



Peugeot 402 Darl'mat Coupe 1937 – 1938.

- 1. Bilhandlare fortsätter med fusket trots ny lag**
- 2. Ryssarna har krockkuddar igen**
- 3. Extrem snabbladdning på 600 kW**
- 4. Opels prestandabilar ska heta GSe igen**
- 5. Vi kollar in vietnamesiska bilmärket Vinfast**
- 6. 900 hästkrafter i BMW:s familjesedan**
- 7. Ferrari Purosangue är äntligen här**
- 8. Miljonärer står i kö efter Ferraris nya SUV**
- 9. Pagani Utopia galet skön hyperbil för 30 miljoner kr**
- 10. Sista rycket för Chrysler 300C**
- 11. Provkörd Range Rover P510e**
- 12. Nissan Townstar EV ny hantverkarbil med 29 mils räckvidd**
- 13. Volvo först i världen att serietillverka tunga ellastbilar**
- 14. Miljardsmäll när Scania överger Ryssland**
- 15. Körkortsfuskare dömd**
- 16. Bugatti Veyron**



1. Bilhandlare fortsätter med fusket – trots ny lag.

Publicerad av Magnus Fröderberg.

2022-09-13, 15:06.

Var tredje bilannons strider mot den nya konsumentköplagen som började gälla den 1 maj 2022.



Ett stort antal bilannonser innehåller fortfarande förbjudna "reservationer".

Konsumentverket har granskat bilannonser på internets största marknadsplatser för begagnade bilar. En tredjedel av annonserna innehöll förbjudna reservationer. Konsumentverket ska nu ta kontakt med branschen och annonsplattformarna för att sätta stopp för de otillåtna annonserna.

Begreppet "Reservation för felskrivning" förekommer ofta i bilannonser [trots att lagen säger att det som står i annonsen ska gälla](#). Fel i annonserna kan få allvarliga konsekvenser, till exempel om dragvikten inte stämmer.

– **Att vi bilköpare konfronteras** med en säljarkår där nästan en tredjedel fuskar och slarvar helt öppet är egentligen ofattbart. Annonsplattformar som Blocket, Bytbil och Wayke måste självklart förhindra användandet av reservationer och förbättra tryggheten i stället för att hjälpa annonsörerna att lura oss konsument, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk rådgivare på Riksförbundet M Sverige.

Reservationen är inte bara ett problem i samband med köpet. Vid en eventuell reklamation är det vanligt att bilhandlaren direkt hänvisar till sin reservation och menar att de inte behöver göra någon åtgärd.

Konsumenten blir då tvungen att ta sitt ärende till Allmänna Reklamationsnämnden. Något som kan sluta i att bilhandlaren uppmanas att ta tillbaka bilen.



Köpguide: Så undviker du att bli lurad av bilhandlaren – eller privatsäljaren.



Ny konsumentköplag från 1 maj 2022 – tryggare att köpa begagnad bil.



Bilhandlaren: "Vi känner oss hotade".



Tesla på Svarta listan – vägrar ta tillbaka bil trots ARN-dom.



Magnus Fröderberg

2. Ryssarna har krockkuddar igen.

Publicerat av Marcus Berggren 12 September, 2022.

Ryska biltillverkare har tvingats växla ner rejält sedan invasionen av Ukraina. Det märktes av i bilarna som tillverkades där alla funktioner som krävde utländska delar togs bort, däribland krockkuddar. Men nu är de tillbaka i de ryska bilarna.



Lada Granta går nu att få med krockkuddar efter att ha varit utan ett antal månader.

”Avtovaz har börjat tillverka Lada Granta med krockkuddar” lyder rubriken i pressmeddelandet. Det är daterat 2022 och inte 1982 som man kan tro.

Från den 23 augusti är de bilar av modellår 2022 som rullar ut från Lada-fabriken monterade med krockkudde på förarsidan.

Ingen lyxbil direkt

Lada Granta tillverkas i samarbete med Renault och har tillverkats sedan 2011.

Bilen går att få med mellan 82 och 107 hästkrafter och med antingen en femväxlad manuell låda eller en fyrstegad automat.

I ryska motsvarigheten till Euro NCAP – kallad [ARCAP](#) – fick Lada Granta två av fyra stjärnor.

Nypriset börjar på motsvarande 130 000 kronor och då ingår alltså numera krockkuddar – något som inte var fallet förut.

[Vi har tidigare rapporterat om Lada Niva Classic](#) som började säljas utan krockkuddar tidigare i år – något som möjliggjordes av de ryska myndigheterna i samband med sanktionerna.

Fortsättningsvis behöver inte bilar längre ha ABS eller bältessträckare. Även utsläppskraven har tagits bort.

Krockkuddar sedan 1981

Krockkuddar introducerades 1981 som ett säkerhetskomplement på Mercedes S-klass av generation W126.

1987 blev [Porsche 944 Turbo](#) den första bilen som erbjöd krockkudde för både förare och passagerare som standard.

1988 följde Chrysler efter och den 12 mars 1990 skedde den första olyckan mellan två fordon försedda med krockkuddar – två [Chrysler LeBaron](#) från 1989 frontalkrockade vilket resulterade i att krockkuddarna i båda fordon utlöstes.

I juni 2022 försvann alltså den självklara säkerhetskomponenten från ryska bilar men nu har de kommit tillbaka, åtminstone i Lada Granta.

Bilarna erbjuds även med ett speciallån för vissa utsatta kunder vilket sänker nypriset för 130 000 kronor till strax över 100 000 kronor.



Lada Granta.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

3. Volvoägarens nya plan: Extrem snabbladdning på 600 kW.

Publicerad 2022-09-14 kl 5:55.

Text Erik Söderholm.

Geely siktar på supersnabb elbilsladdning. Med ny teknik kan elbilen laddas med upp till 30 mil på fem minuter.



Det verkar pågå en tävling när det gäller snabbladdning i elbilsvärlden. En del nya elbilar som säljs i dag har en laddeffekt på över 200 kW, men framöver kan betydligt högre ladd-effekt än så bli aktuell.

Kinesiska Xpeng har till exempel utlovat ["20 mil på fem minuter"](#) – åtminstone enligt den kinesiska körcykeln – och nu visar företaget Viridi E-mobility Technology upp teknik som ska pressa ned laddtiden ännu mer än så.

