



1. Så blir bensinbilen nästan helt fossilfri
2. Lancia Delta & Toyota Celica
3. Nya regler ger säkrare bilar
4. Svåra rekryteringsproblem för Volvo Cars i Gent
5. Tesla ger 7 500 dollar i rabatt
6. Lexus nya elbil värmer dig med strålning som en infraröd ugn
7. BMW har nu tillverkat två miljoner exemplar av 7-serien
8. Elbilen överlägsen som vinterbil
9. Kreidler Florett
10. Suzuki Jimny nu med fyra dörrar
11. Är Mercedes C 300 de 4matic den ultimata långfärds-hybriden
12. Europas billigaste elbil Dacia Spring imponerar
13. Raptor höjer ribban
14. Hennessey Velociraptor 1 000 med tusen hästar och utan fartspärr
15. Pepsis Tesla Semi får bara köra 16 mil
16. Tesla Model X och Fiat Panda Cross gör upp i leran
17. Elbilen som massproducerades redan på 70-talet

1. Så blir bensenbilen nästan helt fossilfri

Av Malin Beeck 24 December, 2022.

E-metanol har hamnat i ropet. Bränslet som bygger på vätgas kan avsevärt sänka klimatpåverkan avsevärt även för bensenbilar.



Det går att köra bensenbil klimatsmart.

Elbilarna är fortfarande dyra och största delen av världens fordonspark bygger ännu på fossila bränslen. Men finns det någon möjlighet att ändå vara klimatsmart som bilist?

Det hoppas flera kommersiella aktörer. Nyligen invigde **Porsche** en pilotanläggning för så kallat elektrobränsle i Chile.

Beskedet kommer ungefär samtidigt som danska **Ørstedt** tar över bygget av en liknande anläggning i Sverige. Det handlar om ett nytt sätt att göra metanol.

”Potentialen med e-bränsle är enorm. Det finns för närvarande mer än 1,3 miljarder fordon med förbränningsmotorer över hela världen”, sa **Michael Steiner**, Porsches tekniska chef, i samband med invigningen.

Liquid Winds vd **Claes Fredriksson** uttrycker sig i liknande ordalag om hur det svenska bränslet kan påverka sjöfarten.

Metanol är inte okänt i bilbranschen sedan tidigare. I motorsporten används det flitigt. Elektrobränsle är metanol som har tillverkats på ett speciellt sätt, där man har blandat vätgas och koldioxid.

Vätgasen är då så kallad grön vätgas som tas fram med elektrolys genom el från bland annat vindkraft.

Bensinbil blir nästan fossilfri

Man har sedan tidigare konstaterat att en 35-procentig inblandning i vanlig bensin fungerar i de flesta bilar, både etanol- och bensinfordon. Då försvinner inte koldioxidutsläppen, men de minskar.

Det går också att med vissa små tekniska justeringar köra en bensinbil helt på metanol. En annan fördel är att det går lätt att använda befintlig infrastruktur, som mackar.

I Sverige har metanol klassiskt tillverkats med hjälp av trärester från skogsbruk, men det som e-bränsletillverkarna kommer att satsa på är alltså metanol på vindkraftstillverkad vätgas.

Porsche menar att deras "e-bränsle" helt kan ersätta bensin i fordon med traditionella förbränningsmotorer. 2025 hoppas de tillverka 55 miljoner liter, men det ska snabbt tiofaldigas.

Men att helt ersätta traditionella fossila bränslen med e-bränslen ligger fortfarande långt bort. Förra året brände den amerikanska fordonsparken 134,83 miljarder liter bensin enligt CNBC – ganska mycket mer än de olika fabrikena kan producera. Snarare kan man se det som ett komplement till bensin och till elektrifiering.

Läs också:

[Porsche startar produktion av e-bränsle](#)

[Ørstedt satsar på svensk e-metanol.](#)



Malin Beeck



2. Lancia Delta & Toyota Celica



FILM: <https://youtu.be/-grXZRn6uN8?t=28>.

Teknikens Värld

3. Nya regler ger säkrare bilar

PUBLICERAD AV LINUS PRÖJTZ 23 DEC 2022, KL 15:05.

Rejäl uppdatering av krav på säkerhetssystem i nya bilar ska ge betydligt säkrare fordon och färre döda i trafiken. Nollvisionen är målet liksom autonom körning men vad krävs och hur kan marknaden drabbas?



Vid ett fördjupningsmöte om trafiksäkerhet hos branschorganisationen **Mobility Sweden** presenterades det nya regelverket GSR mer i detalj. Förkortningen GSR står för **General Safety Regulation** och är enkelt uttryckt EU:s regelverk för vilken typ av säkerhetsutrustning som det nu är krav på. Första GSR lanserades 2009, men mycket har hänt sedan dess samtidigt som kravbilderna inom GSR inte uppdaterats. Tills 2022, då vad som kan kallas GSR 2 trädde i kraft 6 juli.

Enkelt uttryckt innebär det att alla nya bilar som säljs måste uppfylla kriterierna vad gäller standardmässig säkerhetsutrustning. Bland dessa märks exempelvis smart hastighetsassistering, alltså farthållarsystem som är självjusterande efter hastighetsgränserna. Filhållningsassistans märks också i kravlistan för personbilar samt högre nivå på autobroms samt backhjälpssystem. Från juli 2024 till 2029 kommer ytterligare krav att skärpas gällande bland annat varningssystem om föraren blir distraherad/trött.

Sammantaget handlar det på personbilssidan om krav på betydligt fler främst aktiva säkerhetssystem. Men vad är ett aktivt säkerhetssystem? Tänk så här, allt som kan hjälpa dig innan en olycka händer – det är aktiva hjälpsystem. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, filhållningsassistans, autobroms och så vidare. Passiva hjälpsystem kan extremt förenklat förklaras som skyddet efter krock. Säkerhetsbältet och krockkuddar, liksom bättre och bättre utformade krockzoner, är mycket bra exempel på passiva system som haft enorm inverkan. Grundbulten för de passiva hjälpsystemen är att minska risken för skador samt begränsa skadorna när olyckan redan är ett faktum.



