



Zenos E10 R.

1. Regeringen tillsätter batterisamordnare för bilindustrin
2. 75 procent färre bilar sålda i Ryssland
3. Massiv återkallelse hos Ferrari
4. Ford Kuga återkallas igen då ny brandrisk upptäckts
5. BMW:s kvalitet allt bättre Mercedes och Audi rasar
6. Så står sig Teslas Plaid-modeller mot konkurrenterna
7. Hård kritik mot Teslas Autopilot
8. Tvingas byta motor för 100 000 kr för att Tesla inte säljer lös gummiring
9. Det går trögt med Teslas nya superbatteri
10. Mercedes och Volvo fränkörda i suv-toppen
11. MG utmanar Mazda MX-5 med eldriven sportster
12. Svenskt pris på MG 4
13. Elbilen som du kan köpa på Lidl
14. Nya Land Rover Discovery blir mer som Range Rover
15. Test: Renault Arkana E-Tech
16. Köp in dig i kön till Koenigsegg Jesko
17. Hämta bensinen ur luften
18. Fritt fram att installera laddare i lyktstolpar
19. Förbjud mopedbilar och låt A-traktorer köra fortare
20. Solceller på dieselbussar minskar utsläpp
21. BMW:s första Z
22. Loraymo gjorde mässbesökarna helt mållösa

1. Regeringen tillsätter batterisamordnare för bilindustrin.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 08/08/2022.

Flera nya batterifabriker startas nu i Sverige. Nu tillsätter regeringen en batterisamordnare. – Investeringarna skapar tusentals nya jobb och är avgörande för Sverige som fordonsnation, säger näringsminister Karl-Petter Thorwaldsson.



Senast i förra veckan kom nyheten om Volvos nya batterifabrik i Maristad. Flera andra batterifabriker är på väg att byggas. Bland annat Volvo Car Group och Northvolt AB:s gemensamma gigafabrik och forsknings- och utvecklingscenter för batterier i Göteborg, Scania Aktiebolags batterisatsning i Södertälje och Volvokoncernens batterifabrik i Mariestad.

Nu tillsätter regeringen en samordnare som ska underlätta komplexa utmaningar som exempelvis infrastruktur, innovation, energitillförsel, tillstånd, kompetensförsörjning och tillgång till bostäder i de kommuner och regioner som berörs. Samordnaren ska bland annat identifiera utmaningar och hinder, uppmärksamma berörda aktörer kring dessa och underlätta samverkan mellan aktörerna.

– Scanias ambition är att vara ledande i elektrifieringen av tunga fordon, och vår miljardinvestering i batterimonteringsfabriken i Södertälje som kommer stå klar nästa år är ett viktigt led i detta. Hela branschen står inför en enorm omställning, där battericellsproduktion i Sverige är avgörande. Men det kräver samordning och nära samverkan mellan politik och näringsliv. Regeringens initiativ med en nationell samordnare är därför oerhört välkommet, säger Christian Levin, vd Scania och TRATON.

– Jag tycker det är till lika delar klokt som välkommet att en nationell samordnare tillsätts. Volvokoncernen vill accelerera omställningen till hållbara transport- och infrastruktursystem, och battericellsproduktion är en viktig del i detta. Att ha en samordnare för denna framväxande industri kommer bli hjälpsamt i de processer kring etableringar som nu pågår på flera orter i Sverige, säger Martin Lundstedt, vd och koncernchef Volvokoncernen.

2. Nya siffror: 75 procent färre bilar sålda i Ryssland.

Publicerad 2022-08-05 kl 16:36 (uppdaterad 2022-08-05 kl16:48).

Text Magnus Kvandal.

Bara en fjärdedel så många nya bilar såldes i Ryssland under juli, jämfört med samma månad 2021. Det visar en rapport från den ryska organisationen Association of European Businesses. Mellan januari och juli i år såldes 368.850 nya bilar i landet, vilket är en minskning med 60,5 procent jämfört med förra året.



Ryska Avtovaz återupptog produktionen av Lada Granta i juni efter ett långt uppehåll. Modellen är en av Rysslands mest sålda bilar.

De mest sålda bilmärkena i Ryssland i år är det inhemska Lada, följt av Kia och Hyundai. Renault, som tidigare stått för nästan 40 procent av rysk bilproduktion, har minskat sin försäljning i landet med 63 procent hittills i år och med 85 procent i juli.

Efter invasionen av Ukraina meddelade flera europeiska bilmärken, inklusive Renault, att de stoppar all sin bilproduktion och försäljning i Ryssland.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Klart: Renault drar sig ur Ryssland.



Mercedes kan förlora miljardfabrik.



Volvo drar ned i Ryssland efter invasionen.



3. Massiv återkallelse hos Ferrari – berör 20.000 bilar.

Publicerad av Jan Stepan.

2022-08-08, 12:00.

Nu återkallas 20000 Ferrari modeller som tillverkats sedan 2005.



Ferrari får återkalla nästintill alla bilar de tillverkat sedan 2005, rapporterar sajten [Car Buzz](#). Sammanlagt gäller återkallelsen 20 000 bilar. Det är mycket stort antal för en låg-volymstillverkare som Ferrari, vars produktion låg på strax under hälften så mycket under det för dem ekonomiskt lyckosamma året 2020.

Äger du en Ferrari av någon av de berörda årgångarna kan du därmed med all sannolikhet förvänta dig ett återkallelsebrev med posten och det senast den 24 september 2022. Modellerna som påverkas av återkallesen påverkar allt från Ferrari 430 och California till LaFerrari och dagens 812.

Anledningen till den massiva återkallelsen har med bromsvätskebehållaren att göra. Bilarna kan tappa bromsförmåga på grund av locket till behållaren inte ventileras som den ska. Då bildas ett vakuum inuti, något som föraren märker på att bromspedaler blir lika svampig som när systemet inte luftats efter ett bromsvätskebyte.

Det är något man definitivt inte vill vara med om under färd när man kör en supersnabb Ferrari.

Trots att det låter tämligen dramatiskt så är åtgärden en relativ banal sådan för alla Ferrariåterförsäljares servicetekniker. Det enda man behöver göra är att byta locket på vätskebehållaren samt nolla den felkod om låg bromsvätska som felet triggat i bilens styrdon.

Tidigare i år fick Ferrari även återkalla samtliga bilar man sålt i Kina för samma fel, totalt 2222 bilar.



Trots krig och inflation – premiummärkerna säljer som smör.



Helvetesresan med nya Ferrarin – kostade 1,4 miljoner.



Ferrarichefen avslöjar lyxmärkets strategi framåt.

4. Ford Kuga återkallas igen – ny brandrisk upptäckt.

Publicerad 2022-08-08 kl 17:45 (uppdaterad 2022-08-08 kl 17:52). Text Magnus Kvandal.

Över 100000 bilar behöver åtgärdas på verkstad.



Ford återkallar 106.849 exemplar av Ford Kuga med hybrid- eller laddhybrid drivlinor, på grund av en potentiell brandrisk. Det rapporterar [hemsidan Car-recalls.eu](https://www.car-recalls.eu).

Erik Lindham, pressansvarig på Ford i Sverige, säger [till Teknikens Värld](#) att problemet även omfattar svenskbyggda bilar men att han inte vet hur många det gäller.

Till skillnad från tidigare brandrelaterade återkallelser av modellen har problemet den här gången ingenting att göra med hybridsystemet, utan med bensinmotorn.

Det man är orolig för är att motorolja eller bränsleångor ska ansamlas ovanpå skyddskåpan under motorn, där det då skulle kunna komma i kontakt med varma delar och börja brinna.

Så länge motorn är hel och inte läcker olja eller bränsle ska det inte finnas någon brandrisk. Trots det återkallar Ford alla hybriddrivna Kuga-modeller som har tillverkats i Spanien mellan 2 augusti 2019 och 13 juni 2022. Väl på verkstaden ska dessa bilar få ett extra hål borrarat i den undre motorkåpan, för att eventuella läckage ska rinna ut.