Effekten hamnar på hela 600 kW och då ska 30 mils räckvidd kunna laddas på fem minuter.

Viridi är ett teknikföretag som rent organisatoriskt ligger under Zeekr, som är kinesiska Geelykoncernens [relativt nystartade elbilsmärke](#). Både Zeekr och Viridi ingår alltså i Geely som äger Volvo, och Zeekr använder Geelykoncernens SEA-plattform som även Volvo kan använda i framtiden.

Den snabba laddtekniken skulle alltså rent teoretiskt även kunna dyka upp hos Volvo.

Att skruva upp laddeffekten till 600 kW är inte oproblemiskt. Företaget har fått se över vätskekyllningen i systemet för att klara värmeutvecklingen men hävdar att tekniken kan sättas i serieproduktion relativt snart.



Geelykoncernens nystartade märke Zeekr blir förmodligen först ut med den supersnabba laddningen.



Erik Söderholm

Läs också:



Nya snabbladdare ska köra om Tesla och Porsche.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Volvoägarens nya elbilsplattform: "Bättre än Tesla".



Här är Volvos nya elbilssyskon – säg hej till Zeekr.



Raketstart för Volvos nya elbilssyskon.

4. Opels prestandabilar ska heta GSe igen.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-09-14, 14:09, uppdaterad 2022-09-14, 16:02.

På 1970- och 80-talet hade Opels toppmodeller beteckningen GSe. Nu ska de elektriska prestandabilarna få samma namn.



Opel Manta GSe ElektroMOD – en elektrifierad Manta från 70-talet. Den kommer inte i produktion, men beteckningen GSe ska få nytt liv.

Opel lovar att 2024 ska det finnas en eldriven version av varje modell. Och de elektriska prestandamodellerna ska heta GSe.

– I framtiden kommer varumärket GSe inte enbart representera dynamiska bilar som är roliga att köra utan även stå för Grand Sport Electric, vilket går helt i linje med våra planer för att bli ett fullt elektrifierat varumärke, säger Florian Huettl, vd för Opel.

GSe-beteckningen användes under 70- och 80-talet på toppmodellerna av Opel Commodore och Monza och betydde "Grand Sport Einspritzung", alltså att bilens motor hade elektronisk bränsleinsprutning istället för mekanisk förgasare.

Opel nämner inga detaljer om GSe-modellerna utöver att de ska vara roliga att köra och "Autobahn proof", vilket borde innebära toppfart över 200 km/h.

[Nyligen gjorde Opel en elektrisk restomod](#) av 70-talsklassikern Manta. Den kommer tyvärr inte i produktion. Opel har dock visat en mer modern Manta och sagt att den kan komma i produktion 2025.



Opel Monza GSE – en drömbil på 1980-talet.



En ny Opel Manta GSE kan se dagens ljus 2025.



Magnus Fröderberg

5. Vi kollar in vietnamesiska bilmärket Vinfast.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-09-13 KL 13:15.

Ställde ut två modeller på IFA-mässan.



På IFA-mässan i år var det väldigt lite bilrelaterade saker ännu mindre bilmärken. Vilket är konstigt, mässan är ju i billandet Tyskland och man tycker ju att i alla fall de inhemska märkena borde synas litegrann. Ett märke som fanns på mässan var Vinfast, ett relativt nytt vietnamesiskt bilmärke som har sitt huvudkvarter i Singapore.

Man har två modeller, lite mindre VF8 (nedan) och lite större VF9 (ovan). Formatet på VF8 känns igen från andra bilar, en lite lagom stor crossover med plats för en mindre familj. VF9 är betydligt biffigare och fronten backar inte för någon, men jag gillar ändå att man har försökt att få till bakre delen så att den sjusitsiga bilen inte känns alldeles för tjock. Japp, man kommer att få plats sju personer i VF9 men tyvärr fick vi inte komma in i bilen eftersom det bara var en prototyp.

In i VF8 kom vi däremot och där var det rätt hemtrevligt. Så speciellt magiskt var det väl inte men betyg godkänt. Skärmen i mitten styr typ allt och hade faktiskt ett bra upplägg med allt som rör bilen till vänster, karta i mitten och appar till höger. Rullade på helt ok. Ikoner och sånt var väl inte skapade av världens bästa designers men betyg godkänt.

Betyg godkänt blev det också på frunken där man får plats med lite laddkablar och sånt men inte så mycket mer. Betyg väl godkänt blev det på att man hade USB-C-uttag i baksätet som levererar 90W! Räcker till en riktigt rejäl dator.



En kul detalj på VF9 var "luftintaget" i fronten som hade sitt utsläpp i motorhuven. Finns troligen där för luftmotståndet och hur stor skillnad det gör är oklart, men lite roligt.

VF8 kommer med batteri på antingen 82 eller 87,7 kWh. Att man har två alternativ så nära varandra är lite underligt. Kraften är antingen 260 kW (353 PS) och 500 Nm eller 300 kW (408 PS) och 620 Nm. Räckvidd mellan 40 och 47 mil WLTP.

Prislappen ligger på från 599 euro i månaden. Köper man den utan batteri, och sedan prenumererar på det, kostar bilen 46.050 euro och med batteriet 62.200 euro. Detta för minsta versionen.

VF9 kommer antingen med ett batteri på 93 eller 123 kWh. Beroende på utrustning och batteri ska det räcka mellan 42 och 60 mil, trots hög förbrukning på mellan 23 och 25 kWh/100 km. Effekten är på 300 kW (408 PS) oavsett batteri och vridet ligger på 620 Nm.

Prislappen ligger på från 899 euro i månaden. Köper man utan batteri kostar det 62.750 euro och med lilla batteriet 82.950 euro. Inget budgetmärke med andra ord.

Vinfast är på väg till Europa och ska lanseras i Tyskland i år. Om de kommer hit till Sverige är ännu oklart.



6. 900 hästkrafter i BMW:s familjesedan.

Publicerat av Joel Sandberg.

13 September, 2022.

BMW M5 är en av världens snabbaste sedanbilar. M5 CS är namnet på den starkaste M5 någonsin med sina 635 hästkrafter – nu har den trimmats ytterligare.



