



Tucker 48 sedan 1948.

- 1. Regeringen slopar förmånsskatt för fri el på jobbet**
- 2. Svenska elbilsföretaget Inzile går i konkurs**
- 3. Utvecklar Volkswagen en vätgasbil med 200 mils räckvidd**
- 4. Vill ha något galet**
- 5. Ceer blir Saudiarabiens första elbilmärke**
- 6. Jag vill bara åka i BMW i7 inte köra den**
- 7. Provkörning av enda elbilen som får dra 3,5 ton**
- 8. Här är bilen som fick Sveriges fräckaste registreringskylt**
- 9. Aston Martin presenterar ny motorcykel**
- 10. Ikonisk BMW M3 CSL är rena tidsmaskinen**
- 11. Tucker Torpedo**
- 12. Fredagsfilmen**



1. Regeringen: Slopad förmånsskatt för fri el på jobbet.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-11-08, 11:39.

Regeringen vill att de som laddar sin bil gratis på jobbet ska slippa betala förmånsskatt, enligt nya uppgifter.



Förslaget ska ut på remiss först, men väntas klubbas av riksdagen under våren.

I dag måste alla som får ladda gratis hos sin arbetsgivare betala förmånsskatt, eftersom det ses som en löneförmån. Nu föreslår regeringen att ett undantag från den här **regeln ska gälla mellan den 1 juli 2023 och den 30 juni 2026.**

Syftet är att underlätta omställningen till en fossilfri fordonsflotta och att gynna användandet av laddbara fordon till och från arbetsplatsen. Det skulle också befria arbetsgivarna från administration, vilket kan stimulera till fler laddare på arbetsplatserna.

Förslaget ska snart gå ut på remiss och väntas att klubbas av riksdagen under våren, uppger tidningen [Vi Bilägare](#).

Statens kostnader för förslaget beräknas till 50 miljoner för 2023 och 110 miljoner årligen därefter.



Magnus Fröderberg

2. Svenska elbilsföretaget Inzile går i konkurs.

Publicerad 2022-11-07 kl 16:24 (uppdaterad 2022-11-07 kl 16:36). Text Magnus Kvandal.

Elfordonstillverkaren Inzile, som har säte i Västervik, ansökte på måndagen om konkurs i Stockholms tingsrätt.



”Orsaken till konkursansökan är att Inzile inte har lyckats lösa sin ansträngda finansiella situation”, skriver företaget i ett pressmeddelande.

Inzile, som grundades år 2012, beskriver sig själva som ett teknikföretag. Affärsidén var att sälja sina små, eldrivna arbetsfordon nedmonterade i ”platta paket” för att på så sätt effektivisera transportererna.

Läs också:



[Två nya ellastbilar från Volta Trucks.](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Byton M-Byte försenad – här är nya planen för elsuven.



Eldrivet släp ger lastbilar extramil.



Svenska uppstickaren ska bygga första prototyperna.



Magnus Kvandal

3. Utvecklar Volkswagen en vätgasbil med 200 miles räckvidd?

PUBLICERAD AV CARL UNDÉHN 2022-11-07.

När det kommer till elektrifieringsstrategi är Volkswagen tydliga med att det är batterier och inte bränsleceller som gäller.



Tidigare koncernchefen Herbert Diess gick flera gånger ut och menade att det är industrin och inte transporter som bör använda vätgas.

Hans efterträdare på chefsposten, Porsches chef Oliver Blume, verkar inte ha någon annan uppfattning i frågan.

Utåt är linjen alltså klar. Men internt är kanske tongångarna kring vätgasens vara eller icke vara lite annorlunda. På koncernens hemsida står det också att "Volkswagen Group Research fortsätter att utforska bränslecellstekniken".

Enligt en patentansökan som **lämnades in 2020 och godkändes** kan det handla om utveckling av en ny typ av bränslecell som både är billigare och ger längre räckvidd än de som används idag.

Patentansökan lämnades in gemensamt av Volkswagen AG och det tyska företaget Kraftwerk Tubes, vars chef Sascha Kühn också bekräftar samarbetet med Volkswagen i en intervju med **Business Insider**.

– Den största skillnaden mot bränslecellerna från Hyundai och Toyota är att vi använder ett keramiskt membran i stället för det vanliga plastmembranet. Det är en stor skillnad, säger Sascha Kühn till Business Insider.

Enligt Kraftwerk Tubes är priset inte den enda fördelen med deras lösning. Även räckvidden per tank kan bli betydligt bättre än idag.

Vid en rekordkörning har Hyundais vätgasbil Nexo till exempel kört 90 mil på en tank.

Toyotas vätgasbil Mirai slog det rekordet genom att köra 135 mil på en tank av två förare som var specialtränade i effektiv körning.

Men Kraftwerk Tubes menar att deras bränslecell gör det möjligt att köra 200 mil på en tank. Bland annat genom effektiv användning av spillvärmens på upp till 400 grader.

– Det har du inte med en batterielektrisk drivlina. Via en värmeväxlare kan värmen användas för att driva både ett uppvärmningssystem och ett luftkonditioneringssystem utan att förbruka ytterligare el, säger Sascha Kühn.

MOTORNYTT

I dagsläget är det endast Toyota och Hyundai som serietillverkar personbilar med bränsleceller. Men BMW har den senaste tiden blivit alltmer intresserad av tekniken och bygger nu en version av suven X5 med bränsleceller i liten skala. Från 2025 vill BMW komma i gång med volymtillverkning av vätagasbilar.