Dessutom ska bilarnas aktiva kylargrill, som kan öppnas och stängas efter behov, modifieras genom att fyra av de motoriserade ribborna tas bort. Det ska förbättra luftflödet i motorrummet och därmed sänka temperaturen.

Enligt Ford behöver Kuga-ägare inte oroa sig för att deras motorblock plötsligt ska spricka. En talesperson från Ford i Tyskland säger [till hemsidan kfz-rueckrufe.de](https://www.kfz-rueckrufe.de) att det inte finns några kvalitetsproblem med den berörda 2,5-litersmotorn. "Motorfel kan inträffa i vilket fordon som helst", säger han.

5. BMW:s kvalitet allt bättre – Mercedes och Audi rasar.

Publicerad 2022-08-07 kl 10:35.

Text Erik Söderholm.

Tysk precision och kvalitet är det något som finns i verkligheten eller en myt? Nya testresultat från tyska bilistorganisationen ADAC kanske ställer vissa uppfattningar på ända.



Nya siffror från Tyskland ifrågasätter Mercedes reklamslogan "det bästa eller inget".

ADAC har granskat tillverknings- och inredningskvaliteten på totalt 580 bilmodeller enligt 34 olika kriterier. Det handlar om exempelvis karosskarvar och inredningskvalitet – siffrorna visar alltså inte hur problemfria eller driftsäkra bilarna är rent tekniskt.

I de allra flesta fall är det dyrare premiummodeller som ligger bäst till i kvalitetsundersökningen. Men Audi A3 sticker ut med ett betydligt sämre resultat än i föregångaren.

"Audi A3 sticker ut med ett betydligt sämre resultat än i föregångaren"

Kostnadsbesparingar har gjort att kvalitetskänslan inte är lika hög som i tidigare Audimodeller. Exempelvis kan den "nakna" karossplåten ses under bagagerumsgolvet där föregångaren hade en filtmatte. Volkswagen Golf har också tappat i upplevd kvalitet, något även Vi Bilägare anmärkt på i flera tester. Där nämner ADAC att gasdämparen för motorhuvu nu är ersatt av en manuell "stålpinne".

Hela VW-koncernen får kritik av ADAC för att kvalitetsnivån sjunkit, samtidigt som priserna ökat "enormt" de senaste månaderna.



Senaste upplagan av Mercedes C-klass får ingen nådig kritik i ADAC:s kvalitetstest.

Allra mest tappar Mercedes C-klass. Märkets slogan, "det bästa eller inget", ifrågasätts av ADAC. Interiörmaterialet är på flera ställen hårda och billiga och ekonomiavdelningen har fått igenom ett vanligt knep, nämligen att bara förse den översta delen av instrumentpanelen med mjukt material. Den mellersta och nedre delen är i billigare hårdplast.



BMW 3-serie har gjort en rejäl uppryckning när det gäller kvalitetsnivån jämfört med föregångaren.



Flera Volvomodeller lyckas riktigt bra i kvalitetstestet.

Renault Zoe har blivit betydligt bättre än tidigare med mer påkostade material och attraktiv interiör, enligt ADAC. Det är särskilt imponerande i lågprisklassen där Zoe konkurrerar. Mazda får också beröm för att erbjuda riktigt bra materialkvalitet för sin prislapp.

BMW 3-serie är en av de modeller som höjt kvalitetsnivån mest jämfört med föregångaren. Det har också Fiat 500, Skoda Fabia, Toyota Yaris och Nissan Leaf.

I den bilklass som kallas "nedre mellanklass" har Volvo XC40 den klart högsta tillverkningskvaliteten, tycker ADAC – bättre än exempelvis BMW 1-serie och Mercedes EQA. Volvo V60 är med på topplistan bland större mellanklassbilar och XC90 bland de lyxigaste bilarna.

SÅ TESTADES KVALITETEN:

- ADAC har testat kaross- och inredningskvaliteten enligt 34 olika kriterier.
- På utsidan handlar det bland annat om uppmätta karosskarvar, plastdetaljer som knarrar eller saknas, skramlande dörrar och lackferingsfel.
- På insidan undersöks bland annat materialkvaliteten, synliga skruvhuvuden, knarrande plastdetaljer, vassa hörn och skarvar och olackerade metallplåtar.



Erik Söderholm

TILLVERKNINGSKVALITET: BÄST OCH SÄMST

Modellerna som ökat eller minskat mest i ADAC:s kvalitetstester jämfört med föregångaren.

Bilmodell	Höjning/sänkning
BMW 3-serie	+0,8
Fiat 500	+0,7
Skoda Fabia	+0,5
Toyota Yaris	+0,5
Nissan Leaf	+0,4
Audi A3 Sportback	-1,0
Hyundai i20	-0,7
Volkswagen Golf	-0,5
Hyundai i10	-0,5
Mercedes CLA	-0,4

MATERIALKVALITET: BÄST OCH SÄMST

Modellerna som ökat eller minskat mest i ADAC:s kvalitetstester jämfört med föregångaren.

Bilmodell	Höjning/sänkning
Renault Zoe	+1,45
Mazda 3	+1,0
Nissan Leaf	+0,75
BMW 3-serie	+0,5
Volkswagen T-Roc	+0,5
Mercedes C-klass	-1,55
Audi A3 Sportback	-1,5
Hyundai i20	-1,0
Opel Mokka	-1,0
Peugeot 308	-0,55

6. Så står sig Teslas Plaid-modeller mot konkurrenterna.

Publicerad 2022-08-06 kl 6:19.

Text Erik Söderholm.

Tesla har börjat sälja Model S och Model X Plaid i Sverige. Så här står sig modellerna mot konkurrenterna.



Efter lång väntan har Tesla nu börjat sälja de allra snabbaste och dyraste versionerna av Model S och Model X i Sverige. Modellerna visades upp i ansiktslyft utförande redan i januari 2021, med bland annat ny interiör och flera chassiuppdateringar, och Tesla presenterade också nya så kallade Plaid-versioner med fokus på prestanda.

Det är alltså först nu som modellerna [går att beställa i Sverige](#), till en prislapp på omkring 1,5 miljoner kronor. Leveranserna påbörjas senare i höst.

I den här jämförelsen har vi samlat in accelerationstider, toppfart och räckviddssiffror för ett antal sedan- och suv-modeller. Teslas acceleration ligger i en klass för sig, men det återstår att se om accelerationen kan upprepas flera gånger – något som Porsche skryter om – eller om accelerationen mattas av i takt med att drivlinan blir varm.

Siffrorna säger förstås inte så mycket om hur bilarna är att köra, och siffrorna kan i vissa fall också vara preliminära. Så är exempelvis fallet med Tesla. I flera fall finns heller ingen svensk prislapp. Det gäller för Lucid Air, Fisker Ocean och Audi e-tron S där den sistnämnda i nuläget inte går att beställa.

Tesla Model S mot konkurrenterna

Bilmodell	Acceleration 0–100 km/tim, sek	Toppfart, km/tim	Räckvidd, km	Pris, kr
Tesla Model S Plaid	2,1	322	600	1 549 990
Lucid Air Dream Edition Performance	2,7	270	655	i u
Porsche Taycan Turbo S	2,8	260	416	2 120 000
Audi RS e-tron GT	3,3	250	472	1 598 900
Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+	3,3	220	526	1 250 000
Mercedes-AMG EQS 53 4Matic+	3,8	250	580	1 740 000

Tabell: Vi Bilägare • Skapad med [Datawrapper](#)

Tesla Model X mot konkurrenterna

Bilmodell	Acceleration 0–100 km/tim, sek	Toppfart, km/tim	Räckvidd, km	Pris, kr
Tesla Model X Plaid	2,6	262	528	1 587 990
Kia EV6 GT	3,5	260	424	819 600
BMW iX M60	3,8	250	566	1 448 900
Fisker Ocean Extreme	3,9	200	630	i u
Ford Mustang Mach-E GT	4,4	200	500	999 900
Audi e-tron S	4,5	210	374	i u

Tabell: Vi Bilägare • Skapad med [Datawrapper](#)



Erik Söderholm

Läs också:



Tesla Model S och Model X Plaid kommer till Sverige.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Priserna klara: Så står sig MG:s elsuv mot konkurrenterna.



