



Isotta-Fraschini Tipo 8 Tourer by Cesare Sala 1923.

- 1. Volvo investerar i avancerad AR-teknik.**
- 2. Volkswagen skippar rattstängen och satsar på steer-by-wire.**
- 3. Polestar siktar på Porsche.**
- 4. Nya Kia Niro – välj mellan elbil, laddhybrid eller hybrid.**
- 5. Svenska priserna på sjuitsiga elsuven Mercedes-Benz EQB.**
- 6. Här är årets familjebil.**
- 7. Hellre billig elbil än lång räckvidd.**
- 8. E-bränslen kan komplettera elbilar.**
- 9. Eldrivna Hummer börjar levereras nästa månad.**
- 10. Kinesiska märken står för 6 av 10 byggda elbilar.**
- 11. Hedin Bil lanserar bilprenumeration.**
- 12. Renault visar flygande Laban.**
- 13. Lamborghini som skapade hysteri hos världsstjärnorna.**
- 14. Porsche 911 Targa.**

1. Volvo investerar i avancerad AR-teknik.

PUBLICERAD: 27 NOV 2021, KL 13:43 AV DANIEL ÖSTLUND.

Spjutspetsteknik kan ge framtidens Volvo-bilar avancerat AR-förarstöd. Ännu vet vi inte när tekniken kan komma i produktion.



Älgttest med Spectralics AR-teknik.

Volvo Cars har ett riskkapitalbolag, kallat [Volvo Cars Tech Fund](#), och de har gått in i det israeliska startupföretaget Spectralics som utvecklar bildtekniska lösningar. Och det är inte vilka bildtekniska lösningar som helst, utan en teknik som företaget kallar för MLTC, eller "Multi Layered Thin Combiner".

Om namnet inte säger så mycket handlar det i alla fall om en sorts optisk film som "kan appliceras på genomskinliga ytor av alla former och storlekar". Vi pratar om glas. Tekniken integreras i bilens vindruta eller rutor och kan användas för att projicera bilder på glaset.

Därmed skulle man kunna få en AR-lösning, alltså "augmented reality" eller förstärkt verklighet, som projicerar information var som helst på bilens glasytor. Vi har redan sett AR-teknik i produktionsbilar från [bland andra Mercedes-Benz](#) och Volkswagen-gruppen, men med Spectralics teknik skulle begränsningarna vara mycket små.

Med företagets lösning skulle hela vindrutan kunna bli en head up-display som markerar de objekt i synfältet som föraren behöver uppmärksamma.

– Spectralics är ett spännande företag med teknik som verkligen är lovande. Genom att stödja deras utveckling kan vi förverkliga den potential som deras produkter kan ha i framtida Volvobilar, säger Henrik Green, chief product officer på Volvo Cars, i ett pressmeddelande.

Volvo Cars säger ingenting om när tekniken kan tänkas lanseras i produktionsbilar. Inte heller framgår hur stor investeringen i det israeliska företaget är.



2. Volkswagen skippar rattstången – satsar på steer-by-wire.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-12-02, 10:28.

Mjukvara blir allt viktigare i moderna bilar. Nu växlar Volkswagen över från rattstång till steer-by-wire där mjukvaran styr bilen. Detta är ett steg mot helt självkörande bilar.



Rent konkret ersätts rattstången av en ledningar som går mellan ratt och en motor som vrider hjulen. Konstruktörerna slipper en del utrymmeskrävande mekanik och dessutom får man möjlighet att ändra styrningens karaktär under körning.

– Mjukvaran blir i framtiden även viktigare för styrningen. Det ger oss många fler möjligheter att påverka styrningskaraktärerna, som kan implementeras på modellspecifik basis för alla plattformar längre fram, säger Karsten Schebsdat, chef för fordonsdynamik och chassikontrollsystem på Volkswagen.

På liknande sätt kan stötdämpare styras av mjukvara för att få bättre kontroll över bilens chassirörelser. Styrning och chassikontroll kan dessutom samverka.

– Karossens nignings- och krängningsrörelser minimeras avsevärt och kördynamiken optimeras eftersom bilen reagerar snabbare på rattörelserna och är mer exakt att köra, säger Schebsdat och fortsätter:

– Den här utvecklingen är också mycket viktig när det gäller högautomatiserad körning. Det är så vi ser till att passagerarna är så bekväma som möjligt i alla situationer.



Vi avslöjar: Volkswagen ID.Buzz introduceras i början av 2022.



Provrapport: Vi kör Volkswagen Multivan T7 eHybrid.



Kris: Volkswagen-fabriken nere på 50-talets volym.



Premiär: Volkswagen ID.5 – nio minuter snabbare!



Volkswagens laddhybrider får 10 mils räckvidd och snabbbladdning.



Magnus Fröderberg



3. Polestar siktar på Porsche – 884 hk i kommande modell.

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2021-12-02, 22:40, uppdaterad 2021-12-02, 01:17.

Polestar släpper på sina affärshemligheter för att attrahera investerare inför börsnoteringen. Bland annat avslöjas att Polestar vill konkurrera med Porsche och utvecklar en fyrhjulsdriven modell med 884 hästkrafter.



Vi får en unik inblick i Polestars affärsplaner genom prospektet **Polestar Investor Presentation**. Det ger en unik inblick i hur företaget satsar framåt när det gäller modeller och teknik, men också hur de ser på marknad, volymer och ekonomi.

I avdelningen Business overview gör Polestar ingen hemlighet av vilket bilmärke som står i skottgluggen: Porsche.

Tre nya modeller fram till 2024

De tre nya Polestarmodellerna som kommer fram till 2024 har alla var sin uttalad Porschekonkurrent; Cayenne, Macan och Panamera. Men det finns märkligt nog inte en Polestarvariant av Porsches bäst säljande modell just nu: [Taycan](#).

[Polestar ska lansera två suvar \(Polestar 3 och 4\)](#) som motsvarar Cayenne och Macan. Sedan kommer en GT-bil i stil med Panamera, den som visats som [Polestar Precept](#) och kommer att heta [Polestar 5](#).

Samtliga nya bilar ska ha en räckvidd över 600 km, vilket kanske låter imponerande. Men eftersom Polestar 2 har en officiell räckvidd på upp till 540 km – vilket enligt våra tester bara räcker till cirka 350 km verklig körning – blir det plötsligt inte lika fantastiskt.

Men å andra sidan, Polestar säger att de ska klara över 600 km, så det kan givetvis bli bra mycket längre än så.