BMW M5 trimmas till 900 hästkrafter.

I grundutförande har [BMW M5](#) 600 hästkrafter vilket är mer än tillräckligt för att skrämma slag på hela familjen.

Väljer man en bil i [Competition-utförande](#) stiger den siffran med 25 hästar till totalt 625 stycken.

Vill man vara värst på gatan finns en ännu starkare version – nämligen [BMW M5 CS](#) som producerar 635 hästkrafter och gör 0 till 100 kilometer i timmen på 3 sekunder blankt.

Familjebilen trimmas

Nu har det tyska trimföretaget G-Power lagt vantarna på M5 och förvandlat den till vad som förmodligen är världens kvickaste sedan.

Under huven sitter samma 4,4-liters V8 som i vanliga BMW M5 CS men med en drös olika uppgraderingar.

Ny mjukvara, större turbos och bättre kylning är bara en del av modifikationerna. Resultatet är spektakulärt med prestandasiffror som lyder 900 hästkrafter och 1 050 newtonmeter.



Kvickast hittills

Toppfarten har höjts från 305 till 333 kilometer i timmen vilket matchar [Bentley Flying Spurs](#) officiella topphastighet. Denna satte min kollega, Marcus, på prov [vilket resulterade i en hisnande upptäckt.](#)

Även utsidan har fått sig en makeover med guldfärgade fälgar, en ving i kolfiber och specialdesignad kolfiberhuv med extra luftintag.

Ett sant prestandamonster för den som verkligen vill skrämma slag på sin familj med andra ord.



Bakluckan pryds av en kolfibervinge.



7. Världspremiär: Ferrari Purosangue är äntligen här.

Publicerat av Anders Nilsson.

2022-09-14.

Ferrari Purosangue har en 6,5-liters V12-motor.



Ferrari Purosangue har en 6,5-liters V12-motor.

FILM: <https://youtu.be/8PRpzPY7YwQ>.

Det har länge spekulerats i dels om Ferrari kommer lansera en sportig suv, dels huruvida den får en V12-motor. Nu är den äntligen här: Ferrari Purosangue.

Den 479,3 centimeter långa bilen med en hjulbas på 301,8 centimeter är den första modellen från den italienska sportbilstillverkaren som har fyra dörrar och fyra säten: Ferrari Purosangue. Dessutom har den en 6,5-liters V12-motor på 726 hästkrafter och 716 Nm, vilket något har spekulerats i tidigare, huruvida den skulle [få en V12-motor eller inte](#).

För att hålla ned vikten har bilen fått ett tak i kolfiber. Totalt ligger vikten på lite över 2 000 kilo. Arbetet med bilen började redan 2017 då de första förslagen på designen visades upp internt. Det är en bilmodell som skapades från grunden. Ferrari menar att de har skapat något unikt, inte enbart prestandamässigt, men även designmässigt.



Kostar motsvarande 4,1 miljoner kronor

Bilen har fyrhjulsdraft som har utvecklats allt sedan systemet introducerades på [Ferrari FF](#). Purosangue har en viktfördelning på 49/51. För att uppnå den balansen har motorn placerats bakom framaxeln och den åttaväxlade dubbelkopplingslådan agerar som en transaxel, bakom bakaxeln. Samtidigt finns en kraftöverföringsaxel, som adderar framhjulsdraft. Den sportiga suven/crossovern har en toppfart på mer än 310 km/h, samtidigt som den klarar av 0–100 km/h på 3,3 sekunder.

Priset på den lyxiga sportsuven startar från 390 000 euro, motsvarande 4,1 miljoner svenska kronor. Det är den näst dyraste produktionsmodellen efter [Ferrari SF90 Stradale](#). Leveranserna startar under det andra kvartalet nästa år. Totalt kommer 15 000 exemplar av bilen att tillverkas.





Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Bilder på Ferraris Purosangue läckta.



Bekräftat: Purosangue får V12:a.



Ferrari Purosangue kan få V12-motor.



Första officiella bilden på Ferrari Purosangue.

8. Miljonärer står i kö efter Ferraris nya SUV – alla får inte köpa.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

14/09/2022.

Nya Ferrari Purosangue har orsakat en galning rusning hos förmögna kunder. SUV:en för närmare fem miljoner riskerar att bli slutsåld flera år framåt. – Vi riskerar att inte kunna tillfredsställa efterfrågan, och kanske kommer vi att behöva stänga orderingen mycket snart, säger Ferraris marknadschef Enrico Galliera till [Autonews](#).



Redan 2018 när Ferrari tillkännagav modellen började kunder lägga ordrar. Men enligt Ferraris marknadschef "exploderade" antalet beställningar i maj när Ferrari avslöjade att bilen får V12-motor.

I går kväll blev nya [Ferrari Purosangue](#) officiell och du kan läsa [allt om den nya modellen här](#). Ferrari var sena bland sportbilmärkena med att lansera en SUV, och bilen är uppenbarligen hett efterlängtdad bland de rika köparna.

Trots att bilen just visats är ordertrycket "enormt". Endast 3000 bilar per år kommer att tillverkas för att Ferrari inte ska urvattna sitt varumärke. Och nu kan Ferrari komma att stoppa ordermottagningen på bilen mycket snart – den säljer redan för bra.

Pris: cirka 5 miljoner kr i Sverige

Ferrari vill inte att Purosangue-försäljningen ska vara mer än 20 procent av märkets totala volym på 15.000 bilar per år. Modellen förväntas leva i 4-5 år, så totalt kommer cirka 15.000 bilar att produceras. Purosangue kostar från 390.000 euro i Italien, och kommer troligen att kosta närmare fem miljoner kronor i Sverige.



– Vi är engagerade i våra kunder och trots efterfrågan kommer vi att hålla kontroll över volymen, något som är förenligt med vårt DNA, med vårt grundaruppdrag, som är att förbli extremt exklusiv. Och det enda sättet att förbli exklusiv är att kontrollera efterfrågan och erbjudandet, säger Enrico Galliera till Autonews.

Galliera förväntar sig att Purosangue ska locka många nya kunder till Ferrari, inte minst barnfamiljer. Men de nya köparna kommer att få vänta, Ferraris trogna kunder har förtur.

