



Indigo 3000R 2017.

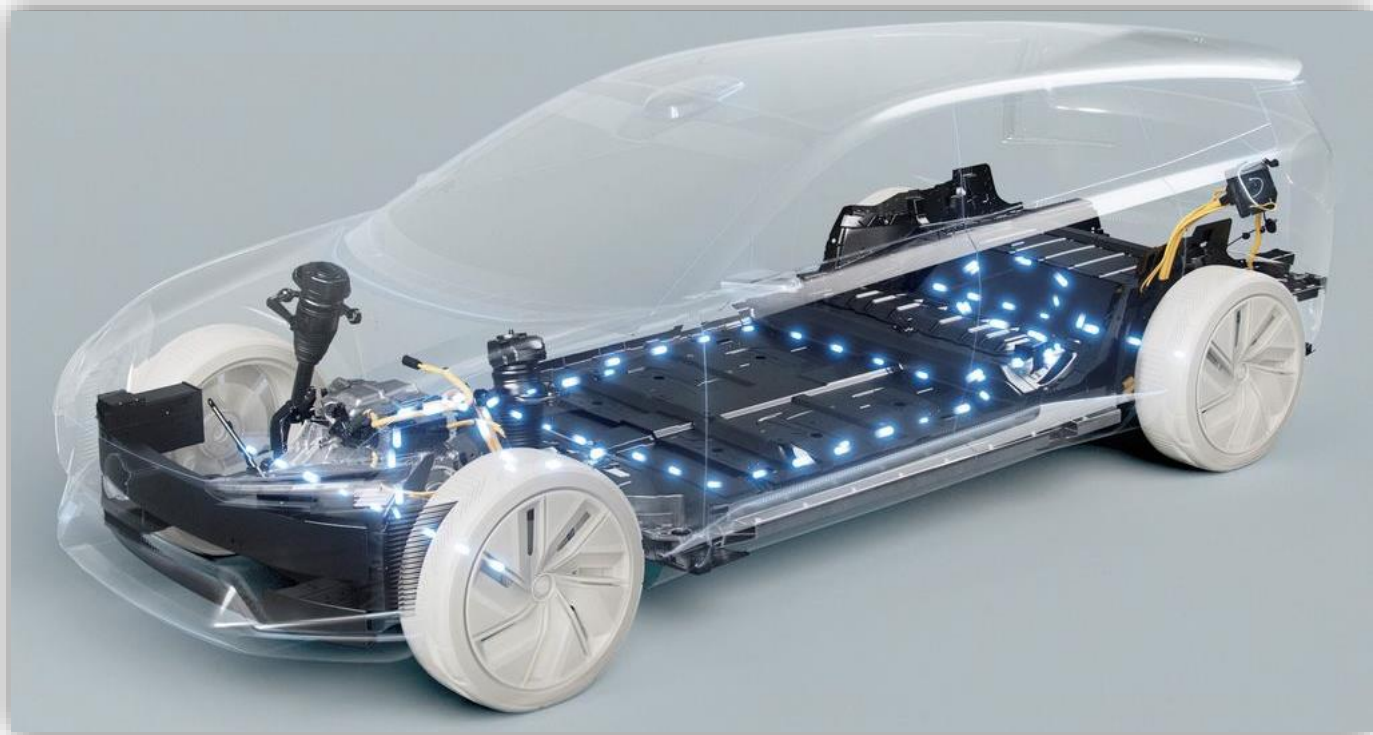
1. Batterier till elbilar har blivit dyrare
2. Så hanterar självkörande Teslan snö
3. Tesla återinför radar
4. Teslastyrelsen missing in action
5. Elon Musk avgår som Tesla- vd
6. 143 stycken Tesla har nu brunnit upp
7. Tesla byggde rekordstor Megapack i Europa
8. Trafikappen Waze blir inbyggd i bilen
9. BYD skeppar bilar med egna båtar och planerar fabriker i Europa
10. JAC börjar säljas i Sverige
11. Alla Stellantis märken går som man vill
12. Apple sänker förväntningarna på sin självkörande bil
13. Lancia lanserar backkamera
14. Sono Motors ber fansen om pengar
15. Mercedes-Maybach släpper superlyxiga modebilen Haute Voiture
16. Donkervoort rullar ut modellen F22
17. Test: Renault Megane E-Tech
18. Nya Volkswagen Amarok provkörd
19. Svensk sportbil gör comeback
20. Lusitano Cars har fått ny ägare
21. Saabs okända lyxmodell säljs för jättebelopp
22. Ford Scorpio försvann lika snabbt som den dök upp
23. Nimbus den danska motorcykeln



1. Batterier till elbilar har blivit dyrare

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-12-13, 13:17, uppdaterad 2022-12-13, 15:09.

För första gången stiger priserna på batterier till elbilar.



Högvoltbatteriet är den dyraste komponenten i en elbil. Och batterierna har tidigare förutspått sjunka i pris från år till år – en utveckling som både kan leda till billigare elbilar eller bilar med allt längre räckvidd för pengarna.

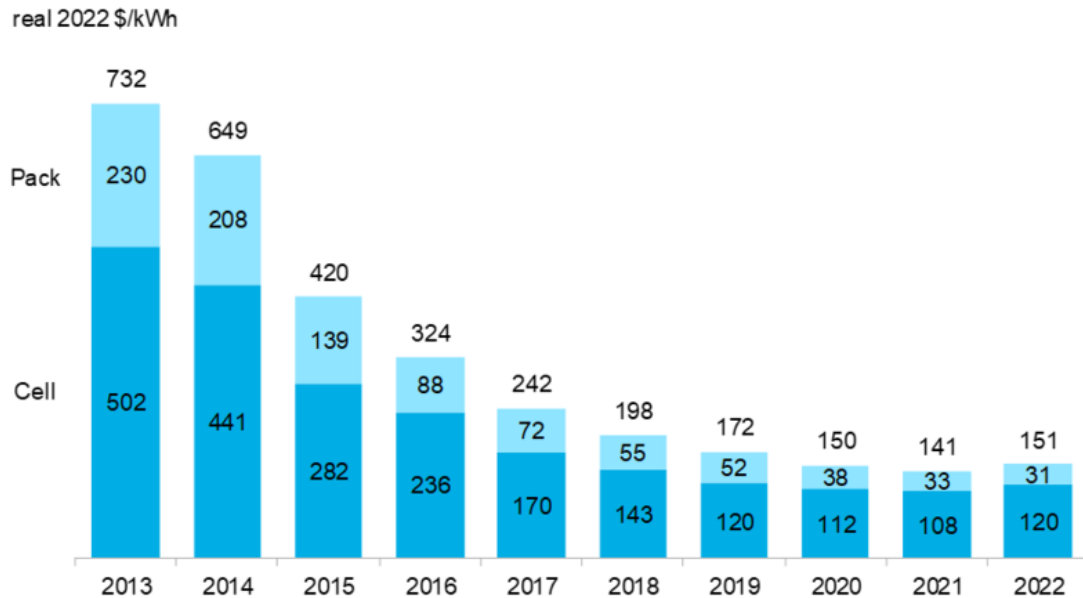
Tyvärr har inte priserna utvecklats som förutspått. Prisfallet har bromsats upp och för första gången har priset ökat, rapporterar analysföretaget **Bloomberg New Energy Finance**. Priset har ökat med 7 procent på ett år.

– Prisökningarna för råmaterial och komponenter har varit de viktigaste anledningarna till att cellpriserna ökat under 2022, säger Evelina Stoikou på Bloomberg NEF.

I år ligger snittpriset för ett batteripaket 151 amerikanska dollar per kWh. Bilindustrin anser att 100 dollar per kWh är en "magisk gräns" då priserna på elbilar hamnar i nivå med bilar med förbränningsmotor. Den nivån beräknas nås 2026.



Magnus Fröderberg

Figure 1: Volume-weighted average lithium-ion battery pack and cell price split, 2013-2022

Source: BloombergNEF. All values in real 2022 dollars. Weighted average survey value includes 178 data points from passenger cars, buses, commercial vehicles and stationary storage.



Ny rapport: Batteripriserna stiger nästa år



32 saker att ha koll på – före elbilsköpet

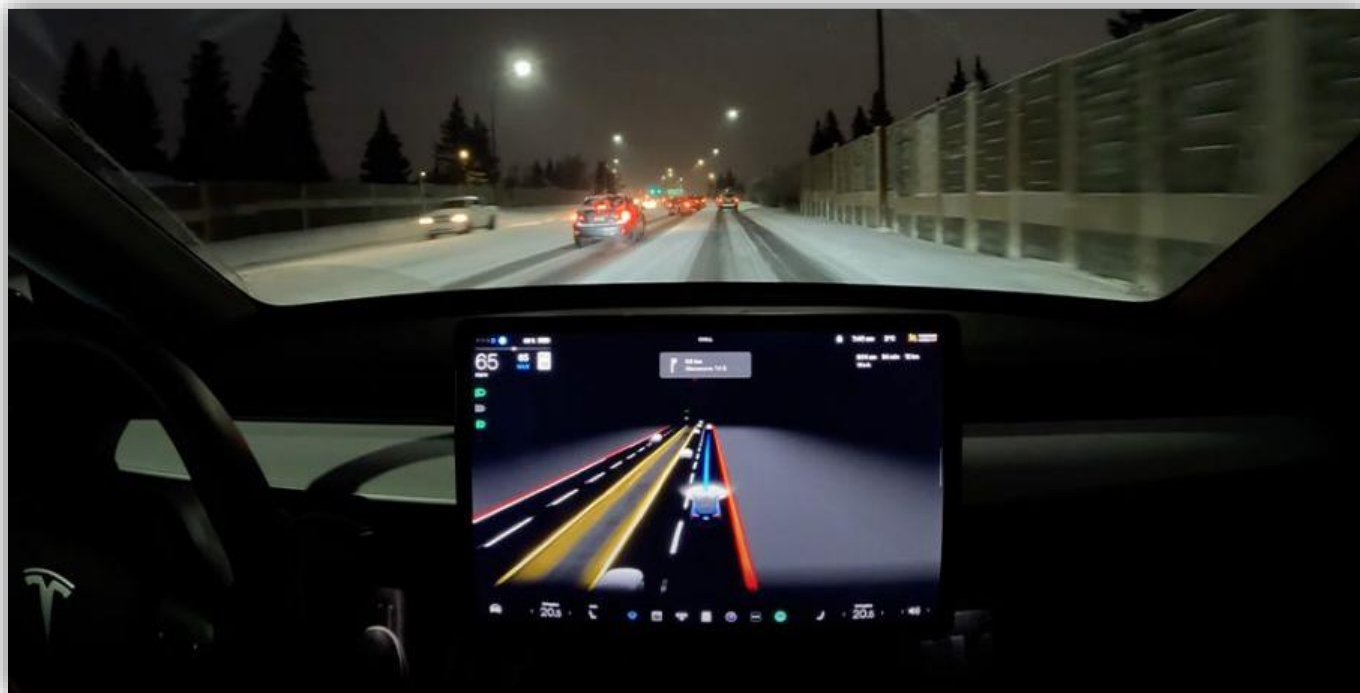


Elbilsskolan: Så fungerar batterierna i elbilar

2. Video: Så hanterar självkörande Teslan snö

Publicerad 2022-12-09 kl 17:22 (uppdaterad 2022-12-09 kl 19:46). Text Magnus Kvandal

En Teslaägare med tillgång till FSD Beta-funktionen visar hur bilen klarar jobbpendlingen – i snö och 20 minusgrader.



