



Willys CJ-2A Jeep 1947

- 1. Tesla har 10 000-tals osålda bilar på lager**
- 2. Tesla kan gå i konkurs**
- 3. Snart är en av fyra elbilar från Kina**
- 4. Kinas bilmärknad växer så det knakar**
- 5. Xpeng G6 till Sverige**
- 6. Peugeot E-5008 får sju säten och kan köras 660 km på en enda laddning**
- 7. Provkörning Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo**
- 8. Porsche fortsätter med V8 in på 2030-talet**
- 9. Räckvidd på 200 mil med nytt rekordbatteri**
- 10. Banbrytande elbilsbatteri har kvar 80% av sin kapacitet efter 65 000 mil**
- 11. Hedin Bil tar över Corvette i flera länder**
- 12. Volvo sätter nytt försäljningsrekord**
- 13. Elbilar inte för alla**
- 14. Efter trafikkaoset ska däckbrottet bli dyrare**
- 15. En vintrig provkörning med King Long U12E**
- 16. Willys CJ-2A Jeep**
- 17. Husqvarna 500 GP 1934**
- 18. Hyundai lanserar racerbilen Ioniq 5 N eN1 Cup Car**

1. Efter raset: Tesla har 10 000-tals osålda bilar på lager

Av Maths Nilsson 3 april 2024 kl 06:11

Teslas svaga försäljning under årets inledning har gjort att de kan ha 46 000 osålda bilar på lager. Var tionde bil som Tesla tillverkade under kvartalet levererades inte. Trots tappet i försäljning går Tesla återigen om BYD och blir världens största elbilstillverkare.



FILM: <https://youtu.be/OC8s-HW-Kgs>

Tesla kom med sina försäljningssiffror för första kvartalet under tisdagskvällen. Siffrorna är en viktig indikator över hur elbilsindustrin i världen utvecklas. För första gången på fyra år minskade Teslas försäljning. Tesla tappade 20 procent jämfört med föregående kvartal och 8,5 procent jämfört med för ett år sedan. Försäljningen på 386 810 bilar var långt under förväntningarna och innebär att Tesla är tillbaka på 2022 års nivåer.

Eftersom Tesla tillverkade 433 371 bilar men bara levererade 386 010 under kvartalet betyder det sannolikt att de har ett lager med 46 000 osålda bilar från kvartalet. Tidigare har skillnaden mellan tillverkning och leveranser per kvartal bara varit mellan 4000 och 18.000 bilar. Vissa kvartal har Tesla levererat fler bilar än vad som tillverkats och lagret och bilar i transport har hållits i balans.

Tesla har dragit på tillverkningen i Kina, men den stora exporten från hamnen i Shanghai fortsätter. Var tionde bil som tillverkades under kvartalet blev dock olevererad.

Nu har mer än var tionde elbil som tillverkats under kvartalet inte levererats och är sannolikt osålda, då en Tesla inte är definitivt såld innan den levererats. Det växande lagret måste nu säljas av trots att Tesla höjde priserna i slutet av mars. Tesla har redan börjat dra ner på tillverkningen i sin fabrik i Shanghai.

Trots den svaga försäljningen lyckades Tesla gå om BYD under kvartalet och är återigen världens största tillverkare av elbilar. BYD hade nämligen ett ännu sämre kvartal och rasade från 526 000 elbilar sista kvartalet ifjol till endast 300 114 elbilar första kvartalet i år.

LÄS MER:



Teslas nya drag efter raset: Noll procents ränta



Teslas försäljning rasar – aktien faller



Efter prissänkningen: Tesla slog rekord – så hög...

Tesla slår rekord igen – ökat leveranserna med 68% i år

Succé för Volvo: Elbilarna ökar fyra gånger snabbare...

Tesla ökade vinsten i Q2 – trots priskriget

Klart: BYD går om Tesla – störst i världen på elbilar



Maths Nilsson



2. "Tesla kan gå i konkurs"

Uppdaterad 04 april 2024

Publicerad 04 april 2024

Tesla tappar fart, både när det gäller försäljning och aktiens värde. Nu varnar experterna att hela biljättens framtid hänger på en väldigt skör tråd.



Teslas aktie kan gå upp i rök, där biljätten befinner sig i en bubbla som snart kan spricka.

Året har startat med grus i motorerna för **Tesla som såg sämre siffror under det första kvartalet och en dalande aktie som följd.**

Det kan vara början på slutet på **Elon Musks** bolag, i alla fall om några experter får rätt i analysen.

Tesla kan gå i konkurs

Enligt hedgefondförvaltaren **Per Lekander** kan Tesla-aktien, som sjönk med fem procent under tisdagen till 165 dollar, ytterligare krascha till 14 dollar. Han beskriver det hela som en stor Tesla-bubbla, "som utan tvekan är den största börsbubblan i modern historia", och som snart kommer spricka.

"Jag tror faktiskt att Tesla kan gå i konkurs", **säger Lekander till CNBC.**

Tesla har redan gått ner med 30 procent hittills i år, och om aktien landar på 14 dollar så skulle det innebära en nedgång på 91 procent från tisdagen.

Lekander tror dock inte att aktien kan rasa till 14 dollar utan att Tesla isåfall kommer gå omkull först, om bolaget "faller under en viss nivå på grund av allt som har pågått".

Han baserar sin analys på en rad faktorer som att Tesla tillväxt stadigt har gått upp och att försäljningen har skett direkt till konsumenterna. Jätten har hanterat de flesta delarna internt, som tillverkningen av bilen hela vägen till mjukvaran. Modellen är "lysande" när ett företag växer, men går i "omvänt läge" när försäljningen faller, menar Lekander.

Uppblåst värdering

Han är inte den enda som målar upp ett dystert framtidsscenario för Tesla. Att biljätten var värderats till 500 miljarder dollar beskriver grundaren av Radio Free Mobile, **Richard Windsor**, som "löjligt".

"Teslas aktie kan fortfarande gå ner en hel del", uppger han.

Läs även:



Ny Clio gasar på – med el - Dagens PS



Aktien rusar i kinesisk Tesla-uppstickare. Dagens PS



Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien. Lång erfarenhet av resereportage.

3. Rapport: Snart är en av fyra elbilar från Kina

Publicerad 2024-04-03 kl 6:03

Text Magnus Kvandal

Kinabyggda bilar tar över i Europa – väntas nå 25 procent redan i år.



BYD, Tesla och Polestar är tre elbilstillverkare som har hela eller delar av sin produktion i Kina.

Av de elbilar som säljs i Europa i år kommer en fjärdedel att vara byggda i Kina. Det spår den europeiska lobbygruppen Transport and Environment i en ny rapport.

Förra året var motsvarande siffra 19,5 procent.

Enligt rapporten kommer milstolpen att nås trots de importtullar som EU väntas införa för att kontra den kinesiska statens subventioner till landets elbilstillverkare.

Transport and Environment skriver vidare att batterier producerade i Kina är minst 20 procent billigare än europeiska motsvarigheter, och att landet har mer avancerad teknik.

Man påpekar vidare att importtullarna inte är en långsiktig lösning, eftersom flera kinesiska biltillverkare planerar att bygga egna fabriker i Europa.

Mer från vi bilägare:

[30 miljoner nya bilar i Kina – BYD ökar kraftigt](#)

[Hit skickas dina hemligheter: MG kommunicerar med Kina](#)

[USA granskar datainsamling i kinesiska bilar](#)



4. Kinas bilmarknad växer så det knakar

Uppdaterad 02 april 2024 Publicerad 02 april 2024

Utländska märken tappar mark i Kina. Istället domineras landets bilmarknad av inhemska märken. Mest sålda bilmodellen kommer dock från USA.



Det går riktigt bra för biltillverkaren BYD på hemmaplan.

För första gången någonsin har det sålts över 30 miljoner bilar i Kina under ett år.

För första gången sedan 1986 är det heller inte längre tyska Volkswagen som är det bäst säljande märket – utan inhemska BYD, skriver [Vi Bilägare](#).

Fyra av biltillverkarens modeller placerade sig också bland de tio mest sålda i Kina under förra året.

Få laddbara bilar från utlandet

Många utländska tillverkare tappade mark under 2023 på grund av brist på prisvärda laddbara bilar.

Alla utom Tesla, vars Model Y blev den mest sålda modellen i landet.

I dag står över hälften av den kinesiska bilmarknaden av inhemska märken.

Läs mer: [Kina före USA till 83 procent. Dagens PS](#)

Missa inte: [Aktien rusar i kinesisk Tesla-uppstickare. Dagens PS](#)

Tio mest sålda bilmärken i Kina

10. Wuling
9. Audi
8. Mercedes
7. BMW
6. Changan
5. Geely
4. Honda
3. Toyota

Källa: Vi Bilägare

Fem mest sålda bilmodellerna i Kina

5. Volkswagen Lavida
4. Nissan Silphy
3. BYD Song
2. BYD Qin+
1. Tesla Model Y

Källa: Vi Bilägare



Nu kraschar elbilarna – efter fem dagar



Simon Kronö

Rutinerad journalist och redaktör som bevakar ämnesområden som företag och privatekonomi, men även världen.