– Den är mindre skrämmande, du kan köra med familjen, med barnen, med vännerna, så det öppnar en fantastisk möjlighet för Ferrari.



9. Första bilderna: Pagani Utopia – galet skön hyperbil för 30 miljoner kr.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 13/09/2022.

Här är de allra första bilderna på nya hyperbilen Pagani Utopia. Bilen blir en väldigt analog upplevelse med V12-motor med dubbla turbo och 864 hästkrafter. Utopia görs endast i 99 exemplar för 30 miljoner kronor styck.



[Pagani](#) har gjort sig kända för att tillverka bilar som är rena rama konstverken. Och nya Utopia är definitivt inget undantag. Om Koenigsegg är brutal och häpnadsväckande är Pagani mer skön och förunderlig. Världspremiären skedde stilenligt i Milanos operahus på måndagskvällen. Enligt Pagani är det tredje akten efter Zonda och Hyuara.





Nya Pagani Utopia har byggts efter tre mål som ställts upp av grundaren Horacio Pagani: Enkelhet, lätthet och körglädje.

Därför har Pagani skippat allt vad hybrider och ultramodern superteknik heter. Utopia har en gammal hederlig V12-motor med dubbelturbo som ger 864 hästkrafter och ett vridmoment på 1100 Newtonmeter.

Lättheten ordnas med kolfiber och Carbo-Titanium. Bilen är nämligen inte bara gjord av kolfiber. Pagani använder ett material som heter Caro-Titanium och är patenterad av Pagani. Materialet är en blandning av titan och komposit och en bidragande orsak till att bilen bara väger 1280 kg. Körglädjen ordnas av den senaste trenden i hyperbilsvärlden: Manuell växellåda.

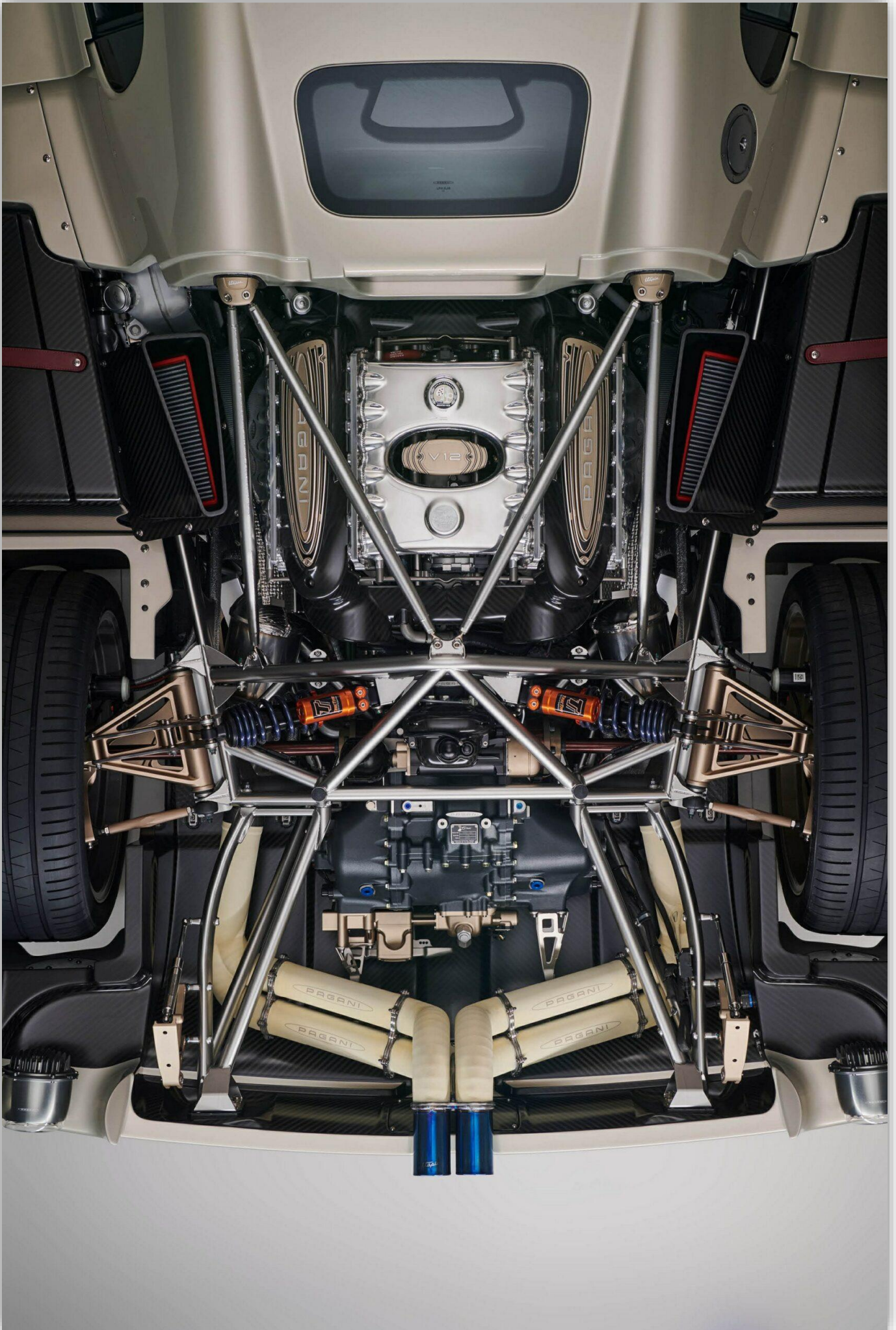
Pagani har inte släppt några prestandasiffror ännu, men med all sannolikhet kommer den att vara oerhört snabb. Formen är inte bara skön, enligt Pagani är bilen mycket aerodynamisk efter tusentals timmar av testning i vindtunnel.

Kabinen är en skönhetsupplevelse i sig. Pagani Utopia har nästan bara analoga knappar och mätare. Bara en liten ynka skärm mellan hastighetsmätare och varvräknare finns. Man kommer osökt att tänka på schweiziska lyxur. Ratten och pedalerna är utfrästa från ett solitt aluminiumblock.