Även **Euro NCAP** har presenterat sitt **Vision 2030: a Safer Future for Mobility**, vilket kan ses som ett uppdaterande tillägg i Euro NCAP:s redan existerande testprogram. Även här kommer mycket fokus att ligga på just de aktiva säkerhetssystemen. Nytt för Euro NCAP är även exempelvis utvärdering av brandrisk och så kallad termisk rusning i elfordon.

Bakgrunden till nya GSR är att utvecklingstakten inom fordonsindustrin gått så snabbt att regelverken inte hunnit med. Vid en snabb blick på antalet döda i trafiken inom EU ser vi att nivån har gått upp från 2020 till 2021 (senast publicerade statistik) från 18 800 till 19 800 dödade i trafikolyckor. Ett steg åt fel håll. **FN-resolutionen Vision Zero** från 2020 uttalar nollvisionen om noll döda i trafiken som sin målsättning och dödstalen i trafiken har stadigt sjunkit sedan första GSR 2009. Siffrorna för 2022 kommer att vara avgörande för hur arbetet egentligen går. Var 2021 ett undantag, eller början på en synnerligen dålig trend? Oavsett stöder statistiken minst sagt införandet av nya GSR.

Målsättningen om nollvisionen är god och delmålet är att nå ner till 11 400 döda i trafiken inom EU fram till 2030 (jmf 19 800 döda i trafiken 2021). Baserat på historiska försäljnings-siffror och en extremt förenklad beräkningsmodell av framtida försäljning skulle innebära att 80 miljoner av totalt 280 miljoner fordon som rullar inom EU 2030 kommer vara byggda enligt dagens nya GSR-krav. Här ska sägas att den svenska marknaden ligger långt före många andra marknader inom EU då flertalet av systemen i fråga för GSR erbjudits här under relativt lång tid. Mycket som standard, vissa delar som tillval. Sammantaget har vi på svenska marknaden synnerligen hög nivå vad gäller säkerhetsutrustning i nya bilar. Säkerhet värderas högt och mycket beror också på att vi köper större bilar. Storsäljarna finns i storlek från Golfklass och uppåt, där utrustningsnivån alltid är relativt god redan i basutförande.

Enligt Johannes Peter Bauer, Vehicle Safety Director hos **ACEA, the European Automobile Manufacturers' Association**, är de nya reglerna dessutom en reaktion på att trafikmiljön har förändrats sedan 2009 då första GSR infördes. Nya kategorier av oskyddade trafikanter märks, såsom exempelvis de som åker elscooter. Ett växande antal cyklister nämns också. Samtidigt menar ACEA att distraktioner, såsom telefoner och skärmar, spelar in i trafiksäkerhetsarbetet vilket ställer nya krav på aktiva hjälpsystem.



ACEA pekar på de faktum att nya säkerhetssystem kommer att arbeta för att hjälpa oskyddade trafikanter i större utsträckning samtidigt som systemen för autonom körning förfinas. Men systemen gör också bilarna mer avancerade och prislappen till slutkund blir högre. Oron för att mindre och billiga bilar kommer att försvinna helt från marknaden är uttalad och både Renault Zoe och Ford Flesta ges som exempel. Två bilmodeller, där respektive tillverkare har valt att inte fortsätta tillverka. Beror det på beräknat högre kostnader för GSR som skulle göra dessa modeller osäljbara?





En annan synnerligen viktig kommentar från ACEA är att de nya hjälpsystemen ställer höga krav på infrastrukturen, inte minst för autonom körning. Och domen är hård.

– Vi är långt ifrån redo för autonom körning med de bristerna som infrastrukturen uppvisar, menar Johannes Peter Bauer.

– Autonom körning bygger på ett helt system, en liten brist någonstans ger stora brister totalt.

Vilket flyttar fokus mot väghållarna. Hur vägar ser ut och hur skyltning ser ut är exempel på detta. Ett exempel från verkligheten är olika skyltning när ett vägarbete tar slut. I vissa länder skyltar högre hastighet när bilen passerat arbetet – i andra inte. För en smart hastighetsassistering, som läser av skyltarna och justerar därefter, blir därför felaktigt kvar på den lägre hastigheten. Ett annat exempel är när filhållningsassistenter slutar att fungera om vägens linjer inte syns, inte helt ovanligt i Sverige när det ligger snö på vägarna. Det är bara ett exempel och det är tydligt – vägstandarden inom hela EU skiljer sig rejält. Snö eller inte. Det gör även antalet döda i trafiken. Räknat i dödsfall per en miljon invånare låg Sverige på andra plats med 18 dödsfall i trafiken under 2021. Malta klarade sig lite bättre, redovisas för 17 döda under samma period men Rumänien ligger långt efter. Samma siffra för det östeuropeiska landet landar på 93 döda i trafiken per en miljon invånare.

Att de nya GSR-kraven kommer att ha stort genomslag på flera europeiska marknader står oemotsagt. Samtidigt ställer det allt högre krav på vägarna, för utan korrekt märkning kommer systemen inte att fungera. Med tanke på hur högt upp på agendan som autonom körning är så kommer just vägnas beskaffenhet samt trafikmiljön i övrigt att vara avgörande för framtida mobilitet.



Linus Pröjtz



4. Svåra rekryteringsproblem för Volvo Cars i Gent

Av Wiggo Björck, Publicerad 2022-12-21 kl 12:35.

Volvo Cars fabrik i Gent i Belgien har stora rekryteringsproblem vilket bidragit till kvalitetsproblem i biltillverkningen där, rapporterar Ekot. På fabriken byggs bland annat elbilarna XC40 och C40 Recharge.



Arkivfoto: Eldrivna Volvo C40 Recharge monteras ihop på produktionslinan i belgiska Gent.

Många har lämnat sina jobb och det har varit svårt att anställa ny personal. Så ser läget ut på Volvo Cars fabrik i belgiska Gent, uppger en anonym uppgiftslämnare till [Sveriges Radio Ekot](#).

Hög arbetsbelastning på fabriken har i sin tur lett till kvalitetsproblem i produktionen, enligt personen.

Jagar ny personal i Polen

Volvo Cars medger att man har haft "vissa kvalitetsproblem" samt stora rekryteringsbehov på fabriken, men delar inte uppgiftslämnarens bild av orsaken till det förstnämnda.