5. Xpeng G6 till Sverige

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2024-04-02 Uppdaterad 2024-04-02

Den stora elsuven Xpeng G9 får nu en lillebror – Xpeng G6. Trots bantningskuren rymms 571 liter bagage och ett batteri som ger 57 mils räckvidd.



Tack vare 800-voltsteknik kan batteriet laddad med upp till 280 kW effekt.

Xpeng G6 har liksom storebror 800-voltsteknik som tillåter ”extra snabb” snabbladdning, upp till 280 kW. Det gör det möjligt att ladda från 10 till 80 procent på mindre än 20 minuter.

Två olika batterier erbjuds, dels ett tåligt järnfosfat-batteri (LFP) på 66 kWh som tål att laddas regelbundet till 100 procent. Det ger en räckvidd på 435 kilometer.

Det kraftigare batteriet har NCM-kemi som gör att man får plats med mer energi (87,5 kWh) i samma storlek. Räckvidden är 550 till 570 kilometer beroende på konfiguration.

Värmepump är standard för att ge maximal räckvidd vintertid.

Grundmodellen är bakhjulsdriven och ger 258 hästkrafter med det mindre batteriet och 286 hk med det större. Med det batteriet går det även att välja fyrhjulsdraft – då blir systemeffekten 476 hk. Toppmodellen gör 0–100 km/h på 4,1 sekunder.

Alla versioner har en toppfart på 200 km/h. Xpengs förarassistanssystem Xpilot är standard. Lastutrymmet sväljer 571 liter bagage under insynskyddet. Dragkrok finns som tillval.



Ett axelavstånd på 281 cm ger förutsättningar för en rymlig kupé.

Bland standardutrustningen noterar vi 20-tumsfälgar, panoramaglastak, ventilerade framsäten, ett rejält ljudsystem med 18 högtalare samt stöd för att driva kraftfulla elektriska apparater (V2L).

Hur mycket det än rycker i plånboken får hugade spekulanter ge sig till tåls till maj för att beställa. Då blir också de svenska priserna officiella. Under sommaren kommer de första bilarna att visas upp i Xpengs butiker.



Förarassistanssystemet Xpilot är standard liksom glastak och ventilerade säten.



6. Peugeot E-5008 får sju säten och kan köras 660 km på en enda laddning

Av redaktören på bytbil 2024-04-03

Text Morten Bek

Peugeot blir ett av de första märkena med en elektrisk crossover med sju säten. Nya E-5008 har upp till 320 hk och en räckvidd på upp till 660 kilometer.



Max 320 hk och en räckvidd på upp till 660 km.

Alternativen för att välja en sju-sitsig elbil är starkt begränsade, och där det finns alternativ är det vanligtvis en hög prislapp. Peugeot har precis presenterat sin nya E-5008, men det kommer att dröja innan vi vet priset.

E-5008 är naturligtvis större än E-3008 för att rymma de två extra sätena. Med en längd på 479 cm är den medelstor, medan E-3008 är 454 cm lång. De extra 25 cm används också för att "sträcka ut" designen på E-5008, som är mer av en klassisk SUV än E-3008. E-5008 har också förlängts på höjden, där den med sina 169 cm är fem centimeter längre än E-3008. Om du möter en av de nya SUV:arna från Peugeot och tittar på den framifrån, är det bara numret strax under frontklaffen som visar om det är E-3008 eller E-5008. Medan de gamla versionerna, **3008** och **5008**, var något annorlunda i frontdesignen, finns det ingen omedelbar skillnad mellan de två.

Den stora behållningen med E-5008 är möjligheten att få plats med sju personer i bilen. Ingen direkt konkurrent kan erbjuda vad Peugeot kan med sin nya elbil. På grund av bilens längd och en plattform som utvecklats främst för elbilar, lovar Peugeot stort utrymme i alla säten. Rad två erbjuder "exceptionellt utrymme" och de tre sätena består av en bänk som kan justeras i längd. Den är uppdelad i två delar i en 60/40-split, medan ryggstöden kan fällas ner i en 40/20/40-split.



Sju säten och variabel interiör.

Ryggstöden kan justeras i fem lutningar. Tillgång till de två sätena i rad tre är enkelt med Easy Access-systemet, som gör att sätena i rad två kan fällas ner och framåt för att skapa en stor öppning. Peugeot lovar fullvuxna, bekväma säten, men säger inte hur lång du kan vara om du sitter i rad tre. Bagageutrymmet rymmer 259 liter om alla sju sätena används. Med fem säten i bruk finns det hela 748 liter, och med alla baksäten nedfällda stiger siffran till 1 815 liter.

I den andra änden av kupén skiljer sig skärmarnas layout och den faktiska skärmytan – infotainment och instrumentpanel – beroende på utrustningsvariant. Allure-varianten levereras med två skärmar på 10" vardera, som är placerade under en gemensam bred panel. Utrustningsvarianten GT har en stor panel med en total skärmyta på 21". En tredje pekskärm sitter till höger om ratten och ger tillgång till i-Toggles, som är virtuella knappar som kan ställas in för att fungera som genvägar till användarens favoritfunktioner. Det kan till exempel handla om att navigera till en ofta använd destination eller ringa en kompis.

E-5008 har samma batteristorlek och motorprestanda som nya E-3008. E-5008 finns tillgänglig med framhjulsdraft i två versioner och med fyrhjulsdraft i en version. Den 210 hk framhjulsdrivna basmodellen har ett batteri med en kapacitet på 73 kWh, vilket även driver den 320 hk fyrhjulsdrivna versionen. Räckvidden för alla versioner är ännu inte WLTP-certifierad, men Peugeot förväntar sig att basmodellen med 73 kWh, framhjulsdraft och 210 hk ska kunna köras cirka 500 kilometer på en enda laddning. Den maximala räckvidden uppnås i Long Range-versionen med framhjulsdraft, 98 kWh och 230 hk, som kan köras upp till 660 kilometer.

Full elektrifiering kommer inte att vara det enda alternativet med den nya sju-sitsiga modellen från Peugeot. Fransmännen sätter också 5008 i produktion som en hybrid med en bensinmotor med totalt 136 hästkrafter och en plug-in-hybrid med 195 hk. Plug-in-hybri- den har en bensinmotor med 150 hk och en elmotor med 125 hk, och batteristorleken – som inte avslöjas – ger en elektrisk räckvidd på över 80 kilometer.

Relaterade artiklar:



Första bilderna av elektriska Peugeot E-3008 med 700 km räckvidd



Biltest: Peugeot 408 – ett rakt men också krokigt nummer



Peugeot 5008 gör klassresa



Då lanseras Peugeots elektriska kombi

Teknikens Värld

7. Provkörning Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo (facelift)

Publicerad 3 apr 2024 kl 14.00

Mer av allt: Räckvidd, laddning och effekt, det är vad Porsche bjuder på när Taycan uppdateras. Dessutom kan man numera få den med riktig, aktiv fjädring.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-porsche-taycan-2024/>

Bilen vaggar till lite mitt i kurvan, som om den gör en justering någonstans i fjädring eller styrning. Med elmotorer fram och bak, fyrhjulstyrning och aktiv fjädring finns det gott om funktioner som kan få för sig att fatta nya beslut just när jag har hittat balansen.

Vägen slingrar sig över de andalusiska bergen i ett evigt flöde av långa, svepande kurvor. Vi har avverkat spikraka motorvägar och långsträckta landsvägar med bitvis alldeles trasig asfalt. Nu, uppe i bergen, får **Porsche** visa vad Porsche gör allra bäst: svänger. Däcken (från koreanska Hankook!) ger ifrån sig ett litet tonlöst gnäll av klagan, inte ett gnissel så mycket som ett skavande brus. Bilen däremot, den går precis dit jag vill.

Kontrollen är klippestabil, så där som man inte alls är van vid i moderna bilar där körupplevelsen helst ska filtreras bort ned till minsta bit av information från underlaget. I **Porsche Taycan** serveras informationen tydligt, utan att den någonsin blir påträngande. Här ligger något av magin i bilen, att den lyckas så fullkomligt med kompromissen mellan körglädje och komfort.

Det ska sägas, det är inte den mest sprittande körupplevelsen i bilvärlden, inte heller den bjuder den på den allra mest svävande framrullningen. Men det är kompromissen däremellan som är så imponerande, den lyckas på riktigt förena sport med komfort. Vi har sagt det förr, att det här är världens bästa bil.



Daniel illustrerar sin minst sagt speciella körställning.

Om det inte hade varit för däcksbullret. Ljudnivån är hög i kupén och på dålig asfalt dånar det så att man önskar sig brusreducerande lurar. Så klart finns det tekniska anledningar till det, som enorma däck med greppvänligt mönster och bussningar i hjulupphängningarna som inte tillåter hur svajiga beteenden som helst. Då förs också stomljud in i kabinen. Att dämpa ut dem skulle bli dyrt. Inte i termer av pengar, utan i kilon. Isolering väger. Men kompromissens fernissa flagnar i kanterna.