Om även Volkswagen vid sidan av miljardsatsningar på batterifabriker och elbilar även planerar att lansera modeller med bränsleceller är trots patentet oklart.

Och Kraftwerk Tubes ser inte att deras teknik är något exklusivt för Volkswagenkoncernen.

– Oavsett tillverkare är vårt mål att vår teknik ska finnas på marknaden i en serietillverkad modell år 2026. Vi talar om storleksordningen 10000 fordon fördelade på flera biltillverkare, säger Sascha Kühn till Business Insider.

Om tekniken håller vad den lovar och är möjlig att tillverka återstår att se. Innan Kraftwerk Tubes försökte sig grundaren Sascha Kühn på ett annat projekt med "mini-kraftverk" som powerbanks för mobiltelefoner. Tanken var att driva dem med samma gas som används i cigarettändare.



4. Vill ha något galet.

Som vi redan vet så gillar Magnus SAAB 99or.



FILM: <https://youtu.be/kv4wneXZTy8>.

För några år sedan lyckades han komma över en udda Savette! Det är en Saab 99 bottenplatta med en Corvette kaross. Det byggdes endast 6 exemplar av dessa bilar men start 1985. Ett mycket udda bygge!



5. Ceer blir Saudiarabiens första elbilmärke.

Publicerad av Wiggo Björck 2022-11-08, 09:40.

Saudiarabiens statliga investeringsfond och den taiwanesiska iphone-tillverkaren Foxconn har gått ihop i ett samriskföretag: Elbilmärket Ceer som man menar ska bli ledande inom flera viktiga områden.



Satsningen tillsammans med taiwanesiska Foxconn (t h) ska inte bara skapa ett nytt bilmärke, menar Saudiarabiens kronprins Mohammed bin Salman (t v).

Oljelandet Saudiarabien vill hitta fler ben att stå på än bara exporten av "svart guld" och har under de senaste åren satsat hårt på att diversifiera sin ekonomi. Framtidsplanen stavs "Vision 2030" och innehåller allt från enorma infrastrukturprojekt och satsningar på militären till ett nytt elbilmärke, visar det sig.

Landets statliga investeringsfond PIF har offentliggjort en ny samrisksatsning tillsammans med den taiwanesiska industrijätten Foxconn, eller Hon Hai Technology Group som företaget egentligen heter.

– Saudiarabien bygger inte bara ett nytt fordonsvarumärke, vi tänder en ny industri och ett ekosystem som attraherar internationella och lokala investeringar, skapar arbetstillfällen för lokala talanger, möjliggör den privata sektorn och bidrar till att öka Saudiarabiens BNP under det kommande decenniet, säger kungadömetets kronprins Mohammed bin Salman i ett uttalande.



Ceer heter det nya märket som ska tillverka elektriska sedaner och suvar för i huvudsak mellanöstern och Nordafrika med start 2025.

Elbilsarkitekturen ska tas från Foxconn som nyligen **lanserade elbilmärkena Luxgen och Foxtron**. Jätten har även **ett samarbete med amerikanska Fisker** och **räddade nyligen Lordstown Motors från konkurs**.

En del teknik ska Ceer också köpa in på licens från BMW, men det framgår ännu inte exakt vad det rör sig om.



Hon Hai/Foxconn är kända som kontraktstillverkare av Apple iPhone, men man har även satsat hårt på elbilar den senaste tiden. Young Liu (mitten) är företagets vd och styrelseordförande.

Målen är högt satta – Ceer ska med helsaudisk design och tillverkning bli ledande inom "infotainment, uppkopplingsmöjligheter och autonom körning", heter det. Företaget ska också på egen hand bidra med 8 miljarder dollar till Saudiarabiens BNP år 2034. På kortare sikt ska man attrahera 150 miljarder dollar i utländska investeringar och skapa 30000 jobb i landet.



Pengar från Saudiarabien ska rädda Aston Martin.



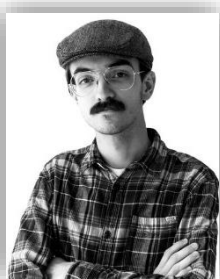
Luxgen n7 – billig elbil med plats för sju från Foxconn.



Fisker ska göra billigare elbil: PEAR.



Här är iPhone-tillverkaren Foxconnns första bil: Foxtron.