"Under denna period har vi erfårit vissa kvalitetsproblem men vi vill understryka att detta inte alls är relaterat till en särskild grupp nyanställda utan beror på en ökad volatilitet i produktionen, såsom **brist på halvledare**", skriver tillverkaren i ett uttalande till Ekot, där man också ska ha poängterat att alla bilar som lämnar fabriken uppnår samtliga kvalitets- och säkerhetskrav.

För att försöka hitta personal till fabriken ska Volvo Cars ha utökat rekryteringsområdet till bland annat Polen.



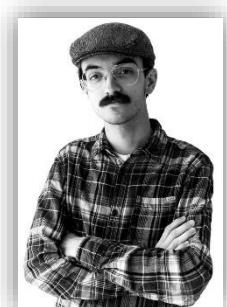
Europa försvarslöst mot Kinas halvledarövertag



Volvo Cars ägare gynnas av krigsbojkott – ökar kraftigt i Ryssland



Volvo Cars återvärvar utvecklingschef från Tesla



Wiggo Björck



5. Tesla ger 7 500 dollar i rabatt

AV BOBBY GREEN.

2022-12-23 KL 13:00.

Desperata att nå försäljningssiffror?



FILM: https://youtu.be/w64hH8_POgs.

När december inleddes började Tesla erbjuda Model 3 och Model Y-kunder 3 750 dollar i rabatt om de går med på att få sin bil levererad samma månad. Alltså om man köper en lagerbil och inte håller på och specar sin egna med massa grejer. Nu är det bara en vecka kvar av den här månaden och nu har Tesla ökat rabatten till 7 500 dollar istället. Den som nappar på detta får även 10 000 miles med gratis Supercharger-laddning och lite extra julig programvara på köpet. Detta har fått investerare att se det hela som ett försök till att trycka upp försäljningssiffrorna innan året är slut. Dessa spekulationer fick inte helt oväntat aktiekursen att röra sig nedåt.

Målet har varit en ökning på 50 procent både när det kommer till tillverkning och leverans 2022. På totalen skulle det innebära 1 404 333 levererade bilar och för att lyckas med detta måste man skicka ut 495 760 nu under kvartal fyra. Siffran för kvartal tre blev 343 830.



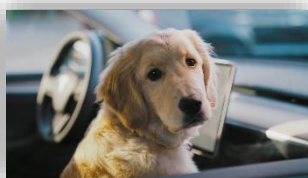
Bobby Green



**En kort sväng med rymdskeppet Tesla Model S Plaid
Ratten är förvånansvärt trevlig**



**Nu finns Steam i Tesla Model X och S
Med modellår 2022 eller nyare med 16 GB RAM**



**Se hur hunden har det i en Tesla
Kika på hunden när bilen är i Dog Mode**



**Tesla Model 3 ska få ännu mer minimalistisk interiör
Facelift på gång**



**Häng med på en tur i Tesla Semi
En 800 kilometer lång tur**



**Tesla ska börja med radar i sina bilar igen
Det räckte inte med bara kameror**

6. Lexus nya elbil värmer dig med strålning som en infraröd ugn

PUBLICERAT 21/12/2022.

AV MATHS NILSSON.

Värmesystemet i elbilar slukar en stor del av batteriets kapacitet under kalla vinterdagar. Nu lanserar Lexus strålningsvärme i sin nya elbil Lexus RZ 450e. Passagerarna värms upp på samma sätt som i en infraröd ugn.



Under kalla vinterdagar har vi noterat att flera kilowattimmar av elbilens batteri går åt om du vill försämra bilen. Under körningen kan förbrukningen per mil gå upp till långt över tre kilowattimmar per mil under en riktigt kall vinterdag. Nu försöker Lexus effektivisera uppvärmningen genom att lansera strålningsvärme i sin elbil RZ 450e

Så gott som alla bilar har traditionell konvektionsvärme som värmer upp luften som sedan blåses ut i kupén. Sedan överförs värmen till människor, stolar, instrumentbräda och andra saker i bilen. Nackdelen är att det är ganska ineffektivt och att uppvärmningen tar lång tid. De flesta elbilstillverkare använder numera en värmepump för att försöka effektivisera processen.

Lexus har tänkt ett steg vidare och utrustat elbilen RZ 450e med ett helt nytt strålningsvärmesystem. Till skillnad från konvektionsvärmen så strålar systemet ut värme och värmer upp föremål, till exempel en människa. Principen är densamma som i en infraröd ugn där endast maten värms upp. Strålningsvärme är betydligt mer energieffektivt än konvektionsvärme. Lexus uppger att systemet sparar 8 procent energi jämfört med traditionell värme i en elbil.



Lexus har placerat två aggregat för infraröd strålning i knähöjd på instrumentbrädan. Både föraren och passageraren strålas varma i bilen. Om någon skulle råka nudda infravärmen sänks panelerna omedelbart till 43 grader för att du inte ska bränna dig.

Lexus kallar sin nya värme för en "hjärtvärmade innovation", de lovar att det ska kännas skönare i bilen under en kall vinterdag.

– En tröstande känsla under kalla dagar, som liknar att ha en varm filt runt benen, uppger Lexus.

Panelerna värmer faktiskt föraren och framsätesspassageraren snabbare än ett konventionellt värmesystem samtidigt som de förbrukar 8 % mindre energi. De kompletterar luftkonditioneringssystemet, minskar dess belastning och utökar fordonets räckvidd.



Maths Nilsson



7. BMW har nu tillverkat två miljoner exemplar av 7-serien

Av Bobby Green 2022-12-22 KL 14:00.

En milstolpe för lyxlimpan.



Bil nummer två miljoner - en i7

FILM: https://youtu.be/8_FgmvYdZjo.

1977 drog BMW igång tillverkningen av lyxiga 7-serien. Nu har man nått en milstolpe då två miljoner exemplar har tillverkats genom åren. Idag är vi på generation åtta och det har hänt en hel del sedan starten. Fokus har dock alltid varit lyx, innovation och teknik och den senaste upplagan anammar verkligen allt detta samtidigt som 7-serien för första gången erbjuds som elbil. Peaken var för egen del generation E38 som jag själv kör till vardags. En tidlös klassiker som än idag är oerhört bekväm att köra och åka i. En bil som jag kommer få svårt att ersätta den dagen den väl tackar för sig, vilket lär dröja eftersom den är byggd som en pansarvagn och inte har så många mil på sig än.