Att vi alls är här och åker omkring i en alldeles för snabb elbil på den spanska landsbygden beror på att Porsche har filat på sin Taycan, elbilen som lanserades redan den **4 september 2019 klockan 16.00 på eftermiddagen**. Eller, det var i alla fall då som Teknikens Värld publicerade alla fakta efter månader, om inte år, av **spekulationer**, **antydningar** och mer eller mindre medvetet läckt **förhandsinformation**. Fem år har gått sedan dess, det är en lång tid.

Förändringarna är små, på utsidan. Karossvarianterna är de samma: Den vanliga sedan-modellen, kombi Sport Turismo och den höjda, **terrängplastskodda Cross Turismo**. Pliktskyldigt har Porsche givit stötfångarna fram lite annan form, och de mer effektstarka modellerna med det lite missvisande efternamnet Turbo fått lite mer markerade luftintag. Jo just det, fälgarna ser inte likadana ut heller. På insidan har Apple Carplay uppdaterats så att man kan byta radiokanal även från mobiltelefonen. Om den är av rätt typ. Det var väl de viktigaste nyheterna.

Under skalet har det hänt desto mer. Till att börja med har batterierna stuvats om lite och därmed får man plats med lite fler kilowattimmar, 105 stycken närmare bestämt hos det större batterialternativet. Sedan har man vridit upp laddkapaciteten så att den maxar ut på 320 kilowatt, vid ett större temperaturintervall än tidigare. Att toppa upp från 10 till 80 procent ska ta 18 minuter som bäst. Jo, och så förbrukar man mindre el på vägen till laddaren också.



Aktiv fjädring går numera att få till sin Taycan.

Dessutom krämar de ut mer effekt ur elmotorerna, tack vare nyutvecklade bakre motorer som lånats från el-Macan, och uppdaterade växelriktare genom hela modellpaletten. Som tidigare beror effekten delvis på hur länge man vill använda den. Toppmodellen Taycan Turbo S matar numera ur sig 775 hästkrafter kontinuerligt men i korta stunder med rätt knapptryckningar kan man få 952 hästkrafter. För er som hellre vill läsa om kilowatt kan ni dividera den siffran med 1,36, så får ni en annan siffra: 700.

Det är närmare 200 hästkrafter upp mot föregångaren. I andra änden av skalan finns den bakhjulsdrivna basmodellen Taycan (utan suffix), som numera har 320 kilowatt som mest. Multiplicerar man det med 1,36 får man 435 hästkrafter, i stället för 408 som tidigare.

Men i konsumentjournalistikens namn pekar jag på det snabbaste alternativet när provbilarna delas ut, det är viktigt att förmedla känslan av en hel hink med hästkrafter tänker jag. Den är också rimligt pigg vid omkörningar. Faktiskt så pigg att de inre organen åker torktumlare där inne i buken när man fäller ned högerpedalen. Upplevelsen är omvälvande. Inte för att bilen verkar vara särskilt brydd, den planterar effekten i asfalten med samma stabilitet som den utför allting annat här i världen.

I korta stötar får batterierna spilla ut sina elektroner, inför nästa kurva skalar bromsarna av framfarten igen. I någon mån får batterierna tillbaka det de blivit av med, Porsche skryter med att bromskraftsåtervinningen numera kan jobba med upp till 400 kilowatts effekt. Multiplicera det med 1,36 igen, så får du veta hur många hästkrafter det motsvarar.

Men någon motorbroms får man inte när man släpper gaspedalen, utan allting aktiveras av bromspedalen. Någon enpedalskörning är det inte fråga om. Nu kan man leva med det, för pedalen levererar bromskraften linjärt. Att det sitter någon elektronhjärna där bakom som fördelar den beställda bromseffekten mellan elmotorerna och hjulbromsarna märker man inte.

Förlåt, allt det här känner vi egentligen igen sedan tidigare. Möjligen med undantag för att effekten har ökat. Luftfjädringen är mäktigt kapabel att filtrera bort ojämnheter i underlaget samtidigt som den håller karossen under kontroll, styrningen är så där stabil och fri från slack utan att någonsin vara överkänslig och balansen genom kurvorna är mildt understyrd. Stolarna är bland bilvärldens bästa, körställningen är låg och kabinen intim och omslutande snarare än luftigt generös. Ja, och däckbullret är fortfarande kvar. Taycan är sig lik.



Få förändringar på insidan.

Att räckvidden, laddhastigheten och energihanteringen alls har förbättrats, det får vi lita på tills vidare. Under vår korta men intensiva färd gavs det inte tillfälle till att vare sig tömma batteriet eller ladda upp det igen.

Nämnde jag någonting om aktiv fjädring? Jo, det vill jag minnas bestämt. För det här är förstås den stora nyheten och elefanten i rummet i den här provkörningsrapporten, att Porsche Taycan fått **aktiv fjädring**. På riktigt!

I korthet handlar det om att bilen på egen hand kan dra in eller skjuta ut hjulet, alltså påverka själva fjädringsrörelsen. Det är inte alls samma sak som den adaptiva fjädringen i din gamla Passat, som kan justera motståndet med vilket stötdämparen bromsar fjädringsrörelsen – men inte mer än så.

Det här är Porsche i princip ensamma om i bilvärlden, mig veterligen är det bara **Ferrari Purosangue** som också har aktiv fjädring, och kanske kan man räkna den gamla Citroën Xantia Activa till den skaran även om det systemet var högst rudimentärt i jämförelse.

Jämfört med den där Ferrarikombin har Porsche en helt annan teknisk princip för den aktiva funktionen. Medan Ferrari använder ett elektromekaniskt system som skruvar in och ut fjädringsrörelsen har Porsche gjort det enklare för sig. De skjuter helt enkelt in lite extra stötdämparolja i stötdämparen, på den sida om huvudkolven där det extra trycket behövs, för att putta den i den ena eller andra riktningen.

Resultatet är till att börja med att bilen inte behöver några krängningshämmare, för den funktionen tar systemet hand om. Men det innebär också att man kan förbättra kontrollen över karossrörelserna ytterligare. Porsche är själva ganska tystlåtna om den exakta funktionen, men det är tydligt att den hanterar karossrörelser vid kurvtagning, bromsning och gaspådrag och gör det på lite olika sätt beroende på körsläge.



*Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo börjar på 2,44 miljoner kronor.
Billigare modellversioner finns, från 1,24 miljoner kronor.*

I normalläget tycks den nästan luta inåt i kurvorna. Det vore rimligt, det utsätter passagerarna för mindre sidkrafter – i stället för att tryckas mot sidodörren trycks man ned i sätet. I Sport- och Sport Plus-lägena inbillar jag mig att funktionen är mindre uttalad, man vill väl ha en bil som beter sig som en bil och där däcken ges rätt förutsättningar att greppa om underlaget.

Men grejen är att man inte märker särskilt mycket av den aktiva funktionen. I teorin går det förstås att göra en väldig massa kluriga saker med den, men här och nu förändrar den inte färden mer än någon annan smärre förbättring skulle göra. Inte vad jag lyckas utröna på den här korta turen i alla fall.

För kort blir den. En medpassagerare börjar bli illamående och skyller på åksjuka och nu undrar jag om det här kan vara samma fenomen som drabbat resenärer på våra svenska snabbtåg: Den aktiva krängningshämmarfunktionen sätter balansorganen ur spel. Själv är jag immun mot åkomman, men passagerarens frukost får gärna stanna i matsmältningssystemet. Så vi stannar, tar en paus och därefter blir färden lugnare. Alltför lugn för att vidare kunna utvärdera fjädringssystemets egenskaper.

Som helhet då: Porsche Taycan har fått väldigt mycket bättre egenskaper, varav vi egentligen bara fick känna på två. Den högre effekten har en tydlig påverkan på möbleringen av de inre organen. Och det tycks den aktiva fjädringen också ha. Tur då att det går att beställa sin Taycan med både mildare motorer och helt konventionell fjädring. Fundera över det när du specificerar din beställning, om du inte har en buk av plåt.



*Den aktiva fjädringen innebär att det inte behövs krängningshämmare.
Och bättre kontroll över karossrörelser.*

PORSCHE TAYCAN TURBO S SPORT TURISMO

Pris: 2 440 000 kronor, säljs nu, första kundleverans under våren.

Motor: El. Max systemeffekt 952 hk (700 kW), sammanlagt vridmoment 1 110 Nm. Batteri 105 kWh varav 97 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/320 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Fram reduktionslåda, bak 2-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Luftfjädring. Fram dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum fram, 11 tum bak. Däck 245/40 R21 fram, 285/35 R21 bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 496, bredd 197, höjd 139, spårvidd f/b 170/167. Markfrigång 13. Tjänstevikt 2 400, maxlast 545, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 405–1171 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 2,4 s, toppfart 260 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,89 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 607 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler**Tesla Model S Plaid**

Hade inte Model S funnits hade inte Taycan funnits. Imponerar i sin senaste version, särskilt i Plaid-utförande. Inte samma kvalitetsupplevelse.

Pris: 1 354 170 kronor.

**Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+**

Mer baksäte, fler knappar och inredning som en thailändsk nattklubb. God komfort, men inte lika knivskarp körupplevelse. Men också billigare.

Pris: 1 099 000 kronor.



Daniel Östlund

Teknikens Värld

8. Porsche fortsätter med V8 in på 2030-talet

Publicerad 2 apr 2024 kl 10:56

Allt hårdare regler för utsläpp sätter krokben för både bilmodeller och motorer, men Porsche har redan en färdig plan för hur V8-motorn ska kunna fortsätta in på 2030-talet. Men det blir med förändrad ljudkuliss.



Porsche är ännu inte redo att överge V8-motorn.

Om sex år ersätts nuvarande utsläppsreglemente Euro 6 med **Euro 7** som tar hänsyn till fler parametrar än bara själva utsläppen från förbränningsmotorer. Nya regelverket kommer även att begränsa exempelvis partikelutsläppen från bromsar och däck.

Euro 7 har varit kraftigt ifrågasatt av både länder och biltillverkare, något som **har tvingat EU att lätta på vissa begränsningar**. Dessutom har datumet för införandet av Euro 7 skjutits fram, från den 1 juli 2025 till 1 juli 2030, vilket stod klart för bara några veckor sedan.

Euro 7 har spått ta död på flera bilmodeller, exempelvis tror en del av branschen att småbilar bli för dyra att hålla i fas med nya krav och **därmed riskerar de att försvinna**. Även större motorer misstänks sjunga på sista versen, men Porsche ser ut att ha en plan färdig för att låta märkets V8 leva kvar även in på 2030-talet.

Enligt Thomas Freimuth, med ansvar för Panamera-serien, tänker inte Porsche släppa V8:an utan arbetar för att få den Euro 7-kompatibel.

– Vi vet att den här motorn är redo för EU7 (annan benämning för Euro 7, reds anm), det är inga problem. Vi måste lägga till några delar som är under utveckling, så vi är redo med den här V8:an för att nå upp till EU7-reglerna, sa han till **Carsales** i samband med Australiens Grand Prix förrförra helgen.



Känslan som motorljudet ger vill Porsche behålla i så hög utsträckning som möjligt, men allt hårdare krav på ljudnivåer gör det tuffare.

PORSCHE OCH V8

Porsche har en lång historia tillsammans med motorer med åtta cylindrar i V-formation. Det började med introduktionen av 928 år 1977. 4,5 liter stor i vanliga 928:an och 4,7 liter i 928 S. Under 1980-talet växte Porsches V8 till 5,0 och 5,3 liter.

När 928:an försvann 1995 försvann även V8:an, men bara under sju år. För 2002 presenterade Porsche sin suv Cayenne som lanserades med båda V6- och V8-motorer.

I dag finns V8:an, som numera är på 4,0 liter, i modellerna **Cayenne** och **Panamera**. Den arbetar dock inte på egen hand utan assisteras av en elmotor i de så kallade "E-Hybrid"-modellerna.

Han avslöjade också att motorn ska kunna Euro 7-anpassas, tack vare de sena förändringarna i regelverket, utan att ett hybridsystem krävs.

Dock ser han ett annat problem. Ljudet. Freimuth menar att det blir allt mer komplicerat att få till en bra känsla i V8:an när bullerbegränsningarna sänks allt mer.

Han lyfte också fram kruxet med elbilars brist på motorljud. Därför jobbar Porsche på att få till rätt (ljudmässig) känsla, speciellt i kupén.

I elbilen **Taycan** erbjuds Porsche Electric Sport Sound som förstärker ljudkulissen artificiellt, dock inte genom att imitera exempelvis en V8-motor.

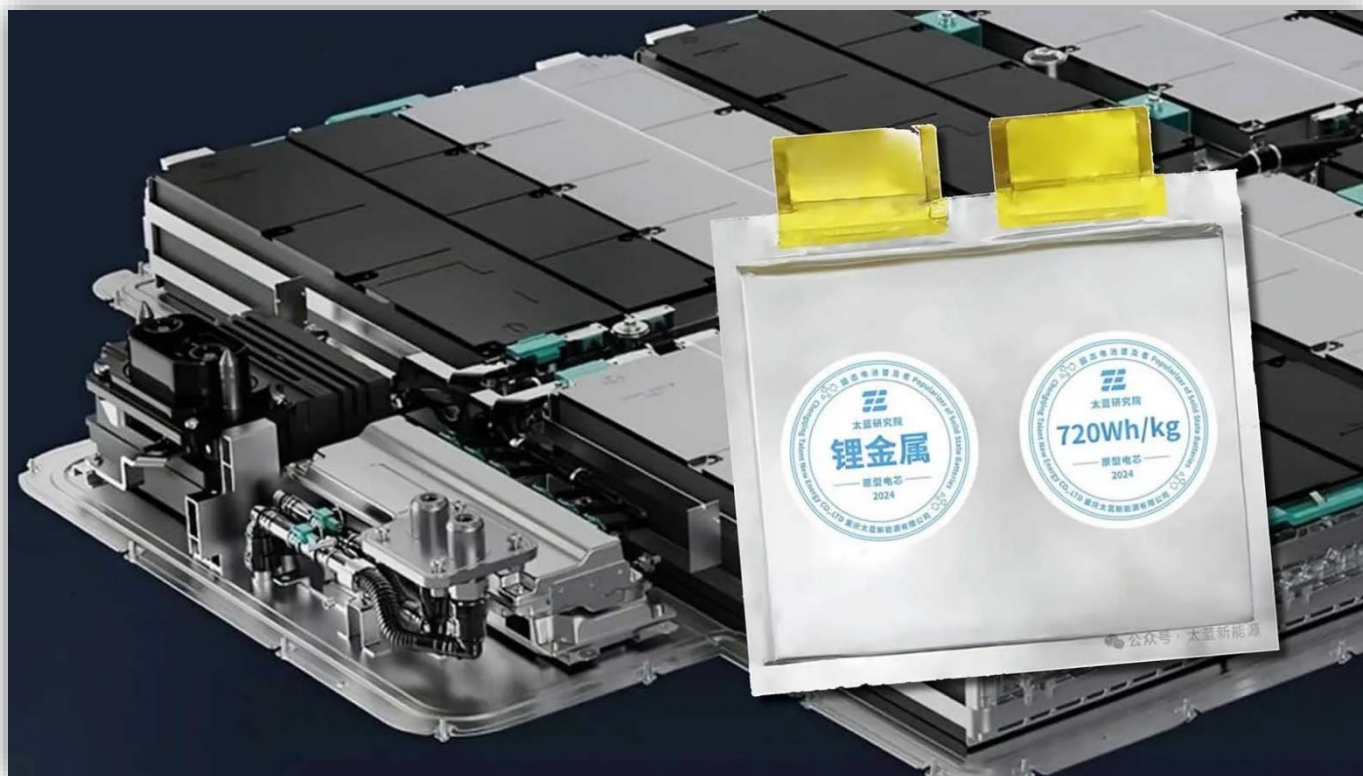


Mattias Rabe

9 Räckvidd på 200 mil i nytt rekordbatteri

Av William Karlsson 4 april 2024, 20:28

Kinesiska ingenjörer har skapat ett nytt solid state-batteri med rekordhög energitäthet. Uppfinningen ska ge elbilar en lägre vikt och räckvidd på 200 mil. Ett batteri med en räckvidd på 50 mil väger bara 100 kg.



Jakten att utveckla batterier når hela tiden nya nivåer. Det kinesiska företaget Tailan New Energy har tagit fram ett nytt solid-state batteri med en ultrahög energitäthet, **uppper de i ett pressmeddelande**. Prototypen är världens första solid-state litiummetallbatteri för bilar med en energitäthet på 720 Wh/kg, skriver **Cnevpost**.

Dagens elbilar använder sig av litiumjonbatterier där energi lagras i en flytande elektrolyt. Ett solid-state-batteri ersätter vätskan med fast material. Detta byte ger fler fördelar gentemot ett litiumjonbatteri. De är mindre benägna att överhettas och förväntas ge en större räckvidd genom högre energitäthet. Batteriet påstås också ladda snabbare än det tar för den vanliga bilföraren att fylla sin bensintank.

Rekordtätheten i Tailan New Energys batteri kommer ge elbilar en räckvidd på 200 mil. Samtidigt betyder 720 Wh/kg att varje kilo batteri lagrar 0,72 kWh. Det gör att ett batteri med 72 kWh som är dagens genomsnitt på elbilar skulle väga 100 kg. Det är stor skillnad från de 400 kg som dagens elfordon oftast väger med en likadan kapacitet på batteriet.

Nio är en annan kinesisk batteritillverkare som kom fram med ett halvfast batteripaket med 150 kWh för ett tag sedan. Företaget menade att deras batteri kommer ge Nio-fordon en räckvidd på mer än 100 mil på en laddning. Men det är som sagt nästan hälften av vad Tailans nya batteri förväntas klara.