Wiggo Björck

Feber

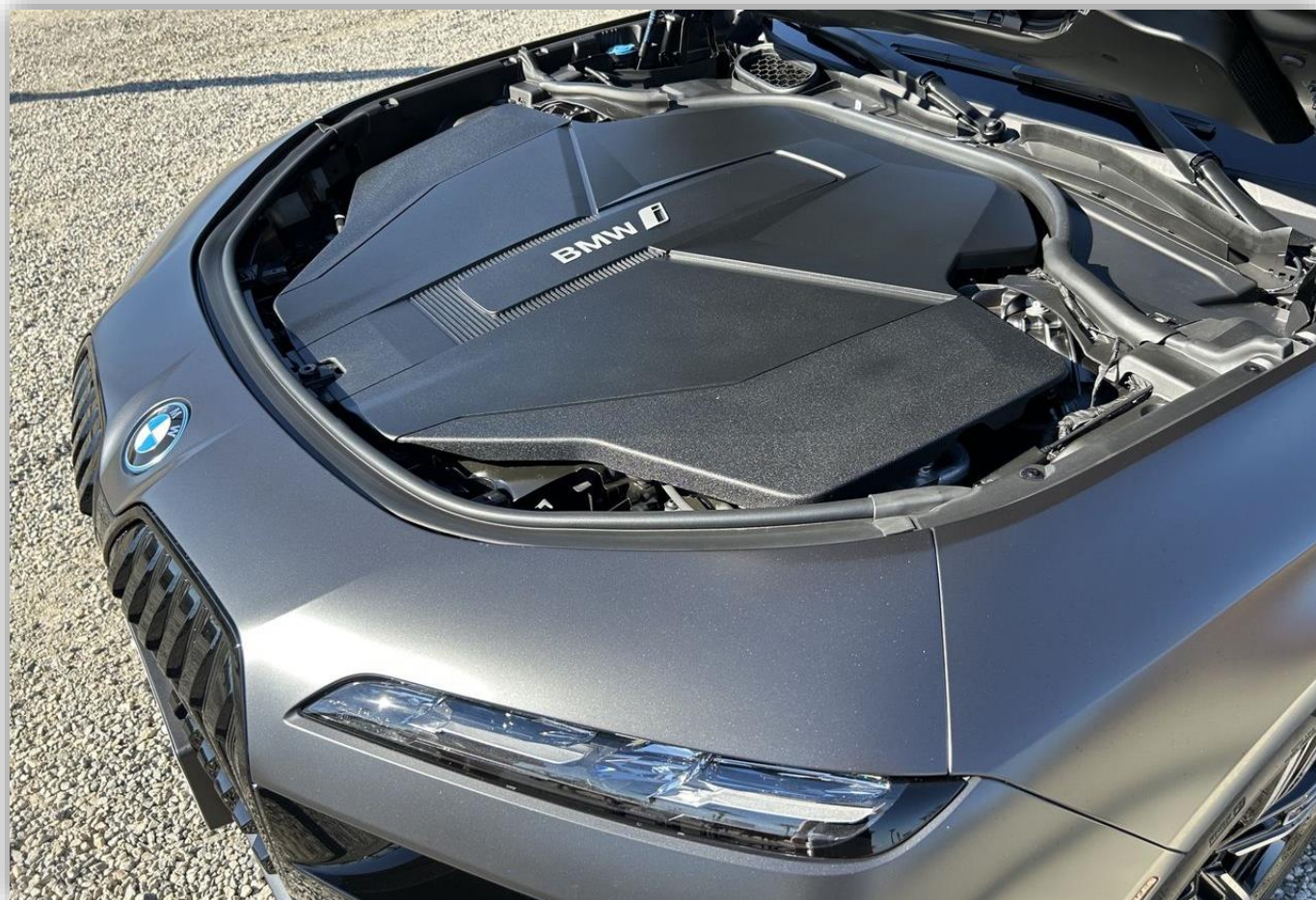
6. Jag vill bara åka i BMW i7, inte köra den.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-11-06 KL 00:01.

Den eldrivna lyxlimpans baksäte är det som lockar mest.



Som ägare av en E38 är jag ju lite färgad såklart. BMW 7-serie. En sån magnifik skapelse ändå. Det hela började 1977, jag själv har en 96:a och just E38 anses av många vara den sista riktigt välbyggda och robusta BMW:n. Efterträdaren E65 som blev den fjärde generationen fick mycket skit för sin lustiga design men jag kan i alla fall idag uppskatta den ändå, för vad den är. G11 var sista generationen innan det blev dags för BMW att kliva in i framtiden, lite i alla fall. För med generation sju (G70) kommer nämligen i7 - en helt eldriven 7-serie. Men eftersom det även går att få förbränningsmotorer till denna generation är det inte en helt dedikerad elbil. Något som exempelvis märks när man lyfter på huven, för där finns ingen frunk utan bara massa bråte som påminner om en förbränningsmotor. Och om bara i7 hade funnits tycker man ju ändå att ingenjörerna hade kunnat klämma dit ett utrymme under huven för lite förvaring, för trots sina 5,4 meter i längd är det heller inte överdrivet mycket plats i bagagerummet. Inte om man jämför med en E38 i alla fall. En annan sak som skiljer min gamla bil med den här nya är också att jag hellre kör min bil, men i i7 vill jag bara bli körd.



Man kan säga vad man vill om BMW:s designresa men hur man än vrider och vänder på det funderar jag på vad det är tillverkaren har blandat i sitt morgonkaffe. Vad hände med signumet? För egen del fanns det inget fräsigare än de klassiska angel eyes:en som hade premiär på E39 redan 2001. Jag gick till och med så långt att jag monterade fejkade sådana på min Volvo. Alla har varit 18 år någon gång och eftersom inte plånboken tillät den äkta varan fick det bli på det här viset. Men två runda strålkastare omringade av två glödande ljusringar var liksom peak life som André hade sagt. Men sen hände något. Visst måste alla biltillverkare utveckla sig för att ta sig själva framåt men ringarna blev till rektanglar för att sedan försvinna helt på flera modeller. Istället valde man att återinföra den enorma bävergrillen som modellen 303 hade så långt bak som 1933. Visst är det bra med arv men allt gammalt måste inte lyftas fram till ytan igen bara för det. För de där vackra ängelögonen blev liksom ansiktet tillsammans med de klassiska runda strålkastarna och de dubbla grillgallren. Då kunde man på väldigt långt avstånd direkt se att det var en BMW som närmade sig, speciellt när det var mörkt.