Dessutom finns ett periskop för att klara bakåtsikten, en detalj Lamborghini var först med på Countach.

Endast 99 exemplar av Utopia kommer att byggas. En i veckan ska färdigställas vid Paganis fabrik San Cesario sul Panaro i Modena i Italien. Prislappen ligger på drygt 23 miljoner kronor före moms och skatt. Med svensk moms blir priset cirka 30 miljoner. Men dessvärre är samtliga 99 exemplar redan sålda.





10. Sista rycket för Chrysler 300C.

PUBLICERAD AV PETER KLEMENSBERGER.

14 SEP 2022, KL 11:17.

Chryslers klassiska modellnamn går i graven med flaggan i topp. 2023 blir sista årsmodellen för 300C.



Minns du [Chrysler 300C](#)? Eller kanske [Lancia Thema](#)? I Europa, förutom i Storbritannien, hade nämligen modellen det namnet åren 2009 till 2018. Nu har Chrysler offentliggjort hur bilen blir i sin sista skepnad då modellen, vars rötter sträcker sig bak till 1955, går ur tiden nästa år.

Bilen kommer i tre olika kulörval, alla har dock svart grill med unik röd-vit-blå logotyp. Såväl utvändigt som invändigt tar man i – så även under huven där en V8 på 6,4 liter tar plats. Den har ett maximalt effektuttag på 492 hästkrafter och tar bilen 0 till 96,6 kilometer i timmen (100 mph) på 4,3 sekunder. Toppfarten är 258 kilometer i timmen.

Bara 2 200 exemplar ska byggas av specialversionen och alla stannar i Nordamerika, 2 000 i USA och 200 i Kanada.

300C tog över efter [300M](#) 2005 och modellen fanns även som kombi. 2011 kom dagens generation som efter Fiats övertagande blev en Lancia i Europa. I samma veva [ströks kombin från utbudet](#) som aldrig såldes i hemlandet USA. Såväl kombi som sedanversioner ämnade för Europa byggdes av Magna Steyr i Graz, Österrike.

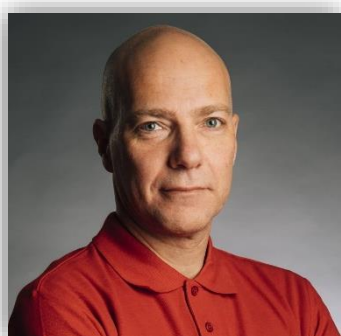
Modellen är den sista Chryslern som har Mercedes-teknik, en rest från tiden då märket ingick i Daimler-koncernen.



Unikt emblem för de 2200 sista exemplaren av 300C.



492 hästkrafter stark V8 med ett maximalt vridmoment på 644 newtonmeter.



Peter Klemensberger

11. Provkörd: Range Rover P510e – lyxigaste laddhybriden.

Publicerat av Marcus Berggren 13 September, 2022.

Range Rover som modell är förknippad med sanslös lyx och rikligt med , något som varit fallet i över fem decennier. För att vägen in i framtiden ska vara lika framgångsrik har även flaggskepsmodellen tvingats till elektrifiering. Vi har provkört nya Range Rover P510e.



Range Rover SV är den lyxigaste varianten av Range Rover som man kan få, något som prislappen reflekterar.

Range Rover SV P510e PHEV SWB (2022)

Motor: 3,0-liters, I6, bensen, elmotor, totalt 510 hästkrafter, 700 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,6 sekunder

Toppfart: 242 km/h

Elektrisk räckvidd: 113 km

Vikt: 2 810 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5058/2209/1870 mm

Pris: från 2 299 900 SEK (Testbil ca. 2 550 000 SEK)

Testbilen i fråga var i så kallat SV-utförande, vilket är märkets lyxigaste utrustningsnivå och även flaggskeppsvarianten, något prislappen onekligen reflekterar.

I termer av elektrifiering rör det sig om en laddhybridhistoria som har bland marknadens längsta räckvidd; i verkligheten kommer man cirka 8–9 mil på en laddning. En helt elektrisk Range Rover lanseras 2024.



Range Rover P510e kommer mellan 8 och 9 mil på el i det verkliga livet.

Logiskt ologiskt

Att elektrifiera Range Rover går hand i hand med bilens filosofi – att erbjuda otroliga mängder lyx och en upplevelse som avskärmar en från omvärlden.

Ett steg i det är naturligtvis att ha en knäpptyst drivlina, något som förhöjer lyxkänslan.

Samtidigt är en laddhybrid något av en kompromiss och många av fördelarna man förknippar med den sortens elektrifiering är oftast kostnadsrelaterade, något som inte är av lika stor vikt när en bil i grundutförande börjar på närmare 2 miljoner kronor.

I vår testbils fall innebär SV-tillägget ett grundpris på 2,3 miljoner kronor, ett segment där kunder inte premierar låg skatt och bränslekostnader.

Det går emellertid inte att förneka miljöaspekten i det hela – även om en så stor och resurskrävande bil inte direkt är det grönaste alternativet.

Sedan ska man inte glömma fördelarna med att kunna köra in i stränga miljözoner.

Det inkräktar även på bilens tidlöshet – även om många kunder byter bil frekvent (enligt Jaguar Land Rover själva) eftersom en klump batterier inte åldras särskilt väl.

Med det sagt gör sig den elektrifierande drivlinan väldigt bra i Range Rover SV.

En drivlina som heter duga

En av drivlinans bästa egenskaper är att förbränningsmotorn är en rak sexcylindrig pjäs, något som höjer premiumkänslan rejält.

Även på ren fossildrift känns drivlinan solid – i många fall ackompanjeras en elmotor i en laddhybrid av en fyrcylindrig motor, något som är lika lyxigt som en buffé på ett charterhotell.

Något annat som gör att just PHEV-varianten av Range Rover framstår som vettig är räckvidden på el.

Enligt märket själva kan deras kunder göra upp till 75 procent av sina resor på ren el, en siffra som onekligen är högre för Sverige.

Drivlinan moderniserar modellen i sin helhet och bidrar även till att exempelvis V8-modellen får leva kvar, trots strängare utsläppskrav.

Det innebär även att Range Rover kan erbjuda något för alla, något som går hand i hand med SV-modellen, en modell där unik är ett av ledorden.