2018 grundades företaget som ligger bakom rekordprototypen. Deras fokus låg på solid-state litiumbatterier och materialteknologiutveckling. När batteriet kommer att sättas i produktion är inte satt i sten. Tailan New Energy har meddelat att batterierna är testade och färdigställda för att börja produktion. Det betyder att vi troligtvis kommer att se batterierna inom en snar framtid, men vi är luttrade när det kommer till "mirakelbatterier". **Den första bilen någonsin med solid state-batteri ska dock komma i maj.**

LÄS MER:

- [Börjar tillverka solid state-batteri – BMW och Ford...](#)
- [BMW har fått de första solid state-batterierna](#)
- [Toyotas solid state-batteri räcker bara till 2000 elbilar](#)
- [Toyotas genombrott: Elbil med 120 mils solid-state-batteri](#)
- [Toyota: Då börjar vi tillverka solid state-batterier](#)
- [Tyska forskare: Solid state-batteri klart för produktion](#)



William Karlsson

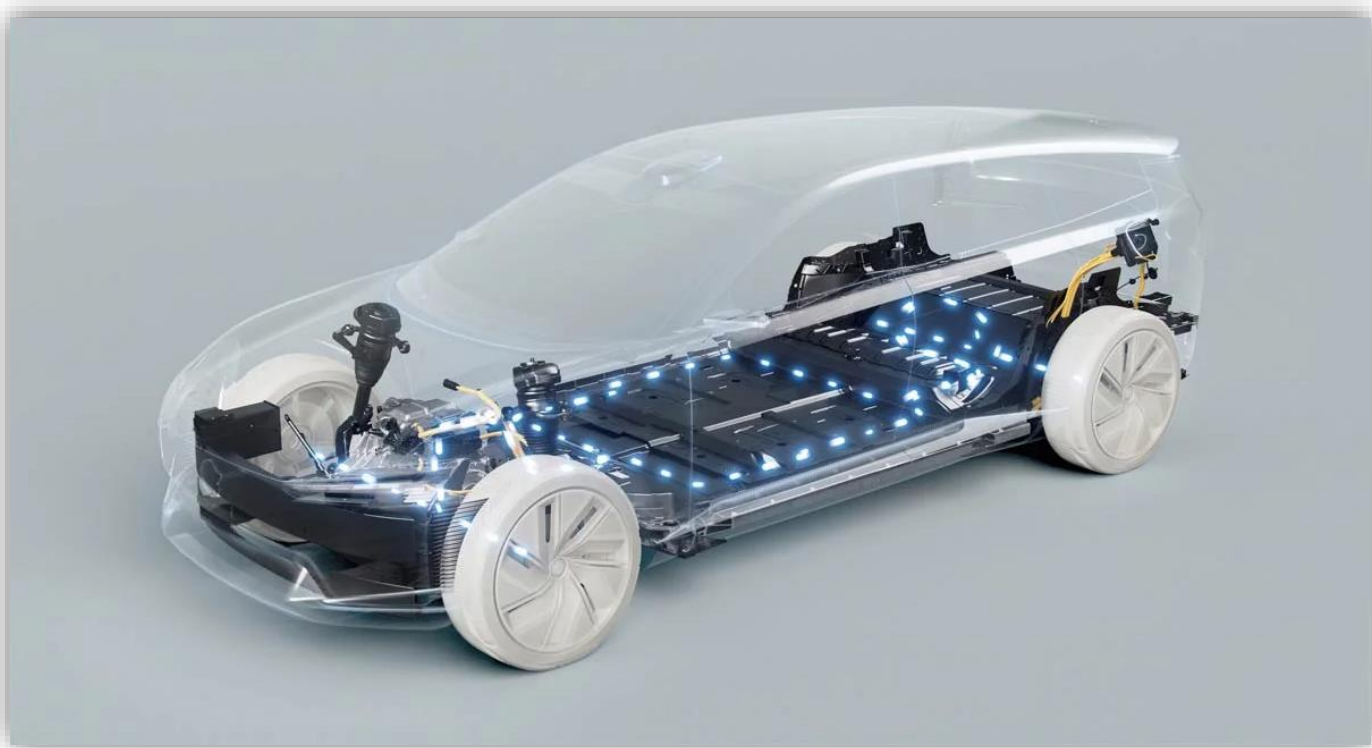
William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



10. Banbrytande elbilsbatteri har kvar 80% av sina kapacitet efter 65 000 mil

Posted by Kristofer Rask april 5, 2024

Både Volvo Cars och Polestar är delägare i batteribolaget StoreDot. De arbetar på nästa generationens snabbaddande batterier till elbilar som ska kunna ladda rekordsnabbt. Att ladda från 10 till 80 procent ska vara möjligt på 10 minuter.



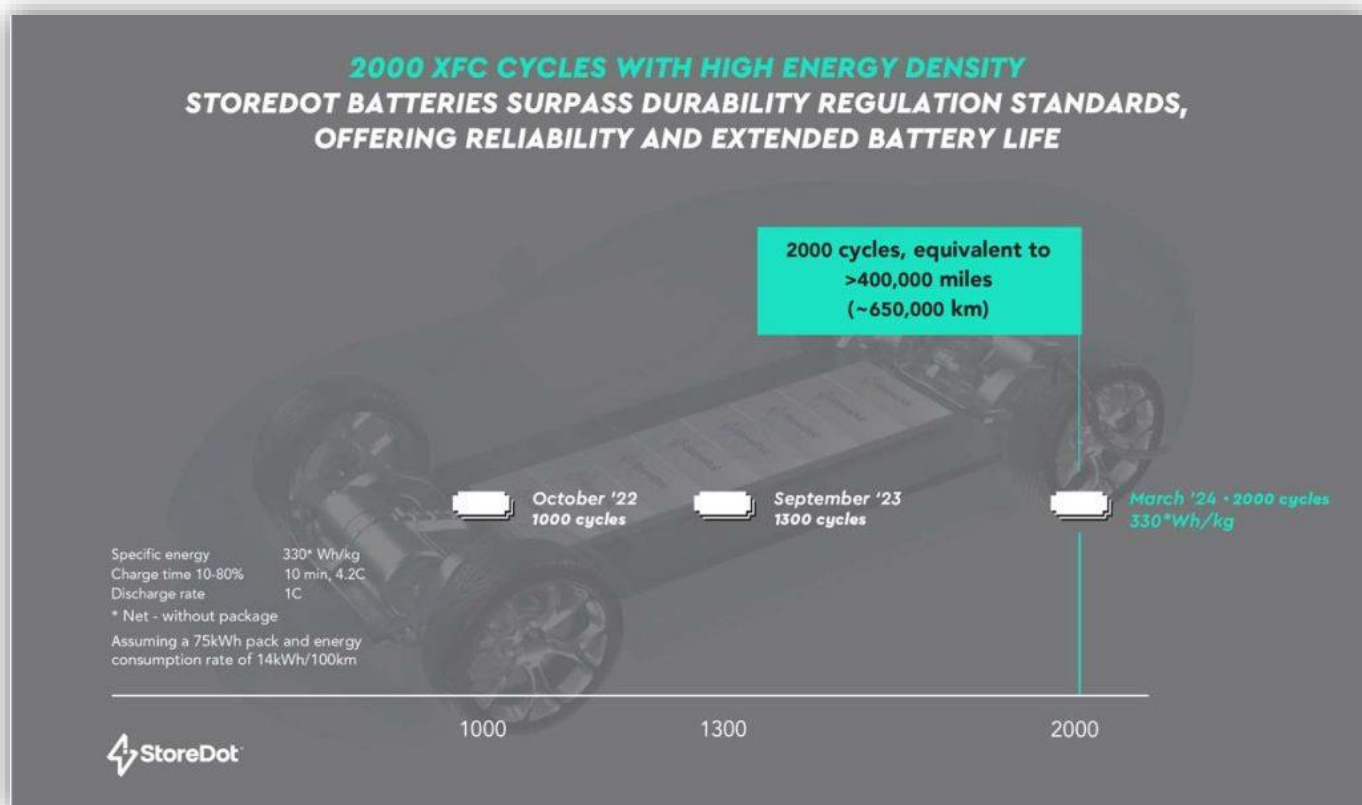
Nu har det så kallade XFC-batteriet framgångsrikt genomgått ett riktigt tufft hållbarhets-test. StoreDot har låtit batteriet genomgå 2000 laddcykler, motsvarande en körsträcka på 65 000 mil. Trots det långvariga användandet har batteriet fortfarande kvar 80 procent av sin ursprungliga lagringskapacitet.

Det ger en rekordlåg degradering, trots att batteriet genomgått en körsträcka som är fyra gånger längre än vad den genomsnittliga bilen gör i Sverige innan den tas ur trafik. Resultatet visar på ett batteri där elbilister kommer kunna snabbadda varje dag utan att oroa sig för hur **det påverkar batteriet över tid**.

Under testet laddades batteriet kontinuerligt från 10 till 80 procent på 10 minuter, helt enligt batteriets ursprungliga kravspecifikationer. Batteriet är i huvudsak kiselbaserade med en energitäthet på över 330Wh/kg.