Bobby Green



**Jag vill bara åka i BMW i7, inte köra den
Den eldrivna lyxlimpans baksäte är det som lockar mest**



**Nu är den här - BMW i7
Maffiga lyxlimpan nu som elbil**



**BMW Group Classic visar den enda 7-serien du behöver
E38 750iL**



8. Experten som fryser ner elbilar: ”Elbilen överlägsen som vinterbil”

Skriven av Kristofer.

Publicerad 2022-12-24.

Föreställningarna om hur elbilar fungerar på vintern är många. En som verkligen vet är Robert Granström vid biltestarföretagens samverkansorganisation Swedish Proving Ground Association. Han fryser nämligen ner elbilar för att se hur kylan påverkar dem. Syftet är att samla och sprida kunskap.



– Det vi gör när vi testar är att vi fryser ner bilen till minus 20 grader, sedan har vi en tre kilometer lång rundbana där vi kör bilen i konstant 90 kilometer i timmen tills den slår av värmen eller sänker farten, berättar Robert Granström.

Testerna är relevanta för hur en bil faktiskt körs vintertid i områden med stora avstånd. I testet får man dessutom med uppvärmningsförloppet för elbilen vilket är relevant då elbilar drar mycket energi vid en kallstart. Då ska både batteri och kupé värmas upp. Robert Granström berättar att en elbil som står i ett varmgarage kan spara in ungefär tre mil per start.

De tidiga elbilarna som Swedish Proving Ground Association testade 2017 hade ofta små batterier. Då var vinterräckvidder på bara 10 mil inte helt ovanliga och då kunde 25 procent av batterikapacitet gå åt till att värma elbilen.

– På bara några år har det hänt jättemycket med batteristorleken. Dagens bilar som sägs ha en räckvidd på 50 mil går förvisso bara 40 mil sommartid på landsväg, det innebär runt 30 mil vintertid, säger Robert Granström.

– Man kan säga att per 10 grader kallare tappar man en till två mil i räckvidd, lite beroende på vilken modell man kör, tillägger Robert Granström.

Höga temperaturer ett större problem

Det finns främst tre saker som påverkar elbilens batterier. Det är hur mycket det används, hur länge det används och hur höga (inte låga) temperaturer det utsätts för. Han lyfter fram att det finns elbilar idag som rullat mellan 40 000 till 60 000 mil på samma batteri.

– Det är riktigt bra! Bra kylning för att förlänga batteriets livslängd är självklart något man jobbar vidare med, säger Robert Granström.

– Några biltillverkare har till och med löst utmaningen med att man kan ladda med full effekt direkt när man anslutit till snabbladdaren. Men även utan dessa finesser är elbilen överlägsen som vinterbil. Du får ladda någon minut längre och ta en kaffe till bara, fortsätter Robert Granström.

– Elbilar funkar alldeles utmärkt att köra vintertid i norrländska inlandet, avslutar Robert Granström som själv berättade att han blev väldigt förvånad när han första gången kallstartade en elbil i extremkyla. Den startade alltid och rullade bekymmersfritt iväg, även vid 35 minus. I de temperaturerna blir bilar med förbränningsmotorer svårstartade.

I ett poddavsnitt av Energikontoret Region Jämtland Härjedalen berättar Robert Granström mer om sitt arbete. [Du kan lyssna på det här](#) (Spotify).



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).



9. Kreidler Florett 19+ hk 14 600 varv/min 50 cm³ tvåtakt



FILM: <https://youtu.be/yQy0oqh4cck>.

10. Suzuki Jimny – nu med fyra dörrar

Av Marcus Berggren 21 December, 2022.

Nya Suzuki Jimny, en av våra favoritbilar, debuterade 2018 i tredörrarsutförande på den svenska marknaden som sedan ersattes av Torakku, transportbilsversionen 2021. Nu finns det emellertid en fyrdörrarsvariant på horisonten.



I Sverige säljs Jimny endast som transportbilen Torakku.

Det är egentligen nästa månad som Suzuki Jimny i fyrdörrarsutförande ska visas upp på den indiska bilmässan Auto Expo. Bilen har emellertid redan skådats på allmänna vägar i världens näst mest befolkade land av sidan [Rushlane](#).

Suzuki Jimny i fyrdörrarsutförande sågs i samband med att en reklamfilm för den kommande modellen spelades in.

Försvann av utsläppsskäl

Anledningen till att Jimny som personbil försvann från den svenska marknaden var på grund av allt strängare utsläppskrav.

Torakku, som alltså är transportbilsvarianten av Jimny – och således saknar baksäte – kom som ersättare och behövde inte uppfylla samma kriterier.

Det har emellertid varit snack om att förse Jimny med mer EU-kompatibla drivlinor, vilket i sin tur skulle innebära att vi än en gång skulle kunna köpa personbilsvarianten.

Utsläppskraven i Indien är alltså inte lika stränga, varför Jimny fortfarande saluförs där med baksäte.



Suzuki Jimny med fyra dörrar kommer först till den indiska marknaden.

Alla som försökt sätta sig i baksätet i en Jimny vet dock att det på sin höjd lämpar sig för Barbie-dockor.

Men nu ska Suzuki råda bot på den problematiken med nya Suzuki Jimny i fyrdörrarsutförande.

Suzuki Jimny i betydligt längre utförande

Det ryktas om att Jimny med fyra dörrar (eller fem beroende på hur man räknar) är 30 centimeter längre än den ordinarie modellen.

Fram- och bakdörrarna är lika långa – vilket inte alltid är fallet när tvådörrarsbilar förvandlas till fyradörrars.

Bilen lanseras först på den indiska marknaden i mitten av 2023 medan andra marknader får vänta innan de kan lägga vantarna på den.

Huruvida en uppdaterad och mer EU-mässig variant av Suzuki Jimny dyker upp återstår att se, men vi håller både fingrar och tår och hoppas på att Jultomten är extra generös i år.