BMW iX mot konkurrenterna – så står sig nya elsuven.



Så står sig nya Fiat 500e mot konkurrenterna.



Kias starkaste modell – så står den sig mot konkurrenterna.

7. Hård kritik mot Teslas Autopilot: "Osant och vilseledande".

Publicerad 2022-08-08 kl 8:48 (uppdaterad 2022-08-08 kl 8:57).

Text Erik Söderholm.

Tesla får hård kritik för hur Autopilotssystemet marknadsförs i USA.



Tesla har flera gånger kritiserats för Autopilotssystemet som kan ta över vissa delar av körningen. I exempelvis Tyskland och USA har systemet utretts och i vissa fall beskrivits som "vilseledande".

Nu stämmer även myndigheten DMV i Kalifornien, motsvarande Transportstyrelsen, in i kritiken. Enligt DMV har Tesla marknadsfört Autopilot på ett sätt som är ["osant, vilseledande och inte baserat på fakta"](#).

Precis som i flera tidigare fall handlar kritiken om namnet Autopilot och tillvalet Total självkörningsförmåga.

DMV beskriver Teslas påståenden som "osanna och vilseledande"

Tesla får kritik för att bilen inte blir självkörande trots att namnen på systemen kan få köparen att tro det. DMV skulle teoretiskt kunna dra in Teslas tillstånd att sälja bilar i Kalifornien eller ge bilägarna rätt till ersättning.

Jämfört med när systemen lanserades finns i dag flera friskrivningar och förtydliganden i Teslas marknadsföring kring Autopilot och Total självkörningsförmåga, men det verkar alltså inte vara tillräckligt för DMV. Tesla har 15 dagar på sig att svara på kritiken innan myndigheten vidtar åtgärder.

Elon Musk har flera gånger utlovat stora framsteg för Autopilotssystemet, men alla har ännu inte blivit verklighet. Bilarna har inga kameror som håller koll på om föraren är uppmärksam och tittar på vägen när systemet är aktivt, som vissa andra bilmärken, utan förlitar sig på sensorer i ratten vilket gjort att vissa förare struntar i bilens varningar och låter systemet ta över körningen utan att vara uppmärksamma.

Elon Musk har sagt att den självkörande tekniken är skillnaden mellan att Tesla är ["värt mycket pengar eller i princip ingenting"](#).



Kritiken mot Tesla: "Vilseledande och oansvarigt".



Efter allvarliga olyckorna – Teslas Autopilot granskas.



Taket kapades i dödsolycka – hård kritik mot Autopilot.

8. Tvingas byta motor för 100.000 kr – för att Tesla inte säljer lös gummiring.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 08/08/2022.

Verkstadsexperten Fredrik Grufman slår nu larm om att Teslaägare måste byta hela bakre drivenheten för 100000 kronor för att en gummiring saknas. – Det är som att Volvo inte skulle sälja dig en ny ventilkåpspackning, ventiltätningar eller topplockspackning. Deras svar kommer vara "Sorry grabben, du får köpa en ny motor. Det finns inga delar löst", skriver Fredrik Grufman.



Nu börjar ett antal Tesla Model S i Sverige få några år på nacken och många mil på mätaren. Då kommer nya reparationer som löses enkelt på traditionella bilar, men har visat sig vara en stor operation på Tesla och kan kräva motorbyte. Vissa ägare kan få byta ut hela Rear Drive Unit, bakre motorn och drivenheten, för att det saknas o-ringar och packningar att köpa mellan motor och inverter.

– Har just nu flera Model S inne i verkstan med glykolläckage i rear drive unit. Enligt Tesla finns det bara ett alternativ – byt rear drive unit, uppger Fredrik Grufman i ett [Teslaforum på Facebook](#).

Reparationen kan kosta cirka 100.000 kronor inklusive arbete och en rear drive unit. Tesla säljer inga interna delar till drivenheterna. När något går sönder inuti måste hela enheten bytas ut trots att felet egentligen är enkelt. Fredrik Grufman jämför det med att Volvo skulle kräva ett motorbyte när ventilkåpspackningen eller topplockspackningen läcker. Men kanske går motorn ändå att rädda – genom att försöka tillverka egna o-ringar.

– Exempelvis har vi behov av nya o-ringar mellan motor och inverter. Dom läcker. Finns ej att köpa. Dom kommer vi behöva tillverka själva. Vi behöver även ett nytt inverterhus – dvs själva alu-burken som du ser nedan. Den är helt sönderkorroderad invändigt och det sitter lite plastdelar på insidan som ska tätas som är totalt genomrutten.



9. Det går trögt med Teslas nya superbatteri.

Publicerad av Jan Stepan.

2022-08-08, 15:54, uppdaterad 2022-08-08, 17:08.

Teslas nya battericell med formfaktorn 4680 ska ge tillverkarens elbilar både mer räckvidd och sänka kostnaderna. Uppstarten av produktionen har dock gått trögt men utsikterna ser lovande ut framöver.



Elon Musks tidigare spådom om att tillverkningen av Teslas nya battericellstandard 4680 skulle vara helt igång i år har inte uppfyllts.

För två år sedan avslöjade Elon Musk en [ny, banbrytande cylindrisk battericell kallad 4680](#) som både skulle få ned produktionskostnaderna och framför allt rejält öka räckvidden på sikt.

Den nya battericellen är just 46 millimeter bred och 80 millimeter hög och ska kunna lagra ungefär fem gånger så mycket energi som den befintliga 2170-cellen Tesla använder sedan tidigare.

Teslachefens spådom var att 4680-produktionen skulle räcka till minst en miljon elbilar i år. Så har dock inte blivit fallet – uppstarten av tillverkningen går trögt och befinner sig fortfarande i ett tidigt skede, rapporterar [Automotive News](#).

Ett fåtal [Tesla Model Y](#) ska dock ha byggts under det andra kvartalet med 4.680-batterier på den [nya fabriken Giga Texas](#). Det är oklart om dessa levererats till kunder eller om de erbjudits till Tesla-anställda, som [tidigare erbjudits modeller som inte annars säljs](#).

4680-batterierna ska idag kunna ge Teslas elbilar ungefär 16 procent mer räckvidd jämfört med de nuvarande 2170 batterierna, enligt tillverkaren. På sikt ska förbättringar av batterimaterialet och bildesign resultera i en nettoökning på 56 procent, samt även en minskning av produktionskostnaderna med hela 54 procent.

Ska ökas inför Cybertruck-lanseringen

Trots den tröga starten spår nu Tesla ett rejält uppsving av produktionen inför den väntade [lanseringen av Tesla Cybertruck](#) i mitten av nästa år.

– Vi producerar en anständig siffra varje vecka och jag tror att vi kommer nå en hög produktionsvolym i slutet av året, sa Musk i samband med [företagets bolagsstämma](#) under torsdagen. Där har Musk bland annat pratat om målet att årligen producera så mycket som [20 miljoner elbilar till 2030](#).

Musk klargjorde också att Tesla för närvarande inte är beroende av de nya 4680-batterierna, utan har tillräckligt av den gamla 2170-sorten för att räcka till resten av Teslas produktion i år.



Tesla Cybertruck kommer nästa år enligt Elon Musk.



Teslas fabrik genomgår uppgraderingar – ökar produktionen.



Rapport: Se upp Tesla – då kör Volkswagen om er.

10. Mercedes och Volvo fränkörda i suv-toppen.

Publicerad 2022-08-08 kl 12:50 (uppdaterad 2022-08-08 kl 14:47).

Text Erik Söderholm.

Tesla Model Y är nu populärare än både Mercedes, BMW och Volvo.



Tesla har fått upp farten rejält i tillverkningen av suven Model Y, framför allt jämfört med konkurrenterna i samma klass. Nya siffror från företaget Dataforce visar att Model Y var mer populär än både Mercedes GLC, BMW X3 och Volvo XC60 i Europa under första halvåret.