StoreDot förklarar att resultatet också lämnar marginaler för andra åldrande faktorer i den verkliga världen vilket översatt till livslängd och förlängd batteritid ger elbilsägare ett högt andrahandsvärde.

– Denna milstolpe validerar den exceptionella långsiktiga prestandan och tillförlitligheten hos våra kiselbaserade XFC-batterier när vi nu snabbt går mot kommersialisering, säger Yaron Fein, StoreDot, forsknings- och utvecklingschef.



StoreDots framsteg.

Polestar ska testa tekniken



Polestar och StoreDot har som mål att demonstrera XFC-batteriet i full skala i en Polestar 5-prototyp under detta året. Om sedan tekniken kommer sitta i den färdiga bilen när den nästa år går i produktion återstår att se.

– StoreDot var vår första finansiella investering i ett annat företag, och vi har samarbetat med dem för att tillämpa deras avancerade teknologi i proof-of-concept Polestar-bilar. StoreDots banbrytande extrema snabbbladdningsbatterier i kombination med vår kommande toppmoderna elektriska drivlina kan revolutionera ägarupplevelsen för elbilsägare med möjligheten att ladda på några minuter, säger Polestar-chefen Thomas Ingenlath i en uttalande.

11. Hedin Bil tar över Corvette i flera länder: "Stolta"

Av Maths Nilsson

4 april 2024 kl 10:01

Bilkungen Anders Hedins imperium blir officiell importör av Corvette i Sverige, Norge och Finland. – Vi är otroligt stolta över att representera Corvette, ett varumärke som är synonymt med amerikanska prestandafordon, säger Anders Hedin, VD för Hedin Mobility Group.



Bilimperiet Hedin Mobility har på några få år blivit en av Europas allra största bilhandelskedjor. Allt började med att familjen tog över Mercedesförsäljningen i Borås 1985. Nu blir Hedin officiell distributör av Corvette, det ikoniska amerikanska sportbilmärket, i Sverige, Norge och Finland. Företaget ska ansvara för både försäljning och service för den ikoniska sportbilen.

– Corvettes arv med prestanda, innovation och design passar perfekt med vår vision att erbjuda våra kunder den ultimata körupplevelsen. Vi ser fram emot att introducera de senaste modellerna på våra marknader och att välkomna nya och befintliga Corvette-entusiaster till våra bilhallar, säger Anders Hedin.

Försäljningen drar igång nu i vår med de senaste Corvette-modellerna. Den amerikanska sportbilen med mittmotor kommer att säljas i Stockholm, Göteborg och Malmö.

LÄS MER:



Bilkungen Anders Hedin tar över hela Ford i Finland



Hedin Bil i ny storaffär – köper direkt av Mercedes



Hedin i ny miljardstrid om brittisk bilhandlarjätte



Så byggde Anders Hedin upp Sveriges största bilhandels-kedja



Maths Nilsson

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



12. Volvo sätter nytt försäljningsrekord

Bobby Green 2024-04-04 kl 11:40

Tacka EX30 för det.



EX30 med Heico-kit.

EX30 med Heico-kit Volvo delar nu med sig av sina försäljningsciffror för mars månad och de är glädjande sådana för företaget. Totalt såldes 78.970 bilar vilket är en ökning med 25 procent. Detta är den bästa enskilda månaden för Volvo Cars sedan starten för 97 år sedan. Ökningen kan man tacka den nya modellen EX30 för. Andelen sålda elbilar uppgick till 23 procent vilket också är rekord. Men även bensinbilarna ökade och det med 25 procent.

Modellen som såldes bäst i mars var XC60 som man skickade iväg 22.402 av. Förra året samma period hade istället siffran 18.090 här. Sen kommer XC40 med 20.557 bilar - bara ett exemplar mer än i fjol.

Läs mer i pressmeddelandet: media.volvocars.com





**Volvo gör knapparna på ratten i EX30 tydligare
Och uppdaterar en del andra saker**



**Volvo ska kapa sina laddtider med 30 procent
Tack vare ny partner**



**Så bra är Volvo EX30
Bra hårdvara, kass mjukvara**



**Vilken eldriven Volvo ska man välja?
Jämförelse mellan Volvo XC40 och Volvo EX30**



Bobby Green



13. Stellantis vd: "Elbilar inte för alla"

Uppdaterad 04 april 2024 Publicerad 04 april 2024

Biljätten Stellantis vd skrädde inte orden när han talade om dagens elbilsteknik: Att vi måste inse att elbilar inte är den enda lösningen.



Stellantis vd Carlos Tavares vill att vi breddar synen på framtidens fordon och inte bara stirrar oss blinda på elbilen som enda lösning.

Tvivlet om att dagens elbilar är lösningen på framtidens transportproblem, växer sig allt starkare. En av de som nu höjer ett varningens finger är biljätten Stellantis vd **Carlos Tavares**.

“Vi måste sluta tro att en lösning för framtiden kommer passa alla”, sade han på onsdagen från talarstolen på [Freedom of Mobility Forum enligt Autonews](#).

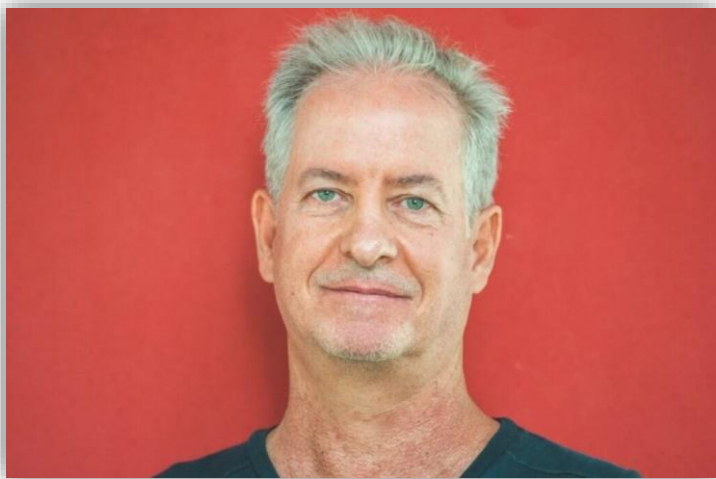
“Jag tror inte dagens teknik kommer fungera. För delar av framtidens samhälle – absolut – men inte som den enda lösningen”.

En av delarna i tekniken som Tavares inte tror på, är dagens batterier.

Här hävdar han att teknikerna måste få fram nya batterikonstruktioner som minskar vikten till hälften och behovet av råmaterial lika mycket.

“Vi kan inte bara fortsätta att göra batterierna större och tyngre för att nå nya räckvidds-mål”, säger Carlos Tavares.

“Litium ses redan nu som en brist-råvara i framtiden, och det hittat måste vi lösa”.



Roberto Schaeffer talade om energi som en framtida fattigdomsparameter och att elbilen då inte kommer passa överallt.

Energifattigdom

Energi professor **Roberto Schaeffer** från Federal University i Rio de Janeiro talade också på mötet och tryckte på att 800 miljoner människor i dag inte har tillgång till el över huvud taget. Många, många fler har inte heller ett elnät som på något sätt skulle orka med att ladda en elbil.

Schaeffer förde fram åsikten att elbilen kan ses som en hållbar lösning för norra jordklotet i jakten på noll utsläpp. För befolkningen på södra halvklotet är till exempel biodrivmedel en mycket bättre energikälla att satsa på.

“Vi behöver börja tänka på energifattigdom”, sade Roberto Schaeffer.

“Att det inte finns en lösning som kommer passa alla i framtiden. Och där eldrift definitivt inte kommer vara lösningen inom de närmaste 20 till 30 åren”.



[Läs också om jakten på alternativet till litium. Dagens PS.](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia inom näringslivet, klassiska båtar och bilar.

14. Efter trafikkaoset: Nu ska däckbrottet bli dyrare

Publicerad igår 20:49 (uppdaterad igår 21:04) Text Magnus Kvandal

Hårdare böter för körning med fel däck och ändrade regler för dubbdäck. Det är två åtgärder som regeringen föreslår efter tisdagens snökaos.



Infrastrukturminister Andreas Carlson höll pressträff i Stockholm på onsdagen.

Det plötsliga snövädret under tisdagen blev en déjà vu-upplevelse för Sydsveriges bilister. Med E22-kaoset färskt i minne stod trafiken än en gång stilla på motorvägarna. Några fick vänta i köerna hela natten.

Det var därför som infrastrukturminister Andreas Carlson i förtid avbröt sin vistelse i Bryssel, där han bland annat hade ett möte med EU:s transportministrar inbokad, för att vara på plats i Sverige.

Under en pressträff på onsdagskvällen la han fram några förslag till åtgärder för att det här inte ska hända igen.

En stor del av skulden till det kaos som uppstod den här veckan tillskrivs bilisterna själva. Flera av dem ska enligt uppgift ha gett sig ut i snöstormen trots att de redan hade bytt till sommardäck – och här är ministern tydlig.

– Den som har sommardäck på bilen ska under inga omständigheter ge sig ut där det råder vinterväglag, säger han, och tillägger att detta även gäller lastbilsförare.