Interiören i Range Rover SV är den lyxigaste som erbjuds.

Som att segla ett skepp

Gasen i botten möts av att elmotorn svarar direkt tätt följt av att den raka sexan vaknar till liv. Resultatet är snabbare respons än varianten med V8 och elmotorn lyckas väl med att bibehålla en linjär kraftleverans.

Det innebär att Range Rover Sport SV onekligen har nog med kräm för att det ska märkas av, men samtidigt rör det sig inte om någon våldsam acceleration – bilen väger trots allt över 2,8 ton – men man känner inte att det saknas prestanda.

Likt V8-syskonet uppmanar inte Range Rover att man kör som en jubelidiot, utan sådant beteende möts av däckskrik och en känsla av att man befinner sig på en segelbåt i en storm.

I stället välkomnas en mer sansad körstil och om man vill pinna på får man göra det på raksträckorna.

Range Rover SV har [noise cancelling](#) vilket innebär att kupén är knäpptyst med undantag av en del vindbrus från de yttre backspeglarna.

Ljudsystemet som har 28 högtalare och en effekt på 1700 watt får självaste Sean Banan att låta bra och bidrar till interiörens oasliknande känsla.

Range Rover P510e är lika mjuk som en hoppborg

Range Rover Sport SV är ruskigt mjuk och tar sig fram likt en atlantångare.

Komfortnivån är skyhögt och hade man korsat hela den afrikanska kontinenten hade man varit piggare när man kom fram än när man började köra.

Likt en ångvält plöjer den över underlaget framför en och tar sig fram oavsett vad som kommer i dess väg.

Laddhybridsystemet har via navigationssystemet koll på hur den bäst ska optimera fördelningen mellan elmotorn och förbränningsmotorn.

Det innebär att den slår om till ren eldrift när man närmar sig en stadskärna medan den prioriterar förbränningsmotorn när man tuggar mil efter mil på motorvägen.



Range Rover SV P510e är bäst i klassen.

Summan av kardemumman

Nya Range Rover P510e är på många sätt och vis den bästa varianten av modellen. Drivlinan är enastående och övergången mellan förbränningsmotorn och elmotorn går lika obemärkt förbi som en vandrande pinne i en skog.

Det gör även modellen mindre kontroversiell och man kan ratta sin enorma lyx-suv med lite bättre samvete, tjänstevikten på över 2,8 ton till trots.

Den långa räckvidden kombinerat med att förbränningsmotorn är en rak sexa bidrar även till lyxkänslan.

SV-utförandet av Range Rover är dessutom fantastiskt trevligt, men prismässigt landar man i Bentley- och Rolls-Royce-territorium.

Det är emellertid inte någonting som ställer till det för Range Rover, utan det är snarare så att modellen har tagit ett kliv upp i hierarkin, och det med bravur.

Högsta Växelns första intryck av nya Range Rover SV P510e

Slutbetyg: 4,5/5

Range Rover SV P510e är modellen för den som väljer båda med hjärta och hjärna. Drivlinan är fenomenal vare sig man kör uteslutande på eldrift eller med hjälp av fossildrift. SV-varianten sväller av flärd utan att nödvändigtvis skrika det – förutsatt att man inte väljer en matröd lack.

[Läs även: Recension av Range Rover P530 \(V8\) \[Dagens PS\].](#)



Marcus Berggren

12. Nissan Townstar EV – ny hantverkarbil med 29 mils räckvidd.

PUBLICERAT AV ADMIN 12/09/2022.

Nissans nya transportbil Townstar EV får en elektrisk räckvidd på 291 km. Bilen kan bli ett gångbart alternativ för hantverkare som vill slippa malusskatt på upp till 25 000 kronor.



FILM: <https://youtu.be/yEkh4Ka9CA4>.

Nissan bekräftar nu att de startar produktionen av nya transportbilen Townstar EV. Bilen bygger på Nissans erfarenheter från e-NV200 som var en föregångare som elektrisk transportbil.

Nissan Townstar EV – en elbil som får lasta upp till 800 kg.

Nya Nissan Townstar EV har ett batteri på 45 kWh som ger en räckvidd på 291 km enligt WLTP. Elmotorn är på 122 hästkrafter och 245 Newtonmeter. Bilen har värmepump för högre effektivitet i kallt väder.

Mest intressant för målgruppen är kanske att Townstar har en max. lastkapacitet på mellan 600 till 800 kg och en dragkapacitet på upp till 1 500 kg. Dragkrok är standard på Nissan Townstar EV på den svenska marknaden.

Lastrymmet är på 3,3 till 4,9 m³, tillräckligt för att transportera två europallar. Bilen har åtta års garanti på batteriet gällande kapacitetsförlust på max 30 procent.





13. Volvo först i världen att serietillverka tunga ellastbilar.

Publicerad av Magnus Fröderberg.

2022-09-14, 16:10,

uppdaterad 2022-09-14, 17:11.

Volvo startar serieproduktion av tre tunga eldrivna lastbilar.



*”Vi räknar med att volymerna kommer att öka betydligt under de närmsta åren”,
skriver Roger Alm, vd för Volvo lastvagnar.*

Volvo slår sig för bröstet och utropar sig som först att serietillverka helt elektriska tunga lastbilar. Det rör sig om modellerna Volvo FH, Volvo FM och Volvo FMX som har en räckvidd på upp till 30 mil och som kan lasta upp till 44 ton.

– Vi har sålt fler än 1 000 enheter av våra tunga eldrivna lastbilar och mer än 2 600 ellastbilar totalt. Det är fortfarande små siffror men vi räknar med att volymerna kommer att öka betydligt under de närmsta åren. Till 2030 ska minst 50 procent av de lastbilar vi säljer globalt vara elektriska, skriver Roger Alm, vd för Volvo lastvagnar i ett pressmeddelande.

Serietillverkningen börjar i Tuve-fabriken i Göteborg och nästa år även i Gent i Belgien. Batterierna levereras av Volvo Lastvagnars nya batterimonteringsfabrik i Gent. Volvo Lastvagnar har nu totalt sex eldrivna lastbilar i sitt modellutbud.