Konkurrensen bland de mellanstora suvarna är hård och klassen leddes tidigare av Mercedes GLC. Men trots att den nyligen lanserats i en ny generation och ökat tolv procent i registreringsstatistiken i Europa, har den registrerats i 1.297 färre exemplar än nya ledaren Tesla Model Y.

Volvo rasar

BMW X3 ligger på tredje plats med ett stort gap på drygt 10.000 bilar jämfört med Tesla. Volvo XC60 har historiskt sett presterat riktigt bra i klassen, men den tappar nu 18 procent i registreringsstatistiken och hamnar på fjärde plats.

Försäljningsökningen för Model Y har varit så stark att den kan köra om Audi A3 som Europas populäraste premiumbil under helåret 2022 oavsett storleksklass. Model Y blev Norges populäraste bil under första halvåret och i juni toppade den Sveriges registreringsstatistik.

– Model Y har varit väldigt framgångsrik på den europeiska marknaden och den kommer växa ytterligare, säger analytikern Benjamin Kibies till [Automotive News](#).



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Försäljningen bromsar in – men elbilarna fortsätter öka.



Skrämmande felet i nya Teslan: Glastaket flög av.



Sveriges första Tesla Model Y redan levererad – till Volvo.



Tesla gör U-sväng – nu kommer "snikversion" av Model Y.



Skrämmande felet i nya Teslan: Glastaket flög av.

11. MG utmanar Mazda MX-5 med eldriven sportster.

PUBLICERAD AV JAN-ERIK BERGGREN 05 AUG 2022, KL 16:00.

En gång i tiden var då brittiska MG med och skapade sportster-klassen. Nu ska kinesiska MG ta tillbaka förlorad mark och lanserar 2024 en eldriven sportbil som blir en direkt konkurrent till Mazda MX-5.



*Mazdas lilla MX-5 är en klassiker bland sportsterälskare.
Nu utmanas ikonen av en tvåsitsig eldriven sportbil från MG.*

[Mazda MX-5](#) har fått regera relativt ensam i klassen för små tvåsitsiga sportbilar med härliga köregenskaper. Visst har Miata, som modellen också kallas, fått viss konkurrens från [BMW](#), [Toyota](#) och [Alpine](#) men det är ingen som på allvar kunnat hota Mazda under de senaste dryga 20 åren.

Men kanske är det dags nu. Kinesiska [MG](#), en gång tiden en brittisk sportster-ikon på egna meriter, ska presentera en liten eldriven sportbil med cabriolet. MG har retat bilentusiaster lite med en film på en tvåsitsig bil där det går att se taket fällas ihop, någons händer tar på bilen och det dyker plötsligt upp ett lejon i filmen. Kanske ska lejonet skvallra om bilens kommande namn.

I filmen kallas bilen ” en billig halo-car” och försäljningen påstås börja om två år. Filmen och läckta bilder som tidningen AutoCar publicerat visar också att MG:s designavdelning haft ett gott öga till [Polestar 1](#).

Bilen ska härstamma från konceptbilen Cyberster som visades 2021. Cyberster fick ett så gott mottagande att MG gav grönt ljus för serieproduktion och det lär redan finnas över 5 000 intresseanmälningar från kunder.

MG köptes redan 2007 av kinesiska [SAIC](#) men det är först nu som MG:s eldrivna bilar fått uppmärksamhet i Sverige. I Sverige är det Hedin Bil som importerar och säljer MG:s bilar. Förra året lanserades den lilla suven [ZS EV](#) samt laddhybriden [EHS](#), elsuven MG [Marvel](#) och den eldrivna kombi [MG 5](#).

12. Svenskt pris på MG 4 – så mycket kostar nya elbilen.

Publicerad 2022-08-09 kl 11:07 (uppdaterad 2022-08-09 kl 11:15). Text Erik Söderholm.

MG har släppt den första prisuppgiften om den nya halvkombimodellen MG 4.



Tidigare i år visade MG upp en ny elbilsmodell som blir mindre än suven Marvel R. Halvkombimodellen [MG 4](#) utmanar bland andra Volkswagen ID.3.

Fler detaljer om den nya modellen ska presenteras senare i år, men redan nu är det klart att MG 4 ska lanseras i så kallat Luxury Long Range-utförande med batterikapacitet på 64 kWh och en räckvidd på upp till 43,5 mil enligt WLTP-körcykeln.

MG 4 får också tillgång till märkets assistanssystem som går under namnet MG Pilot. Modellen bygger på en ny plattform och blir bakhjulsdriven. Snabbladdningseffekten är inte officiell men att ladda ”upp till 80 procent” ska gå på 35 minuter.

MG 4 ska kosta från 415000 kronor i Sverige och blir i så fall 54900 kronor billigare än Volkswagen ID.3 Pro Performance som har en officiell räckvidd på 42,5 mil. Men eftersom MG ännu inte offentliggjort alla specifikationer är det än så länge svårt att jämföra priset rakt av utan hänsyn till utrustningsnivån.



Erik Söderholm



Läs också:



[Premiär för MG 4 – siktar på Volkswagen ID.3.](#)

13. Elbilen som du kan köpa på Lidl - hittills bara i Tyskland.

PUBLICERAD AV JAN-ERIK BERGGREN 06 AUG 2022, KL 15:00.

Klicka hem en bil på internet har gått att göra i ett par år nu. Men att köpa en bil tillsammans med chipsen och helgmaten är något nytt. I Tyskland ska matkedjan Lidl börja sälja den kinesiska elbilen Dorcen E20 - men under nytt namn.



*Elbilen som du kan köpa i Tyskland.
När börjar Ikea sälja bilar du bygger själv?*

Bilbranschen provar allt fler former för att sälja bilar. Internet är en kanal som används flitigt och tidigare i år såg vi livesända auktioner av nya bilar. Coronapandemin visade på behovet av att kunna köpa och sälja en bil utan något slags fysiskt möte mellan köpare och säljare.

[BMW](#) i Solna har också inlett försök med showroom där du kan gå in och helt digitalt se dig om i olika bilmodeller och även se hur din egen konfiguration ser ut och hur färgen på din bil ser ut i olika ljus.

Nu kommer nästa innovation gällande försäljning av bilar. Matbutikkedjan Lidl ska hemma i Tyskland börja sälja den kinesiska elbilen Dorcen E20. Det tyska företaget Elaris och importerat bilen och gjort en lite egen design. Elaris har också döpt bilen till Elaris Finn. Den lilla bilen är bara 2,9 meter lång och har plats för två personer och 229 liter bagage.

Elmotorn levererar 47 hästkrafter, bilen har en toppfart på 115 km/h och du ska komma cirka 20 mil på en laddning. Lidl säljer hyres- eller leasingkontrakt men hittills finns inga priser redovisade. Vill du köpa bilen i Tyskland har Elaris ett pris på drygt 21000 euro men till det ska läggas svenska skatter, avgifter men också dras bort elbilsbonus.

Det finns inga uppgifter om eller när den svenska grenen av Lidl ska börja sälja Elaris Finn. Vi väntar med spänning på att andra aktörer kliver in och konkurrerar med Lidl. Varför inte köpa en bil på Ikea som du får hem i ett platt paket med digger monteringsanvisning?

14. Nya Land Rover Discovery blir mer som Range Rover.

Publicerat av Karl Cajmatz 5 Augusti, 2022.

Succén med nya Land Rover Defender har knappast undgått någon. Den nyttobetonade utformningen tilltalar många, samtidigt som moderniseringarna under skalet duggar tätt eftersom Defender i själva verket är en helt ny bil. Plötsligt är stallkamraten Discovery hotad; har gamla Discon någon framtid? Den brittiska tidningen Auto Express har intervjuat Jaguar Land Rover-VD:n Thierry Bolloré för att undersöka saken.



Nuvarande Land Rover Discovery har hamnat i skymundan.

