



HRG Airline Coupe 1938.

1. Chippbrist får Mini att offra manuell växellåda
2. Återvinning ska göra BMW mer oberoende
3. Geely köper in sig i Renault
4. Försvaret överväger eldrift och HVO
5. Nya bilar 2022
6. Audi A3 och Q3 kommer som elbilar
7. Så vansinnigt dyr blir elbilen Lucid Air i Europa
8. Thunderball är en urläcker elsportbil med retrokänsla
9. Nya Range Rover Sport
10. Bentley Bentayga med lång hjulbas är här
11. Mazda CX-60 provkörd
12. Test: Tesla Model Y Performance
13. Teslas batterier ska överleva bilen
14. Lösningen på app-kaoset: Alla får betala med kort
15. Tio miljoner Dacia-bilar byggda
16. Den eldrivna bussen från Arrival
17. Nya H-D Nightster
18. Exklusiv Ferrari kan säljas för över 80 miljoner kronor

1. Chippbrist får Mini att offra manuell växellåda.

Publicerad 2022-05-11 kl 12:10. Text Maria Dahlin.

Bara automatlådor att välja på till följd av komponentbrist.



Coronapandemin och kriget i Ukraina har satt världens bilproduktion i gungning. Det råder brist på komponenter som till exempel halvledare.

Tidigare har vi rapporterat om att biltillverkare valt bort utrustningsalternativ för att säkra att det byggs bilar och spara in på chipp. Exempelvis gick det inte att få [dödvinkelInvarnare i Volvo](#) och i Suzukis bilar erbjöds bara en [enklare infotainmentskärm](#).

Nu väljer Mini att temporärt ta bort alternativet manuell växellåda för den som vill köpa en ny bil. Det rapporterar brittiska [Autocar](#). Istället hänvisas köpare till automatlådan Step-tronic.

Bygger man en Mini 3-dörrars i instegsutförandet Cooper Experience i biltillverkarens svenska konfigurator idag hamnar priset på 246 900 kronor med automatlådan.

När modellen uppdaterades 2021 låg instegspriset på 241 100 kronor, alltså 5 800 kronor lägre än vad det är idag.

Mini skriver på sin hemsida att deras produktionskapacitet är nedsatt på grund av den globala halvledarbristen:

"Det kan innebära att en viss modell, konfiguration eller extrautrustning inte kan beställas eller har en längre leveranstid".

Enligt Carl Lindwall, PR-chef på BMW och Mini i Sverige, sker just nu en översyn av utbudet för att förenkla och samtidigt kunna möta efterfrågan från kunder:

– På grund av den instabilitet som råder i världen just nu håller man på att se över den aktuella produktstrukturen hos Mini. Exakt vilka förändringar som detta medför är i dagsläget inte fastställt. Eventuellt berörda kunder kommer informeras från deras återförsäljare när allt är fastställt, säger han.



2. Återvinning ska göra BMW mer oberoende.

Av Carl Undéhn.

PUBLICERAD: 2022-05-06.

Bristen på halvledare har skapat stora problem i leveranskedjorna för de flesta biltillverkare.



Flera röster varnar nu för att omställningen till eldrift ställer branschen inför en ny utmaning med brist på metaller till batterier.

Det varnade BMW-chefen Oliver Zipse för när tillverkaren presenterade siffrorna för årets första kvartal i veckan. Jämfört med första kvartalet förra året visade siffrorna en rejäl ökning på nära 150 procent i antalet levererade elbilar. Till 2025 vill tillverkaren att det ska finnas över två miljoner helt elektriska BMW på världens gator.

Men en fortsatt ökningen av elbilar kan mattas av på grund av brist på råvaror och metaller, menar Oliver Zipse.

– Vi diskuterar med rätta hur vi kan minska vårt beroende av fossil energi. Samtidigt måste vi vara försiktiga så att vi inte skapar nya beroenden någon annanstans. Till exempel innehåller enbart ett batteri flera hundra kilo råmaterial. De flesta av dem utvinns inte i Europa, sa Oliver Zipse.

Mer återvunna material vid tillverkning av batterier är en del av lösningen – något som även ger batterier med ett lägre klimatavtryck.

”Cirkulära lösningar” ska därför bli en central del i BMW:s tillverkning. Dels för att de måste, dels för att minska beroendet av importerade råvaror.

– Förutom koldioxidbesparingar spelar frågan om råvarueffektivitet och därmed cirkularitet en allt viktigare roll. Förra året visade vi med BMW i Vision Circular hur lyxig och samtidigt hållbar mobilitet i stadsmiljö kan se ut, sa BMW-chefen och hänvisade till konceptet som visades upp under bilmässan IAA i september.