604 hästar i ny elmotor – 884 hk med fyrhjulsdraft

Polestar bjuder också på teknikgodis under rubriken "Investment highlights". Vad sägs om den nya P10-motorn som ska ge 450 kW – 603 hästkrafter! Polestar är väldigt stolta över att deras elmotor på 450 kW övertrumfar Porsche Taycans bakre motor som bara ger 300 kW och att motorn i Tesla Model S Performance "bara" levererar 375 kW.

Den nya P10-motorn är kompakt: 36x50x64 cm och kopplas till en tvåstegad låda, på samma vis som Porsche Taycan. Det ska ge bättre acceleration, lägre energiförbrukning och möjlighet att frirulla. En annan fördel med Polestars P10-motor är den enkelt kan monteras på olika plattformar. Tillsammans med en främre motor får man 884 hästar i systemeffekt i en fyrhjulsdreven modell.

Men finns det något som utesluter att man dubblerar motorerna bak? I så fall skulle det kunna levereras **1 487 hk!**

Kan växla mellan 400 och 800 volt

Polestars nya batteripaket har självklart 800 volts spänning och baseras på Volvos- och Lotus teknologi. Riktigt intressant är en omkopplare mellan 800 volt och 400 volt, vilket betyder att bilen kan ladda optimalt på bägge typer av snabbladdare. Storleken anges till 103 kWh, och batteriet ska kunna laddas till 80 procent på ungefär 20 minuter. Porsche har för övrigt sagt att den ideala batterikapaciteten är 100 kWh. Spännande är också att tekniken ska medge laddning till elnätet, så kallad V2G – vilket antas bli stort framöver.

Polestar slår sig för bröstet – jämför sig med Tesla

Polestar jämför sig gärna med konkurrenterna, och de är inte blyga av sig. De påstår sig vara den enda rena elbilstillverkaren i premiumsegmentet, utöver Tesla, som har både massproduktion och global närvaro. För övrigt konstaterar de lite sponsormidigt mot storbror Volvo, att det bara är just Volvo och Porsche som har en hög elektrifieringstakt av de traditionella premiumtillverkarna.

På disslistans finns således Audi, Jaguar, Mercedes och BMW ... Samtidigt avfärdas Lucid, Nio och XPeng, som varandes regionala tillverkare, alltså att man inte finns på de viktiga marknaderna.

Tio gånger fler bilar 2025

Den ekonomiska genomgången visar att tillverkningen ska tiofaldigas till 2025, 29 000 bilar i år till 290 000 stycken 2025. Således ökar inkomsterna tio gånger under perioden.

Vinstmarginalen väntas ligga på 9 procent EBIT 2025. Polestar räknar med att nå break even redan 2023.

Tesla övervärderat enligt Polestar

Polestar menar att Tesla är övervärderat i förhållande till förväntade intäkter. Därför tycker Polestar att deras aktier ger mer valuta för de investerade pengarna. De kinesiska konkurrenterna påstås vara sämre att investera i.

Polestar 2 kan få rejäl teknisk uppdatering

Mycket intressant är också att Polestar 2 ska vara märkets absoluta bästsäljare under de kommande fyra åren, med årsvolymer runt 100.000 exemplar. Det betyder alltså att Polestar 2, som började byggas i mars 2020, beräknas vara klart konkurrenskraftig en lång tid framöver.

Det indikerar att Polestar 2 får en rejäl teknisk uppdatering, gissningsvis 2023 då försäljningen ska ta fart rejält. Att sälja P2 som en dyr premiumbil och representant för Porsche-utmanande Polestar med dagens prestanda låter inte rimligt. Relativt långsam laddning och hög energiförbrukning är inte premium.

De två suvarna (Polestar 3 och 4) antas sälja i jämbördiga volymer och kommer tillsammans upp i ungefär i nivå med Polestars 2.

Polestar 5 (Precept) blir en grädde-på-moset-bil' låg volym och förmodligen högt pris. Men också rejält med prestanda.

Polestar är ett globalt märke

Polestar famhåller det faktum att märket redan är etablerat på de tre stora marknaderna, Kina, Europa och USA som en stor fördel. Det innebär att de kommande modellerna direkt kan börja säljas där.

Att Polestar har tillverkning i både Kina och USA framhålls också som en styrka.

Kopplingen till Geely och Volvo som ger ett utbyte av teknik, kunnande och produktionskapacitet gör dem starkare än märken som XPeng och Nio.

Delar servicenätverk med Volvo

När Polestar analyserar sig själva lyckas de givetvis kryssa i alla viktiga rutor. Och visst kan vi hålla med om att det är en stor fördel att kunna nyttja Volvos servicenätverk istället för att behöva bygga upp ett eget.

Men Polestar har inte visat att de ligger i framkant när det gäller självkörning. Och deras modellprogram är fortfarande tunt med noll suvar. Konkurrenten NIO har tre suvar som Polestar inte tycks känna till enligt denna bild (kolla Chinese EV Player 1).

"Chinese EV Player 1" är NIO. "Global EV Player" är givetvis Tesla och "US EV Player" är Lucid.

Den ekonomiska genomgången pekar på att Polestar kommer att ha den näst bästa vinstmarginalen trefyra år. På första plats hamnar Tesla och trea blir NIO.

Går börsintroduktionen som Polestar hoppas kommer det att rulla in en miljard kronor. Befintliga ägare – varav Volvo ungefär har hälften – kommer fortsättningsvis att äga 94 procent av bolaget.

Pengarna ska gå till produktutveckling och att göra verklighet av den offensiva affärsplanen. Total värdering av företaget hamnar runt 180 miljarder kronor, vilket inte når upp till NIO:s halva värdering men inte är så långt ifrån Volvos, med tanke på produktionsvolymer.

Vad tror du? Kommer Polestar att göra succé?



Första bilden på Polestar 5.



Polestar 2 får 476 hk med OTA-uppdatering.



4. Nya Kia Niro – välj mellan elbil, laddhybrid eller hybrid.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-12-02, 08:42.

Nya Kia Niro visas upp på Seoul Mobility Show och kommer att säljas som elbil, laddhybrid och hybrid.



FILM: <https://youtu.be/Gbz6LQmvQM4>.

Kia drar ut på lanseringen av nya Niro för att maximera medieuppmärksamheten. [Nyligen släppte Kia "teaserbilder" på nya Niro](#). Nu visas bilen upp på en motormässa i Seoul, men vi får inte veta alla specifikationer.