Volvo Trucks testar ny vätgasdriven lastbil med 100 mils räckvidd.



Milstolpen: Volvo Trucks börjar köra tunga transporter med eldriven lastbil.



Volvos lastbil drar släp som är 300 meter och väger 750 ton.



Volvos nya reklamfilm har farlig testförare: Sophie, 4 år.



Magnus Fröderberg

14. Miljardsmäll när Scania överger Ryssland.

Publicerad 2022-09-14 kl 8:50.

Text Erik Söderholm.

Lastbilstillverkaren Scania ska lämna den ryska marknaden – något som kostar miljardbelopp.



Precis som många andra företag väljer Scania att ta en rejäl ekonomisk smäll för att avyttra verksamheten i Ryssland efter invasionen av Ukraina. Scania ska tillsammans med systerbolaget Man göra sig av med både försäljnings- och finansieringsbolag.

Affärerna innebär att ägaren Traton gör en förlust på motsvarande 5,5 miljarder kronor. Förra året stod Ryssland för sex procent av koncernens omsättning.

”Efter Rysslands invasion av Ukraina har exportrestriktioner och sanktioner förändrat läget i Ryssland. I mars 2022 beslöt Scania att stoppa leveranser av både lastbilar och reservdelar till Ryssland och att stoppa produktionen i fabriken i St Petersburg”, skriver bolaget i ett pressmeddelande.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Svensk man åtalas för spioneri på Volvo och Scania.



Scania avslöjar: Därför tror vi mer på batterier än vätgas.



Scanias lastbil med solceller – som kappar förbrukningen.

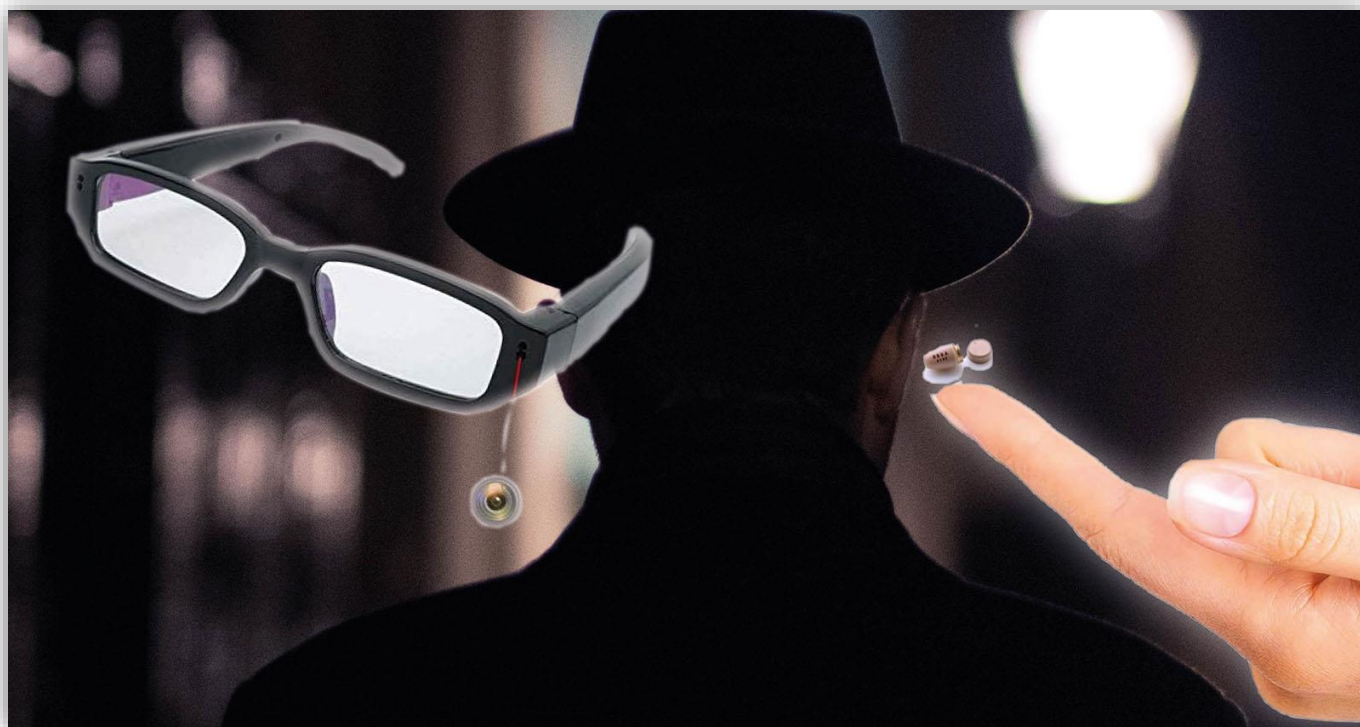


Nu testar Scania självkörande lastbilar på E4.

15. Körkortsfuskare dömd: Hade spionglasögon, öronsnäcka och spiontröja.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 13/09/2022.

En av tidernas mest avancerade körkortsfuskare har avslöjats i Södertälje. En man i 60-årsåldern klarade teoriprovet med hjälp av spionglasögon, öronsnäcka, kamera och modifierad tröja. Men allt avslöjades och nu har mannen fått sin dom.



Fusk på teoriproven hos Trafikverket har blivit allt mer utbredd. I mars 2020 blev det olagligt att fuska. De senaste två åren har över 300 personer upptäckts och anmälts för misstänkt fusk. Omkring 40 personer har dömts.

Nu har en av tidernas mest förslagna och avancerade fuskare blivit påkommen i Södertälje. En man i 60-årsåldern hade utrustat sig med spionglasögon, öronsnäcka, kamera och en specialgjord modifierad tröja.

Mannen klarade teoriprovet, men blev påkommen av Trafikverkets kontrollanter. Nu har han fått sin dom i Södertälje Tingsrätt. Det blev visserligen inget körkort, men mannen kom ändå riktigt billigt undan med tanke på att brottet klassades som grovt. Dagsböter på 2.500 kronor blev straffet, uppger [P4 Radio Stockholm](#) och [Länstidningen](#).

Fusket sker vanligen med trådlösa små öronsnäckor i öronen och en kamera. En person på utsidan hjälper den som ska skriva provet att klara frågorna. Numera finns det också kameror i provsalarna som för att fuskare kan avslöjas i efterhand.