Läs även: [Recension av Suzukiki Jimny.](#)

Läs även: [Recension av Suzuki Jimny Torakku.](#)

Läs även: [Recension av Suzuki Swace.](#)



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.



11. Mercedes C 300 de 4matic – Den ultimata långfärds-hybriden?

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-12-22, 15:41.

Äntligen börjar Mercedes sälja sin uppdaterade dieselladdhybrid C 300 de. Den går att få med fyrhjulsdraft.



Mercedes C 300 de kan ta sig som bäst 10 mil på el, sedan tar dieselnötan vid i många mil till.

Mercedes är tämligen ensamma om att erbjuda laddhybrider med dieselmotor. Anledningen till att exempelvis Volkswagen inte gör det är bland annat för att dieselmotorer är dyrare än bensinditen.

Mercedes anser att batteridrift är idealiskt för vardagskörning som ofta består av korta sträckor, och att diesel är bäst för långfärd genom sin låga förbrukning.

C 300 de har en dieselmotor som ger 197 hästkrafter och en elmotor på 129 hk. Den sammanlagda systemeffekten är 313 hk och vridmomentet är hela 700 Nm.

Räckvidden på el är omkring 10 mil. Det 25,4 kWh stora batteriet kan laddas med 11 kW AC. Det får också att DC-snabbladda med upp till 55 kW. Ac-laddning från 10-80 procent tar 2 timmar. Motsvarande tid för DC-laddning är 20 minuter.

Mercedes C300 de säljs som sedan eller kombi, med eller utan 4matic fyrhjulsdraft. Billigast är C 300 de sedan med en prislapp på 626 900 kronor. Tillägg för kombi är 15 000 kr och 20 000 kr för fyrhjulsdraft.

Bilarna börjar levereras i början av mars 2023.





Kombiversionen lär bli vanligast i Sverige.



Mercedes C-klass först med snåla tekniken från EQXX



Så mycket kostar nya Mercedes C-klass laddhybrid i Sverige



C-klass kan bli elektrisk tidigast 2024



Magnus Fröderberg

12. Dacia Spring – Europas billigaste elbil imponerar

Av Joel Sandberg 23 December, 2022.

Europas billigaste elbil heter Dacia Spring men den säljs inte i Sverige. Vi lade i Högsta Växeln och tog oss till Nederländerna för att undersöka om den har vad som krävs för att vara den ultimata bilen in i framtiden.



Dacia Spring Electric var tänkt att komma till Sverige. Men vad hände?

Dacia marknadsför sig som ett billigt varumärke med prisvärda bilar som ska attrahera alla. De skäms inte för att positionera sig på marknaden som ett budgetalternativ.

I diskussionen om framtida drivmedel och hållbara alternativ har el varit ett ämne som är hetare än **Death Valley** de senaste åren.

Dyra elbilar dominerar

Nästan alla biltillverkare, med några få undantag, pratar ivrigt om elektrifiering som lösningen på framtidens transporter.

En av de största utmaningarna har dock varit att göra den relativt nya tekniken tillgänglig för alla.

Det är nämligen så att elbilar generellt är dyrare än motsvarande bensin- och dieslbilar men Dacia hävdar att de har svaret på detta, och den lösningen stavas Spring.

Dacia Spring är nämligen Europas billigaste elbil med ett pris på under 250 000 kronor.

Mindre än tänkt

Spring må se ut att ha relativt tilltagna mått, men faktum är att den är en väldigt liten bil. Designen är som väntat inte särskilt upphetsande utan här är enkelt ledord.

Versionen vi körde, den lite mer utrustade, bjuder på LED-varselljus i fronten och aluminiumfälgar, men ungefär där slutar lyxen.



Dacia Spring har en plastig och spartansk interiör.

Plast och mera plast

Insidan av Spring är en av de absolut mest spartanska platserna i ett nybilssammanhang. Den mest moderna innovationen är infotainmentskärmen som bara monteras i den högre utrustningsnivån. Hit kan man koppla Apple CarPlay som hjälper till att modernisera rejält. I princip allt i interiören är oerhört plastigt, många skruvar är exponerade och knappar och vred kunde lika gärna ha tagits direkt från en mycket äldre bil.

Flera av knapparna har fyllts i med blank plast i stället för att ha en faktiskt fungerande knapp.

Det är tydligt att inte en krona har lagts på något som inte nödvändigtvis behöver göras.

Avskalad funktionalitet

Till exempel så går ratten inte att justera varken ut och in eller upp och ned. Inte heller sätet går att höja eller sänka.

Man får två högtalare i kupén, trots att bilen är gjord för fyra. Dessutom har Spring bara en vindrutetorkare och ett spolärvätskemunestycke.

Som om det inte vore nog så har bilen ingen farthållare utan enbart en fartbegränsare vilket är närmast värdelös på långresor.

En ytterligare detalj som exempel på besparing är att bilen saknar parkeringsväxel. När man parkerar lägger man helt enkelt i neutral och drar åt den mekaniska handbromsen.

Inget för baksätespassagerare

Utrymmet bak är väldigt knappt och en förare på 185 centimeter får knappt plats bakom sig själv. Dessutom är huvudutrymmet varken bak eller fram något att skryta med.

Dock är bagageutrymmet klart godkänt, men det känns som att den lätta och mycket tunna bagageluckan är tillverkad av återvunna aluminiumburkar.

Segare än det mesta

Det är ingen hemlighet att Dacia Spring är en långsam bil med sina 44 hästkrafter, vilket är färre hästar än de flesta fordon ute på vägarna har.

Toppfarten är begränsad till 125 kilometer i timmen vilket är något långsammare än hastighetsbegränsningen på flera motorvägar ute i Europa.



Trång bil för familjen.

Packar man bilen full med människor händer det inte mycket när plattan trycks mot golvet. Dock innebär eldriften att Spring bjuder på en mycket mjuk körupplevelse.

Toppfarten, tillsammans med den något restriktiva räckvidden på strax över 15 mil i lite kallare verkliga förhållanden, indikerar att Spring är gjord för staden.

Styrningen är gummiaktig och väldigt lätt. Som förare får med andra ord ingen som helst återkoppling från bilen eller underlaget.