Klart är i alla fall att bilen kommer att säljas med tre olika typer av drivlina: ren elbil, laddhybrid och hybrid i fallande prisskala. Till skillnad mot [Kia EV6](#) så använder Kia Niro inte [plattformen E-GMP](#) eftersom Kia vill ha en mix av olika drivlinor.

Förutom att ge bilen ett modernare utseende än föregångaren har Kia också fokuserat på att ta fram mer hållbara materiel och färger.





5. Officiella: Svenska priserna på sjuitsiga elsuven Mercedes-Benz EQB.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-12-02, 11:33, uppdaterad 2021-12-02, 13:11.

Mercedes inleder nu försäljningen av den nya elsuven EQB med tre stolsrader och upp till 42 mils räckvidd.



Genom att konvertera den befintliga [suvmodellen GLB](#) till eldrift har Mercedes skapat elsuven EQB som likt sitt syskon med förbränningsmotor lockar med ett generöst bagageutrymme som dessutom rymmer en extra stolsrad, om så önskas.

Två varianter är Sverigeaktuella, EQB 300 4Matic med 228 hk/390Nm och 350 4Matic med 292 hk/520 Nm. Som tilläggsnamnet "4Matic" antyder är båda fyrhjulsdrevna med en elmotor per axel.





*Mercedes EQB är femsitsig i grundutförandet.
Här ryms då 496–1.710 liter beroende på om bakstolarna är upp- eller nedfällda.*

Enligt Mercedes är förbrukningen densamma för båda drivlinorna, mellan 18,1–19,2 kWh/100 km. Det ger som bäst en räckvidd på 42 mil [enligt WLTP-körcyklen](#). Vill man ha den räckvidden bör dock "törstiga" tillval som större fälgar undvikas.

Batteripaketet har en nettokapacitet på 66,5 kWh och kan snabbaddas med max 100 kW DC, vilket inte kan anses som jätteimponerande längre när elbilar som [Kia EV6](#) och [Hyundai Ioniq 5](#) tar emot uppåt 239 respektive 220 kW och laddar 10–80 procent på som bäst 18 minuter.

Att ladda Mercedes EQB 10–80 procent tar istället "strax över 30 minuter", enligt tillverkaren. Ombordladdaren är på 11 kW AC. Hur fort det går att ladda med en wallbox uppges inte.

Det svenska priset för Mercedes-Benz EQB 300 4Matic börjar på 592.900 kronor innan klimatbonus med utrustningspaketet SE-Edition. Då ingår bland annat backkamera, led-ljus med automatisk helljusassistent, adaptiva farthållare, filhållningsassistent, hastighetsskylt-avläsare och aktiv döda vinkeln-assistent.

Vill man ha sjuhits kostar tillvalet 8.600 kronor. De uppfällbara stolarna sväljer även ungefär 31 liter av bagageutrymmet i nedfällt läge, 465 istället för 496 liter. Om lastutrymmet är ett plus så finns det också **ett stort minus**: Mercedes EQB inte är godkänd för att dra släp.

Den motorstarkare EQB 350 4Matic börjar på 627.900 kr före bonus med samma utrustningspaket, SE-Edition. Med andra ord kostar den extra effekten alltså 35.000 kronor extra.

Trots det har köpare som kan hålla sig från att bocka i allt för många tillval rätt till 70.000 kronors klimatbonus även om regeringens uppskjutna förslag om att [inte ge bonus till köpare av nybilar med ett pris på över 700.000 kronor](#) införs nästa år.

De första Mercedes EQB-bilarna ska komma till Sverige i februari, uppger generalagenten.



Den sjuitsiga versionen rymmer 1.610 liter med de två bakre stolsraderna nedfällda.



Stolarna på den tredje raden är enligt tidigare uppgift avsedda för passagerare som är max 165 cm långa.



Låter som en perfekt familjebil för mig!



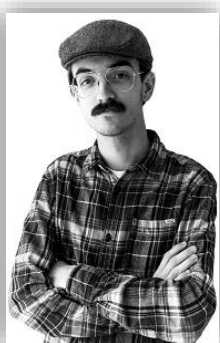
Mercedes EQB – elsuv med sju sittplatser.



Mercedes EQS SUV visas upp i lyxig Maybach-skrud.



Ny elsuv från Mercedes – får namnet EQB och baseras på kommande GLB.



Wiggo Björck



6. Här är årets familjebil.

Av Anders Nilsson 2021-12-02.

Tre elbilar i topp.



Skoda Enyaq iV är årets familjebil.

Tre elbilar hamnade i topp, men det var en tjeckisk modell som hamnade i topp när MHF:s jury hade sagt sitt.

Ända sedan 1996 har Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) delat ut utmärkelsen Årets familjebil. I år går priset till elbilen [Skoda Enyaq iV](#) som årets familjebil 2021. Det är sjätte gången som den tjeckiska biltillverkaren får utmärkelsen.

Kriterierna för Årets familjebil är att bilen ska vara ekonomisk, praktisk, säker, och den ska säljas under året. Dessutom ska den ha bra miljöprestanda.

Skoda Enyaq iV vann omröstningen, där juryn består av nio motorjournalister, med två rösters marginal före [Hyundai Ioniq 5](#). På tredje plats hamnade [MG Marvel R](#). Det är första gången som tre elbilar är i finalen.

Juryns bedömning var att [Skodan](#) bland annat var rymlig, klurig med smarta lösningar och den hade även hög komfort. Det är ett förnuftigt val för en barnfamilj som vill ta steget över till en elbil.

– Det känns roligt att ha en så kompetent och rymlig bil som passar en bred målgrupp, särskilt barnfamiljen som numera kan köra fossilfritt. Vi hoppas att fler ska upptäcka fördelarna – framför allt de ekonomiska – med ENYAQ iV framöver, säger Hanna Westrin, press- och sponsoransvarig på Skoda Sverige.

Förra året tog [Skoda Superb iV](#) hem priset.

Relaterade artiklar:



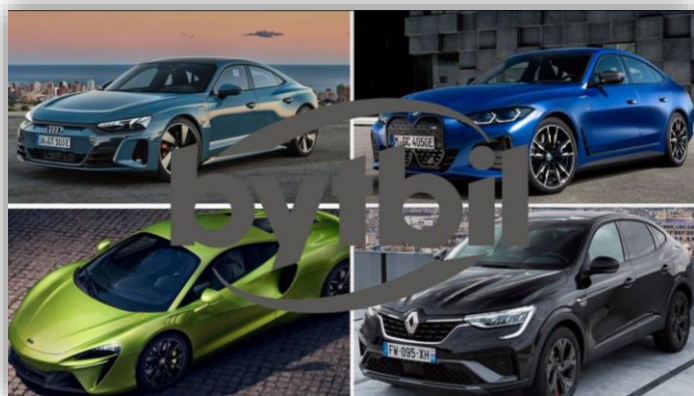
Mercedes-Benz SLS i toppskick till salu.