BMW:s Oliver Zipse.

[BMW i Vision Circular](#) är tillverkad i återvunnet aluminium och stål och har en kaross som ska vara enkel att ta isär för bättre återvinning. Bilens solid state-batteri är naturligtvis tillverkade med återvunna metaller.

Problemet är bara att i Vision Circular visar hur BMW föreställer sig en lyxig, urban och hållbart tillverkad bil först 2040. Dit är det ännu långt kvar.

Oliver Zipse och andra i BMW:s ledning har också flera gånger motsatt sig olika former av förbud mot bilar med förbränningsmotor. Som argument lyfts ofta problemet med att biltillverkare är beroende av import av metaller från ett fåtal länder och utanför Europa.

Men en del av tänket hos konceptet i Vision Circular kan komma att sättas i produktion redan tidigare än 2040. Precis som Mercedes har också BMW slutit [ett avtal med svenska H2 Green Steel](#) om leveranser av stål som tillverkats fossilfritt med hjälp av grön vätgas. Volvo har avtal med ett annat svenskt projekt, Hybrit, om leveranser av fossilfritt stål.

I BMW:s fall ska det fossilfria stålet börja levereras 2025, men det är oklart hur stora mängder det handlar om.

– På lång sikt är cirkularitet den strategi som kraftigt minskar beroendet av ständiga nya råvaror. Fram till dess är det bara teknisk mångfald och förekomsten av alternativ som skapar flexibilitet, sa Oliver Zipse.



Carl Undéhn

3. Geely köper in sig i Renault.

PUBLICERAD: 10 MAJ 2022, KL 10:56.

Det tidigare samarbetet mellan Geely och Renault i Sydkorea fördjupas när den kinesiska koncernen går in som aktieägare.



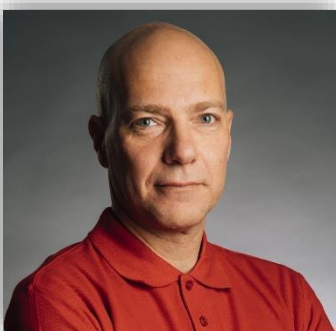
I januari blev det klart att [Geely och Renault ska samarbeta på den sydkoreanska marknaden](#). Nu köper den kinesiska koncernen via sitt dotterbolag Centurion Industries Limited 34,02 procent av aktierna i Renault Korea Motors. Huvudägare är dock fortfarande Renault Group.

Tillsammans ska de ta fram nya modeller för Sydkorea, modeller som även ska gå på export, utan att precisarar vart i sitt pressmeddelande.

Bilarna ska bygga på Geelys [CMA-plattform](#) (bilden ovan) som är utvecklad i Sverige och även är grunden för modeller som [Volvo XC40](#), [Polestar 2](#) och en rad bilar från [Lynk & Co](#). Bilarna kommer att vara hybrider av så kallad självladdande typ eller ha traditionella förbränningsmotorer.

Renault Korea Motors kommer att bygga bilarna i Busan och de första beräknas komma ut på marknaden 2024.

Under 1980-talet inleddes ett samarbete mellan Volvo och Renault som höll på att utvecklas till en sammanslagning. Nu förenas de båda märkena på nytt om än inte alls i samma omfattning och dessutom på andra sidan jordklotet.



Peter Klemensberger



4. Försvaret överväger eldrift och HVO.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-05-11, 14:33.

Även Försvarmakten måste tänka på sina utsläpp. Men det får inte ske på bekostnad av försvarsförmågan. Så här kan en lösning se ut.



Vad har Försvaret i sina framtida tankar? Det tänks det på i Högkvarteret.

Förutom att ta miljöhänsyn måste Försvaret säkerställa tillgång till drivmedel för sina fordon. Då uppstår frågan vad som erbjuds på marknaden.

– Det är hur som helst inget vi i Försvarmakten kan påverka nämnvärt, utan vi behöver följa den utveckling som sker kring drivmedel i samhället i övrigt, [konstaterar Gustav Krantz på Försvarmaktens försörjningssektion](#).

Försvaret räknar med att valet står mellan HVO och FAME då båda klassas som hållbara. Det lutar dock åt HVO eftersom drivmedlet ska förvaras under lång tid i beredskapslager. FAME bara kan lagras i ett halvår.

Kan inte Försvarmakten gå över till eldrivna fordon?

– Absolut, el kan vara en lösning för vissa typer av fordon och för viss typ av användning. Men krav på bland annat uthållighet och tillgänglighet begränsar användningsområdet mer än i de flesta civila sammanhang, [säger Gustav Krantz](#).