Nu ska bilarna inte ha något ansikte längre. Lamporna framtill ska delas upp i två sektioner där bara några LED-lister lyser dagtid och de stackars strålkastarna ska helst vara osynliga och bara dra igång när de absolut behövs. Detta är precis vad man möter när man får syn på i7. En bil utan ansikte, speciellt den svarta på bilderna här. LED-listerna har verkligen noll spex i sig och skulle kunna sitta på vilken bil som helst, och strålkastarna känns som något man hämtat från lagerhyllan. Givetvis har de inga angel eyes i sig, utan bara vanliga projektorer som inte sticker ut på något vis. Jag frågade på plats om man skulle kunna ta ut hela enheten och istället sätta den i nya X7 eller XM eftersom de kör på samma stil, men det går inte. Men så tråkig är alltså uppsättningen, och det finns inget som känns BMW i grejerna längre vilket är trist.



Baklamporna känns också lite för enkla i sin utformning, och det känns nästan som att man medvetet inte vill att bilen ska sticka ut och markera från vilken tillverkare den kommer. Vore det inte för de stora emblemen skulle nog många ta fel på att det här är en BMW. Man har även placerat baklamporna lite längre in och låtit karossen bölja ut, för att man ville att den skulle se bredare ut. Men det hela blir bara märkligt och det ser istället ut som att bilen har en rejäl blöjrumpa då den är jättebred nedtill men smalnar av upptill. Men, jag måste ändå erkänna att bilen ser mäktigare och bättre ut i verkligheten än på bild. Men designen känns vilsen. Och ta tillbaka mina angel eyes!

Nu ska jag inte gnälla mer, på en stund. För det finns massa bra saker med den här bilen också. En av dem är att man inte behöver vara på utsidan och titta på den hela tiden, utan att man med ett knapptryck kan låta dörrarna elektriskt öppna upp till insidan så att man kan hoppa in och gömma sig. För här vill man verkligen vara, som sig bör i en toppmodell från BMW. Helst då i baksätet, och ärligt talat är det här ju faktiskt en bil som "kräver" att man anställer en chaufför. Själv ska man bara hänga i loungestolen och sippa på lite god Champagne samtidigt som man tittar på något på den stora skärmen som fälls ner från taket. Nya 7-serien går bara att få i långt utförande också så det är verkligen baksätet som är dess fokus och där man vill vara. Med en actionrulle på full volym i högtalarna och stolen i ligg läge skulle i alla fall inte jag vilja vara den som sitter där fram. Stackars framtida chaufför säger jag bara.



Inte helt oväntat dryper interiören av lyx men jag skulle nästan vilja att BMW hade lugnat ner sig lite. För det känns nästan som att man lastat in massa grejer och blandat lite för mycket. Jag syftar främst på pekbara knappar och skärmar. I baksätet har man en skärm i dörren varifrån man kan styra diverse olika grejer och den funkar helt okej även om det kan bli lite plottrigt ibland. Tack och lov öppnas dörrarna inifrån med fysiska knappar fortfarande. Utifrån är det typ en pek-knapp man trycker på och den känns inte helt kul att använda faktiskt, jag gillar rejäla handtag man kan dra i. Nu trycker man ju bara och sen öppnas dörren av sig själv, men ändå. Det är främst där fram jag har problem med upp-lägget.

Någon tillverkare, jag vet inte om det var Mercedes, fick för några år sedan för sig att diskoteksbelysning i bilen var premium, och sen dess har det bara ballat ur. Du kan välja miljontals olika färgkombinationer för att piffa upp din interiör men i mina ögon känns det hela bara otroligt smaklöst och billigt. BMW är inget undantag utan kör på samma grej även här, med ljus som ändrar sig beroende på körläge och liknande. Ljuset sitter i någon slags kristall-liknande list som går längs med hela panelen och även om det känns bra när man tar på den ser det faktiskt inget vidare ut. I denna har man även "dolt" pek-knappar och reglage vilket är oerhört irriterande eftersom de inte syns om solen råkar vara uppe. För att fortfarande kunna styra var luften ska blåsa finns det dock yttepyttesmå fysiska rull-hjul man kan fingra på. Kombinationen ser jätteful ut och ger noll premiumkänsla hos mig i alla fall. Men absolut, allt runt förarplatsen känns gediget och så men lugna er med alla prylar - less is more. Går ju knappt att koncentrera sig på körningen eftersom det är haptiska knappar dit, pek-paneler dit, ljusgrejer dit och annat som bara känns störande. Men jag kanske har fel och alla älskar det här plottret?



i7 har dubbla elmotorer som tillsammans genererar 544 hästar och 750 newtonmeter i vrid. Drivningen sker på alla fyra hjulen och 0-100 km/h kan avklarats på 4,7 sekunder. Toppfarten anges till 240 km/h och på en laddning ska man kunna köra upp till 62,5 mil. Siffrorna visar att det finns gott om kraft och visst plöjer den 2,6 ton tunga bilen på riktigt bra när man trycker på i sport-läget. Men det är ju som väntat långt från en sportbil detta, utan en motorvägsmisil. Slingriga vägar uppe i bergen sväljer den oväntat bra men vill man att sina passagerare ska behålla lönjrommen från lunchen i magen ska man inte upp där och mata kurvor.