FILM: <https://youtu.be/EZ-WDkxibPo>.

En vanlig fråga i diskussioner om självkörande bilar är hur de ska klara vinterväglag, när snön yr i luften, vägmarkeringarna är osynliga och underlaget är halt.

I en video från Youtubern ColdEnvy får vi svaret. Han är en av den **växande grupp** Teslaförare i Nordamerika som har tillgång till det så kallade FSD Beta-programmet, där företagets mjukvara för total autonomi **testas av ägarna** ute i verklig trafik.

I videon får vi åka med under hans morgonpendling till jobbet i Calgary i norra Kanada. Det är 20 minusgrader och har snöat under natten, så vägarna är mer eller mindre snötäckta.

Bilen, en Tesla Model 3 utrustad med den senaste FSD-mjukvaran, gör trots det ett förvånansvärt bra jobb med att hitta rätt position på vägen. När vägmarkeringarna inte syns verkar mjukvaran i stället ta hjälp av andra visuella markörer, och andra bilar, för att orientera sig.

Trots det blir det snabbt tydligt att bilen inte hade klarat resan på egen hand under de här omständigheterna. Den verkar stundtals tappa orienteringen och i kurvorna är bilen inte helt förberedd på det hala underlaget – den kör för fort, tappar greppet och föraren får vid flera tillfällen gå in och ta över körningen. ColdEnvy litar aldrig riktigt på bilen, utan är alltid redo att korrigera eventuella misstag.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Tesla sänker kraven – rullar ut FSD till fler



Milstolpen: Nu finns 10 000 Superchargers i Europa



Elon Musks löfte: Kontroversiella systemet ska rullas ut i hela världen



Hårda kritiken: "Farligaste någonsin"



Teslas kunder testar ofärdig autonom teknik: "Inte okej"

3. Teslas tvärvändning: Återinför radar

Publicerad 2022-12-07 kl 17:30 (uppdaterad 2022-12-07 kl 17:36). Text Magnus Kvandal.

Tesla storsatsade på ett helt kamerabaserat system – men en ny typ av radarsensor kan få företaget att ändra inriktning.



Tesla har under ett par års tid satsat stenhårt på vad de kallar Tesla Vision, där bilarnas autonoma funktioner och förarstödsystem enbart ska använda sig av kameror för att förstå sin omgivning.

Teslas resonemang har varit att andra sensorer, som radar, lidar och ultraljudsensorer, inte behövs. Om människor klarar sig med ett par ögon och en hjärna borde en självkörande bil kunna klara sig med kameror och ett neuralt nätverk för att analysera bilderna från dem.

Våren 2021 började företaget sälja Model 3- och Model Y-bilar **utan radar**, och i oktober i år kom nyheten att även ultraljudsensorerna, som används till parkeringsvarnaren, **plockas bort**.

Men nu kan Tesla vara på väg att ändra sig – och återinföra en radarsensor i sina bilar. Detta framkommer av ett läckt dokument till den amerikanska myndigheten FCC, som avslöjar företagets planer på att lansera en ny typ av radarsensor tidigt nästa år. I dokumentet ber Tesla myndigheten att hålla informationen hemlig till den 7 februari 2023.

En förklaring till Teslas tvärvändning kan vara att den nya radarn är av en ny typ som producerar mer högupplöst data än de sensorer som funnits tidigare.

Enligt **sajten Electrek** har Teslas vd Elon Musk tidigare sagt att en lågupplöst radarsensor inte tillför något till företaget självkörningsteknik, men att en "våldigt högupplöst radar" skulle vara bättre än det helt kamerabaserade systemet.

Ens **uppdaterad version av Tesla Model 3**, internt kallad Highland, väntas lanseras hösten 2023. Det är möjligt att dessa bilar kommer att vara utrustade med den nya radarsensorn.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



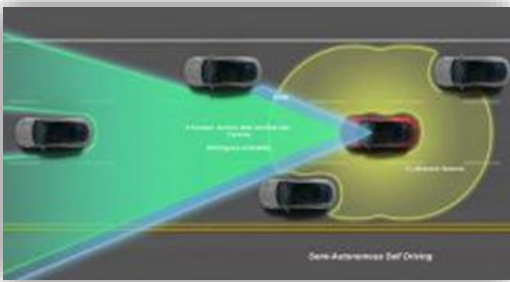
Uppgifter: Tesla Model 3 uppdateras med "flygplansrätt"



Tesla skappar ultraljud – går över till kamera



Får toppbetyg i säkerhetstest – utan radar



Experimentet: Nu tar Tesla bort sensorerna

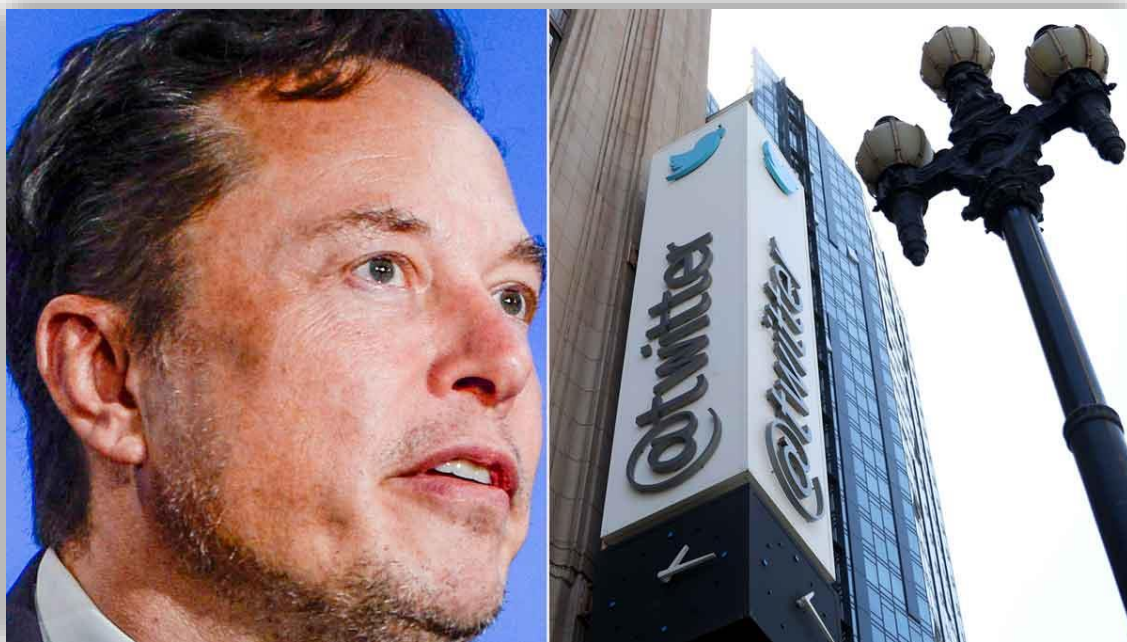


Klart: Nu blir Teslas bilar helt radarlösa

4. Tesla: Styrelsen "missing in action" enligt aktieägare

Av Mia Jacobs 9 December 2022.

Tesla är ute på ostadig mark när Elon Musk lägger allt krut på Twitter. Styrelsen syns inte till, och enskilda stora aktieägare börjar nu ställa krav på företaget.



Elon Musk lägger krutet på Twitter, och Teslas styrelse är "missing in action".

"Teslas styrelse är försvunnen", säger **Leo KoGuan**, en av de största individuella aktieägarna i Tesla på Twitter – och blir avföljd av **Elon Musk**.

KoGuan föreslår att Tesla återköper aktier, och tillsammans med **Ross Gerber**, som också investerat i företaget, vill han att styrelsen ska ha en ledamot som representerar privata aktieägare, [uppper Bloomberg](#).

Vill fortsätta investera

Leo KoGuan säger att han "fortfarande är en fanboy", även om Musks sätt att behandla aktieägarna inte alls är bra. Trots kritiken säger KoGuan att han tänker köpa ytterligare 2 miljarder aktier till 2025.

Sover på kontoret

Elon Musk själv säger att han har "för mycket jobb", och sover på Twitterkontoret i stället för som förr på Teslakontoret.

"Jag fortsätter att ha koll på både Tesla och SpaceX, men teamen där är så bra att det inte krävs särskilt mycket från mig", säger Elon Musk på Twitter.

Teamet "sköter sig bra"

Musk anser att teamet hos Tesla har skött sig "otroligt bra" trots tuffa tider med energikris i Europa, fastighetskris i Kina och stigande räntor i USA, [skriver Bloomberg](#).

Trots turbulensen förväntas Tesla nå rekordförsäljning i år, och företaget är världens största tillverkare av elbilar.

Tesla Cybertruck 2023

2023 blir ett hektiskt år för företaget. Den länge emotsedda Cybertrucken ska börja tillverkas, [något Dagens PS tidigare rapporterat om](#).

Återköpet av aktier som investerare börjat kräva kan också bli verklighet. Enligt Elon Musk är det ett vettigt drag, och summorna som har nämnts är allt mellan 5 och 10 miljarder dollar (51,5 – 103 miljarder kronor) [enligt Bloomberg](#). Det är dock, enligt Musk, ett beslut som ska fattas av företagets ledning.

Läs även: [Rusch till Elon Musks Twitter – hundratals söker jobb](#).

Läs även: [Kinesiska batterier tar över bilindustrin – i Europa](#).



Mia Jacobs

CARUP

5. Rykte: Elon Musk avgår som Tesla- vd – han tar över

PUBLICERAT 08/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Elon Musk kommer att avgå som Teslas vd och ge jobbet till Teslas Kina- vd, enligt oberoende uppgifter. Tom Zhu Xiaotong kan ta över hela Tesla, uppger tidningen PingWest.





*Elon Musk har den senaste tiden lagt mycket fokus på Twitter.
Rykten säger nu att han ska avgå som vd för Tesla.*

Teslas vd Elon Musk har bestämt sig för att avgå och enligt "personer som är bekanta med situationen" kommer Tom Zhu Xiaotong som idag är vd för Tesla i Kina att ta över hela Tesla. De obekräftade uppgifterna kommer från den amerikansk-kinesiska tech-sajten [PingWest](#). Uppgifterna har citerats av flera stora elbilssajter, bland annat Electrek. Ytterligare uppgifter säger att Tom Zhu endast blir vd för biltillverkningen, inte för Teslas utveckling av självkörning och humanoida robotar.

Zhu har lett Tesla till enorma framgångar i Kina. Giga Shanghai är nu Teslas främsta fabrik och Kina det näst största landet sett till försäljning. Tom Zhu har jobbat sig upp sedan han började på Tesla 2014. Han började som chef för Teslas Supercharger-program i Kina, men ganska snart blev han chef för hela landet.

Elon Musk är idag vd för både Twitter och Tesla, förutom att han leder flera andra bolag. Det är en arbetsbörda som ingen kan klara av i långa loppet. Teslas aktiekurs har sjunkit som en sten i år, nedgången fortsatte under onsdagen. Det är nu nära att Elon Musk petas från titeln världens rikaste person till förmån för Bernard Arnault. Under några timmar på onsdagen var faktiskt Arnault förbi. Elon Musk har sagt att han egentligen inte vill vara vd, utan att han mer känner sig som en ingenjör. Tesla har inte kommenterat uppgifterna som nu cirkulerar.