Volvos nästa elbilsmodell – XC90 elektrifieras.



Trendbrottet – fler tittar på elbilar än bensinbilar.



Lista: Här är bilarna som kan bli Årets Bil 2022.

7. Trenden: Hellre billig elbil än lång räckvidd.

AV MIKAEL STJERNAPUBLICERAD. 26 NOV 2021, KL 09:11.

På de stora marknaderna i Europa tar små elbilar med kort räckvidd över topplistorna för elbilar. Försäljningen av laddhybrider ser ut att plana ut.



*Mindre elbilar med kortare räckvidd är på stark frammarsch.
Laddhybriderna står mer eller mindre och stampar.*

I höst rasar totalförsäljningen av bilar i Europa på grund av halvledarbristen, och det är i synnerhet bensin- och dieselmotorer som drabbas. Industrin verkar styra tillgången av halvledare till produktionen av elbilar och laddhybrider.

Men även om tillväxten i termer av marknadsandelar är ett resultat av ett utbudsunderskott kan vi konstatera att laddbara bilar ökar också i reella tal i Europa. I västra Europa ökade försäljningen av elbilar med 43 procent i oktober jämfört med förra året, på en totalmarknad som minskade 30 procent. Laddhybrider håller ställningarna, men inte mer än så. Totalt ökade försäljningen av laddhybrider med tre procent. Det innebär en växande marknadsandel på en fallande totalmarknad, men reser frågan om laddhybrider är på väg att plana ut försäljningsmässigt.

Det finns dock stora nationella skillnader. I Tyskland föll för första gången försäljningen av laddhybrider i oktober, jämfört med samma månad 2020. I Frankrike däremot ökade försäljningen av laddhybrider med 13 procent och nådde i oktober en marknadsandel på 9,7 procent.



Billiga elbilen Dacia Spring har på allvar börjat ta sig in i topplistorna över elbilsförsäljningen i Europa.

Men även i Frankrike är det renodlade elbilar som verkligen exploderar på marknaden med en försäljningsökning på 55 procent i oktober jämfört med förra året. Elbilar har nu en marknadsandel på 13,1 procent i Frankrike.

I Italien, Europas fjärde största bilmaknad, rasar totalförsäljningen som på alla andra marknader. Laddhybrider ökar dock 40 procent och når en marknadsandel på fem procent. Men precis som i Frankrike är det renodlade elbilar som verkligen går i taket – plus 146 procent och i oktober sju procent av den italienska bilmaknaden .

Särskilt intressant är att se hur elbilsökningen gestaltar sig på modellnivå. Elbilsmaknaden definierades de första åren av dyra premiummodeller som såldes till så kallade "early adopters", en teknikintresserad målgrupp som har råd att investera stora summor i sina nya bilar. Bilar som till exempel [Tesla Model S](#), [Audi e-tron](#) och [Jaguar i-Pace](#). Eftersom batterierna och tekniken var dyra var det svårt att bygga in dem i småbilar i lågprissegmenten.

LÄS OCKSÅ: [Fransk dominans i Europa – stort ras för Golf](#)

Men i höst ser vi ett skifte. På flera marknader är det utpräglade lågprisbilar som växer snabbast, och till och med leder försäljningen.

Modellerna som drar utvecklingen är billiga småbilar med relativt kort räckvidd. Bästsäljaren i oktober i Italien är [Dacia Spring](#), maknadens billigaste elbil. Dacia Spring byggs i Kina och har en räckvidd på 23 mil. Dacia Spring följs i försäljningstoppen av [Fiat 500e](#) och [Smart Fortwo EQ](#), även de med utpräglat små batterier.

I Frankrike, kontinentens näst största bilmaknad efter Tyskland, leder [Renault Zoe](#) före Dacia Spring. På tredje plats har vi [Peugeot e-208](#). Småbilarna med låg prislapp har knuffat ned [Tesla Model 3](#) till en fjärde plats i Frankrike i oktober.

I Tyskland leds sedan årsskiftet elbilstoppen av Tesla Model 3 före [Volkswagen ID.3](#) och [Volkswagen e-Up](#). Men tittar vi på de senaste siffrorna från oktober är rangordningen Renault Zoe, före Smart Fortwo EQ och Volkswagen ID.3.

En förklaring till det stora intresset för billiga elbilar kan vara att subventionerna för elbilsköp i flertalet europeiska länder är en fast summa. För billiga elbilar blir subventionen relativt sett betydligt större än för en dyrare elbil. I Italien ges elbilköpare upp till 6 000 euro i bidrag, i Tyskland får elbilsköpare upp till 9 500 euro i bidrag för elbilsköp. För en Dacia Spring betyder det att priset i princip halveras efter full bonus.

Elbilstoppen

Försäljning under oktober 2021.

Tyskland

Renault Zoe, 2 209
 Smart Fortwo EQ, 2 195
 Volkswagen ID.3, 2 145
 Skoda Enyaq, 1 790
 Tesla Model 3, 1 359
 Volkswagen e-Up, 1 087

Frankrike

Renault Zoe, 2 348
 Dacia Spring, 2 204
 Peugeot e-208, 1 732
 Tesla Model 3, 951
 Renault Twingo ZE, 903
 Fiat 500e, 875

Italien

Dacia Spring, 1 777
 Fiat 500e, 1 060
 Smart Fortwo EQ, 621
 Renault Twingo ZE, 532
 Renault Zoe, 341
 Peugeot e-2008, 301

Sverige

Volkswagen ID.4, 640
 Skoda Enyaq, 380
 Polestar 2, 379
 Kia e-Niro, 358
 Nissan Leaf, 346
 MG ZS EV, 275
 Volkswagen ID.3, 270
 Ford Mustang, 246
 Volvo XC40, 145
 BMW i3, 130
 Audi e-tron, 105
 Renault Zoe, 96

Källor: Bil Sweden, Acea, InsideEVs

8. Mazda: E-bränslen kan komplettera elbilar – inte ersätta dem.

Publicerad 2021-11-26 06:10. Text Erik Söderholm.

Mazda har hittills bara lanserat en elbil och ingen laddhybrid. Det har länge ryktats om en elbil med räckviddsförlängare i form av en wankelmotor, men den har ännu inte blivit verklighet.