– En betydande del av de stopp som skett på vägarna det senaste dygnet har orsakats av tyngre fordon som kört fast, säger han.

För att driva hem budskapet meddelar Andreas Carlson att högre böter är att vänta för bilister som gör sig skyldiga till att köra på vintervägar med fel däck, utan att nämna några exakta belopp.

Han föreslår också att ändra reglerna för dubbdäck, så att bilister tillåts ha dem på bilen ett par veckor längre in på våren.

Andra åtgärder från regeringens sida inkluderar att man har gett Trafikverket i uppdrag att reda ut hur vinterväghållningen kan förbättras, något som Andreas Carlson menar "uppenbart behövs".

Han utesluter inte heller att ge myndigheterna större befogenheter att helt enkelt stänga av vägar vid behov.

Vad gäller den faktiska situationen ute på vägarna under tisdagen tycker Andreas Carlson att saker och ting fungerade bättre än under E22-situationen i början av året – en händelse som föranledde **skarp kritik från oberoende utredare** mot Trafikverkets bristande ansvarstagande.

– Vi har en hyfsat samstämmig bild av att samverkan mellan myndigheterna har fungerat betydligt bättre denna gång. Ingen kan dock vara nöjd när förare blir stående i timalängs vägarna, säger han.

Vem som bär ansvaret för att det trots allt blev som det blev vill Andreas Carlson inte svara på.

– Det är olika aktörer som har ansvar för olika delar, säger han.

Han menar vidare att den här typen av väder är ovanligt på den här tiden av året.

– Det här är det värsta vädret vi har haft sedan 1995. Det är svårt att vara förberedd på det, säger han.

Läs också:



Trafikverket sågas i E22-rapport: "Borde tagit ansvar"

Mer från vi bilägare:



Så mycket kortare blir elbilens räckvidd på vintern

15. Buss-TV: En vintrig provkörning med King Long U12E

publicerat av [ULO](#) • 3 APRIL 2024

Vi ger oss ut på vintriga norska vägar med en eldriven klass 2-buss, en King Long U12E. Hur är det med komforten för förare? Och passagerare? Och hur är det med utrymme för bagage?



Vi provkör King Long U12E.

Följ med våra kollegor från norska Bussmagasinet, Magne Håheim och Tom Terjesen när de provkör bussen på vägarna runt Oslo en kall och snörik dag.



FILM: <https://youtu.be/UXFT5mvMZuo>



16. Willys CJ-2A Jeep 1947

Den militära "Jeepen" initierades under slutet av 1930-talet för att uppfylla ett nytt krav utfärdat av Pennsylvanias nationalgarde på en lätt och snabb terränggående spaningsbil, och var resultatet av en intensiv utveckling som involverade flera biltillverkare och deras toppingenjörer.



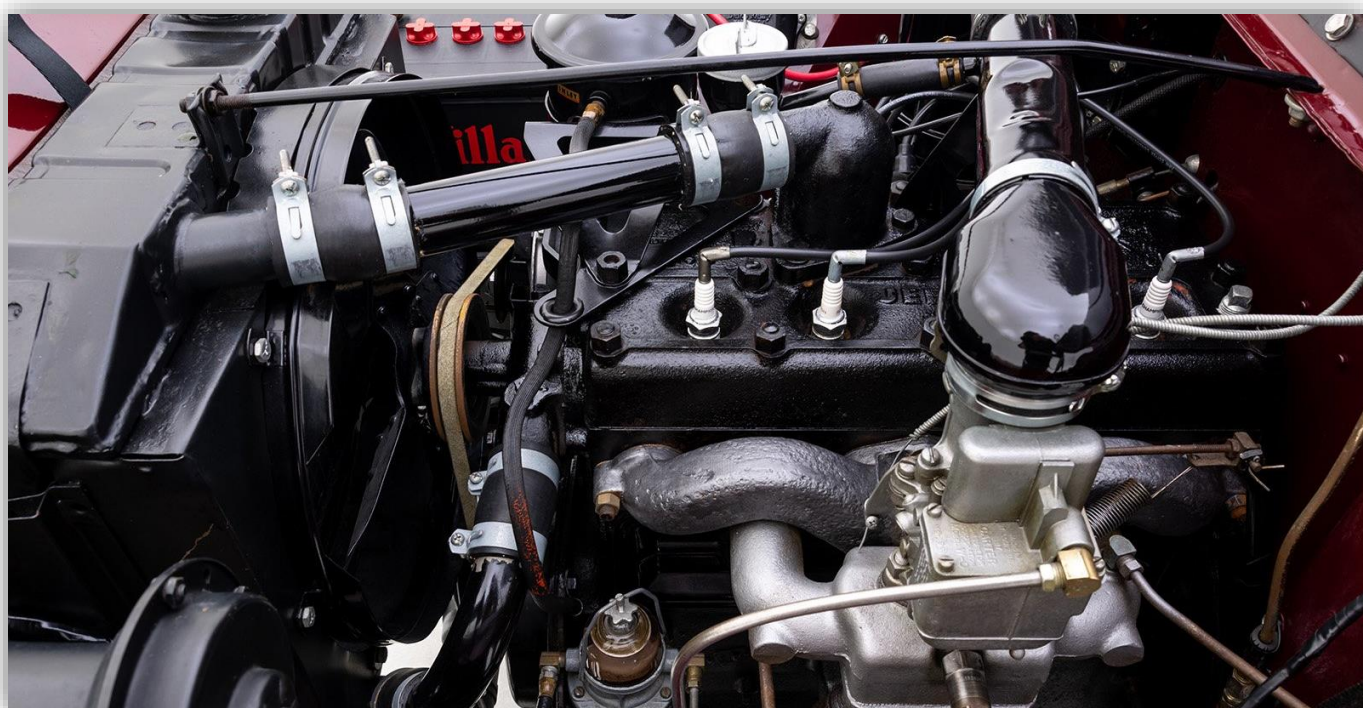
Efter det banbrytande inledande arbetet av American Bantam valdes Willys-Overlands design, med massproduktion kompletterad av Ford Motor Company och lilla American Bantam utestängd och förpassad till att tillverka annan krigsmateriel.

Tidiga modeller tilldelades USA:s allierade och utvecklingen fortsatte obevekligt till de definitiva GPW (General Purpose Willys) och Ford MB, med deras slutliga "Jeep"-namn som en sammandragning av "GP"-beteckningen för de Willys-byggda fordonen. Jeepen hade en robust ram med fyrhjulsdraft och förenklad stålplåtskaross och drevs av Willys fyrcylindriga motor "Go-Devil", en produkt av den legendariske Willys-ingenjören "Barney" Roos och med en effekt på 61 hästkrafter. Ytterligare förbättringar av Roos följde demontering av hårt använda testmulor där varje mutter, bult, del och komponent hänsynslöst analyserades med avseende på styrka, hållbarhet och lätthet, eller eliminerades. De resulterande jeeparna uppfyllde och överträffade alla möjliga förväntningar och användes i praktiskt taget alla krigsskådeplatser under andra världskriget, och tjänstgjorde i så olika roller som personaltransport, spaning/spaning, kommunikation, kurir/budbärare, medicinsk evakuering och till och med snabba och dödliga mobila vapenplattformar.

Strax efter att ha gått in i militärtjänst och blivit en stapelvara i de amerikanska styrkorna och de flesta allierade arméer under FDR:s Lend-Lease-program, visade sig den allestädes närvarande Jeepen vara mycket mer kapabel och anpassningsbar än vad dess ursprungliga koncept antydde. Enligt märkesmyndigheterna tillverkades över 644 000 jeepar under andra världskriget.



År 1943 ledde den militära Jeepens lysande krigsmeriter till att man övervägde en civil version efter kriget. Företagets ordförande och huvudaktieägare Ward Canaday anlidade den välkände konstnären I.B. Hazelton för att producera en serie på 24 målningar som skildrar jeepen i ett brett spektrum av användningsområden, allt från slagfältet till fredstida jobb inklusive snöplogning, brandbekämpning och jordbrukstjänst. Willys annonser med Hazeltons målningar visade sig snart vara så populära att *Life Magazine* publicerade en artikel om dem. Willys åtnjöt till och med omfattande gratis reklam i pressmeddelanden som visade jeepar utomlands med amerikanska GI som hjälp i övergången till återuppbyggnad i fredstid.





Den 31 juli 1945 upphörde det statliga kontraktet för Jeep-tillverkning, och Willys-Overland var nu den enda Jeep-tillverkaren. Efter att ha ersatt Joe Frazer som chef för Willys-Overland 1943 övervakade den berömda bilindustrichefen "Cast Iron Charlie" Sorensen konceptet, utvecklingen och produktionen av den nya civila Jeepen. Willys satsade nu sin framtid helt och hållet på den civila jeepen eller CJ-2A, företagets första nya efterkrigsmodell. CJ-2A fick många detaljuppdateringar som syftade till att bibehålla Jeeps "åk vart som helst"-kapacitet samtidigt som den gav större användarvänlighet och trafiksäkerhet. Ett brett utbud av tillvalstillbehör inkluderade ett kraftuttag och kraftiga redskapsfästen för lantbruksbruk.