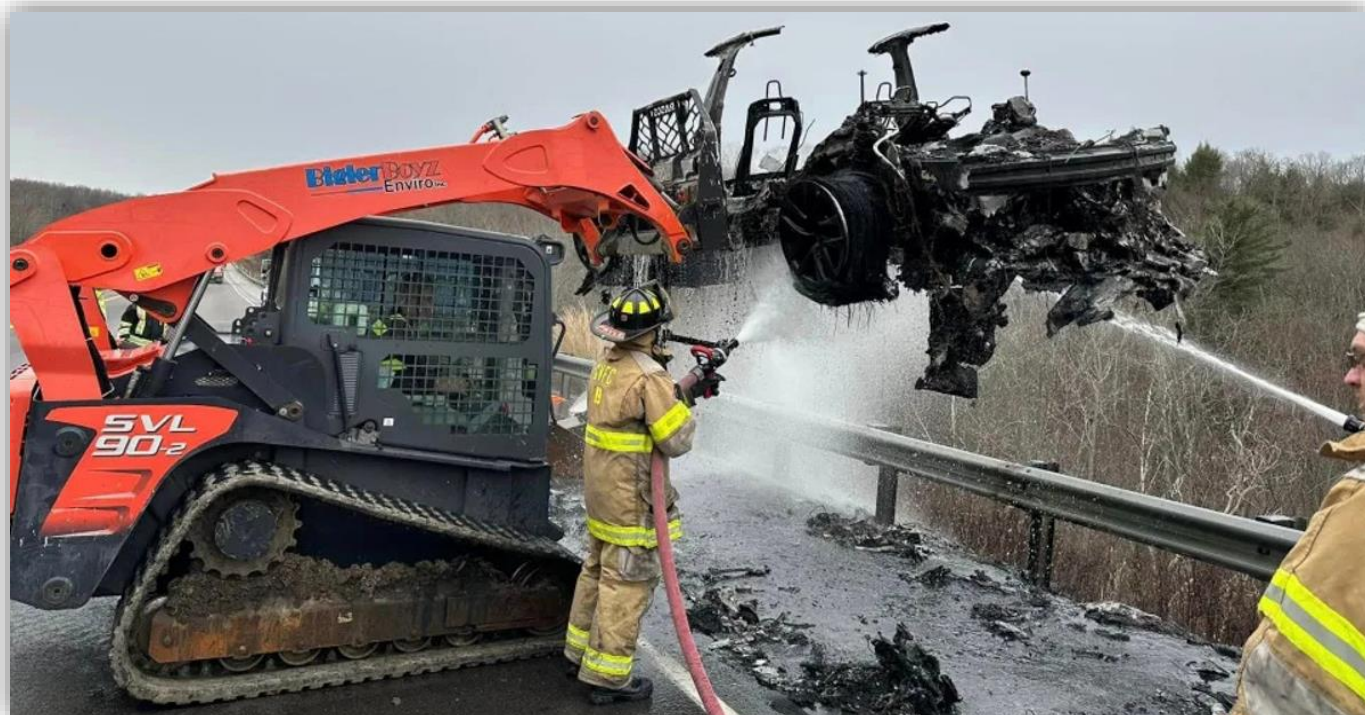


Maths Nilsson

6. 143 stycken Tesla har nu brunnit upp

Av Marcus Berggren 12 December, 2022.

En Tesla Model S fattade eld och brann ner till marken i den amerikanska delstaten Pennsylvania. Bråte på motorvägen skadade batteripaketet och bilen började osa rök. Det är drar upp totalen till 143 sedan 2013.



Så här såg det ut när en Tesla Model S brann ner i USA.



Tesla är emellertid inte ensamma om att ha bilar som brinner upp.



Tre brandstationer dök upp till olycksplatsen.

Siffran för BMW-bilar som gått upp i rök är emellertid **över 300**.

I USA brann totalt 212 500 bilar under 2018.

Det var den 15 november på den amerikanska motorvägen som olyckan inträffade.

Paret som satt i bilen noterade rökbildning och stannade vid sidan av vägen. Kort därefter fattade bilen eld.

Knappt en vecka gammal

Bilen i fråga hade inhandlats cirka åtta dagar tidigare berättade paret dotter i TV.

De var på en roadtrip i sin Tesla Model S för att hälsa på släktingar men resan gick alltså inte som planerat.

Det krävde brandbilar från tre olika brandstationer och 45 000 liter vatten för att släcka elden.

Kruxet med när litiumbatterier fattar eld är att branden är oerhört svårsläckt.

Enligt en av brandstationerna var det första gången de behövde hantera en elbilsbrand.

Samtliga stationer hade övat inför just en elbilsbrand men nu fick de alltså sätta träningen på prov.

Inte första gången

Totalt finns det 143 bekräftade instanser av att en Tesla har fattat eld.

Det vanligaste är att det är i samband med en olycka, men i vissa fall har det skett nästan från ingenstans, som när en Model S fattade eld på en bilskrot tre veckor efter att den hade lämnats där.

Det är emellertid ingenting som är unikt för just Tesla-bilar och elbilar att börja brinna, men när de väl gör det är bränderna mycket svårare att släcka på grund av diverse kemikalier som används i batterierna. Det är något som gäller för alla elbilar.

Läs även: "Vanliga" bilar brinner oftare än Tesla.

Läs även: Lång väg kvar till säkra batterier – brinner.

7. Kan detta lösa elkrisen? Tesla byggde rekordstor Megapack i Europa

PUBLICERAT 12/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Tesla visar nu upp en ny gigantiska Megapack-anläggning i Belgien. Jättebatterierna är Europas största anläggning för energilagring. Kapaciteten är 100 MWh – motsvarande 1 220 Tesla Model Y-bilar.



Stora energilagringssystem kan underlätta vår allt mer pressade energiförsörjning. Tesla gör som bekant inte bara bilar utan arbetar också med batterilagring av el i större skala, så kallade Megapack.

Nu visar Tesla för första gången upp ett jätteanläggning i Lessines i Belgien. Anläggningen sägs vara störst på fastlandet i Europa i sitt slag. Tidigare hade Lessines en turbojetgenerator från andra världskriget för att balansera energitillgången i samhället. Men anläggningen var både smutsig och uttjänt.

Istället tog man Tesla till hjälp för att installera inte mindre än 40 Megapacks, något Tesla nu uppmärksammar i en ny video. Anläggningen har en total lagringskapacitet 100 MWh, alltså 100 000 kWh. Det motsvarar lagringskapaciteten i 1 220 Tesla Model Y-bilar. Anläggningen har 50 MW effekt.

Även i Sverige har olika aktörer börjat bygga energilagringssystem, men det är relativt sällsynt. Bland annat byggs en anläggning i Uppvidinge, men den har De flesta anläggningar är betydligt mindre än Teslas Megapack i Belgien. Sverige har alltmer vindkraft och solkraft, och stora lagringssystem kan göra att vi kan ha energi i reserv om vi drabbas om effektbrist, något som det finns risk för redan i vinter. Anläggningarna kan laddas upp när tillgången på energi är god och användas när tillgången är mindre. Det är också möjligt att ladda batterierna på natten när strömmen är billig och använda den när priset är högre.

8. Trafikappen Waze blir inbyggd i bilen

Publicerad 2022-12-12 kl 6:44. Text Magnus Kvandal.

Två Renault-modeller får trafikappen inbyggd i operativsystemet.



Navigationsappen Waze är populär bland många trafikanter – speciellt de som färdas på vägar med mycket trafik. Appen använder data från användarna för att i realtid analysera trafiksituationen och föreslå alternativa rutter vid behov. Den kan också varna för fartkameror, trafikolyckor och hinder på vägen.

För att kunna använda Waze har man hittills behövt en mobiltelefon – men nu meddelar Renault att en dedikerad version av appen finns tillgänglig till deras två modeller Megane E-Tech och Austral med infotainmentsystemet OpenR.

Dessa bilar har ett Android-baserat operativsystem, vilket gör att gränssnittet på mittskärmen påminner om det i en smartphone. Tanken är att det i framtiden ska finnas en uppsjö av olika appar tillgängliga för nedladdning.

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Toyotas app hackad – 300 000 bilägare påverkas

9. BYD skeppar bilar med egna båtar och planerar fabriker i Europa

Av Carl Undéhn.

Publicerad 2022-12-08.

Inför lanseringen av BYD i Sverige kommer den kinesiska tillverkaren inte bara med en utan tre eldrivna modeller på en gång. Och nu kommer fler tecken på att BYD menar allvar med sina planera på att etablera sig utanför hemlandet.



I en intervju med nyhetsajten [Bloomberg](#) berättar BYD-chefen Stella Li att tillverkaren har köpt egna fraktfartyg för att garantera leveransen av bilar från fabrikena i Kina till Europa.

Enligt tidigare uppgifter handlar det om sex fartyg som vart och ett har en kapacitet på 7 700 bilar.

– Med tanke på BYD:s storlek kan rederiernas service inte riktigt tillfredsställa oss till 100 procent, sa Stella Li.

Även om BYD, eller Build Your Dreams, är en relativt okänd tillverkare här ser det anorlunda ut globalt sett. I somras blev BYD världens tredje högst värderade biltillverkare, efter Tesla och Toyota.

Med egen utveckling av batterier har BYD redan tagit fram LFP-batteriet Blade som har högre energitäthet än andra batterier med LFP-celler. Eventuellt ska BYD även börja leverera Blade-batterier till Tesla.

Enligt Stella Li har BYD även planer på tillverkning av bilar i Europa. Och då inte bara i en utan kanske två egna fabriker. Var de kan tänkas hamna finns det inga uppgifter om.

BYD säljs i Sverige av Hedin Bil och erbjuder de tre modellerna Tang, Han och Atto3.

BYD Tang är en sjusitsig elsuv med ett batteripaket på 86,4 kWh som ger en räckvidd på 40 mil. BYD Tang är fyrhjulsdreven med en effekt på 517 hästkrafter och klarar 0-100 km/h på 4,6 sekunder. Priset börjar på 806 900 kronor.

Även Atto 3 är en suv, men en mindre sådan med ett batteri på 60,5 kWh och 42 mils räckvidd. Priset börjar på 534 900 kronor.

Den tredje modellen är sedanen Han med fyrhjulsdraft och 517 hästkrafter. Batteriet är här på 85,4 kWh som ska ge en räckvidd på 52,1 mil. Priset är samma som för elsuven Tang, alltså 806 900 kronor.

10. JAC börjar säljas i Sverige – elsuven e-JS4 först ut

Publicerad 2022-12-13 kl 15:09 (uppdaterad 2022-12-13 kl 15:18). Text Erik Söderholm

Bilmärket JAC ska börja säljas på den svenska marknaden och ger sig in i en tuff klass med bland andra MG som konkurrent.



Ännu ett kinesiskt bilmärke ska lanseras i Sverige. Det är JAC som ska importeras av norska generalagenten RSA, uppger företaget i ett pressmeddelande.

Först ut blir den eldrivna suv-modellen JAC e-JS4 med ett batteripaket på 66 kWh och en räckvidd på 43 mil enligt WLTP-körcykeln. Bilen har trefasladdning, värmepump och en mobilapp för att kunna värma upp kupén på distans.