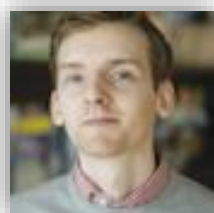
Mazdas forskningschef tror att så kallade e-bränslen blir viktiga för att kapa utsläppen.

Framöver tror Mazdas forskningschef Christian Schultze att biobränslen och syntetiska så kallade e-bränslen blir viktiga, och kompletterar eldriften snarare än konkurrera med den.

– **E-bränslen kan** användas på både existerande bilar och framtida bilar. Att ha två vägar kommer ta oss till koldioxidneutralitet snabbare och bättre, säger sa han på [tidningen Autocars konferens](#) nyligen.

Han erkänner att förbränningsmotorer visserligen inte är lika tysta som elmotorer, men snabbstartning kan å andra sidan vara problematiskt och krångligt i vissa fall för elbilen.

– **Låt oss använda** styrkorna hos respektive teknologi för att driva på mot koldioxidneutralitet snarare än att satsa allt på en teknologi.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mazdas wankelmotor kommer tillbaka – i elbilen.



Svenska kunder snuvas på Mazdas snygga elbil.



Problem med bakluckan i Mazda CX-30.



9. Eldrivna Hummer börjar levereras nästa månad.

AV BOBBY GREEN 2021-12-02 KL 16:30.

Har en räckvidd på 52,9 mil.



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

För lite mer än ett år sedan rullade GMC ut en ny version av Hummer som numera är helt eldriven. Nu får vi reda på att bilen kommer att börja levereras till förväntansfulla kunder nästa månad. I samma veva berättar man om räckvidden som kommer att ligga på 52,9 mil. Batteripaket är på 200 kWh och det matar i sin tur tre stycken elmotorer som tillsammans genererar tusen hästar. 0-100 km/h ska klaras av på bara tre sekunder. På flaket får man lasta upp till 600 kilo och på dragkroken får man hänga hela 3,5 ton.

Versionen som levereras först heter Edition 1 och den kostar över 100.000 dollar. 2023 kommer billigare versioner med längre räckvidd att erbjudas.



**Nu är den här - den eldrivna Hummern.
Världens första eldrivna super-pickup.**



**Alla quirks and features nya Hummer bjuder på.
Doug går igenom.**

10. Kinesiska märken står för 6 av 10 byggda elbilar.

Publicerad 2021-11-26 08:50. Text Erik Söderholm.

Nästan hälften – 45 procent – av alla elbilar som säljs globalt kommer nu från kinesiska märken. Det visar nya siffror för perioden januari–september som analysföretaget Jato Dynamics publicerat. Försäljningen av kinesiska elbilar har ökat med hela 149 procent under januari–september jämfört med samma period i fjol, samtidigt som den totala bilförsäljningen i hela världen ökade med elva procent.



*Kinesiska bilmärken står för nästan hälften av alla sålda elbilar globalt.
För antalet byggda elbilar är siffran ännu högre.*

När det gäller produktion av elbilar har kinesiska märken en marknadsandel på hela 60 procent globalt och sex av modellerna på topp-tio-listan över de mest sålda elbilarna globalt kommer från kinesiska märken.

Flera kinesiska märken har börjat sälja bilar i Europa och Sverige den senaste tiden, men expansionen till nya marknader är inte den främsta anledningen till att kinesiska märken har så stor marknadsandel globalt bland elbilar. Många elbilar som kinesiska märken säljer stannar i Kina.



Erik Söderholm

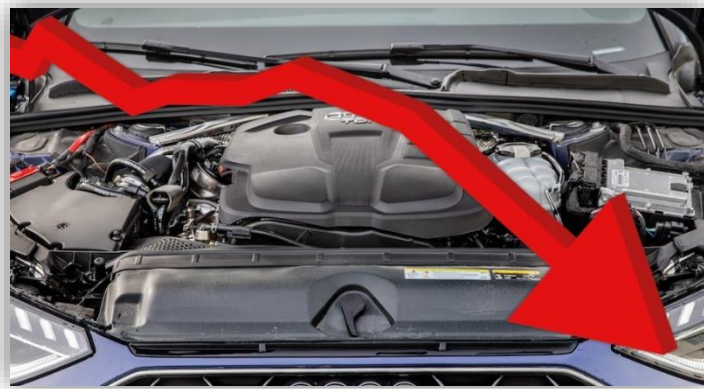
MER FRÅN VI BILÄGARE:



Biltillverkarnas kassako bara fortsätter öka.



Nu är en elbil Europas mest sålda – för första gången.



Trendbrottet: Nu går laddbilar om dieselbilar.



Lågprismodellen petar Golf – säljer bäst i Europa.

11. Hedin Bil lanserar bilprenumeration.

Publicerad 2021-11-26 kl 12:22 (uppdaterad 2021-11-26 kl 12:37). Text Erik Söderholm.

Bilkedjan Hedin Bil börjar sälja en så kallad bilprenumeration som löper på 30 dagar i taget.



Att privatleasa sin bil har blivit ett vanligt alternativ till att köpa den med lån. De senaste åren har det även dykt upp olika typer av korttidshyra av bil, något som bilkedjan Hedin Bil nu också ger sig in på.

Hedin Bil ska börja sälja så kallade bilprenumerationer i ett pilotprojekt. Först ut är anläggningen i Akalla norr om Stockholm. Tanken är att kunderna prenumererar på en bil 30 dagar i taget.

Vid starten erbjuds bland andra elbilarna Kia EV6, Ford Mustang Mach-e och MG ZS EV, laddhybriden MG EHS samt Citroën C3 och Nissan Qashqai.

– Vissa bilister behöver bilen varje dag året runt, andra behöver den under en period. Vi möter alla behov och kan dessutom erbjuda bilar omgående till många som väntar på leverans, säger Morten Westby, vd för Hedin Stockholm Bil.