En kostymklädd bushman som ägnar sig åt kannibalism

Innan nuvarande Defender såg dagens ljus var namnet förknippad med ur-Land Rovern – en bil som fortfarande inte hade lämnat 1948 års teknologi bakom sig och som mest lämpade sig för arbete långt bortom asfalterad mark.

I dag kan man bara [köpa gamla Defender](#) om man är alldeles särskilt betalningsvillig. Annars saluförs Defender i ny tappning: den ser ut lite som den gamla, men fungerar i civiliserade sammanhang. Det är ett erbjudande som kunderna inte har varit sena att ta tillvara på.

Det kanske inte är så konstigt i och med att modellen erbjuds med tre storleksalternativ för karossen (90, 110 och 130), som personbil eller skåpbil, och med motoralternativ som sträcker sig från raka fyror till V8:or, med både mild- och laddhybriddrift som alternativ.

Kombinationerna är närmast oändliga. Inte undra på att vi hittills bara har hunnit testa en [liten Defender med stor motor](#) och en [halvstor Defender med liten motor](#), eller för den delen att gamla hederliga Discovery hamnat lite i skymundan.

Var finns det plats att dansa Disco i framtiden?

Så var finns det utrymme för Discovery när dess marknadsposition har intagits av nya Defender? I vakuumet som [nya, jättelyxiga Range Rover](#) och [Range Rover Sport](#) lämnar efter sig!

När Range Rover nu lanseras i sin senaste generation är det uppenbart att man siktar in sig på ett nytt marknadssegment. Priset är högre och känslan av kvalitet är total. Det lämnar ett glapp som framtidens Land Rover Discovery kan flytta in i.

Bolloré säger att han vill göra Discovery till ett lika väldefinierat varumärke som Defender och Range Rover, och att detta varumärke ska tillgodose behoven hos de mest krävande av familjer.

Man kan gissa att man storleksmässigt siktar någonstans mellan Range Rover och Range Rover Sport ([precis som innan](#)), och att bilen kommer att kännas som den [utgående Range Rover](#) fast med lite med utilitaristisk framtoning.

Huruvida det lämnar något utrymme för en ny [Discovery Sport](#) är inget Bolloré vill garantera. Rimligtvis skulle en sådan lite folkligare Land Rover i framtiden kunna få heta Defender Sport, om man inte blåser nytt liv i modellnamnet Freelander.

Hoppas på asymmetri och knasiga taklinjer

I nuläget är det förstas omöjligt att dra några definitiva slutsatser om hur en ny Discovery kan komma att se ut. Med hjälp av logiskt resonemang kan man emellertid göra några kvalificerade gissningar.

Nya Range Rover-modellernas nedslipade framtoning är antagligen något som kommer att föras över på Discovery, med tanke på hur nära modellkategorierna legat varandra designmässigt på senare tid.

Som [stora fans av Discovery](#) hoppas vi på redaktionen att de lite knepiga dragen som utmärkt modellen hittills får stanna kvar.

Den asymmetriskt placerade bakre registreringskylten ogillas av många, åtminstone sedan det exteriört monterade reservhjulet försvann med Discovery 3 år 2004, men det är också det som gör att man utan tvivel vet att man tittar på en Disco. Bakpartiets förhöjda taklinje kanske å ena sidan inte är så utsläppsvänlig, men det skapar å andra sidan en härlig känsla av rymd i baksätet.

När kan den nya generationens Discovery väntas komma?

Om två år väntas en helt elektrisk version av nya Range Rover komma, och året därpå gissar Auto Express att framtidens Land Rover Discovery kommer att visas upp. Det betyder att säljstarten lär landa år 2026.



Karl Cajmatz

Redaktör på Högsta Växeln som anser att bilar som enbart är praktiska också är onödiga. Kör således en italiensk kvalitetsbil i form av en Alfa Romeo Giulietta från 1983.

HÖGSTA VÄXELN**15. Test: Renault Arkana E-Tech.**

Publicerat av Tobias Jonasson - 07/08/2022.

Renault Arkana lanserades i Europa under 2021 och var enligt fransoserna själva den första coupé-SUV:en från ett "mainstream-märke". Detta kan onekligen betraktas som ett tappert försök att klättra uppför bilmarknadens klasstrappa även om det inte nödvändigtvis reflekteras i prisbilden.



Frågan är om Renault gjort tillräckligt för att bjuda upp till match inom det premium- och lifestyle-orienterade segment man nu kliver in i. Låt oss lägga i Högsta Växeln för att besvara den frågan.

En vinnande design?

Det är tydligt att Renault Arkana går för en modern look som tilltalar de konsumenter vilka föredrar en djärv och sportig design. Det är svårt att inte associera formspråket med bilar såsom Mercedes-Benz GLC och BMW X4 – på gott och ont. Coupé-SUV-konceptet är onekligen polariserande, men det är svårt att förbise dess popularitet. I min subjektiva mening har Renault lyckats väl med bilens exteriördesign som bjuder på intressanta linjer och ett utseende som ofta förknippas med bilar av det dyrare slaget.



En resonlig interiör

Invändigt finner vi en konventionell inredning som centrerar kring en högupplöst touchskärm i storlek 9,3 tum. Infotainmentsystemet är lätthanterligt och responsivt även om en fysisk styrplatta – likt BMWs “snurr-kontroll” – skulle vara ett välkommet komplement för att navigera bilens funktioner. I övrigt hittar vi på instrumentbrädan en rad analoga snabbknappar och reglage, snarare än touchstyrda sådana, vilket förenklar användarupplevelsen.

Det är emellertid tydligt att Renault kompromissat på byggkvalitén för att pressa prisbilden – just den ekonomiska aspekten får trots allt ses som ett av modellens främsta köpargument. Materialvalen upplevs stundtals som billiga; i synnerhet mittkonsolen i hårdplast. Med det sagt är detaljer/funktioner så som ambient lightning en fin touch.

Baksätet är relativt rymligt, den låga taklinjen till trots, och rymmer utan större problem 2 vuxna människor givet att de inte överstiger svensk medellängd med alltför många centimeter. Bagageutrymmet bjuder likaså på fullgod praktikalitet med en lastkapacitet à 480 liter. Att jämföra med exempelvis Citroën C4s 380 liter eller Toyota C-HR som mäktar med 377 liter.

Ett hybridsystem från en Formel 1-bil

Den Arkana-variant som åtnjuter mest uppmärksamhet från Renault är E-Tech-modellen som alltså är en traditionell hybrid. I korta drag fungerar systemet på så vis att det i stället för en koppling finns två elmotorer, samma system som man finner i Renaults F1-bilar. Det innebär att systemet alltid startar på el och växlar med hjälp av just elmotorerna. Tanken är att det ska göra växellådan både snabbare och mer effektiv.



Resultatet är att bilen till förvånansvärt stor del driver på just el, men olikt Formel 1-bilar kan den inte sägas vara särskilt snabb. Motorn är förvisso responsiv från stillastående tack vare el-injektionen, men bilen saknar vrid i mellanregistret. 0-100 km/h uppnås först efter hela 10,8 sekunder i testbilen.

Vad hände med fransk komfort?

Franska bilar är i högsta grad kända för hög komfort och en åkupplevelse som ofta beskrivs som molnlik. Så är dessvärre inte fallet med vår testbil av Renault Arkana. Fjädringen är på RS-Line-varianten kalibrerad åt det styvare hållet vilket resulterar i en stötig framfart. Bilen kommer förvisso till sin rätt i motorvägshastighet och chassit hänger kvar med bravur i kurvigt väglag, men jag hade gärna sett att man prioriterat en mjukare åkkomfort – särskilt då prestandan ändå inte finns där.