På insidan har bilen ett infotainmentsystem med 10,25-tumsskärm, läderklädsel, panoramatak, 360-graderskamera och Android Auto/Apple Carplay.

Prislappen hamnar på 529 900 kr. JAC e-JS4 kostar därmed mer än MG Marvel R men lika mycket som Renault Megane E-Tech Electric. Konkurrenter som Volkswagen ID.4 och Volvo XC40 är dyrare. Leveranserna ska börja under första kvartalet 2023.

– Vi är på god väg att bygga upp ett gediget återförsäljarnätverk för JAC. RSA:s filosofi är att ha hög tillgänglighet genom återförsäljare i de flesta städer i de länder man är verksam i, säger Rikard Lindström, försäljningschef på JAC.

GRUNDADES 1964

- JAC Motors grundades 1964 och byggde strax över en halv miljon bilar förra året, varav drygt hälften personbilar och hälften transportbilar.
- Företaget har flera elbilar i programmet, men även vanliga förbränningsbilar.
- JAC samarbetar med Volkswagen och Nio i Kina, och märkets elbilar tillverkas på samma lina som Volkswagens.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Kinesiska elbilar intar Europa: "Våldsam konkurrens"



Kinesiska CATL lovar batterier utan nickel och kobolt



Kinesisk biljätte lanserar tre nya suv-modeller i Sverige

Feber

11. Alla Stellantis märken går som man vill

AV BOBBY GREEN ONS. 7 DEC 2022 13:00.

Ihopslagningen verkar lyckad.



Förra året bildades fordonskoncernen Stellantis genom en sammanslagning av Groupe PSA och Fiat Chrysler Automobiles. Under namnet finns 14 olika bilmärken som tillsammans måste prestera för att överleva. Det verkar gå som man vill och nu säger chefen Carlos Tavares att alla presterar bra. Alla har fått som krav att inom tio år genomföra en framgångsrik affärsplan annars åker de ut, och det verkar ha eldat på folket bakom varje märke att visa vad de går för. Men de ligger efter när det kommer till elektrifieringen, vilket de vet om mycket väl.

Så här säger Mark Stewart som är Stellantis North America chief operating officer i ett uttalande:

"Kan allt överleva? Alla har en kämpachans och alla presterar, vilket är bra. Uppenbarligen har vi haft många olika namn genom åren, men vi är ett hus med 14 varumärken och det som är otroligt med att föra samman varumärkena, det är bara att de är mycket differentierade varumärken. Alla har en personlighet på varumärkessidan, och för att kunna passa in i olika delar av marknaden utan att kollidera med varandra är folk som: 'Herregud, hur kan du mata 14 barn?'. Vi är senare till festen, uppenbarligen, än alla andra. Vi ligger ungefär två år efter att ha lagt ut det på marknaden jämfört med andra. Det som är avgörande är att vi kommer in med ledarskap."



Bobby Green



**14 bilmärken får tio år på sig att bevisa vad de går för
Stellantis ger Alfa Romeo, Lancia, Chrysler en chans**



**Det går bra för Stellantis
Har tredubblat vinsten**



**Stellantis storsatsar på elektrifiering
Ska lägga 30 miljarder euro på utveckling**



**Stellantis öppnar testväg där elbilar laddas trådlöst
Framtiden**



**Lancia har Mercedes som riktmärke
Siktar på lönsamhet istället för volym**



**Stellantis vd oroar sig över att nya bilar är för dyra
Priserna ökar hela tiden**

12. Uppgifter: Apple sänker förväntningarna på sin självkörande bil

Publicerad 2022-12-09 kl 10:50 (uppdaterad 2022-12-09 kl11:01). Text Magnus Kvandal.

Apple skruvar ned förväntningarna på sin självkörande elbil och skjuter upp lanseringen till år 2026 – ett år senare än planerat. Det rapporterar Bloomberg News, med hänvisning till anonyma källor inom företaget.



Teknikjätten planerade bil utan ratt – nu ändras ambitiösa målet.

Rapporter om Apples planer på en självkörande bil, känd som Project Titan, har förekommit sedan 2014. Detta trots att företaget aldrig bekräftat offentligt att det finns ett sådant projekt.

Enligt en rapport från Bloomberg förra året planerade Apple att lansera sin bil redan 2025. Den skulle då vara självkörande till den grad att den saknar både ratt och pedaler.

Enligt Bloombergs källor planerar Apple nu en mindre ambitiös design – bilen som lanseras 2026 kommer att ha ratt och pedaler, och enbart vara helt självkörande på motorvägar.

Läs också:



[Apple rekryterar höjdare från Lamborghini](#)

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Apple jobbar vidare med egen bil – men cheferna slutar



Nya uppgifter om "hemliga" Apple-bilen



Apple visar nya Carplay – tar över alla skärmar



Apples nya prylar kan larma vid en bilolycka



Snart ska Apple fotografera svenska vägar

Teknikens Värld

13. Lancia lanserar backkamera

PUBLICERAD AV PETER KLEMENSBERGER 10 DEC 2022, KL 17:33.

Nya tider väntar för det italienska märket. Men i väntan på en ny Ypsilon 2024 uppdateras dagens version med saker vi har tagit för givet länge.



I början av månaden **lanserade Lancia sin framtid**. En skulptur visades upp, en fingervisning om märkets kommande designspråk för tre nya modeller som nu arbetas fram.

Annars har nyheterna kring det italienska märket med lyx och designs som honnörsord varit få den senaste tiden. Därför sätter vi oss till rätta när vi nås av ännu en nyhet.



384 cm korta Ypsilon blir än lättare att parkera med backkamera.



Mer trådlöst i uppdaterade Ypsilon.

Det rör modellen **Ypsilon** som 2024 ska komma i ny skepnad. Det hindrar emellertid inte tillverkaren, som ingår i **Stellantiskoncernen**, att uppdatera dagens generation som hängt med i elva år. Det handlar av förklarliga skäl inte om några stora uppdateringar, men nog så viktiga för att hänga med i tidens tempo.

Ypsilon får ett nytt infotainmentsystem med en sjutums pekskärm och möjlighet till trådlös uppkoppling via Apple CarPlay eller Android Auto. Laddning av mobiltelefon kan även det ske utan sladd. Ypsilon får också, som första Lancia-modell backkamera.

Även under huven tar modellen ett steg framåt. Ypsilon säljs nu bara med mildhybridteknik, samma som går att finna i **Fiat-modellerna 500 och Panda** där en trecylindrig bensinmotor på en liter får assistans av ett 12-voltssystem.

Ypsilon får också en del kosmetiska ändringar invändigt och nya kulörer utvändigt att välja på. Självt kan du dock inte välja Ypsilon, såvida du inte bor i Italien som är den enda marknaden där bilen säljs. Priset startar på 13 350 euro – cirka 145 000 kronor.



Peter Klemensberger

14. Sono Motors ber fansen om pengar – igen

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD 2022-12-08.

Tidigare i år presenterade det tyska start up-företaget Sono Motors den **produktionsfärdiga versionen av sin första modell Sion**. Efter flera års försening ska produktionen till slut dra igång hos finska Valmet nästa år. Det är i alla fall vad som lovats. Men nu har företaget skickat ut ett mail med en minst sagt annorlunda rubrik.



”Vi har inte klarat det – det är kanske slutet för Sion”.

Pengarna för att få igång tillverkning har börjat sina. Oro på finansmarknaden anges som orsak och enligt Sono Motors är det både svårt och tar lång tid att få in de pengar som behövs. Därför startas nu kampanjen ”#saveSion” med målet att få in ytterligare 3 500 förbokningar av bilen på 50 dagar. Med en reservationsavgift på 3 000 Euro per bil skulle Sono Motors då få in totalt 10,5 miljoner Euro – omkring 115 miljoner kronor.

Sedan tidigare har Sono Motors fått in 21 000 förbokningar från privatpersoner, samt ytterligare omkring 20 000 beställningar från olika bildelningstjänster.

Men lyckas de inte med kampanjen ”#saveSion” kan det betyda att tillverkningen av bilen aldrig kommer igång.

”Om vi inte lyckas slutföra kampanjen med framgång planerar vi att fokusera på vår attraktiva solcellsverksamhet, som är betydligt mindre kapitalintensiv”, skriver Sono Motors.

Det speciella med elbilen Sion är de integrerade solcellerna i karossen som ska kunna ge upp till 1,6 mils räckvidd per dag. Förutom det finns det ett LFP-batteri på 54 kWh som ger bilen en räckvidd på 30 mil.

De senaste åren har Sono Motors lanserat solcellslösningar för bussar och lastbilar. Den testas bland annat i **ett projekt av lokaltrafiken i Luleå**.

”Innan vi vågar stoppa Sion-utvecklingen vill vi dock ge vår gemenskap med över 21 000 Sion-reservatorer en sista chans att hålla Sion-programmet vid liv och delvis täppa till vår finansieringslucka”, skriver de båda medgrundarna Laurin Hahn och Jona Christians.

Det är inte första gången som Sono Motors vänder sig till sina fans för att få in pengar. 2020 startade företaget en crowdfunding-kampanj med målet att få in 50 miljoner Euro – vilket de också lyckades med.

Inte bara det, när kampanjen avslutades hade 53 miljoner Euro kommit in, närmre 570 miljoner kronor med dagens växelkurs.

15. Mercedes-Maybach släpper superlyxiga modebilen Haute Voiture

PUBLICERAT 13/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Mercedes-Maybach S680 Haute Voiture är en lyxbil som är inspirerad av det finaste från modevärlden. Bara 150 exemplar av den fashionabla modellen ska göras. – Sofistikerad lyx i sin renaste form, säger Gorden Wagner, Mercedes designchef.



Haute Couture är ett begrepp för det allra mest exklusiva inom modevärlden. Mercedes-Maybach vill skapa bilarnas motsvarighet och har tagit fram Mercedes-Maybach S-Klass Haute Voiture. Enligt tillverkaren handlar det om en verkligt extravagant modell.

– De intrikata funktionerna och exklusiva designelementen är det som gör Mercedes-Maybach S-Klass Haute Voiture till en av de mest extravaganta modellerna vi någonsin skapat – den representerar sofistikerad lyx i sin renaste form, säger Gorden Wagner, Mercedes designchef.

Bilen innehåller komponenter som aldrig skådats på en Mercedes-Maybach, eller knappt någon annan bilmodell. Tvåtonslackeringen består av nautisk metallic med en rosa ton på den nedre delen. Bilen interiör går i guld och beige och i interiören har ett exklusivt bouclétyg i blått och guld använts tillsammans med finaste kristallvitt läder. Golvmattorna är samtidigt gjorda av linne och mohair. De medföljande champagneglasen är roséguldfärgade. Taket är dekorerat med Mercedesstjärnor.

Köparna får också en handgjord presentförpackning med bilens nummer, en modellbil och en nyckelring. Det finns också speciella väskor som går att köpa till bilen. Prislappen är inte kommunicerad, men Haute Couture är aldrig billigt.



Maths Nilsson





16. Donkervoort rullar ut modellen F22

AV BOBBY GREEN 2022-12-13 KL 10:00.

500 hästar, 750 kilo.