Dyrare än privatleasing

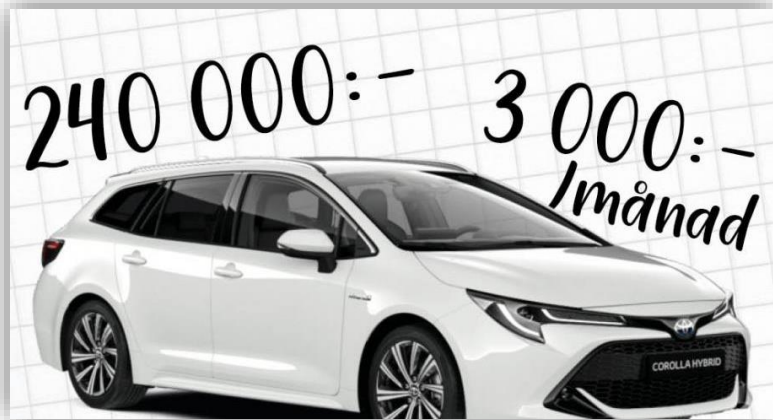
Tjänsten är ett samarbete med prenumerationsstjänsterna Imove och Schysst som vi [skrivit om tidigare här](#). Imove har i dag ett drygt 100-tal bilar på svenska vägar och Schysst som startades av försäkringsbolaget Gjensidige har ett 50-tal bilar.

Några prisuppgifter finns inte ännu, men att prenumerera på en bil direkt från Imove kostar mellan 4 490 och 11 490 kr per månad. Schysst har färre bilar att välja på och där ligger kostnaden på 4 490–6 490 kr/mån. Månadskostnaden blir högre än med vanlig privatleasing, men där måste kunden ofta binda upp sig i 24–36 månader.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Testa själv: Privatleasing eller billån – få svar direkt.



Lockar med bilprenumeration – utan bindningstid.



Allt om privatleasing: Bekvämt – men utan trygghet.

12. Renault visar flygande Laban.

PUBLICERAD: 26 NOV 2021, KL 20:29.

Flygande bilar är i ropet. Nu visar Renault upp en flygande tolkning av sin egen gamla 4L. Just det, en Laban som lättar.



Renault AIR4 toppar uppåt 90 kilometer per timme. I luften.

FILM: <https://youtu.be/w2aaHcPzBRI>.

När Renault presenterade 4L ("quatrelle" på franska) 1961 fanns det någon inte en tanke på att flyga. Mottot var då: fyra dörrar, fyra platser, fyra hjul och fyra skatte-hästkrafter. I Sverige kom den att kallas Skrytbilen efter en genial kampanj av Stig Arbmans Annonsbyrå. Men den kallades också för Laban, efter L:et i modellnamnet.

Det har alltså gått 60 år sedan Laban gjorde entré och det firar Renault med att bygga en flygande farkost med karosslinjer lånade från klassiska 4L. Men den här gången stämmer inte det gamla mottot. Nu är det inga dörrar, en plats, noll hjul och skattefria, elektriska hästkrafter som gäller. Och den **flyger!**

Konceptet, kallat AIR4, har tagits fram i samarbete med företaget TheArsenal som själva skriver på [sin hemsida](#) att de "samlar de mest exklusiva flygplan, yachter, motorcyklar, bilar och mycket mer".

Karossen är tillverkad av kolfiber och för att kliva i och ur farkosten fäller man helt enkelt hela karossen framåt, som på en dragster.



Avsaknaden av hjulhus får karossen att se ovan ut. Liksom de utstickande propellrarna.



Nej, det är ingen Funny car.



Synnerligen spartansk inredning sparar vikt.

På fyra armar sitter var sin elmotor med tvåbladiga propellrar som var och en ska generera 95 kilos dragkraft. De drivs i sin tur av fyra batterienheter om totalt nio kilowattimars kapacitet. Toppfarten anges till 85-90 km/h, max flyghöjd till 700 meter och max bankningsvinkel 70 grader. Vad själva bilen, eller vad man nu ska kalla den, väger framgår inte – men uppenbarligen är det mindre än 4×95 kilo, alltså 380 kilo, inklusive förare (pilot?).

Någon serietillverkning är inte tänkt, så framgångssagan från [Renault 4L](#) lär inte upprepas. När den gick i graven efter drygt 30 års tillverkning hade mer än åtta miljoner bilar skeppats till över hundra länder.



Jetson One – flygande farkost för förmögna.



Daniel Östlund

13. Lamborghinin som skapade hysteri hos världsstjärnorna.

Av Maths Nilsson 26 November, 2021.

Lamborghini Miura skapade hysteri när den visades 1966. Miura var både snabbast i världen och den första vägbilen med mittmotor. Inte undra på att Frank Sinatra, Dean Martin, Eddie Van Halen, Elton John och Rod Stewart blev som galna i världens första superbil.



*Lamborghini Miura spelade en av huvudrollerna i filmen The Italian Job.
50 år senare återupptäcktes filmbilen.*

Allt började 1963 när traktorkungen **Ferruccio Lamborghini** ilsknade till på Ferrari. Trots att han köpt en dyr bil av Ferrari krånglade kopplingen om och om igen.



De låga svepande linjerna var en sensation när bilen visades 1966.



Den banbrytande konstruktionen med mittmotor gjorde att Lamborghini Miura bara var 105 centimeter hög, 20 centimeter lägre än Ferraris bilar vid tiden.

Han upptäckte till slut att det var en likadan, billig, koppling som satt i hans traktorer. Då bestämde sig Signore Lamborghini att ta upp konkurrensen med **Enzo Ferrari** och bygga egna bilar. Redan första modellen, Lamborghini 350 GT, blev en stor framgång.