Frammarschen är oerhört behaglig, tyst och bestämd. Man känner tyngden på ett bra sätt och bilen sväljer vägarnas ojämnheter väldigt bra. Det blir nästan en sömning känsla att köra, även om kontakten med vägen och styrkänslan inte är något att klaga på. Men man hamnar liksom i ett vakuum och drömmer sig istället bort till baksätet där man lika gärna kunde ha suttit och funderat på livet. Jag gillar ju att köra men här kommer jag på mig flera gånger med att hellre vilja bli körd. Man märker inte direkt av storleken på bilen heller när man svänger runt med den, ingenjörerna har verkligen lyckats maskera detta bra. På vägarna i USA är i och för sig allting bredvid en själv stort så det kanske även är därför bilen inte känns så maffig ändå. Och den ser faktiskt inte heller så maffig ut, som jag skulle vilja. Istället blir den ganska anonym med sin diskreta bakdel och för de utan koll blir det svårt att avgöra vilket bilmärke det är som kommer farandes. Frontens platta nos likt Niagara-fallet känns inte så spännande heller och det är väl egentligen bara den märkliga grillen som avslöjar att det faktiskt handlar om en BMW.



Självklart kommer i7 att bräda en Volvo 240 om dessa står bredvid varandra vid rödlyset, men något annat vore tjänstefel. För inte så längesedan var det Audi folk inte kunde se skillnad på när det kom till modellerna, detta kanske även är på väg till BMW? Vill du att din i7 verkligen ska sticka ut kan du ju alltid beställa den med tvåtons-lack. Det kostar bara 129900 kronor extra. Men gör inte det snälla, för det ser verkligen helt fel ut på den här typen av bil. Rolls-Royce Phantom kan komma undan med det, men inte den här.

Med i7 tar BMW på sätt ett vis ett kliv från sin klassiska slogan "När du älskar att köra". För min del skulle den här bilen lika gärna kunna komma utan ratt och pedaler och köra sig helt själv, men där är vi ju inte riktigt än som ni säkert redan vet. Visst bidrar eldriften lite till att körkänslan dämpas något men det gör mig inget, den här modellen passar perfekt med eldrift men det är liksom inget jag vill dra ut och köra med bara för att. Istället är det vilken av alla massagefunktioner i loungestolen jag ska välja nästa åktur som lockar. För att kunna göra det måste jag dock välja till stolen i beställningen, något som bara verkar gå att få inbakat i ett paket som kostar över 200000 kronor extra. Och den 31 tum stora skärmen? Jo den kostar 51400 kronor extra. Och högtalarna som ger extra bra ljud? Jo, 62800 kronor extra tack. De automatiska dörrarna är inte heller standard, utan kostar 16300 kronor extra. Men som vanligt - smakar det så kostar det. Och det kanske det får göra i den här - det är ju trots allt ett rullande vardagsrum som man gärna spenderar mycket tid i.

BMW i7 kostar från 1580000 kronor. Läs allt om den och dess imponerande finesser på länken nedan: [bmw.se](https://www.bmw.se)



Nu är den här - BMW i7Maffiga lyxlimpan nu som elbil.



Bobby Green

7. Provkörning av enda elbilen som får dra 3,5 ton.

Publicerat av Joel Sandberg 4 November, 2022.

Hos tillverkaren Iveco är transporter allt. Det bjuds på stora lastbilar, mindre transportbilar, kreativa konverteringar och mer. Nu börjar märkets resa mot elektrifiering med nya eDaily.



Nya elektriska Iveco eDaily.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp. Iveco vill bidra till omställning till mer hållbara transporter med en rad nya miljövänliga alternativ.

Vi tog oss ner till Turin i Italien för att göra ett besök på Ivecos huvudkontor och kika närmare på märkets senaste nyhet.

Iveco eDaily är början på elektrifiering

Den nya elektriska transportbilen heter Iveco eDaily och kommer som skåpbil, dubbelhytt, chassi och minibuss. Den går även att konvertera till allt från sopbil till husbil.

Det stora utbudet med olika typer av versioner av bilen innebär att det finns någon för de allra flesta ändamål.

Totalvikten sträcker sig från 3,5 ton till 7,2 ton med konfigurationen enkel- eller dubbelhjul.

Väl på plats fick vi en utförlig presentation av Ivecos framtida planer och en detaljerad genomgång av bilen.

Hållbara alternativ tar över dieseln

Iveco förutspår att hållbara alternativ kommer att ta över dagens drivmedel där diesel dominerar.



Iveco eDaily går att få i många olika versioner.

År 2035 tror Iveco att deras försäljningsandel av dieseltransportbilar och diesellastbilar kommer att vara under 30 procent.

Då är istället batteridrivna transportbilar störst och står för 50 procent av försäljningen. Dessutom ska över 20 procent av försäljningen bestå av vätgasdrivna transporter.

De olika kraftkällorna ska alltså leva parallellt med varandra och Iveco tror att olika ändamål kommer att innebära olika kraftkällor.



Elektriska eDaily förväntas ta över efter dieseln.



Iveco eDaily är ett arbetsredskap för olika ändamål.

Tror starkt på vätgas

I stadsmiljö där det körs korta distanser tror märket att el- och gastransportbilar kommer att brukas. Till långa distanser tror man istället att en betydande del av transportererna kommer att vara vätgasdrivna.

Iveco är tydliga med att nya eDaily ska vara allt som **vanliga Daily** är, bara på el.