Som utlovat har den nederländska biltillverkaren Donkervoort nu dragit täcket av den nya modellen F22. Den ser ut som deras övriga modeller fast uppdaterad lite här och där. Fokus är som alltid prestandan och den här ska med sina 750 kilo vara den lättaste gatlegala superbilen i världen.

Även om formerna känns igen så är den helt ny från grunden med nytt chassi. Bilen mäter in på strax över fyra meter i längd och den ska vara rymligare på insidan, mycket bekvämare än föregångarna och man kan till och med få air condition som tillval. Motorn kommer från Audi och det är den turbomatade raka femman på 2,5 liter som gäller. Här ger den 500 hästar och 640 newtonmeter i vrid. Kraften skickas till bakhjulen via en fempetad manuell växellåda. 0-100 km/h ska gå på 2,5 sekunder, 0-200 tar 7,5 sekunder och toppfarten ligger på 290 km/h. Bromsarna mäter 330 millimeter fram och 279 millimeter bak.

Endast 75 exemplar kommer att tillverkas och 50 av dessa är redan sålda. Prislappen börjar på 245 000 euro. 16:42 in i klippet visas den nya bilen upp.

FILM: <https://youtu.be/7DFMnrV9Isc>.



Bobby Green

17. Test: Renault Megane E-Tech

Av Karl Cajmatz 10 December, 2022.

Renault Megane är vad VW ID.3 borde ha varit



Vi har provkört nya Renault Megane E-Tech i Sverige.

Nya Renault Megane kommer enbart som elbil. Det är ett ordentligt ställningstagande från en biltillverkare av det gamla gardet. Vi har testat den för att se om fransoserna har lyckats eller tagit sig vatten över huvudet.

Genom att ha gått från fossil- och hybriddrift till renodlad eldrift har Renault tagit Megane från den så kallade Golf-klassen till vad som, med tanke på Volkswagens dominans, borde heta ID.3-klassen.

Den populära tyska folk-elbilen togs väl emot av pressen, slog försäljningsrekord så att det sjöng om det, men dras alltjämt med brister som bara väntar på att bli åtgärdade av en konkurrent. Vi ska lägga i Högsta Växeln för att reda ut om Renault har gjort detta.

Formgivning med ett tydligt budskap

Redan vid första anblick visar det sig att Renault Megane grundar hela sin personlighet på sin eldrift. Hjulen ser helt enorma ut och får bilen att påminna om en Hot Wheels-leksak.

Det är positivt, med gamla Meganas fullständiga alldaglighet färskt i minnet.

Att testbilen hade guldfärgade detaljer här och var känns en smula överdrivet. Tack och lov är det inte obligatoriskt, utan en biverkning av utrustningsnivån som heter Iconic.

Nåväl, designgreppets funktion lär primärt vara att förmedla även till den mest aningslösa åskådaren att det här är en helt ny bil.

Det är nämligen vad det gör, och på ett mer smakfullt sätt än de rivjärnsliknande klistermärken som pryder Folkvagnens C-stolpar.



En av nya Meganes styrkor är tveklöst utseendet.

Megane? Som i Renault Megane?

Väl inne i bilen är det lika modernt som exteriören får en att anta, men det som förvånar är att det är en Renault. Byggkvaliteten är något helt annat än vad man förväntar sig om man jämför med **den utgående Megane**.

Även om materialvalen inte är lyxbetonade i traditionell bemärkelse, skulle man kanske kunna sträcka sig till att säga att de ger ett lyxigt intryck veganskt läder gör – alltså det som till för några år sedan hette konstläder.

Testbilens säten var emellertid inte klädda i konstläder, med undantag för någon enstaka detalj, utan i tyg. Ett smakfullt, grått tyg som enligt Renault består av återvunnen textil.

Sittandes i förarstolen möts man av ett utrymme som definieras av ett lättsmält geometriskt samspel, diverse intressanta strukturer, samt högupplösta och stora, men väldigt förarorienterade, skärmar.

En delförklaring ligger i att Renault har anlitat riktiga proffs för att lösa den digitala användarupplevelsen.

Hej Google, hur mycket får jag i inbyte för min ID.3?

Hela infotainmentsystemet kommer från Google, en lösning som Renault har satsar på genom hela modellprogrammet framöver och som därmed återfinns också i Renault Austral.

Det medför en användarupplevelse som är fullständigt intuitiv och får motsvarigheten från Volkswagen att framstå som en relik, särskilt om man beaktar det faktum att fransosen har knappar till allt som inte lämpar sig för touch.

Barnsjukdomar finns förstås. Vid ett tillfälle slutade ljudsystemet att fungera på förarsidan. Lösningen var att bläddra igenom alla ljudkällor. Förhoppningsvis försvinner problem av det slaget med mjukvaruuppdateringar framöver.

Högt och lågt på förarassistansfronten

Känslan av halvgräddad teknik infinner sig också när man använder den adaptiva farthållaren. Den använder sig av både kamera och GPS för att avgöra vad hastighetsbegränsningen är, men begår gång på gång det irriterande misstaget att lyda skyltar som avser parallellt löpande vägar och avfarter.

När hastighetsanpassningen fungerar som den ska betar sig bilen klanderfritt i sina hastighetsanpassningar.



Nya Megane kan enbart fås som helt elektrisk.

Allt detta är slående likt beteendet i många bilar från Volkswagen-gruppen, och det är nästan så att man undrar om systemen har samma leverantör – någon som inte bedriver forskning och utveckling i Sverige.

En bra grej med filhållningsassistenten är att den vet att man har händerna på ratten även utan att man behöver brottas med den. Det är vanligt i finare bilar, men är allt annat än givet när det rör sig om lite mer folkliga bilmärken.

Instrumentklustret är också snyggt och lättavläst, men hade kunnat höjas ett snäpp sett till användbarheten med hjälp av en head-up-display. Av Renaults broschyrer att döma sankas det från tillvalslistan.

Hur är Renault Megane att köra?

I egenskap av elbil är nya Megane rapp och lagom underhållande, men inget för den som vill ha accelerationsförmåga att skryta om. Så småningom kommer man förstås kunna skryta om att **drivlinan delas med en Alpine**.

Vid vardagskörning är Renault Megane precis vad man behöver sett till fartresurser, och med undantag för lite däckbuller är den tyst även i motorvägsfart.

Fjädringen är fast men inte stötig, vilket inte var det intryck min kollega fick från **vår initiala provkörning av modellen**.

Det skulle kunna bero på att testbilen då var mer välutrustad och tung, och därför hade fått hårdare fjädring än vad den egentligen ska ha. **Det vore i sådana fall inte första gången för Renault**.

Sätena är ergonomiska men saknar möjligheten att anpassas sett till längd och vinkel på sittedynan, samt sidostöd. Märkligt är då att de ändå har massage.

En av de större missarna är sikten bakåt. Som om det inte vore nog att bakrutan är som ett brevinkast så täcks en stor del av den av kameran till den digitala backspeglarna, som ju är en tämligen kass uppfinning. I vägen för sikten snett framåt står A-stolpar tjocka som ekstammar.



Interiörer är betydligt mer premium än man väntar sig.

Inget för långlopp

Megane finns med två batterialternativ. Det ena är på 40 kilowattimmar och det andra på 60. Föremålet för denna recension hade det senare, vilket gör att man kan komma upp till 45 mil på en laddning.

Snabbladdning är en punkt där Renault har snålat en aning. Medan standarden på marknaden (för bilar utan 800-voltsarkitektur) är snabbladdning upp till 150 kilowatt, pallar Megane inte mer än 130. Väljer man det lilla batteriet blir det bara 85.

Långfärder är alltså där Meganes största svaghet uppenbarar sig, och gör att bilen egentligen bara lämpar sig för hushåll som endast undantagsvis planerar att genomföra långresor med bilen.

För sådana kunder är bilens konfiguration högst rimlig. Lågt luftmotstånd gör att energiförbrukningen är i klass med de bästa elbilarna, och givet att miljön är en av anledningarna till att man köper elbil är effektiviteten kanske det allra viktigaste.

Summan av kardemumman

Renault Megane E-Tech är inte den perfekta elbilen, eftersom den laddar lite långsammare än vad man förväntar sig och dras med några barnsjukdomar. Det är dock nära, och det är mer än man kan säga om huvudkonkurrenten Volkswagen ID.3.

Fransoserna är uppfriskande ärliga med att infotainmentsystem inte utgör kärnan av deras expertis och har därför anlitat världsmästarna Google för att lösa den saken, som blir alltmer viktig i hur en bil upplevs.

Vidare visar Renault att man på allvar vill inta platsen som marknads premium light, som Volkswagen mer och mer tycks förlora greppet om. Det är dags att glömma allt man tror om Renault och provköra en av deras nytvecklade modeller!



Vår testbil hade några buggar i infotainmentsystemet.

Renault Megane E-Tech 60 kWh (2022)

Motor: Elmotor, 218 hästkrafter, 300 newtonmeter

Kraftöverföring: Enstegad automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 7,4 sekunder

Toppfart: 160 km/h

Elektrisk räckvidd: 450 km

Vikt: 1 636 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4 210/1 770/1 500 mm

Pris: Från 479 900 SEK

Högsta Växelns helhetsintryck av Renault Megane E-Tech

Slutbetyg: 4/5

Med nya Renault Mégane viftar inte fransmännen med några vita flaggor, utan tyskarna möts av trikoloren, självsäkert vajande för vinden. Om inte Volkswagen ser upp kommer de snart att se sig omkörda, när Renault fulländar sitt nya recept och botar alla barnsjukdomar.

[Här kan du boka en provkörning och beställa Renault Megane E-Tech!](#)



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.



Nya Megane har en hel del säkerhetssystem.



Nya Renault Megane skiljer sig enormt från föregångarna.



På längre turer har nya Megane det lite svårt.

18. Nya Volkswagen Amarok provkörd – får dra 6,5 ton

Av Marcus Berggren 7 December 2022.

Volkswagen Amarok debuterade så tidigt som 2010 och har sedan dess blivit en favorit världen över. Efter 12 år är det nu dags för en helt ny generation och vi begav oss till Sydafrika för en provkörning.



Vi testade nya Volkswagen Amarok på plats i Sydafrika.

Nya Amarok är utvecklad **i samarbete med Ford** – där Ford har varit de som hållit i rodret – samtidigt som Volkswagen tillåtit krydda till bilen med sina egna inslag.

En amerikansk tysk

Det är modellen Ranger som Amarok delar en hel del med. Det mest centrala är motor och växellåda samtidigt som en rad andra mindre komponenter också har ursprung på andra sidan Atlanten.

Om man är riktigt noga kan man notera att det på flera platser står "FoMoCo", det vill säga Ford Motor Company. Med det sagt är skillnaderna påtagliga, inte minst kosmetiskt.

Till Sverige kommer Amarok i två utföranden – antingen med en 2-liters fyra på 204 hästkrafter eller en 3-liters V6 på 240 hästkrafter.

Sett till pickisar ingår Amarok i premiumsegmentet och hamnar således över Ranger i termer av hierarki.

Det är främst karossmässigt samt på insidan som Volkswagens ingenjörer har getts utrymme till att differentiera Amarok jämfört med Ranger.

Infotainmentsystemet är helt klart en Ford-historia med Volkswagen-inslag medan instrumenteringen i övrigt är direkt från Ford.

Enligt Volkswagen är emellertid 85 procent av Amarok helt unik. Efter att ha **rattat både Ranger** och Amarok, kan jag avslöja att bilarna känns olika.