Kuppade fram bilen

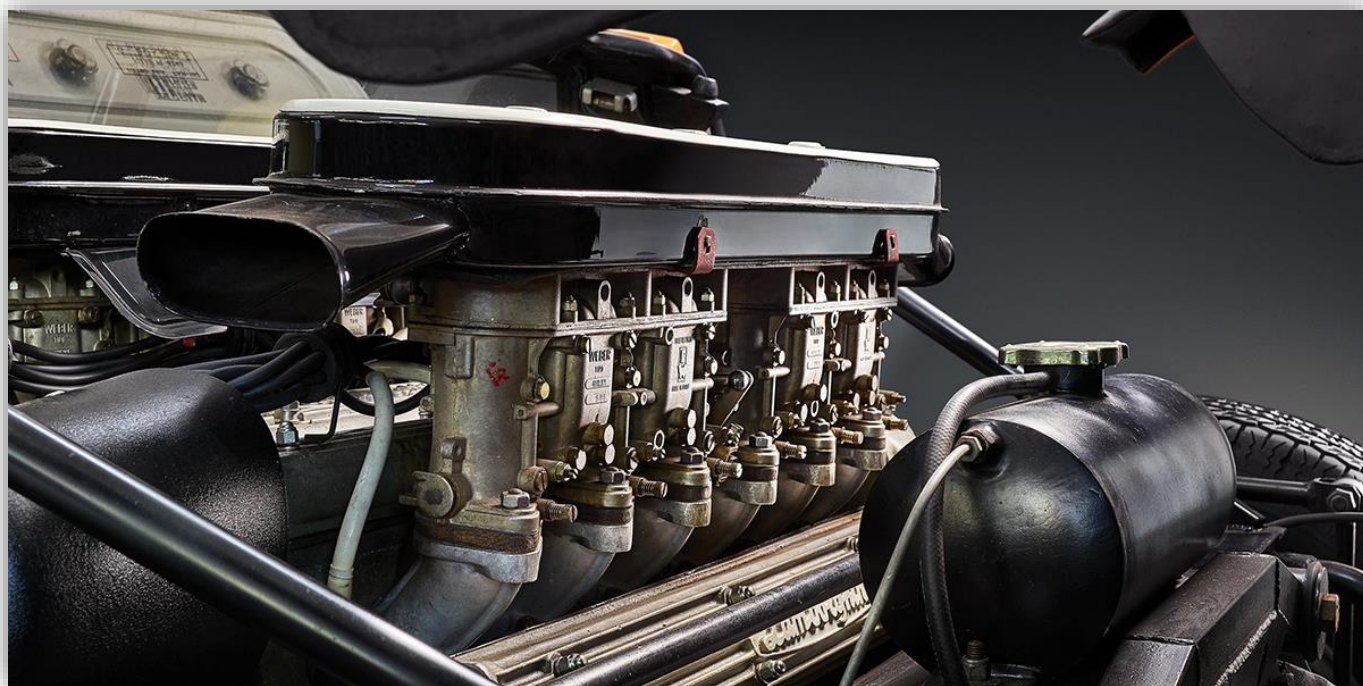
Några år senare fick tre ingenjörer på Lamborghini en idé som för alltid skulle förändra hur sportbilar byggs. **Gian Paolo Dallara, Paolo Stanzani och Bob Wallace** tog i hemlighet fram ett koncept på en lätt sportbil med motorn i mitten, bakom de två sätena. Ferruccio Lamborghini var till en början emot idén med en mittmotorbil, men lät sig övertalas att satsa på den nya bilen.

Bilen visades för första gången för världen på bilmässan i Genève 1966. Uppmärksamheten var hysterisk och bilen liknande inte någon tidigare sportbil för gatbruk. Den hade slanka och muskulösa linjer och en låg front. Motorn satt i mitten av bilen direkt bakom sätena, något som tidigare bara setts till på tävlingsbilar. Namnet Miura hämtades från spanska stridstjurar.

Vad publiken inte visste var att bilen bara var halvfärdig. Där motorn skulle sitta låg en hög med tegelstenar, så ingen fick lyfta på huvan. Men succén var ändå ett faktum.



Designen är ett verk av den legendariske Marcello Gandini, som numera kommit på kant med Lamborghini.



V12:an på fyra liter är monterad på tvären bakom framstolarna.

Ganska snart förvandlades Miura till en körbar bil – och vilken bil! Konstruktionen var revolutionerande för sin tid. Bakom sätena satt en tvärställd fyraliters V12:a. Effekten var för tiden hisnande 350 hästkrafter. För att göra Miura så lätt som möjligt så byggdes kassen runt ett chassi av borrade stålprofiler. Än i dag präglar det banbrytande konceptet hur man bygger superbilar.

Det mest anslående var ändå designen. Miura ritades av Bertone och mannen som höll i pennan hos designfirman var den då 28-årige **Marcello Gandini**. Miuran kom att bli hans första mästerverk, i dag är han även berömd för odödliga bilar som Lamborghini Countach, Alfa Romeo Montreal, Fiat X1/9, Lancia Stratos och Bugatti EB110.



Toppfarten var 280 km/h – snabbast i världen 1966.



Ett exemplar kördes till Monacos Grand Prix 1966 – en PR-kupp som gick hem.

Muskulösa linjer

Miuras linjer vara låga, svepande och muskulösa, de fick tidens sportbilar med frontmotor att verka långsamma, höga och klumpiga.

Vid Monacos Grand Prix 1966 gjorde Lamborghini en reklamkupp som väckte stor uppmärksamhet. Testföraren Bob Wallace körde bilen från Sant'Agata Bolognese till Monte Carlo och visade upp bilens potential och vrålande V12:a framför publiken.

När produktionen startade 1967 stod köparna i kö. Lamborghini sålde 108 exemplar direkt, en fantastisk siffra vid den här tiden.

Snabbast i världen

Vad var det publiken köade för? Jo, världens snabbaste bil. Lamborghini Miura klarade 0-100 km/h på 6,7 sekunder och toppfarten var 280 km/h.



Den helt färdiga Miuran visades på Paris bilsalong 1966.



Föraren sitter lågt i sittbrunnen. Hastighetsmätaren är graderat till 320 km/h.

Om du hörde till världens jetset och ville köra det hetaste som fanns i slutet av 1960-talet så var det Miura som gällde. Bland kunderna fanns **Frank Sinatra, Dean Martin, Eddie Van Halen, Rod Stewart, Elton John, Little Tony, kung Fahd av Saudiarabien, shahen från Iran, prins Faisal och Rod Stewart.** Jazzmusikern [Miles Davis kraschade sin Miura och bröt båda benen. På golvet i bilen låg två påsar med vitt pulver.](#)

Historien blev inte sämre av att bilen spelade en av rollerna i filmen "The Italian Job". Alla trodde att bilen krossades mot en Caterpillar bulldozer, men det var bara ett tomt skal. För ett par år sedan återupptäcktes filmbilen och har nu renoverats till nyskick.

385 hästkrafter

De tidiga modellerna av Miura var mycket svårkörda. När farten var hög ville bilen lyfta från vägbanan. Lamborghini rådde bot på problemet genom att lansera Miura SV. Bilen fick bredare däck och ännu starkare V12-motor. Effekten var 385 hästkrafter vid 7850 varv per minut. Nu klarade bilen 0-100 km/h under sex sekunder.



I filmen The Italian Job kraschas en Lamborghini Miura i öppningsscenen. Men bilen överlevde – kraschen filmades med en tom kaross.



Ferruccio Lamborghini var till en början tveksam till projektet. Men Miura blev hans favoritbil. "Ingen har byggt något bättre sedan dess."