Renault Arkana (2022)

Motor: 1,6-liters fyra, bensinhybrid, 145 hästkrafter, 205 newtonmeter

Kraftöverföring: Dog automatväxellåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 10,8 sekunder

Toppfart: 172 km/h

Vikt: 1961 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4568/2034/1576mm

Pris: Från 367900 SEK

Konkurrenter:

Citroën C4

Kia Xceed

Mazda CX-30

Nissan Juke

Toyota CH-R



Summan av kardemumman

För- och nackdelar

- + Valfungerande hybridsystem
- + Design
- + Pris
- Till viss del plastig interiör
- Långsam
- Stötig

Renault Arkana är på pappret ett tilltalande paket med en rimlig prislapp, trots att modellen placerar sig inom det vanligtvis dyrare coupé-SUV-segmentet. Det som utmärker bilen i fråga är särskilt det unika hybridsystemet som bjuder på snål förbrukning och en tilltalande design. I övrigt sticker Arkana inte ut från mängden, men priset bör vara tillräckligt för att tilltala budgetmedvetna spekulanter.

BETYG

Helhetsintryck



SAMMANFATTNING

Renault Arkana sticker inte ut alltför mycket från mängden, men med en attraktiv prislapp, en djärv design och ett nytänkande hybridsystem bör det ändå anses vara ett fullgott alternativ för de som söker en billigare coupé-SUV.

3



TOTAL POÄNG



Tobias Jonasson

Italien-fantast som väljer stil och profil framför praktikalitet. Alfa Romeo är inte helt oväntat ett personligt favoritmärke.

16. Köp in dig i kön till Koenigsegg Jesko – så mycket kostar det.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 08/08/2022.

Koenigsegg Jesko ska bara tillverkas i 125 exemplar och är sedan länge slutsåld. Nu har du chansen att köpa i dig i kön och få en bil nästa år. En tysk lyxbilshandlare säljer en köplats till Jesko för 36 miljoner kronor.



FILM: <https://youtu.be/yk9dkD2HBmw>.

Det har hunnit gå mer än tre år sedan Koenigsegg första gången visade upp Jesko på bil-salongen i Genève i början av 2019. Fortfarande har inte en enda bil levererats till kunderna. De 125 exemplaren såldes slut i ett nafs, och det kan ha varit svårt att hinna säkra ett eget exemplar. Och kanske hade du inte ens pengar över då.

Nu har du chansen att säkra ditt eget exemplar av hyperbilen, trots att du inte hann beställa. Den tyska lyxbilshandlaren [Mulsano](#) säljer en byggplats till Koenigsegg Jesko, och bilen är redan förskottsbetald. Bilen kan levereras 12 månader efter att den slutgiltiga beställningen gjord.

För 36 miljoner kronor köper du in dig i kön och får din egen Koenigsegg Jesko. För de pengarna är bilen av allt att döma basutrustad, vill du ha extra utrustning så får du räkna med att betala några miljoner ytterligare. Hur mycket extra du betalar för att komma in i kön framgår inte, men bilen har tidigare sagts kosta omkring 30 miljoner kronor.

Enligt handlaren är bilen i EU-specifikation. De tekniska datan är välkända, även om ingen utomstående ännu har kört bilen. Jesko väger cirka 1420 kg, har en V8 med dubbelturbo som ger 1280 hästkrafter på vanlig bensin oh 1600 hästkrafter med E85. Vridmomentet är 1500 Newtonmeter.



Maths Nilsson

Klassiker

17. Hämta bensinen ur luften!

Publicerad 2022-08-08 kl 14:30.

(Uppdaterad 2022-08-08 15:28).

Text Björn Meyer.

Elektrobränsle kan låta som rena trolleriet. Men det är bara kemi om än långt ifrån enkelt. Kanske kommer du att köra gammalbil på e-bensin i framtiden.



Ingen kan ha missat arbetet som pågår med att minska utsläppen av koldioxid i atmosfären. Eldrift, med elektricitet producerad från vind- och vattenkraft, är det som nu antas vara lösningen. Men hur ska vi klara omställningsperioden? Och kommer det att finnas en lösning så att vi kan fortsätta köra våra gamla fordon?

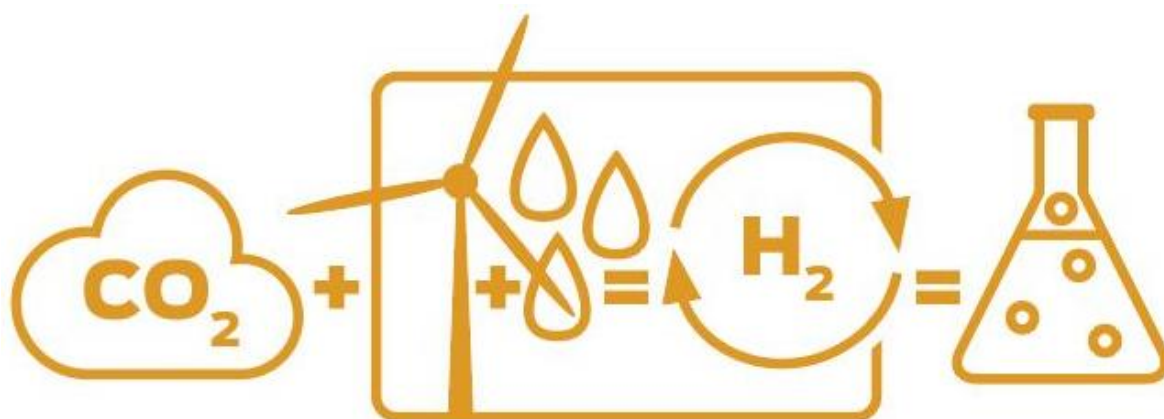
Vad är elektrobränslen? Så enkelt som att hämta bensinen ur luften är det förstås inte, men det finns sanning i påståendet. Det går nämligen att hämta in koldioxid från atmosfären och tillsammans med vätgas kemiskt omvandla den till bränslen som går att köra bensin- och dieselbilar på. E-bränslet går även att blanda in i de vanliga fossilgenererade bränslena på samma sätt som vi idag blandar in biobränsle. Fördelen är att man då tar befintlig koldioxid ur luften istället för att pumpa upp olja ur marken. Nackdelen är att koldioxiden återgår till atmosfären när vi sedan förbränner e-bränslet. Och den stora mängd energi som går åt i den kemiska processen brukas mycket mer effektivt om vi istället använder den direkt i eldrift av fordon.



Highly Innovative Fuels testanläggning är under uppbyggnad i södra Chile.

Bland biltillverkarna är Porsche mycket engagerade i forskning och framställning av elektrobränslen just för de ändamålen. I april meddelade företaget att de satsar 75 miljoner dollar i det chilenska företaget Highly Innovative Fuels (HIF). Även Siemens är engagerade.

Hur fördelaktigt är då elektrobränsle? Det beror förstås på vem man frågar. Den stora kritiken är densamma som framförs mot olika typer av vätgasdrift: Nyttan blir mindre där än om man använder energin, elen, direkt i fordon. Men vi har dock mängder och åter mängder med bensin- och dieslbilar som vi inte kan ersätta över en natt. Och i en del fall som vi inte vill ersätta. E-bensin går att hålla direkt i tanken och köra på för alla bilar som idag klarar E10.



Koldioxid (CO₂) hämtas in från luften eller direkt från skorstenen vid en industrianläggning. Vind- och/eller solenergi används för att tillverka vätgas (H₂) genom elektrolys av vatten, där syret och vätet spjälkas. I den så kallade Fischer-Tropsch-processen omvandlas koldioxiden och vätgasen till kolväten, elektrobränsle, som sedan kan vidareprocessas till bränslen som kan ersätta, eller blandas med, vanlig bensin, diesel, flygfotogen och liknande.



18. Fritt fram att installera laddare i lyktstolpar.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-08-08, 16:49.

Att sätta laddboxar i lyktstolpar är en billig lösning för att få fler laddpunkter. Sedan årsskiftet är denna lösning laglig och i Askersund har tekniken varit i drift på prov under fem år.



Den 1 januari 2022 trädde en ändring av ellagen i kraft som gör det tillåtet för kommuner att installera laddboxar i lyktstolpar.

En fördel med att installera laddboxar i lyktstolpar är att man slipper kostsam grävning i marken och att lägga extra elkabel.