Interiören har en hel del inslag från Ford.

Lyxigt värre

Till Sverige kommer endast dubbelhytt-varianten (fyradörrars) av Amarok. Vi får versionerna Style och Aventura som ingår i det högre skiktet av Amarok-modeller.

Rent exteriört ser Amarok tuffare ut än innan och huven är så hög att tankarna snabbt förs till amerikanska pickisar.

På tal om just den amerikanska marknaden kan jag avslöja att det inte krävs särskilt mycket i termer av modifieringar för att Amarok ska säljas i USA, men Ford är inte direkt entusiastiska när det kommer till kritan.

Nya Amarok har ett utseende som utstrålar robusthet, något som är extra viktigt för marknader som Sydafrika och Australien.

Uppmärksamheteten vi fick på plats i Sydafrika var påtaglig och flera medtrafikanter tog sin tid att reagera på den nya pickisen.

Det är egentligen interiört där den förhöjda premiumkänslan märks av mest – mittkonso-len domineras av en 10,1-tum stor infotainmentskärm vilket tillsammans med en 12,3-tum stor instrumentpanel tveklöst tvingar in Amarok i digitaliseringens värld.

Kvalitetskänslan är genomgående hög med vissa undantag och man får ett intryck som lutar åt det mer robusta.

Infotainmentsystemet är inte alltid det mest självklara och instrumentpanelen har fler alternativ än en grafräknare. Efter en del om och men får man till sist pejl på systemet.

Baksätet är rymligt – jag fick plats bakom mig själv utan några som helst problem (184 centimeter lång), även om själva sittdynan är i det kortaste laget.

Volkswagen Amarok satsar på fullt ös, medvetlös

Vi inledde vår körning bakom ratten på Aventura-modellen (toppversionen för Sverige) som alltså hade en 3-liters V6 och mer utrustning än någon som ska bestiga Mount Everest.

Det första man slås av är hur stora backspeglarna är, vilket ger god sikt bakåt (inte minst om man har släp), samtidigt som man möts av en del vindljud i motorvägsfarter.



Samtliga lås på nya Amarok kan låsas upp med nyckeln, något som inte varit fallet tidigare.

Både motorn och växellådan är en Ford-historia. Motorn är en fantastisk pjäs som bidrar med en hel del vridmoment och som också är väldigt tyst.

Det är endast när start/stopp-systemet kickar in som man möts av förvånansvärt mycket vibrationer.

Växellådan är tiostegad, något som får den att kännas extremt CVT-aktig. Den har stundtals svårt med att välja rätt växel – inte minst vid terrängkörning – och plattan i mattan möts av ett drönande som inte alls känns premium.

Växellådan upplevs även som ryckig – särskilt när man saktar ner inför ett rödljus eller en rondell, något som möts av nästintill våldsamma nedväxlingar. Vad är egentligen syftet med en tiostegad växellåda?

I övrigt är komfortnivån för det mesta hög, även om en tomt lastad Amarok upplevs som stötig med hänsyn till bladfjädringen bak.

Amarok kan lasta upp till 1,1 ton och dra 3,5 ton (upp till 6,5 ton utan restriktioner) medan vaddjupet är på imponerande 80 centimeter.

Även om motoralternativen må framstå som gammeldags finns det både en laddhybrid och en renodlad elbil i pipen.

Volkswagen Amarok i terräng

I terrängspåret gavs vi möjlighet att både ratta varianten med automatlåda samt den manuella (som inte kommer till Sverige). Den manuella var att föredra då man hade mer kontroll och växellådan inte förvirrades av den varierande terrängen.

Amarok tog sig an allt i dess väg utan problem och på andra marknader utanför Sverige går den att förse med terrängdäck. Just robusthet är ett genomgående tema som Volkswagen bryr sig mycket om, särskilt på den afrikanska, australiensiska, samt sydamerikanska marknaden.



I Sverige erbjuds Amarok endast i lyxigt utförande.

Summan av kardemumman

Nya Volkswagen Amarok erbjuder ett genuint premiumalternativ i pickis-djungeln. Även om Ford-inslagen är påtagliga är det inte något som bör ses som negativt. Komfortnivån är hög och rent kompetensmässigt kommer Amarok riktigt långt.

Inga priser har satts för den svenska marknaden, men den kommer att bli dyrare än Ranger – som börjar på runt 600 000 kronor inklusive moms.

Det som blir Amaroks styrka är dels återförsäljarnätverket, dels servicemöjligheterna samtidigt som produkten i sig upplevs som lyxigare.

Nya Amarok utstrålar robusthet, en hög premiumkänsla och lyckas kännas betydligt mer som en Volkswagen än man kan tro.

Ett mer utförligt test på hemmaplan får utröna hur den tar sig an den svenska marknaden.

Volkswagen Amarok (2023)

Motor: 3,0-liters V6, diesel, 240 hästkrafter, 600 newtonmeter

Kraftöverföring: 10-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Mått (längd/höjd/bredd): 5 350/1 884/1 910 mm

Pris: Ännu inte fastställt

Högsta Växels första intryck av Volkswagen Amarok

Slutbetyg: 4/5

Nya Volkswagen Amarok må vara baserad på en Ford Ranger, men tyskarna har sannerligen ansträngt sig för att modellen ska utmärka sig i segmentet.

Läs även: [Nya Ford Ranger Raptor – kan man ha roligare?](#)

Lyssna på: [Dragläget – Högsta Växels motorpodd.](#)

Läs även: [Nya lyxiga Ford Ranger – varje hantverkares dröm?](#)



Amarok kan bokstavligen ta sig över stock och sten.



Amarok är försedd med både lågväxel och låsbara differentialer.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

19. Svensk sportbil gör comeback

Publicerad 9 juni 2017 (uppdaterad 9 juni 2017). Text Maria Dahlin.

Indigo 3000 återuppstår under namnet von Braun 3000R.



Von Braun Automotive

Indigo 3000 presenterades för första gången på nittioalet av Arvikabaserade tillverkaren Jösse Car, men de stora försäljningsframgångarna uteblev och märket somnade in. För ett par år sedan togs planritningar och mallar över av von Braun Automotive, bestående av några investerare som ville väcka liv i bilen igen. För några dagar sedan offentliggjordes så bilen 3000R, där slutbokstaven står för "Revival".

Enligt Vi Bilägares systertidning Klassiker, som var på plats vid premiären kommer 3000R att ha en rak sexa som byggs på beprövad svensk teknik, troligtvis en Volvohexa modifierad för bakhjulsdrift och försedd med dubbelturbo.

Tillverkningen blir småskalig, först görs tio "signature series"-bilar och därefter 50 produktionsbilar. Bilen har moderniserats med airbags, bluetooth, och backkamera. Försäljningen kommer att ske i Sverige och i Spanien och tio bilar är redan reserverade.



Maria Dahlin

Teknikens Värld

20. Lusitano Cars har fått ny ägare

PUBLICERAD AV Erik Wedberg 28 DEC 2020, KL 09:05.

I november gick den svenska sportbilssatsningen Lusitano i stöpet. Konkursen var ett faktum. Nu uppges konkursboet ha fått en ny ägare, och det är en av de tidigare delägarna som ska flytta verksamheten hem till Värmland.



FILM: https://delivery.youplay.se/load.html?zone_id=702&player=sp&part_id=271120&addons=000&time=0&disable_sharing=false

Det Skene-baserade sportbilsföretaget Lusitano Cars har fått en ny ägare. Det är tidningen Dagens Industri som har varit i kontakt med konkursförvaltaren som berättar att konkursboet haft ett flertal spekulanter. 3-4 aktörer deltog i budgivningen och det var till slut en av de tidigare delägarna som vann.

Enligt Dagens Industri ägs Lusitano Cars konkursbo nu av Jonny Olsson som driver Olcon Engineering. Han har i år registrerat företagsnamnet JGO Sports Cars och uppges planera att flytta all verksamhet till Värmland där Lusitano Cars, tidigare Jösse Car, har sina rötter.

I början av november stod det klart att **Lusitano Cars hade försatts i konkurs**. Försöken att få liv i den numera klassiska sportbilen **JC Indigo 3000** hade då pågått sedan år 2014 under ledning av von Braun Sports Cars. Nytolkningen av JC Indigo kallades först von Braun 3000R, sedan **Indigo 3000R** och sedan von Braun lämnat projektet sommaren 2017 gick bilen under namnet **Lusitano 3000R**.



Erik Wedberg

21. Saabs okända lyxmodell – förlängd 900 Turbo säljs för jättebelopp

PUBLICERAT 11/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Lyxmodellen Saab 900 CD var en favorit bland landshövdingar och industripampar på 80-talet. Den extremt ovanliga modellen är bland det lyxigaste som Saab någonsin tillverkade. Nu säljs ett av finaste exemplaren du kan hitta för 356 000 kronor.



Saab 900 CD är en av de allra ovanligaste Saab-modellerna från 1980-talet. Bilen är en förlängd variant av Saab 900 Turbo och tillverkades endast i 502 exemplar med Saabs sedan kaross som bas. Karossen är förlängd med 20 centimeter och bilen byggd av Saab-Valmet i finska Uusikaupunki. Modellen hade all lyx som Saab kunde uppbåda på 1980-talet: Skinnklädsel i toppkvalitet eller lyxplysch, elektriska fönsterhissar, luftkonditionering och fotpallar.

Till Sverige kom mindre än 100 exemplar av Saab 900 CD, de flesta såldes till landshövdingar och industripampar som inte ville åka Volvo. Bland annat var den en favorit inom familjen Wallenberg. I dag är de flesta bilarna dessvärre bortrostade och ett fåtal bilar finns kvar. Bilen är idag värd betydligt mer än en vanlig Saab 900 Turbo.

För den som vill leta sig till Tyskland finns det ett exemplar i toppskick till salu. Det handlar om en Saab 900 CD från 1983, bilen har blivit renoverad efter att ha stått still i 12 år. Enligt säljaren Garage 11 i Hamburg är bilen nu i toppskick, och bilderna ger syn för sägen.

Då bilen är från 1983 har den en 8-ventils turbomotor på 145 hästkrafter, den starkare 16-ventilaren 175 hästkrafter kom först 1984. Under alla åren har bilen endast haft tre ägare. Mätaren står på mindre än 14 000 mil, 36 år efter att bilen lämnade fabriken i Nystad i Finland. Bilen kostar 29 900 euro, just nu motsvarande 356 000 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.](#)

22. "Ford Scorpio försvann lika snabbt som den dök upp"

Publicerad 2022-12-11 kl 6:15. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Ford Scorpio är en modell värd att minnas när man ska försöka komma ihåg bilar alla har glömt.



Scorpio blev Årets Bil 1985, mycket tack vare att den var först med låsningsfria bromsar som standardutrustning.

Onekligen fanns också mycket annat som talade för den limpformade, stora tysken, ersättaren till den mer fyrkantiga Ford Granada. Scorpio ärvde en del av sin föregångares teknik, bakhjulsdriften inte minst.

Designen knöt an till – och utvecklade, med lyckat resultat – den strömlinje som kommit med 1982 års Ford Sierra. Den i sin tur var ju också en modell som byggde på äldre teknik (från Taunus) men som under designchefen Uwe Bahnsens skickliga penna såg ut som framtiden mer än det mesta under det 1980-tal som födde märkvärdigt många lyckade bilmodeller. Enligt legenden ska Bahnsen ha haft en Rover 3500 SD1 som skalmodell centralt på sitt skrivbord.