Summan av kardemumman

Det finns många bilägare som idag leasar eller har köpt en bil som enbart används för att ta sig från punkt A till punkt B.

Som Europas billigaste elbil är modellen den överlägset mest tillgängliga elektriska bilen på marknaden.

Den erbjuder det som behövs för att den stora massan ska kunna slå sig in på elbilsmarknaden – en helt ny bil till ett billigt inköpspris med låg milkostnad.

Dacia Spring är relativt långsam, trång och uttryckslös bil men den är ett oerhört vettigt kliv in i framtiden, för alla.



Den avskalade upplevelsen försvaras av priset.



Den är inte särskilt lyxig, men funktionell.

Dacia Spring Electric (2022)

Motor: Elmotor fram, 44 hästkrafter, 125 newtonmeter

Kraftöverföring: steglös automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 19,1 sekunder

Toppfart: 125 km/h

Batteri: 26,8 kWh

Räckvidd WLTP: 230 km

Vikt: 970 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 3 734/1 770/1 516 mm

Pris: 240 000 SEK (Testbil cirka 250 000 SEK)

Högsta Växelns helhetsintryck av Dacia Spring

Slutbetyg: 4/5

Dacia Spring är en bil för de som vill ha ett elektrifierat och enkelt transportmedel. Som överlägset billigaste elbilen i Europa tar den an uppgiften att vara länken mellan nutid och framtid.

Läs även: [Det går inte att köra långt med elbil.](#)

Läs även: [Kia EV6 GT – budgetvänliga Porsche Taycan.](#)



Joel Sandberg

13. Raptor höjer ribban

Text: Stefan Boman. Publicerad: 2022-12-26 07:30.

Nya Ford Ranger Raptor är en bil med attityd och funktion i elegant förpackning. Lyxbil, terrängfordon, racer och transportfordon i ett. Fast en ärligare beskrivning är snarare lyxig racer med inslag av transportfordon.



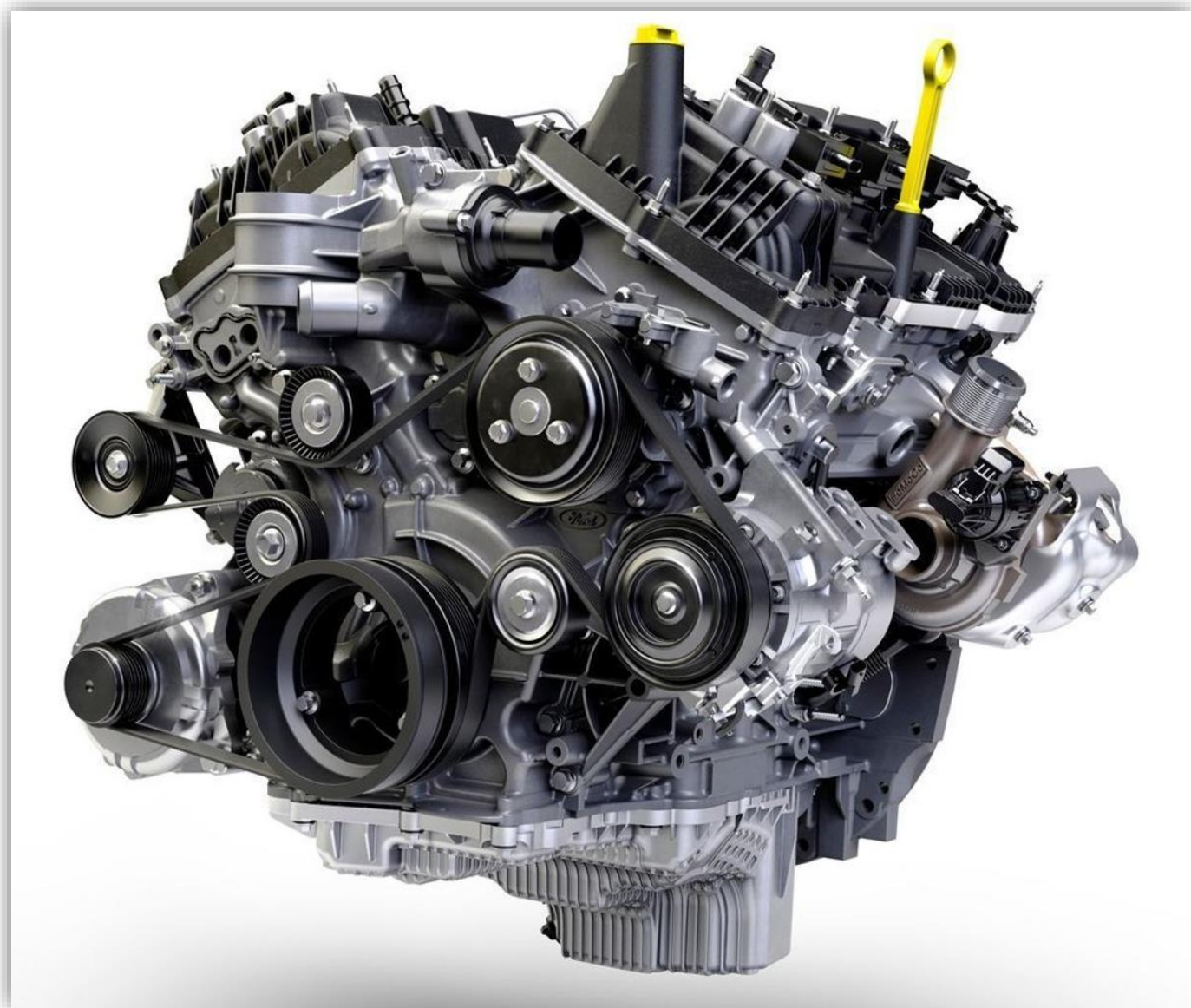
Raptor var en typ av köttätande dinosaurie som gett sitt namn åt Fords prestandaelit bland 4x4-modeller. Designen följer temat där övriga bilar tycks stå på menyn.

FILM: <https://youtu.be/Q2X3oLwBon4>.