Redan 2017 fick Askersund dispens från ellagen och började testa laddning i lyktstolpar.

– **Vi körde först ett pilottest** med ett tiotal boxar i ett år, och det gick så bra att boxarna planenligt fick sitta kvar. Nu har laddboxarna varit i gång i närmare fem år, och de fungerar lika bra som vilka andra laddpunkter som helst, berättar Jan Sandqvist, projektledare på Vattenfall, för [Ny Teknik](#).

Ett femtontal kommuner har kontaktat honom och visat intresse för samma laddlösning.

Askersund valde att införa enfasladdning på 3,7 kW. Det går att få en effekt på 11 kW om man använder tre faser.

– Men detta är inte tänkt att ersätta övrig laddinfrastruktur, utan är ett komplement. Därför är det ofta bättre med tre laddplatser med 3,7 kW än en med 11 kW. Lämpliga ställen kan exempelvis vara pendelparkeringar, eller platser där många bor i flerbostadshus men inte har någon egen parkeringsplats utan parkerar på gatan, säger Jan Sandqvist till Ny Teknik.

Några av lärdomarna från Askersunds pilotprojekt är att det kan vara klurigt att hitta platser där lyktstolparna är lämpligt placerade i förhållande till parkeringarna.

Det kan också bli problem om belysningsnätet inte är spänningssett dygnet runt. Vanligtvis är lyktstolpar spänningsatta i grupper.

– Man behöver en typ av styrsystem som gör att det går att styra varje stolpe. En bonus med ett sådant styrsystem är att det även ger bättre koll på alla enskilda lyktstolpar, exempelvis om de blir påkörda, säger Jan Sandqvist till Ny Teknik.



Akut brist på laddpunkter – miljontals behöver byggas i Sverige.



10 000 nya laddutag ska byggas i Stockholm.



Regeringen vill se snabbare utbyggnad av laddinfrastrukturen.



Glöm laddstopp – här laddas elbilen av motorvägen.



Magnus Fröderberg



19. Kravet: Förbjud mopedbilar och låt A-traktorer köra fortare.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-08-08, 12:08.

Riksförbundet M Sverige ryter till: "Dessa fordon är en fara för både förarna och miljön, men fortsätter att öka i antal."



M Sverige vill se att dagens mopedbilar fasas ut och förbjuds, till fördel för trafiksäkrare A-traktorer.

Antalet mopedbilar har ökat kraftigt de senaste åren. Cirka 17 000 fanns registrerade vid årsskiftet i Sverige. Nu kräver M Sverige att mopedbilarna totalförbjuds.

– Mopedbilarna har låg krocksäkerhet och var fjärde mopedbil är inblandad i en olycka. Dessa fordon är en fara för både förarna och miljön, men fortsätter att öka i antal. Mopedbilarna bör fasas ut och förbjudas, säger Heléne Lilja, chef för kommunikation och samhälle på Riksförbundet M Sverige.

Mopedbilar tillverkas ofta av plast och glasfiber och är lätta fordon med svagare kaross. I Euro NCAP:s tester har mopedbilarna visat sig ha betydligt sämre krocksäkerhet än personbilar. De har även brister när det gäller krockkuddar och löper en stor risk att välta när de svänger häftigt.

– Som förälder kan jag förstå lockelsen i att köpa en mopedbil till barnen, eftersom den upplevs som säkrare än en vanlig moped, men här visar det sig att karossen kan ge en falsk känsla av trygghet, säger Heléne Lilja.

I stället för mopedbilarna vill M Sverige låta A-traktorer, som bygger på säkrare personbilar, köra 45 km/h. I dagsläget finns det cirka 50.000 registrerade A-traktorer i Sverige.

– **A-traktorer är en bra introduktion** i trafiken och förbättrar mobiliteten för inte minst ungdomar. De har en stabilare och säkrare konstruktion än mopedbilar. Med en hastighetshöjning skulle trafikrytmen förbättras och fler välja bort mopedbilen, menar Heléne Lilja.

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att se över regelverket för A-traktorer och specifikt titta på höjd maxfart, bälteskrav och hur det kan bli svårare att ta bort fartspärren.



Föräldrar kan mista körkortet om minderåriga barn kör för fort med A-traktor.



Peder: Regelverket för mopedbilar är helt idiotiskt.



Mopedbilarna sågas av försäkringsbolag: "Krocksäkerheten är usel".



Magnus Fröderberg

20. Solceller på dieselbussar minskar utsläpp.

Publicerat av ULO • 4 AUGUSTI 2022.

Bussföretag kan spara upp till 1.500 liter diesel och minska utsläppen med upp till fyra ton koldioxid per buss och år med solceller på taket på sina dieselbussar. Det hävdar det tyska företaget Sono Motors. Företaget har utvecklat en lösning, Solar Bus Kit, för eftermontering av solceller på bussar med konventionell drivlina.



Genom att montera solceller på taket på bussar med konventionell drivlina kan upp till 1.500 liter diesel per år sparas in enligt Sono Motors.

Systemet är optimerat för de vanligaste 12-metersbussarna för kollektivtrafik i Europa, bland andra Mercedes-Benz Citaro och MAN Lion's City.

Totalt går det att montera cirka åtta kvadratmeter solceller på busstaket. Energin från solcellerna kan bland annat användas till att driva olika elektriska funktioner på bussen som luftkonditionering, belysning med mera. Enligt Sono Motors kan företagets Solar Bus Kit spara upp till 1500 liter diesel och minska utsläppen med upp till fyra ton koldioxid per buss och år.

Beroende på drivmedelspriserna och hur mycket bussen går i trafik täcker besparingarna investeringskostnaden inom tre eller fyra år, uppger Sono Motors. Tekniken kommer att presenteras närmare på IAA Transportation i Hannover den 20 – 25 september.

Relaterade artiklar:

1. [Solceller på busstak minskar utsläpp och spar energi.](#)
2. [SL satsar på solenergi.](#)
3. ["Stöd till solceller ger fler elbussar".](#)
4. [Självkörande buss får kraften från solen.](#)

Klassiker

21. BMW:s första Z.

Publicerad 2022-08-07 kl 10:30.

Text Mårten Carlsson.

BMW Z1 är mest igenkänd för sina märkliga dörrar som går ner i tröskeln. Anledningen till det vara inte bara en gimmick.



Det började 1985 med att BMW satte upp en särskild division som kallades BMW Technik GmbH.

Deras uppdrag var att forska fram och prova ut nya lösningar och material för framtiden, och hur dessa skulle fungera i framtidens bilar.

Så det var ju självklart man skulle bygga en bil på den kunskapen, den fick namnet Z1 - Z står för Zukunft = framtid.

Den färdiga - eller nästan färdiga Z1 roadstern visades upp på Frankfurtmässan 1987. För det dröjde ända till våren 1989 innan den släpptes ut på marknaden.

Det var en avancerad bil på flera sätt, en slags conceptbil i serieproduktion. Karossen var en styv stålstomme sammansvestsad till en monocoque. Rullskydd var integrerad i vindrutans ram.

För det och för maximal vridstyvhet blev det lite för trångt att sätta några vanliga dörrar på den. Så formgivaren Harm Lagaay löste den med att dom fälldes ner i tröskeln istället!

I det här skelettet satte man en avancerad multilinkbakaxel, som BMW kallade för Z-axel. Fram satte man en ordinär 2,5 liters motor från 325i.

Sen kläddes det hela med plastpaneler, men inte vilken vanlig plast som helst. Xenoy hette materialet, och är fullt återvinningsbart. Huv och baklucka var dock i glasfiberplast.



En plan från BMW var att man skulle kunna byta färg på sin bil med en extra uppsättning karosspaneler. Dom hävdade att det bara tog 40 minuter att byta rasket!

Låt oss tvivla lite på det och så går vidare med färgvalen - dom var inte så många.

