att förstå och samtidigt en utmaning att köra på gränsen.

Närvarande var även Milla Sjöstrand, en av de största unga talanger inom svensk racing. Hon säger följande om den nya serien.

– **NXT Gen Cup är definitivt intressant** för mig som ett nästa steg framåt i karriären. Speciellt då den är elektrisk, något som blir mer och mer relevant i både racing och samhället generellt. Vi får se vad framtiden ger, men NXT Gen Cup är definitivt på min lista för 2023.



STCC skippar bilsbilarna.



”Flash”: Saknas Flash, Rydell och Bräck i svensk motorsport?



Jan ”Flash”: Är svensk motorsport på väg att kvävas?



STCC körs mitt i Köpenhamn.



SVT rapporterar från STCC.

20. Från ruta tio till seger - Max Verstappen vinner i Ungern.

PUBLICERAD AV ANNA ANDERSSON 2022-07-31.

Max Verstappen missade i kvalet. Men gjorde allt rätt i racet. Han vann Ungerns GP från startposition tio. – Vem hade trott det när vi vaknade i morse?, undrar Verstappen.



FILM: https://youtu.be/Lpmlw3L_0Ac.

Gorge Russell tog ledningen i sin Mercedes och han höll den ända till det andra depåstoppet. Bakom honom följdes Charles Leclerc, Ferrari för en seger och längre ner i fältet jagade Max Verstappen, Red Bull.

Men i samband med det andra depåstoppet förändrades allt. Då tog Max Verstappen och Red Bull över kommandot. Mästaren som startade på de mjuka däckerna gjorde ett tidigt andra depåstopp och valde mediumdäckerna till den sista stinten vilket gav ett övertag.

– Jag hade hoppats på att vi skulle kunna ta oss upp mot prispallen i dag, men inte mer. Det var väldigt svåra förhållanden under loppet, säger en mycket glad Max Verstappen efter loppet.

– Men vi hade en fantastiskt bra strategi och gjorde rätt sak vid rätt tillfälle. Jag hann till och med att snurra 360 grader och kunde ändå vinna. Det är helt fantastiskt.

Utökar ledningen i VM

Ferrari och Charles Leclerc kunde inte kontra. De hade inget annat alternativ än att ta de hårda däcken eftersom han redan hade använt sina nya mediumdäck och det var för tidigt för honom att välja de mjuka däcken.

Leclerc hade ingenting att sätta emot och det avgjorde Ungern GP till Verstappens fördel. Därmed utökar den regerande mästaren ledningen i årets VM.

Bakom Verstappen körde Lewis Hamilton, Mercedes in som tvåa och hans kollega George Russell, som trea.

– Jag har ingen aning om var farten kom i från. Jag gjorde en bra start, men steg för steg så gick det bara bättre och jag trivdes mer och mer med balansen i bilen, säger Hamilton.

– Att vi står på pallen med två bilar två helger i rad är otroligt bra.

Ferraris Carlos Sainz slutade fyra, Red Bulls Sergio Perez femma och Charles Leclerc sexa.

– Jag förstår inte detta. Jag trodde att jag gjorde klart för dem att mediumdäcket var bra, ändå fick jag hårda däcken. Jag vet inte vad jag ska säga, säger Charles Leclerc till Viaplay.

Nu tar F1 sommarlov och nästa tävling avgörs i Belgien den sista helgen i augusti.



SLUT