Raptor är ett namn som får Ford-entusiaster att haja till. Samlingsnamnet sätts på de modeller av Fords pickuper och suvar (150, Ranger och Bronco) som de placerar högst upp i respektive näringskedja och som representerar prestanda och tuffa tag.

Ranger Raptor kom 2019 och nu kommer den andra generationen, och det med besked. Föregångarens dieselfyra på två liter har bytts ut mot en treliters V6 med dubbelturbo på bensen med drygt 300 hästkrafter framför den tiostegade automatlådan.

Hela bilen har fått ny design, sju olika körlägen som anpassar motor, växellåda, fjädring och assistentsystem för att optimera körningen i olika underlag och körstil. Detta inkluderar även fyra olika lägen av ljuddämpning, från helt tyst till öppet avgassystem i ett speciellt Baja-läge döpt efter den klassiska ökentävlingen i Mexiko med samma namn.



Motorn är en treliters V6 dubbelturbo på bensin som lämnar 292 hk. När samma bil säljs i Australien har den 100 hästkrafter mer men tuffare krav i Europa begränsar. Det är ändå ett stort steg upp från den tidigare motorn, en tvåliters dieselfyra.

Bilsport provkörde bilen i samband med en pressträff i Spanien som inleddes med en timmes körning i varierande stadstrafik, landsväg och dubbelfilig motorväg. Bilen uppför sig som den premiumbil den är med bra prestanda och vägkänsla.

Under färden provade vi att bromsa hårt. Den aktiva fjädringen som mäter fordonets rörelser separat vid respektive hjul med 50 mätningar i sekunden gav inga tendenser på nigning eller försämrad manöverförmåga.

Vi körde även över några gupp i relativt hög hastighet vilket knappt märktes. Det skulle visa sig vara en mycket lindrig övning mot vad Ford förberett när vi kom till slutmålet Les Comes terrängbana i Suria.

På denna anläggning testades avancerad terrängkörning och även att köra några varv på en rallyslinga i Baja-körläge.

Bilen visar anmärkningsvärt stor skillnad i karaktär mellan de olika körlägena. Från den inledande asfaltkörningen till klättring över stock och sten med extrema lutningar och låsta differentier, och sedan Baja-ökenracer med öppet avgassystem med några snabba knapptryckningar.



Raptors flak mäter 1.564 mm på längden, 1.224 mm på bredden och höjden med jalusi utdragen är 529 mm. Lastvikten är 652 kg och dragvikten 2.500 kg.



Bilsport testkörde bilen på en rallyslinga i Baja-körläge där det blev en markant skillnad i uppförande. Men allt handlar inte bara om prestanda utan olika körlägen är också att kunna hantera snö och halka på bästa sätt.



Den vertikala pekskärmen mäter 12,4 tum och är kopplad till Fords SYNC-4 system för kommunikation. Men den kan också visa 360° kamerabilder för att hålla koll på omgivningen, en uppskattad funktion vid extrem terrängkörning.

Bilen har flak med vädertätat jalusi som får lasta 652 kg och har praktiska eluttag, så visst finns det praktiska funktioner också. Men Ranger Raptor ska betraktas ur det amerikanska perspektivet där en pickup är både ett livsstilsfordon och deras motsvarighet till vår egen långa tradition att köpa herrgårdsvagnar. En mycket sportig sådan, där bilen finns till försäljning hos Ford Sverige.

Priset börjar på 719 900 kronor exklusive moms – att jämföras med 529 900 exklusive moms för vanliga Ranger.



FILM: <https://youtu.be/27M6EYxUu9s>.



Säten och inredning är också nytt där stolarna gav uppskattat sidostöd vid progressiv körning.



Det finns fyra olika lägen av ljuddämpning att välja mellan. Baja-läget låter avgaserna släppas ut före ljuddämparna. Även detta går att ändra under färd.



Med en ratt i mittkonsolen går det utmärkt att snabbt växla mellan olika körlägen men för att hantera de mer extrema terränglägena behöver bilen stå stilla när det byts.

SNABBA FAKTA

Ford Ranger Raptor

Kaross: 4-dörrars pickup.

Motor: 3-liters V6, dubbelturbo.

Effekt: 292 hk.

Vridmoment: 491 Nm.

Transmission: 10-växlad automat.

Chassi: 4WD.

Bromsar: 324 mm skivbromsar.

Fälgar: 8,5x17".

Däck: Continental LT 285/70 R17 A/T.

Mått: Längd 5 360 mm, bredd 2 208, höjd 1.926 mm.

Vikt: 2 452 kg.

Lastvikt: 652 kg.

Dragvikt: 2 500 kg.

Prestanda: 0-100 7,9 sek, toppfart 180 km/h.

Förbrukning: 13,8 liter/100 km.

CO2: 315 g/km.

Pris: Från 719 900 kr (exklusive moms).



14. Hennessey Velociraptor 1 000 – tusen hästar utan fartspärr

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-12-22, 12:19.

Äntligen en pickup får alla som gillar fart!



Hennessey Velociraptor 1000 har en riktigt fet motor.

Förutom att göra snabba sportbilar ägnar sig även amerikanska Hennessey Performance åt trimning av populära amerikanska bilar. Tidigare i år lanserade de en egen version av **Dodge Ram 1500 TRX med 1 026 hästkrafter kallad Mammoth 1000.**





Ett stort problem med Mammoth 1000 är att den måste spärras till 90 km/h inom EU eftersom tjänstevikten är över 3,5 ton. Nya Hennessey Velociraptor 1000 bygger på Ford Raptor R och är lättare. Därmed slipper den fartspärr.

Hennessey Velociraptor 1000 har en kompressormatad 5,2-liters V8 från **Ford Mustang Shelby GT500** som ska ge omkring 980 hästars effekt och 1 150 Newtonmeter i vridmoment. Mer exakta siffror kommer när bilen är färdigutvecklad.

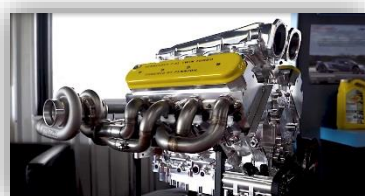
Förutom mer pulver under huven ska bilen även få förbättrad offroadförmåga. Bilen får bland annat 20-tumsfälgar med 37-tums offroaddäck, unika stötfångare och en rejäl ljusramp i fronten.