Drinkare av rang

Scorpios motorer, den gamla raka fyran på två liter eller den så kallade Kölnsexan med cylindrarna i v-form och 2,8 liters volym, var nog det äldsta med Scorpio. I Vi Bilägare nummer 13–14/1987 testades dock en version som den falkögde kunde se hette 2,9i på baklucke-emblemet, inte 2,8i. Scorpio hade därmed fått katalysator och ny insprutning, bland

annat, i takt med lagkravet på den avgasrening i synnerhet bilindustrin inledningsvis var skeptisk till.

Scorpio med sexa hade alltid varit drinkare av rang men nu sjönk törsten samtidigt som farten ökade – en fin kombination.

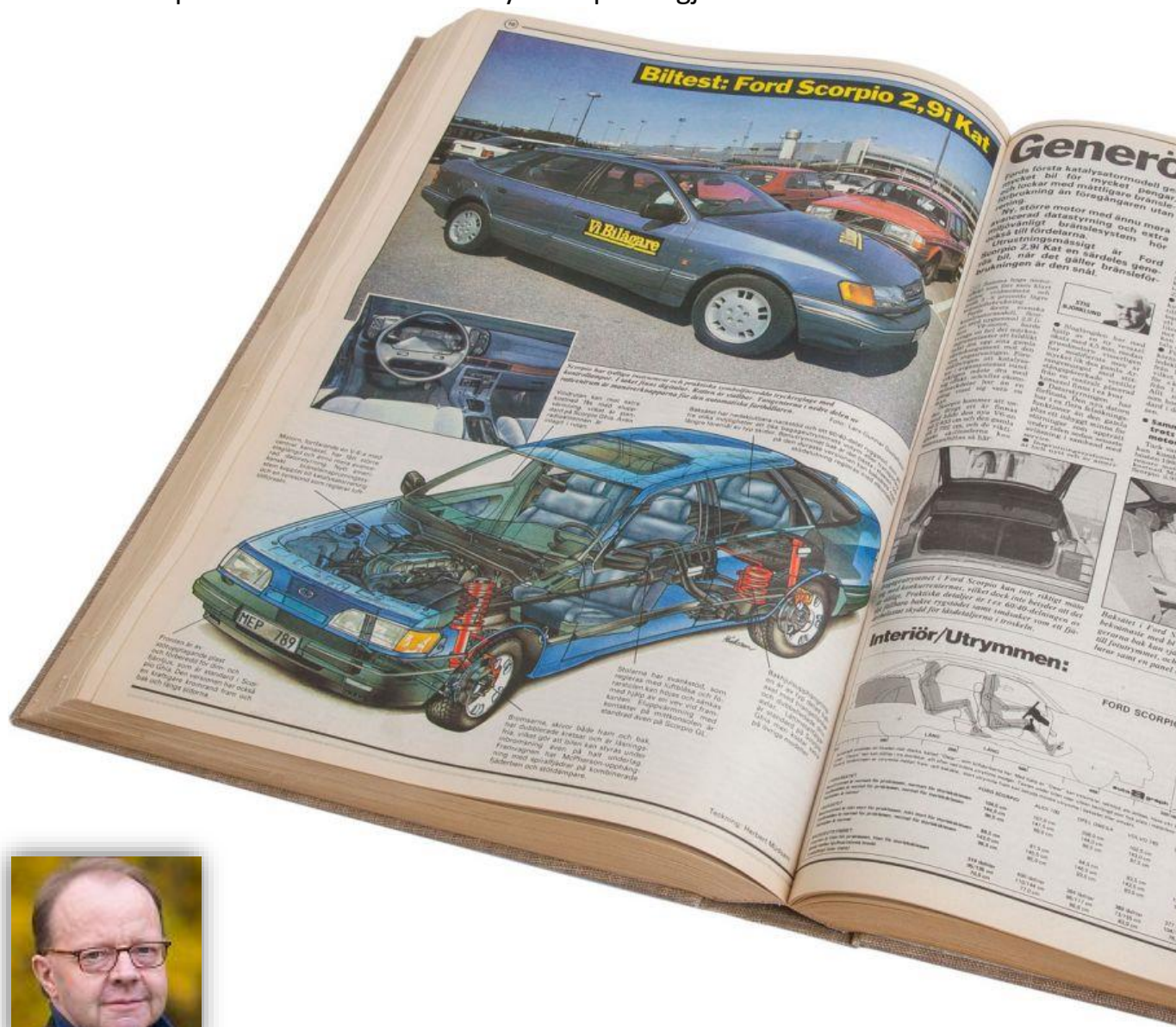
Scorpios baksäte var legendariskt rymligt, här kunde Långben sträcka ut. I stolarna fram fanns en finess i form av justerbart svankstöd, reglerat med en gummipump formad som en handgranat.

Tre ansiktslyft

I Vi Bilägares test ströddes lovord men konkurrensen från Opel Omega 3000 och Volvo 740 GLE var tuff. Snart var svenska vägar fulla av de slanka Sierra och Scorpio. Mängder av utrustningsvarianter till lågt extrapris trycktes ut på marknaden och plötsligt var gamla stofil-Ford något av design leader i klassen.

Scorpio genomgick inte mindre än tre ansiktslyftningar under sin levnad till 1998, den allra senaste av synnerligen subtil art.

Kvaliteten och trilskande bakre hjulupphängningar var nog det sämsta med modellen. Rätt vad det var var nästan alla Skorpor borta från vägarna igen, lika snabbt som de dykt upp. Att hitta en av första utförandet och i gott skick är svårt, samlare och entusiaster har inte flockats på alls samma sätt som nybilsköparna gjorde.



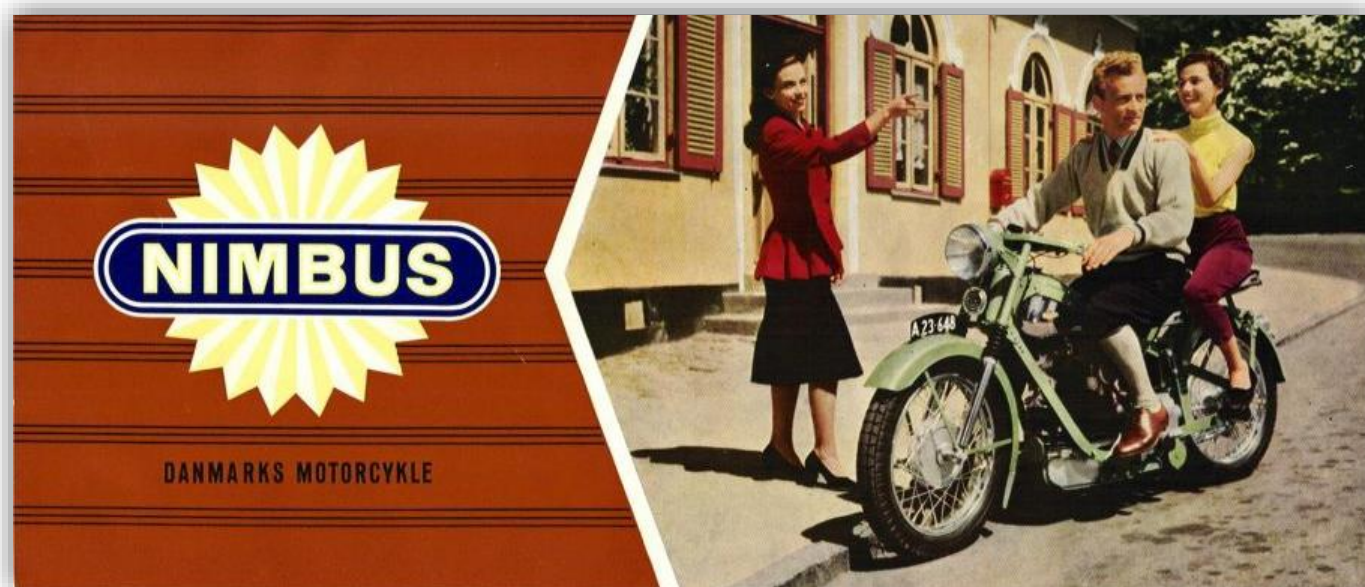
Calle Carlquist

Klassiker

23. Nimbus - den danska motorcykeln

Publicerad 2022-12-11 kl 8:00. Text Mårten Carlsson.

När du tvättar din altan eller din bil kanske du håller i ett stycke dansk motorcykelhistoria.



FILM: <https://youtu.be/uKPbFxZzn68>.

Redan 1906 började Peder Andersen Fisker bygga små elmotorer i sin verkstad i Köpenhamn. Han var elektroingenjör i den tiden världen började elektrifieras.

Året efter gick han i kompanjonskap med med Hans Marius Nielsen som han hade träffat hos sin förre arbetsgivare Thrige - här skapades A/S Fisker & Nielsen.

Nu skedde en stor expansion. Fisker var en fena på både design och konstruktion -Nielsen basade för verkstaden. Istället för bara göra elmotorer åt andra varför inte erbjuda hela produkten?

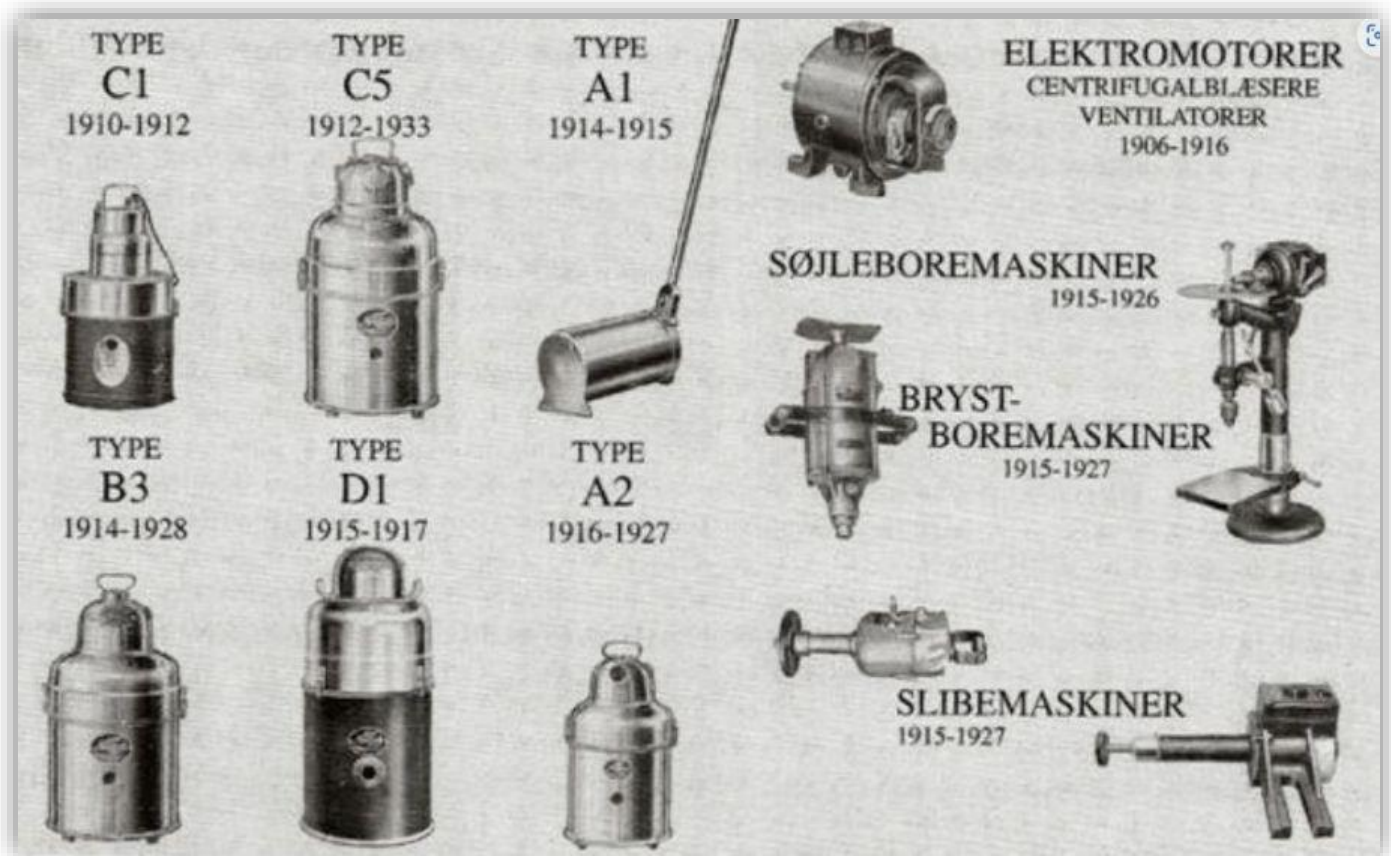
Fisker & Nielsen växte enorm och fann sig snart i en stor fabrik på Nørrebro där man gjorde allt från bormaskiner till dammsugare - varumärket Nilfisk dök upp i annonserna runt 1910.