Det innebär att den nya elektriska varianten i grunden är samma bil vi känner igen sedan tidigare och **som provkördes av Marcus tidigare i år.**

Elektrifiering gör saker bättre

Elektrifieringen innebär dock en hel del förbättringar. Till exempel kan alla tillbehör, som exempelvis armen till en sopbil, kylenheten på en kylbil eller en liten flak-lyftkran, drivas direkt från batteriet.



eDaily kan konverteras till alla möjliga kreativa fordon.



Eldrivna eDaily lastar mycket, och får dra tungt.

Det resulterar i en tystare och smidigare upplevelse eftersom man tar bort behovet av att alltid ha i gång en högljudd dieselmotor.

Iveco ser transportbilen som ett verktyg med den huvudsakliga uppgiften att utföra ett uppdrag.

Får dra lika mycket som motsvarande diesel

Det innebär att mycket arbete har skett bakom kulisserna för att göra eldrivna varianten lika bra som vanliga Daily. Det betyder också att eDaily får dra upp till 3,5 ton.

Batterierna är integrerade i chassit för att ta upp så lite plats som möjligt. Alla versioner blir bakhjulsdrivna som övriga Iveco-familjen.

Gällande räckvidd är det svårt att ge ett enkelt svar på hur lång den är.

Varje batteri har en kapacitet på 37 kWh. Det som är unikt för Iveco är att batterierna är modulära vilket innebär att varje kund kan välja hur många batterier de vill installera.

Välj mellan ett, två eller tre batterier.

Det här innebär att man kan köpa en Iveco eDaily med antingen 37 kWh (ett batteri), 74 kWh (två batterier) eller 111 kWh (tre batterier). Något annat som är unikt är att det går att lägga till eller ta bort batterier under hela bilens livslängd.

Det betyder att, ett företag som köper en transportbil med bara två batterier och märker att det inte räcker till, kan lägga till ett batteri i efterhand för bättre räckvidd.

Räckvidden beror alltså på antal batterier och totalvikt, med alternativen 3,5 ton, 4,25 ton, 5,2 ton och 7,2 ton. Laddning sker vid laddningskontakten framtill.

Den längsta räckvidden är enligt WLTP 300 kilometer. Iveco hävdar dock att de har uppnått 400 kilometer i stadstrafik med hjälp av regenerativ bromsning.

eDaily bevisar att eldrift är överlägset

Vi gjorde en kortare provkörning av modellen med två batterier, enkelhjul och en totalvikt på 3,5 ton. I skåpet låg last som vägde närmare ett ton.

För att inte få hela lasten förstörd av det direkta vridmomentet som sker på el, så väger bilen lasten själv och anpassar därefter vridmomentet.

MOTORNYTT
WLTP RANGES

GVW	 1 BATTERY	 2 BATTERIES	 3 BATTERIES
3,5t	120 km	235 km	
4,25t	110 km	200 km	300 km
5,2t		185 km	260 km
7,2t		120 km	180 km

Tabell över de olika versionerna och dess uppgivna räckvidd.

Detta innebär en mjuk körupplevelse med kraft som kommer gradvis trots att gasen kvickt trycks i golvet.

Iveco eDaily är enkel att köra. Den har tre körlägen och tre lägen för bromskraftåtervinning där enpedalsläge är det mest kraftfulla. Tyvärr bromsar det inte ända ner till stillastående.

Två eller tre batteripaket innebär en effekt på 188 hästkrafter och 400 newtonmeter. Den känns dock aldrig seg och trots hetsig italiensk stadstrafik gick det bra att hänga med.

Luftfjädringen, som är ett tillval, gör färden bekväm och det faktum att den går på el gör att ljudnivån är väldigt låg.

I infotainmentskärmen kan man se all möjlig information om ekokörning, hastiga rörelser, hur mycket bromskraftåtervinning som gjorts och mer.



En lastad Iveco eDaily hänger lätt med i hetsig italiensk stadstrafik.



Interiören är i princip samma som i dieselversionen, men växelväljaren är ny.

Iveco eDaily är anpassad för stora företagsflottor

Iveco har även en applikation till bilen som kan göra det vanliga, som att låsa, låsa upp och se batteristatus.

Appen kan dock även låsa bilen till en viss körinställning som till exempel eco-läge och enpedalsläge.

Iveco vet att det är viktigt för företag att ha hög drifttid. Därför kommunicerar bilen all data, som körstil, antal stopp osv. Här kan man även se felkoder och nödvändig service som återförsäljare kan diagnostisera på distans.

Innan hemfärd fick vi även en rundtur i företaget FPT:s fabrik som ska förse transportbilar och bussar med batterier och drivaxlar.

Fabriken är koldioxidneutral som ett steg mot Ivecos mål till nettonollutsläpp år 2040.

Iveco eDaily är den första av sitt slag på flera sätt. Den kommer att börja levereras under första kvartalet 2023.

Högsta Växelns första intryck av nya Iveco eDaily

Slutbetyg: 4,5/5

Iveco eDaily imponerar. Den gör allt som vanliga dieselversionen gör utan att kompromissa med något. Många funktioner är anpassade för att förenkla för företag och resultatet är ett riktigt vettigt paket.

Dessutom bidrar eldriften till en bättre upplevelse bakom ratten. Det faktum att alla tillbehör kan drivas direkt från batteriet bevisar att Daily är som gjord för att vara elektrifierad.