Hennesseys monsterpickup med över 1 000 hästar får bara köras i 90 km/h



Hennessey Venom F5 kan bli världens snabbaste



Film: V8:an i Hennessey Venom F5 ger 1.842 hk – och vrålar störtskönt

15. Pepsis Tesla Semi får bara köra 16 mil

Av Marcus Berggren.

26 December, 2022.

Efter en spänd väntan har Tesla nu börjat leverera sina första elektriska lastbilar – Tesla Semi – till de första kunderna. Först ut var Pepsi som nu använder lastbilarna på en av läskföretagets kortare rutter. Totalt rör det sig om en sträcka på 160 kilometer som lastbilarna kör när de är packade med läsk.



När Tesla Semi kör för Pepsi har den en rutt som bara sträcker sig 16 mil.

Testar sig fram

Totalvikten för Tesla Semi är 37 ton och då sägs räckvidden vara cirka 80 mil. När lastbilarna används på den korta Pepsi-rutten är de fullastade med läsk och väger därför en hel del.

Pepsi testar sig helt enkelt fram för att se vad lastbilarna klarar av innan de tar sig an de större uppdragen.

Tesla Semi – ett skepp kommer lastat med chips

När lastbilarna i stället kör chips – Pepsi äger även amerikanska Frito-Lay – är sträckorna som Tesla Semi får köra desto längre, närmare bestämt 68 mil.



Tesla Semi ska klara av vad konkurrenten Daimler säger är omöjligt.

Anledningen är enkel – chips väger mindre än läsk. Enligt Pepsi har deras Tesla Semis ungefär 20 procent räckvidd kvar efter en 68-milsresa.

Det skulle innebära att räckvidden är något högre än den angivna räckvidden på 80 mil. Exakt hur rutten och körbeteendet ser ut vet vi emellertid inte.

Hela industrin håller andan

Det är flertalet aktörer som undersökt möjligheten till att byta till elektriska lastbilar – inte minst stora åkerier och andra företag som transporterat mycket gods.

Det lär vara en hel del som väntar på inblick i Pepsis verksamhet och hur lönsamma Tesla Semi-lastbilarna är innan de själva funderar på att byta.

I dagsläget ser det i alla fall ljust ut, men framtiden får utröna om Tesla Semi håller i längden. Det skiljer sig en hel del när det kommer till vad en lastbil måste klara av kontra en personbil när det kommer till slitage.

Vad tror ni? Är elektriska lastbilar framtidens logistiklösning?

Läs även: [Tesla Semi – räckvidden omöjlig, enligt Daimler \[Dagens PS\]](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



16. Tesla Model X och Fiat Panda Cross gör upp i leran

Av Carl Södermark.

Publicerad i dag, 14:57.

Youtubekanalerna Carwow har testat en Tesla Model X och en Fiat Panda Cross för att se vilken av dem är bäst offroad.



Vilken bil tror du vinner, den lilla italienaren eller den stora amerikanen?

Titta på videon för att se om David likt myten vinner över Goliat:

<https://youtu.be/70b-VHqd9tw?t=164>.

Om du just nu står i valet och kvalet om att köpa en ny bil som ska klara sig (relativt) bra offroad vill vi nu ge dig lite inspiration. Ligger din budget mellan 200 000 och drygt en miljon kronor? Då är vi på rätt spår. Kan du tänka dig en liten italiensk sak eller en amerikansk bjässe? Succé!

Videon visar kampen mellan David och Goliat, Fiat Panda Cross och **Tesla Model X**. Trogligtvis är det inte alltför många som just nu – eller någonsin – tvingas välja mellan dessa två, men det gör det inte mindre intressant att titta på.



Fiat Panda blir eldriven 2023 – släpps som suv och småbil



Video: Se hur vansinnigt snabb Rimac Nevera är!



Helgfilm: Bugatti Chiron mot Red Bull F1



Galna testet: Varvar motorerna torra tills de dör

17. Elbilen som massproducerades redan på 70-talet

Av Marcus Berggren 26 December, 2022.

På 1970-talet tillverkades en elbil på den grekiska ön Syros. Bilen hette [Enfield 8000](#) var en av världens första massproducerade elbilar. Den utvecklades av den grekiska miljönären Giannis Goulandris. Enfield Automotive, som företaget hette, hade sin bas på brittiska Isle of Wight – Giannis var även bosatt i Storbritannien.



Enfield 8000 hade hela 8 hästkrafter.

Med rötter i 60-talet

På 1960-talet utforskade den brittiska staten olika möjligheter att bygga utveckla en elbil. Det var så fröet för Enfield 8000 såddes.

Bilen klarade av alla krav som att bilen ska få tillverkas i Storbritannien. Giannis blickade dock över Atlanten mot USA.

På den tiden var Ronald Reagan guvernör i Kalifornien för att stötta ett lagförslag beträffande just utsläpp hämtade han hem tre bilar med fraktflyg. Tillverkningen drog dock aldrig igång i USA och vad som hände med bilarna är oklart.





Enfield 8000 tillverkades i flera exemplar

Totalt 120 bilar tillverkades, varav 65 användes av diverse myndigheter i södra England. Det finns en utställd på ett transportmuseum i Carlton Colville i Storbritannien.

Kort därefter flyttades tillverkningen till Grekland.

Exakt varför har aldrig kommunicerats med det sägs att det var för att den grekiska ägaren, [Giannis Goulandris](#), var nationalistiskt lagd och ansåg att eftersom bilen var utvecklad av greker och designad av greker, borde den även byggas av greker.

Bilen ansågs ha mycket potential, inte minst i början av 70-talet när oljekrisen kom. 1977 upphörde emellertid tillverkningen, då skattesystemet i Grekland inte var gynnsamt för elbilar.

Prestanda var inte dess starka sida – den nådde 50 knyck på 13 sekunder medan toppfarten var ungefär 77 kilometer i timmen.

Räckvidden sas vara upp till 8 mil, men det var när man körde i sakta mak. Bilen passade således perfekt för stadskörning, eller körning på en liten grekisk ö.

Läs även: [Fem elbilar du inte visste fanns.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

MOTORNYTT

SLUT