Är det dags för Försvaret att hoppa på elektrifieringståget?



Magnus Fröderberg

5. Nya bilar 2022: Här är 33 modeller som väntar runt hörnet.

Publicerad 2022-05-11 kl 6:35. Text Erik Söderholm.

Är du på väg att köpa bil? Det kan vara läge att avvakta. Här är 33 nya bilmodeller som väntar runt hörnet.



Trots att biltillverkarna pressas av långa leveranstider och komplicerade logistikproblem kommer flera viktiga modeller lanseras senare under året. Köparna får dock vänja sig vid att [vänta länge på leverans](#).

När det gäller årets nyheter är det framför allt elbilar och i viss mån laddhybrider som lanseras. Biltillverkarna behöver prioritera de bilar som ger störst intäkter och det är sällan billiga bensinbilar. Istället är det dyrare och ofta laddbara bilar.

I den här artikeln har vi samlat ihop de viktigaste nyheterna som förmodligen kommer dyka upp senare i år. Men läget är som sagt oklart och förutsättningarna kan ändras över en natt.



Efter Aiways U5 följer coupéversionen U6.

Aiways: Efter lanseringen av suven U5 kommer en modernare coupésuv i form av [Aiways U6](#). Om allt går enligt plan dyker den upp i Sverige under fjärde kvartalet 2022. Exakt hur lång räckvidd den får är inte klart men det blir inte under 40 mil.

Audi: Många är nyfikna Audis [eldrivna kombimodell](#) som visats upp i konceptform. Exakt när den ska börja levereras är oklart, men Audi siktar på att bygga de första exemplaren 2024. Det finns även uppgifter om en [uppdaterad version av elsuven e-tron](#) med längre räckvidd och en del tekniknyheter. Den ligger närmare i tid.

BMW: Det händer en hel del på BMW:s utvecklingsavdelning. Årets viktigaste lanseringar är BMW iX1, en eldriven version av kompaktsuven X1 som utmanar Volvo XC40, och nya 2-serien som även kommer som laddhybrid. BMW har nyss visat upp en [ansiktslyft X7](#) och nya [elbilen i7](#). Dessutom kommer [BMW M3 Touring](#) och prestandaladdhybriden [BMW XM](#).

Citroën: Det franska märket försöker hitta tillbaka till rötterna och utmana den gällande suv-normen med nya modellen [C5 X som vi provkört här](#). Första intrycket lovar gott, åtminstone komfortmässigt.



Xpeng G9 blir det kinesiska märkets första suv på den svenska marknaden.

Fisker: Ännu ett bilmärke ska dyka upp i Europa inom kort och den här gången är det tidigare bildesignern Henrik Fiskers eget märke. Först ut är [Fisker Ocean](#) som är en elbil med instegspris på 450 000 kr. Produktionen startar i november 2022.

Honda: Nya generationen [Honda Civic](#) kommer enbart som hybrid och använder samma typ av drivlina som suven HR-V. Premiär i Sverige blir under hösten 2022. Honda skryter om att bensinmotorn är en av världens effektivaste.

Hyundai: Elbilsfamiljen Ioniq får snart tillskott av Ioniq 6 som ska sättas i produktion i år. Det blir en sportsedan i ungefär samma storlek som Tesla Model 3. Modellen delar plattform med Ioniq 5 och får 800-voltsteknik, fyrhjulsdraft som tillval och räckvidd på över 60 mil.

Lexus: Toyotas syskonmärke lanserar [elbilen RZ](#) som är en lyxigare version av Toyota bZ4X med fyrhjulsdraft.

Kia: Suv-modellen [Kia Sportage](#) har gjort comeback och finns numera som laddhybrid. Kia har även visat upp [eldrivna konceptbilen EV9](#), men det är oklart när den börjar säljas i Sverige.



Fisker gör sitt intåg i Sverige med elsuven Ocean.

Mercedes: Först ut är familjebussen [T-klass](#) som är en personbilsversion av transportbilen Citan. Den kommer även med eldrift och döps då om till [EQT](#). Dessutom planeras en helt ny generation av Mercedes GLC som utmanar Volvo XC60. Modellen ska ge ett lyxigare intryck än sjusitsiga och billigare suven GLB, och den kommer även som laddhybrid.

MG: En eldriven kombi i "lagom" storlek är det många som längtat efter. Nu är MG 5 på ingång och de första exemplaren har registrerats på svenska vägar. Du kan [läsa vår provkörning här](#).