En särskilt funktionell detalj är möjligheten att lägga till och ta bort batterier i efterhand. Det är något unikt som gör att eDaily verkligen kan anpassas till alla ändamål.

Läs även: [Så långt kommer en lastbil på vätgas.](#)

Läs även: [Bästa populära elbilen – bäst i alla tester.](#)



Joel Sandberg

8. Här är bilen som fick Sveriges fräckaste nummerskylt.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 04/11/2022.

Här är nummerskylten som fått många att höja på ögonbrynen. Med nya bostavssystemet blev WR00M möjlig.



Tänk att få en personlig nummerplåt utan att behöva betala för det. Nyligen började bilderna på nummerplåten WR00M snurra runt i sociala medier. Plåten har fått den lyckliga kombinationen genom bokstaven på slutet som infördes för några år sedan, då de skyltarna med tre siffror tog slut.

WR00M kommer att sitta på en Volvo S90 laddhybrid som nyligen tillverkades, men vem som är den lyckliga köparen vet vi inte, men att hen får Sveriges fräckaste nummerplåt är ställt om allt tvivel.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar.

[Mer information och kontaktuppgifter.](#)

(Det heter registreringsskylt och inget annat. RW)



9. Aston Martin presenterar ny motorcykel.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-11-09 KL 09:00.

Är inspirerad av Valkyrie AMR Pro.



För tre år sedan presenterade Aston Martin tillsammans med Brough Superior banracinghojen 001. Nu är de tillbaka med en Pro-version som är snäppet vassare. Mer kraft, bättre aerodynamik och med inspiration från Valkyrie AMR Pro.

Det är Aston Martin som har stått för designen medan Brough Superior är de som ser till att snickra ihop bygget. Det finns en ny frontspoiler, små vingar på sidorna, ny fena baktill och både motorn och svingen är behandlad med den keramiska beläggningen Cerakote. Motorn är en twin på 997 kubik och den har ett vevhus som började sitt liv som ett block aluminium. Cylindrarna har fått ny design för bättre kylning. Effekten har ökat med 25 procent och ligger här på 228 hästar. Inte så illa pinkat när torrvikten på hojen ligger på 175 kilo.

Endast 88 exemplar kommer att bli till och detta kommer att ske på Broughs fabrik i Frankrike. Man kan lägga en beställning nu och de första leveranserna väntas ske fjärde kvartalet nästa år. Något pris har vi tyvärr inte just nu. Vanliga 001 kostade från 108000 euro.





**Aston Martin presenterar motorcykeln AMB 001.
Endast för banan och din för 108.000 euro.**



**Första bantestet med Aston Martins motorcykel avklarat.
Snart dags för produktion.**



Bobby Green

10. Ikonisk BMW M3 CSL är rena tidsmaskinen – kungen hade likadan.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 05/11/2022.

En av BMW:s mer ikoniska modeller – i nyskick efter 20 år. Nu säljs lättviktsmodellen BMW M3 CSL i nyskick med bara 470 mil på mätaren. Vår egen kung hade en likadan. Bilen säljs till rena fyndpriset men det finns en hake.



Som en del av bilsamlingen The Bavarian Legends Collection säljs nu en BMW M3 CSL i otroligt skick. Auktionshuset RM Sotheby's kallar den för tidsmaskin. Bilen ser inte ut att ha åldrats sedan 2002, så helt fel ute är de inte. Mätaren står bara på 470 mil.





BMW M3 av E46-generationen börjar bli mycket åtråvärd redan i grundversionen. Men det är CSL, Coupe Sport Leichtbau, som verkligen får igång BMW-fansen. Lättviktsvarianten lanserades 2002 och är hela 110 kg lättare än vanliga M3. Viktminskningen uppnåddes genom tunnare rutor, mindre ljudisolering, kolfibertak, borttagen stereo och AC, samt mer spartanskt baksäte.

Endast 1383 bilar tillverkades i BMW:s fabrik i Regensburg. En av köparna till M3 CSL var faktiskt kung Carl XVI Gustaf som väckte stor uppmärksamhet när han krockade M3:an i en rondell i Norrköping år 2005.

Nu kan du få tag i ditt eget exemplar, okrockat och nästan okört. En BMW M3 CSL i otroligt nyskick säljs på [RM Sotheby's auktion Motorworld München](#). Bilen är precis som ingen bil Silver Grey Metallic. Interiören är i amaretta konstmocka och bilen har sexväxlad manuell låda.

RM Sotheby's anger det förväntade värdet till mellan 330000 och 550000 kronor, men det finns en hake. Bilen är oregistrerad och köparen måste endera exportera den utanför EU och ta tillbaka den eller betala tull för bilen. Det verkar dock vara värt mödan, för i vanliga fall kostar en M3 CSL i toppskick långt över en miljon kronor.





Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

11. Tucker Torpedo!

Publicerad 19 oktober 2009 (uppdaterad 29 september 2014).

Text Claes Johansson.

Det är svårt att tänka sig ett coolare modellnamn än Torpedo. Tucker Torpedo. Låter som en glamorös hollywoodreplik avfyrad i en kromglänsande skybar i en nybyggd skyskrapa. Det är bara det att det aldrig fanns någon Tucker Torpedo.



Preston Tucker, ett ganska coolt namn det också, var mannen som skapade framtidsbilen som bar hans efternamn. Beteckningen Torpedo användes bara under framtagandet och i marknadsföringen av "The Car of Tomorrow".