Det förekommer att ligor tar betalt för att hjälpa till på teoriprovet, och vissa som ska skriva provet har betalat upp till 25 000 kronor för att få hjälp på provet.

– Det kan vara små, små tecken och då kan de ju ta hjälp av någon på utsidan av salen som går in och tittar i kamerasystemet, säger Tomas Tronning, säkerhetschef Trafikverket förarprov till SVT.

HÖGSTA VÄXELN

16. Bugatti Veyron.

Publicerat av Gran Turismo.

22/12/2019.

Med Bugatti Veyron 16.4 satte Volkswagenkoncernen punkt för 1900-talets kapprustning i ytterfilen. 400 km/h i toppfart och överdådig teknik och byggkvalitet. Och mer än 400 byggs – hur påverkar det priserna framöver?



Markerar den remarkabla Bugatti Veyron 16.4 höjdpunkten på bilens evolutionskurva, eller representerar den rent av en bottennotering? Här går åsikterna definitivt isär. Enligt Volkswagens legendariske chef och bilnörd Ferdinand Piëchs sätt att mäta är Veyron kronan på toppen av den ädla bilbyggarkonsten, och en bil helt i linje med vad Ettore Bugatti skulle ha åstadkommit idag.

Frågar man en annan legendarisk bilkonstruktör, Gordon Murray som skapade 1990-talets stora bil-ikon McLaren F1, är Veyron ett klart exempel på motsatsen: en anti-intelligent bil med överdriften som enda argument (läs mer i GT Special 2/2012).



Bugattis andra omstart (om man inte räknar Ettore's egna omstart efter andra världskriget) i Volkswagens regi är mer än något annat en reklampelare för koncernens samlade tekniska kompetens. Det är som om man har kokat ner hela 1900-talets samlade teknicklåda i en enda bil, med 16 cylindrar, fyra turboladdare, 14 (!) kylare, fyrhjulsdrift, kolfiber, pole-rad aluminium och elektronik nog för halva NASA:s ground control i Houston i en nästan två ton tung högfartsmissil, god för 400 verkliga knutar. Idag toppar varje vanlig Porsche 911 nästan 300, men för att kunna plussa 100 kilometer till ovanpå en redan hög hastighet krävs inte bara minst dubbelt så mycket kraft, utan också en aerodynamik som håller kvar bilen stabilt på marken – vilket kostar ännu mer kraft. Närmare bestämt ett tusen hästkrafter.

För varje 1 000-tal hästkrafter som plockas ut ska 2 000 kylas bort, och för att lyckas med det har ingenjörerna som sagt använt mer än ett dussin kylare, häpnadsväckande nog. Och ändå kan bilen bara köras i toppfartsmode en kort period innan den går ner i avkylningssläge med begränsat effektuttag. Så mycket säkerhetstänk hade nog inte byggts in om den hade kommit från en mindre specialbilstillverkare.

För att slippa överhettade däck och punkteringar i 400 har Michelin tagit fram ett specialdäck, som kostar dryga 100 000 – dollar – för en omgång. Men då är de monterade och balanserade på plats.

Det är intressant att jämföra prisutvecklingen på Veyron med McLaren F1, 1990-talets superbil nummer ett som redan har vänt kraftigt uppåt i pris och idag känns som en av de säkraste investeringarna på marknaden. Skillnaden är dock att McLaren bara gjordes i drygt 100 exemplar, och att den därmed möjligen också känns lite mer speciell än "dussinbilen" från VW-koncernen.

Klart är att varumärket Bugatti bär långt, och att Veyron är ett statement och en vändpunkt för den konventionella tekniken med rötter i 1800-talet. Den kommer aldrig att nå de absoluta höjderna som Bugattis förkrigsbilar, men heller aldrig falla genom golvet. Som investering betraktat kommer den att vara stabil för den som köper ett exemplar till rätt pris nu, men den som vill ha snabb räntabilitet på sina slantar ska nog se sig om efter andra objekt.

Alla siffror och specifikationer för Bugatti Veyron 16.4 är spektakulära och omtumlande, och det gäller naturligtvis även inköpspriset, som började lite diskret på en miljon euro men med åren och med tillkommande specialversioner drog iväg uppåt det dubbla. De 300 exemplaren som byggdes är officiellt sålda, men det står några få nya bilar hos specialbilshandlare runt om i världen som det begärs mellan 1,5 och 1,8 miljoner euro för.



Gran Sport-versionen är minst tre miljoner kronor dyrare än den "vanliga" Veyron, och här vrider man ur ytterligare 200 hästkrafter ur den åtta liter stora och överladdade W16-motorn. Då är man troligen ändå en bra bit ifrån gränserna för vad denna motor mäktar med att leverera.

Bugatti har länge varit hårdvaluta i samlarkretsar och är det förkrigsmerke som generellt har varit dyrast, med häpnadsväckande noteringar för modeller och versioner tillverkade i små serier. Den Type 57C Atlantic som bara gjordes i fyra exemplar i slutet av 1930-talet har sprängt 100-miljonersvallen på senare år, och när någon av de sju Royale-bilarna som har byggts kommer ut på marknaden brukar alla rekord för samlarbilar slås.

Men de riktiga Bugatti-dyrgriparna har alla det gemensamt att de har byggts i litet antal, och den bäst säljande Bugattin genom tiderna, Type 44, går att köpa för dryga miljonen.

Den fina lilla EB 110:an som tillverkades på 1990-talet i den futuristiska fabriken i Campogalliano utanför Modena i italiensk regi byggdes i 168 exemplar, och det relativt stora utbudet har gjort att en hugad spekulant har kunnat komma över bilar för knappa två miljoner kronor. Den som köpte den ny kan konstatera att den har stått sig hyfsat bra i värde, men någon ränta har det knappast blivit på pengarna.

Jämfört med förkrigsbilarna är Veyron rena dussinvaran, med 300 byggda coupéer och 150 öppna Gran Sport på väg ut. Det betyder att vi – oavsett tekniken och prestandan – kommer att få se ganska brutala prisfall på bilen framöver.



Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.2 2013.

MOTORNYTT

SLUT