Med en underbar restaurering slutförd cirka 2003, är denna mycket autentiska och detaljerade Willys CJ-2A Jeep från 1947 ett utmärkt exempel på dessa robusta arbetshästar. Känt tidigare ägande inkluderar perioder i Pennsylvania och med en känd Floridian-samlare, och restaureringen har varit exceptionellt välskött.

CJ-2A är smart färdig i rödbrun färg med affärsmässig grå klädsel och är snyggt accentuerad av krämfärgad "Willys"-stencilering och företagets slogan "4 Wheel Drive", som matchar Cream-stålfälgar som monterar terrängdäck av tidstyp. Kraften levereras naturligtvis av den berömda, Barney Roos-konstruerade "Go-Devil" L-head 134 CID 4-cylindriga motorn i kombination med en 3-växlad manuell växellåda och 4-hjulsdrift. Andra höjdpunkter är den fabriksmonterade växelvståndsmätaren och ID-skytarna. CJ-2A är ett exempel från tidig produktion och innehåller sådana önskvärda extrafunktioner som en nedfällbar delad vindruta och baksäte som tillval.

Den civila jeepen står som ett av de längsta och mest populära fordonen som någonsin producerats, och med sin underbara närvaro och presentation står denna Willys CJ-2A Jeep från 1947 som ett hörnstensfordon, värt att samla på eller njuta av som en runabout på gården, gården eller stranden.

17. Husqvarna 500 GP 1934

Av Alan Cathcart

Sammy Millers Husqvarna 500 GP Racer från 1934



Husqvarna 500 GP Racer

Påstådd effekt: 44 hk vid 6 800 varv/min

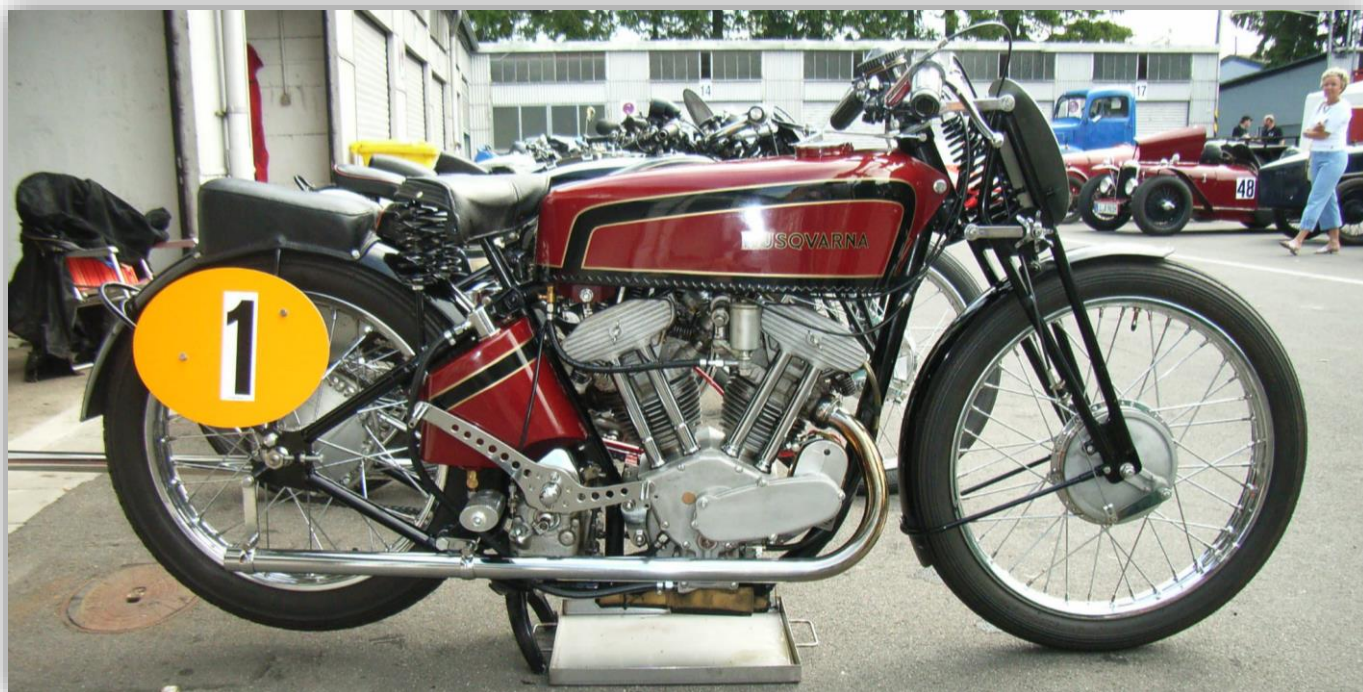
Topphastighet: 118 mph (190 kph)

Motor: 498 cc luftkyld OHV 50-graders V-twin

Vikt (torr): 279lb (127kg)

Redan på 1930-talet tävlade Husqvarna mycket framgångsrikt på högsta nivå i Grand Prix-roadracing med 500cc- och 350cc-motorcyklar som drevs av sin egen ledande 50-graders V-twin fyrtaktsmotor, tillverkad av dess legendariska designer Folke Mannerstedt.

Sverige är inte ett land som normalt förknippas med tillverkning av exotisk roadracing-hårdvara, men mellan 1931 och 1935 byggde Husqvarna (även kallad HVA), då landets största tillverkare av gatcyklar, totalt 19 stycken 500cc V-twin GP racers och fyra 350:or. De skandinaviska motorcyklarna, som kördes av män av samma kaliber som den irländske stjärnan Stanley Woods och det brittiska esset Ernie Nott, och svenska stjärnor som Gunnar Kalén och Ragnar Sundqvist, utmanade inte bara Storbritanniens etablerade Norton- och Velocette-team i jakten på GP-överlägsenhet, de bröt också ny mark när det gäller material och motordesign. De var de första V-tvillingarna som utmanade de brittiska singlarnas överlägsenhet i 500cc och 350cc GP-racing, och lade grunden för de framgångar som Moto Guzzi och BMW-tvillingarna senare på 1930-talet åtnjöt, och så småningom även italienska 4-cylindriga motorcyklar.



Från FN till Husqvarna 500

Liksom BSA och Royal Enfield var Husqvarna ursprungligen en tillverkare av skjutvapen. Ironiskt nog var det ett annat sådant företag, belgiska FN, som gav fröet till HVA:s roadracingsatsning, tack vare erfarenheten från en ung svensk ingenjör som hjälpte den belgiska fabriken med deras världsrekord på land på en frusen sjö i Sverige 1927 och 1928.

För mer information om Husqvarna 500 och andra veterancyklar, besök [Sammy Miller Museums](#) webbplats.



Teknikens Värld

18. Hyundai lanserar racerbilen Ioniq 5 N eN1 Cup Car

Publicerad 3 apr 2024 kl 15:30

Hyundai har presenterat en ny banbil, Ioniq 5 N eN1 Cup Car, som ska användas för att tävla i ett nytt kommande racingevent: Hyundai N Festival.



Nyligen höll Hyundai Motor Company en träningsomgång för det kommande motorsporteventet Hyundai N Festival. Där kommer man introducera elbilsracing med eN1-klassen, en ny plattform för racingteam att utveckla och lära sig om elbilsracing. Under träningsomgången avtäcktes samtidigt den bil som ska medverka i eN1-klassen: Hyundai Ioniq 5 N eN1 Cup Car.

Bilen baseras på samma teknik som prestandaversionen Ioniq 5 N, som har en mer kraftfull drivlina än den vanliga Ioniq 5. N-versionen har en effekt på upp till 650 hästkrafter och är försedd med teknik och system som ska kontrollera batteritemperaturen och bromsstandan, bland annat.

Racerversionen eN1 Cup Car har ytterligare bättre banprestanda tack vare slicksdäck och förstås andra detaljer som bredare spårvidd, ökat marktryck från den främre skärmen och bakre vingor samt förbättrad aerodynamik. Man har också tagit bort vissa komponenter för att minska vikten. Som vi själva har upplevt under provkörning av N-versionen kan man höra ett virtuellt motorljud från bilen och racingteam kan till och med utveckla sina egna ljud till bilen.



Kommande racingsäsong

Den kommande racingsäsongen kommer bli en provperiod för elbilsracing för att team, förare och funktionärer ska kunna utveckla hur elbilsracing ska se ut framöver. Det behöver också utvecklas en infrastruktur kring laddning, brandskydd och sjukvårdsberedskap.

Hyundai N Festival startar med öppningsrundan på Inje Speedium den 27 april. eN1-klanen har sin officiella träning under öppningsrundan och därefter blir det totalt tio lopp i den femte rundan. Tävlingsformatet kommer variera, säger Hyundai, för att just testa vilka tävlingsformer som fungerar bäst.





Sanne Hansen



Hyundai Ioniq 5 N eN1 Cup Car 2024
GALLERIER



Så byggs den roliga elbilen
ELBIL OCH LADDHYBRID



Roger Warolin