Efter det att The Tucker Corporation fått igång något som liknade en tillverkning kallades bilen bara Tucker 48 - efter året då den lanserades.

Designer var Alexander Sarantis Tremulis som därmed toppade sin karriär efter att bland annat ha arbetat under Gordon M. Buehrig med Cord 812.

Tremulis är också känd för att ha "designat" urformen för ett flygande tefat. Han gjorde det under andra världskriget då han tjänstgjorde i det amerikanska flygvapnet och skissade avancerade framtidskoncept inom flygsektorn.

En tankegång om hur utomjordingar skulle färdas ståndsmässigt hamnade på pappret, en illustration som spreds och kom att forma bilden av hur ett flygande tefat ser ut.

Tremulis formgav också den klassiska Subaru pick-upen, den som på vissa marknader är känd under namnet BRAT (Bi-drive Recreational All-terrain Transporter).



Tucker Torpedo var tekniskt intressant och i hög grad nyskapande jämfört med Detroit's vanliga utbud av bladfjädrade lösrämskonstruktioner med motorn fram och drivning bak. Tucker hade motorn bak, en sexcylindrig boxermaskin av fabrikat Franklin, ursprungligen avsedd att driva en helikopter.

Efter att ha misslyckats med att ta fram en egen motsvarande maskin med toppventiler och bränsleinsprutning koncentrerade man sig på att bygga om Franklinmotorn till vattenkylning och få den att fungera ihop med den Tuckermatic växellåda som på kort tid fick konstruerats speciellt för bilen.

Prototypen "Tin Goose" hade en drivlina från en Cord vilket skapade en rad tekniska problem. Vid den upphaussade premiären rörde sig inte bilen ur fläcken och man jobbade intensivt bakom kulisserna för att få den på plats på podiet.

Det lyckades och publiken var mycket entusiastisk. Den seglivade myten om att Tucker inte gick att backa stämde enbart med prototypbilen.

Preston Tucker gjorde flera långa turnéer med sina bilar och de skapade en enorm uppmärksamhet i hela USA. Det var Tucker-feber. Suget efter framtidsbilen var enormt och tusentals tecknade kontrakt.

När leveranserna dröjde och företaget behövde mer ekonomiska medel började Preston Tucker att sälja ej existerande extrautrustning till bilar som ännu inte hade tillverkats. Preston Tucker var född försäljare!

Vid en uppvisningskörning i Indianapolis välte en av bilarna i hög fart (chassinummer 1027) och publiken kunde med egna ögon se att föraren klarade sig oskadd tack vare bilens inbyggda säkerhetsbur.

Efter att ha bytt ett punkterat däck kunde man visa att den fungerade utmärkt trots en hårt smälld kaross. Reklamvärdet var omätbart.

Prestons Tuckers idéer genomfördes bara delvis. I hans ursprungliga vision om den perfekta bilen för morgondagen ingick att motorn skulle gå att byta på 20 minuter genom att lossa på sex bultar. Bilen skulle ha skivbromsar, magnesiumhjul och helt växlingsfri direkt-drift.

Utöver en genomtänkt säkerhetsbur i stål var ändå Tucker 48 en föregångare vad gäller säkerhet. Den hade både polstrad instrumentpanel med försänkta knappar (centrerade kring rattstången), säkerhetsbälten och en vindruta konstruerad för att lossna vid en kollision.



Den fräsigt centralmonterade strålkastaren var kopplad till styrningen för att kunna lysa in i kurvorna.

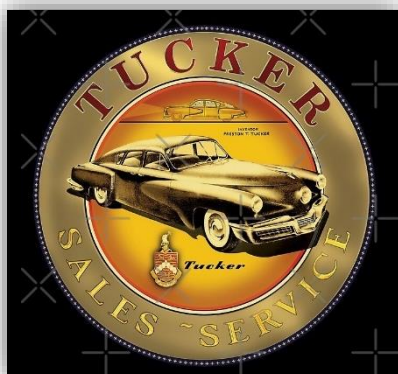
Idag finns 47 av 51 bilar bevarade. De omhuldas av museer främst i USA och hos en och annan privatperson. Av de bilar som försvunnit har åtminstone en brunnit upp och därefter grävts ner.

Den berömda voltbilen håller på att återfödas och det finns fortfarande en vagn (chassinummer 1035) som står helt orenoverad och ganska skrotig på ett museum i Sao Paulo i Brasilien.

Vid sällsynta tillfällen byter en äkta Tucker ägare. 2008 slog försäljningsrekord då chassinummer 1038 såldes på en auktion för rekordbelopp 1015500 dollar, med auktionsavgifterna inräknade.

Efter fiaskot med Tucker (där forskningen visat att det faktiskt var "de tre stora" i Detroit som till stor del sköt projektet i sank) fortsatte Preston Tucker med nya projekt och idéer. Han skissade på en ultrasportbil som skulle byggas i Brasilien med med namnet Carioca.

Skisserna finns i alla fall bevarade och nu när till och med fabriksnya "Tucker 48" har byggts med glasfiberkaross och Northstar V8 i aktern borde någon ta sitt ansvar och även bygga Carioca!



12. Fredagsfilmen: Volvo 444.

Publicerat av Jim Lundberg 10 juni 2022.

Se reklamfilmerna från när det begav sig.



FILM <https://youtu.be/QYdxC-xA2GE>.

SLUT