Röd - Top Rot var den allra vanligaste 3102 bilar fick den här färgen

Fungelb - gul (135 stycken)

Traumschwartz - Svart (2301)

Urgren - grön metallic. (2041)

För 1990 tillkom även:

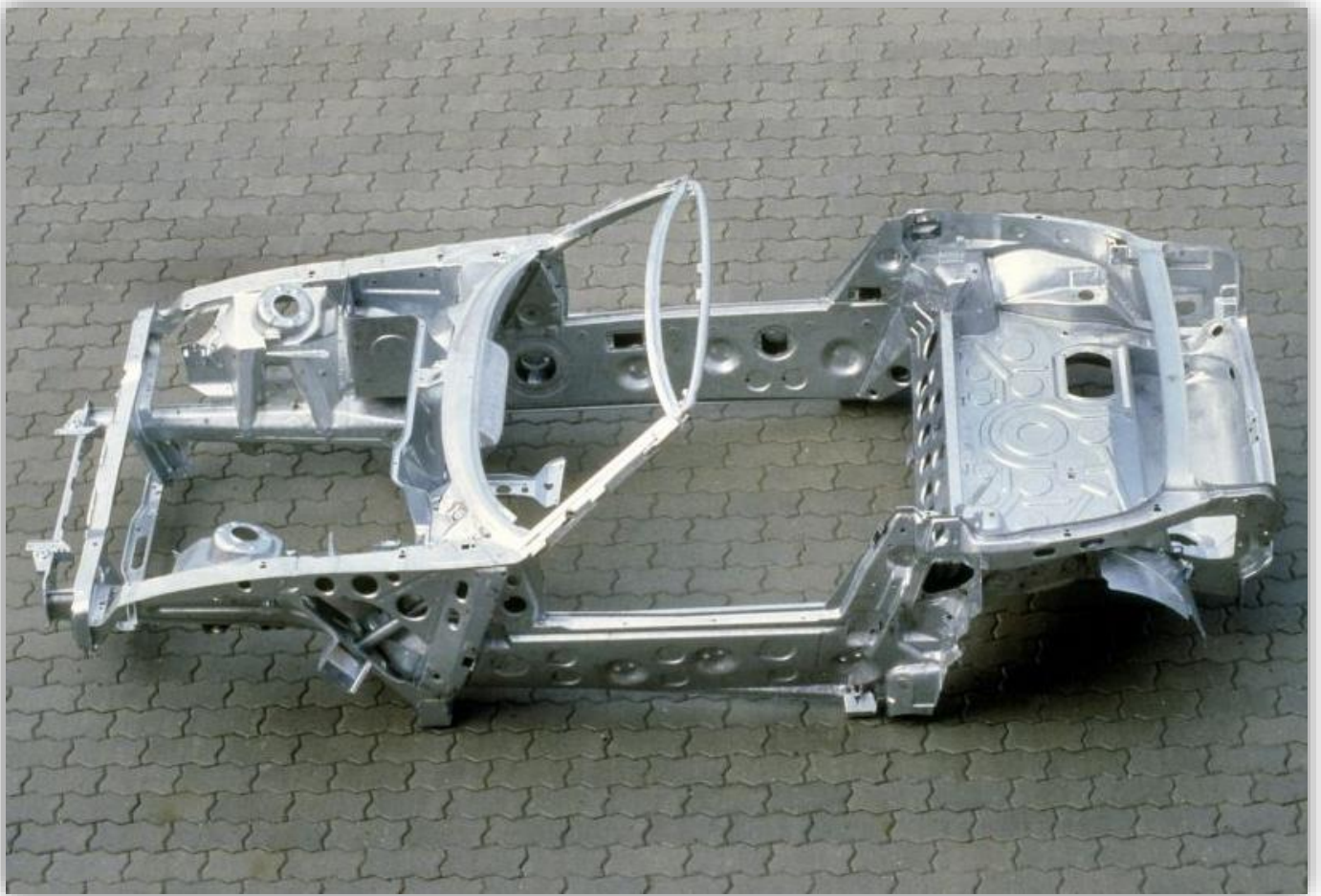
Pur Blau (193)

Magic Violet (228)

Det var dom bilarna som gjordes, totalt 8000 stycken BMW Z1 byggdes fram till juni 1991.

Men det var starten för BMW:s återinträde i sportbilsvärlden och de följande modellerna Z3, Z4 som kom att göras i större volymer med teknik utvecklad av framtidsavdelningen BMW Technik.

Men så fanns det en specialmodell också, den nästan helt okända Alpina RLE! Det stod för Roadster Limited edition.



Alpina tyckte 2,5liters maskinen på 170 hästar var lite för tam och bytte den mot en 2,7 liters motor från deras B3 modell istället.

Vidare sänkte man fjädring fram något och satte på sina egna 17-tums fälgar.

Totalt gjordes 66 stycken av Alpinas Z1, hälften av dem såldes i Japan, resterande stannade i Europa.

22. Loraymo gjorde mässbesökarna helt mållösa.

Publicerad 2022-08-07 kl 6:25.

Text Calle Carlquist.

Den här artikeln publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2007.

En berömd franskamerikansk designer skådade fagra Flaminia och ritade lite här och ritade lite där.



Efter broschyrbläddret som resulterade i [den här artikeln](#) visade det sig väldigt svårt att släppa Lancia. Vilka egensinniga och läckra bilar har inte detta märke presterat under sin hundraåriga existens!

Lancia låg länge i en egen fåra i bilindustrin, med tekniska delikatesser slag i slag och ett oöverskådligt antal karosserier och modeller som uppstått i hjärteroten hos tekniker och designers snarare än hos slemma marknadsförare och räknemissar. Sådant kan man bara beundra.

En dag fick emellertid en verkligt celeber formgivare syn på Lancia och bestämde sig för att försköna den stora (och mycket vackra) Flaminiamodell som dök upp i diverse karossversioner från 1957 och framåt. En tekniskt sett avancerad bil med de Dionbakaxel, växelådan sammanbyggd med slutväxeln, 2,5-liters V6 på 100 hk och från 1959 försedd med skivbromsar runt om. Flaminia skulle finnas i produktion ända till 1970.



Denne formgivarherre var inte vem som helst utan den i Paris 1893 födde Raymond Loewy, en industridesigner som vid slutet av 1950-talet lämnat outplånliga spår efter sig för bilister, rökare och törstiga: Shellsnäckan, Lucky Strike-askarna och Coca-Colafaskan. För att inte tala om alla undersköna lokomotiv och Studebaker 1953, en bil många håller för att vara en sällsynt snygg design.

Loewy hade Lancia och Parissalongen 1960 i sikte när han förde ritstiftet till papperet. Linjerna flödade yvigt kors och tvärs, vi måste tro att idéerna poppade upp precis som majskorn upphettade i matolja poppar upp. Hur skulle det annars ha kunnat gå som det gjorde?

Skapelsen döptes till Loraymo, en bokstavslek som antydde att kreatören var väldigt nöjd med sitt verk och ville låta sitt namn sväva över det samma. Loraymo bestod av många goda linjer, tyvärr föranleddes man inte tro att de hörde till en och samma bil.

Bakpartiet var slankt och hade kunnat passera som modernt än i dag. Över bakrutan svävade en spoiler, precis som på Lancia Stratos 15 år senare. Hjulen var täckta med blanka kapslar som om Loraymo skulle starta i Bonneville Speed Week i Utahs saltöken.

Men så var det fronten. Publiken på 1960 års Parissalong saknade ord för att beskriva vad den såg. Vi överlämnar till dig som betraktare/beundrare att, i likhet med den franska publiken och oss, också sakna ord.

Som hantverk är Loraymo förstås utsökt, helt i aluminium som knackats hos Motto i Turin och med en motor som trimmats hos Nardi. Historien visar att Loewy hade övat före Loraymos tillkomst, han gjorde en lika vansinnig variant av BMW 507 innan han kastade sig över Lancia. Och något år senare var det dags för nästa snygging, Studebaker Avanti...



Calle Carlquist



Studebaker Commander Coupé 1953.



Raymond Loewy's 1957 BMW 507 Coupé.



Studebaker Avanti R2 1963.

MOTORNYTT

SLUT