Marius Nielsen hoppade av redan 1910 men namnet Fisker & Nielsen behölls.

Nu började Peder Fisker se sig om efter någonting mer att utveckla företaget med. Man hade för tredje gången på kort tid skaffat större lokaler och låg 1913 på Peter Bangsvej 30 i stadsdelen Frediksberg.

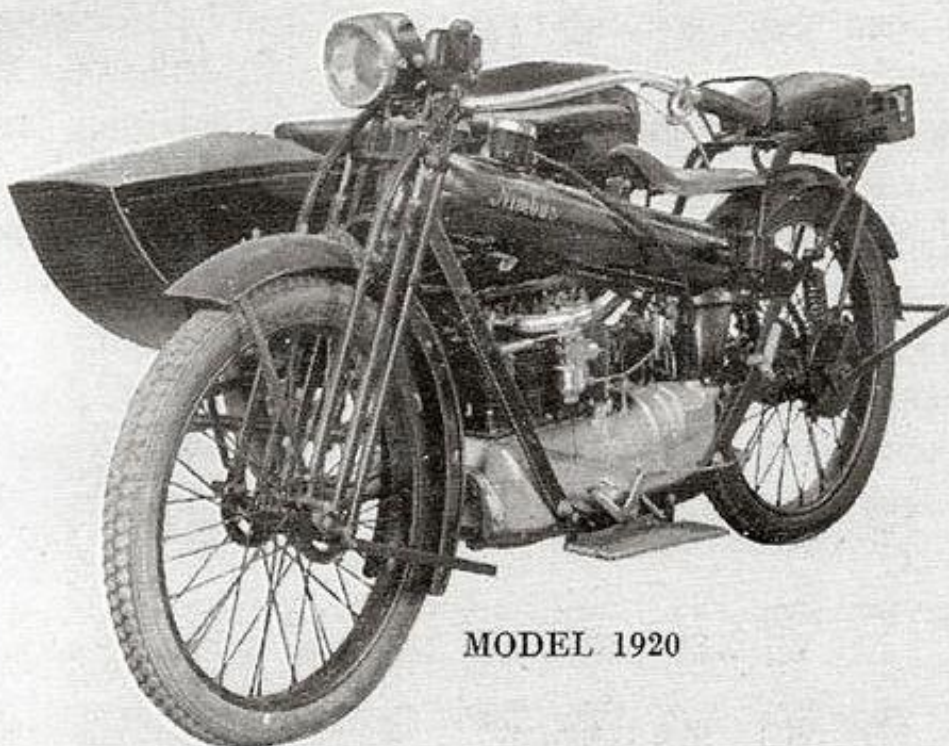
Inte bara elektriciteten gick framåt med stormsteg - det gjorde motorfordon också. Runt 1917 började arbetet runt en motorcykel ta form. Orderingången på maskiner hade dalat kraftigt då det stora kriget rasade i Europa.

Fisker hade ingen som helst erfarenhet av att konstruera motorfordon men som erfaren ingenjör var det inte några problem. Tanken var en robust maskin med hög kvalitet, det som gjort deras dammsugare berömda.



NIMBUS

1920-1927



MODEL 1920

Udboring:
60 mm
Slaglængde:
66 mm
Cylindervolumen:
746 cm³
Hestekræfter:
12
Vægt:
160 kg
Hastighed:
80/90 km/Tim.

Resultatet blev både robust och avancerat. Hösten 1918 stod den första motorcykeln klar, men det kom dröja ända till 1920 innan man kom igång med någon produktion. Motorcykeln döptes till Nimbus.



Här fanns en girdergaffel fram och spiralfjädring bak. Däremellan satt en rak fyra med ett stort aluminiumhus som även innehöll växellådan. På blocket stod fyra separata cylindrar i gjutjärn. Dom saknade separata topplock och hade en överliggande ventil för insläpp och en underliggande sidventil för utsläpp. Volymen var 748cc. Kraften gick genom en treväxlad låda via en våtkoppling till en kardan.

Allt detta satt fast in en ram av nitade platta stålprofiler som upptill bands ihop av en stor cylinder som samtidigt fungerade som bensintank.

Den detaljen gjorde att motorcyklarna till Peder Fiskers förtret snabbt fick öknamnet kaminröret - Kakkelovnsrør.

Nimbusmotorcykeln började säljas under hösten 1920 och de första stora kunderna var postverket, armén och polisen. För att boosta det hela lite så ställde man åren 1922-24 flitigt upp i diverse tävlingar runtom i Europa. Den visade sig mycket framgångsrik, snabb för din tid och mycket tålig. Man körde långlopp som Odense-Berlin-Odense Paris-Köpenhamn och hela sträckan Köpenhamn-Rom och Nimbus tog hem hela rasket.

Produktionen upphörde dock redan 1926, men på beställning satte man ihop Nimbus ända fram till 1928. Då hade man byggt 1 252 stycken av typ A och typ B.

Nedläggningen skyllades på ny beskattning som skulle göra dom svårsålda, men det egentliga skälet var att man hade fullt upp i fabriken att tillverka dammsugare.

Men Peder hade fått blodad tand på motorcyklar och likaledes hans son Anders som var den som kom till stor del konstruera nästa Nimbus - typ C.

Konceptet med att bygga upp ramen i platta stålprofiler fanns kvar men det där kakelröret försvann. Det gjorde även bakfjädringen. Fram satt en världsnyhet - en teleskopgaffel.

Motorn var en helt ny konstruktion. Rak fyra på samma kubik som förut men nu i ett helt block med överliggande kamaxel där topplock och insug var sammnagjutet. Kolvarna var numera av lättmetall, vevaxeln satt kullagrad och vevhuset hade nu full trycksmörjning. Växellådan fick torrkoppling och kardandriften hölls oförändrad. Effekten låg på 18 hästkrafter för att senare ökas till 22.





Specialmotor: 22 HK. Fødgear. Specialforgaffel med stor Forhjulsbremse. Sportsdæk. — Nimbus Special leveres i 2 Farver: elfenbensfarvet eller lavendelgraa. — To Farver, der staaer glimrende til de sorte og forchromede Dele. Nimbus er ikke alene moderne i Udseende, men ogsaa i sine raffinerede tekniske Enkeltheder. Det praktiske Staalstel med den moderne Blokmotor giver Nimbus et stærkt og kraftigt Udseende. Nimbus er Maskinen for den moderne Motormand.

Det var märkligt nog två skådespelare som kom att hårdtesta den nya motorcykeln före introduktionen 1934. Det var Palle Huld och Elith Foss som körde genom hela genom hela Europa, tvärs över Saharaöknen och över de tuffa bergen på Balkan och vidare över Karpaterna. 1 800 mil utan något mekaniskt problem! Året innan den hade premiär hade Anders Fisker även hunnit med att tävla och vinna lite med den nya modellen.

Och så här kom Nimbus se ut över många år. Nödvändiga uppgraderingar gjordes, bland annat fick teleskopgaffeln riktig dämpning under 1937. Bromsar gjordes bättre och så småningom byttes växelspaken mot en fotmanövrerad växlingspedal.

Nya Nimbus var länge populär bland de tidigare kunderna - Polisen, armén och posten. Men efterfrågan steg även hos privatpersoner. Nimbus var dyr men gedigen och stryktålig. Efter kriget kom dess popularitet att öka bland allmänheten. Tyska ockupationsmakten hade lagt beslag på och även förstört massor med fordon. Krigets eko kom att få efterverkningar många år framöver. Främst i form av höga tullar, nya skatter och valutarestriktioner. Det gjorde den tidigare dyra Nimbusen relativt billig - lokalproducerad som den var blev den trots sin ålderdomlighet ett starkt kort gentemot importerade fordon.

På femtiotalet erbjöd man även sidovagn främst för hantverkare, Sista åren fick den även elektriskt ljus.

Men nu levde den på övertid, hantverkare började köpa skåpbilar. Polisen köpte modernare och snabbare motorcyklar. I slutet av femtiotalet var Nimbus definitivt frånåkt av den moderna tiden. Dessutom hade motorcykeltillverkningen aldrig varit någon större kassako för Fisker&Nielsen - dammsugare och maskiner som nu var ett världsnamn stod för de stora intäkterna.

Sommaren 1959 beslutades det att lägga ner, och de sista motorcyklarna såldes ut under 1960. Dock fortsatte man reservdelstillverkning under ett antal år. Så sent som 1970 levererades nya delar till arméns motorcyklar - Dom hade varit Nimbus trogna ända sedan 1920.



Det gjordes drygt 12 000 typ C. Av dem finns över 4 000 fortfarande registrerade i Danmark. Exporten var obefintlig då men Nimbus har senare spridit sig över världen. Klubbar för dem finns både i USA och Australien och totalt har det uppskattats att kanske ända upp till 8 000 finns bevarade än idag. Det säger en del om hur robusta och välbyggda dessa motorcyklar var.

Fisker & Nielsen koncentrerade sig nu på sin huvudföda som senare expanderats till en rad artiklar. På nittiotalet med NKT Holding som huvudägare kunde man köpa upp flera företag utomlands inom gebitet tvätt och städmaskiner. Från 1994 kallade man sig Nilfisk A/S. Bland annat köptes Electrolux division med rengöringsmaskiner och även de italienska märkena Ecologica och Alto. Samt Advanced machines i USA och kinesiska Viper.

Alto-Nilfisk är idag störst på de flesta typer av städmaskiner, högtryckstvättar och mycket annat man kan hålla rent sina saker med.



MOTORNYTT

SLUT