*I dag slåss bilsamlarna om Lamborghini Miura.
Prisrekordet är 38 miljoner kronor.*

Lamborghini och Marcello Gandini ville vara ännu mer extrema. Miura ersattes av Countach 1973. Totalt blev det 763 bilar byggda innan modellen gick i graven. Men Miura hade för alltid förändrat hur superbilar byggs. I dag har nästan alla hypersnabba bilar byggda som Miura. Eller som Ferruccio Lamborghini själv uttryckte det tidskriften *Automobiles Classiques* 1984:

”Ingen bättre bil har byggts”

– När folk nuförtiden ber mig beskriva min idealiska sportbil svarar jag fortfarande med ett ord: MIURA... När vi lanserade Miura var vår plan 50 bilar... Jag känner sportbilsentusiaster över hela världen som skulle ha betalat en vad som helst för en racingversion... Jag blir för resten av mitt liv glad när jag tittar på min Miura... Jag säger att ingen har byggt något bättre sedan dess. Det var den första bilen i våra vildaste drömmar, en bil för absoluta fanatiker. Vi vägrade att göra en enda teknisk kompromiss i Miura. Att montera motorn på tvären i mitten var ett vågat steg i sig, ett som ingen någonsin hade vågat prova. När det gäller utseendet kan du själv bedöma... när jag saknar ljudet och ilskan tar jag min tillflykt till mitt garage och vrider om nyckeln i tändningen på min Miura.

Bilsamlarna slåss i dag om Miura när de väl dyker upp på bilauktioner. Rekordet är 38 miljoner kronor för en Lamborghini Miura SV Speciale från 1971. I Sverige finns det i dag sju exemplar av Lamborghini Miura.



Den låga fronten har bildat skola för superbilsdesign.

14. Porsche 911 Targa.

Av Gran Turismo.

22/09/2019.

I många år har Targaversionen av Porsche 911 varit klart billigare än de övriga. Frågan är om det snart är slut på det?



En och en halv miljon för en sjuttiotals-Targa! Visst låter det absurt, men som priserna på gamla Porschar dragit iväg på senare tid är det väl bara att vänja sig.

Porsche Targa presenterades på Frankfurtsalongen 1965, men produktionen kom inte igång direkt och de första exemplaren lämnade fabriken i januari 1967. De tidiga bilarna hade en mjuk, löstagbar bakruta, men man hade många problem med läckage och redan i augusti 1967 introducerades den fasta glasrutan som alternativ.

Bägge varianterna bygges under ett knappt år, men redan hösten 1967 förlängdes hjulbasen hos alla versioner av 911 och 912, från 1 211 millimeter till 1 268 och det gör att bara 2 894 exemplar av Targa med kort hjulbas byggts och det är dessa – med mjuk bakruta – som är de mest eftersökta av alla Targamodeller. Är den dessutom en 911S som bara gjordes i 1 160 exemplar, så kan den bli hur dyr som helst ...

Värt att notera är dock att det endast är original-S som är värda topp-priser. På grund av att alla varianter av 911 är så snarlika, vilket gör att de i princip går att uppdatera till vilken specifikation man vill, är alla extra noga med att de måste vara original för att samlarna ska bry sig.

Nästa höjdpunkt i historien är 1972 års modell, som utmärker sig genom det utvändiga oljepåfyllningslocket i höger bakskärm.



Den byggdes från augusti 1971 till samma månad året efter. Tidiga 911:or, och speciellt Targabilar, är mycket rostkänsliga och fina orörda exemplar är ovanliga. Det gäller att som spekulant försäkra sig om att bilen inte är rostig och framför allt – att den inte är felaktigt rostlagad! Så långt den mest eftertraktade, så kallade F-serien.

Nästa grundmodell, kallad G-serien, är den mest långlivade och trots många olika utföranden levde grundkonstruktionen ända från 1974 till 1989 då den ersattes av 964. Den kännetecknas bland annat av de klumpigare, kantiga stötfångarna, kraftigare ytterbackspelar och mer dominant tröskellister.

En viktig nyhet var när man 1975 började varmgalvanisera alla karosser. Rostskyddet var dock inte så bra som man först trodde och det var först efter en kraftig förbättring av processen 1986 som karosserna fick ett mer långlivat skydd. Med SC-versionen 1977 följde också möjligheten att välja till servobromsar utan kostnad.

I november 1974 tog den nya Turbomodellen över rollen som prestandaledare från RS-versionen och till 1978 minskade man modellutbudet till att bara omfatta SC och Turbo, men man fick vänta ända till 1987 innan det gick att köpa en Turbo i Targautförande.

Trots att Targan fick konkurrens av en Cabriolet 1982 fortsatte den att vara populär och stod för över 25 procent av hela G-serieproduktionen. I oktober 1984 införde man också möjligheten att välja till "Turbo-look" och med det följde även utvecklingen mot allt bredare däck och fälgar även på den vanliga modellen.

G-modellen med sina klumpiga stötfångare är den minst eftertraktade av alla 911:or, men även de har börjat klättra rejält prismässigt. Driftsäkerhetsmässigt bäst är de med 3,2-litersmotorn som kom i augusti 1983. Den saknar bland annat tidigare modellers kamkedjespännarproblem och eventuella störningar är oftast av elektronisk art. När 964-serien introducerades handlade det om en till stor del ny bil.

Som vanligt med Porschar är prisspridningen stor, beroende på motorval och skick. Targan har länge varit mindre värd än övriga 911:or, men i takt med att coupéerna dragit iväg har även Targan ökat markant i pris. Dyrast är de tidigaste och den i Targa-sammanhang ovanliga S-modellen. Från starten till och med 1973 byggdes bara dryga 8 900 Targa i S-utförande. Kombinerar man tidig och S blir det bingo.



Tidig 911 Targa inredning.



964-generationen av Targa.

Framvagnen fick MacPhersonben och bakvagnen fjäderben. Dessutom var 3,6-litersmotorn med dubbeltändning ny. Mest spännande var dock fyrhjulsdriften, 964 fanns inledningsvis bara med denna nya teknik, från hösten 1988. Först våren efter kom Carrera 2-versionen som är en enklare och driftsäkrare bil. Tyvärr medför fyrhjulsdriften höga service- och reparationskostnader då den är långt ifrån problemfri.

Men lustigt nog var 964 ovanlig i Targautförande, bara 4 863 exemplar tillverkades och med tanke på att de idag är relativt billiga är det kanske läge att satsa på en 964. De kan bara öka i värde. Efterföljande modeller hade glastak istället för typiskt Targautseende och vi lämnar dem för att kanske återkomma vid ett senare tillfälle.

Text av Robert Petersson – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.5 2014.

SLUT