Nissan: Märkets viktigaste lansering på länge blir [elbilen Ariya](#) som börjar levereras senare i år. Förutom den kommer suven Qashqai med Nissans så kallade [e-Power-teknik](#), en typ av hybriddrivlina. Senare lanseras också den större suven X-Trail i ny upplaga. Även den kommer som e-Power.

Opel och Peugeot: De viktiga modellerna Peugeot 308 och Opel Astra är numera plattformssyskon och börjar säljas i ny upplaga under året. Båda två kommer också som laddhybrider. Vi har provkört [Opel Astra här](#) och [Peugeot 308 här](#).



Honda Civic finns nu enbart som hybrid.

Polestar: Efter 1 och 2 kommer [Polestar 3](#) som ska presenteras senare i år. Det finns än så länge inga tekniska specifikationer, men bilen bygger på samma plattform som ersättaren till dagens Volvo XC90 och blir helt eldriven. Till skillnad från Volvos modell blir den dock fem- istället för sju sittplatser.

Smart: Mikrobilsmärket gör comeback med kompakta crossovern [Smart #1](#) som inte är riktigt lika "mikro" som Smart Fortwo. Nykomlingen blir eldriven och får teknik från Volvo-koncernen Geely under skalet.

Skoda: Elbilen Enyaq har visats upp i [coupéutförande](#), men än så länge bara i prestanda-versionen RS. Den kommer även som "vanlig" modell. Därefter följer [mindre elbilar](#), men det är oklart om någon av dem ska visas upp i år.

Subaru och Toyota: Elbilarna Toyota bZ4X och Subaru Solterra har redan visats upp och ska börja levereras under året. Båda två blir extremt viktiga modeller för respektive märke. En av fördelarna blir avancerad fyrhjulsdraft. Du kan [läsa vår provkörning här](#).



En av Volkswagens viktigaste lanseringar blir elbussen ID.Buzz.

Volkswagen: Årets elbilslansering blir familjebussen [ID.Buzz](#) som ska blåsa nytt liv i den in-somnade mpv-klassen. Svensk lansering blir i höst. Volkswagen ska även visa upp en ny generation av pick-upen Amarok som numera delar teknik med Ford Ranger.

Volvo: Den viktigaste lanseringen på länge blir [ersättaren till Volvo XC90](#) som ryktas få heta Embla. Den blir ett mellanting av kombi och suv med plats för sju personer och mycket ny teknik, bland annat en uppdaterad version av SPA-plattformen som heter SPA2.

Xpeng: Efter sedanmodellen P5 kommer flera nya modeller. Först ut är [Xpeng P7](#), som är en lite större sedanmodell än P5, och [suven G9](#).



Erik Söderholm

6. Uppgifter: Audi A3 och Q3 kommer som elbilar.

Publicerad 2022-05-11 kl 10:30. Text Erik Söderholm

Audi skrotar instegsmodellerna och ska utveckla elbilsversioner av A3 och Q3.



Audi har tidigare gått ut med att de [minsta modellerna A1 och Q2 läggs ned](#) och inte får några direkta efterföljare. Istället blir det nästa generation Audi A3 och Q3 som blir instegsmodeller i Audis elbilsutbud.

Beskedet innebär att Audi i princip ger upp segmentet där bland andra Mini och Fiat 500 finns. Audi ska fokusera på premiumbilar i lite större storleksklasser, och den nya Q3-modellen blir dessutom en tuff konkurrent till [BMW iX1](#) och Volvo XC40.

– På så sätt skärper vi positioneringen för märket och koncentrerar oss på vad vi gör bäst: premiumbilar som är ledande i sina segment, säger Audichefen Markus Duesmann i en intervju med [Frankfurter Allgemeine Zeitung](#).

En helt eldriven Audi A3 anländer enligt uppgifter till tyska [Auto Motor und Sport](#) inom fem år men ska förmodligen inte bygga på Volkswagens elbilsplattform MEB, som bland annat ligger till grund för Volkswagen ID.3 och Audi Q4 e-tron. Istället ska modellen bygga på den nya ["superplattformen" SSP](#) (Scalable Systems Platform) där VW-koncernen siktar på att samla ihop fler märken och modeller till samma arkitektur.

Audi ska bara lansera helt eldrivna modeller från 2026 och sedan gradvis fasa ut förbränningsmotorerna.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Nya uppgifter: Audi fasar ut bensin och diesel.



Snart blir det omöjligt att pruta på Audis elbilar.



"Elbilar snart lika lönsamma som bensinbilar".

7. Så vansinnigt dyr blir elbilen Lucid Air i Europa – har 1.111 hästkrafter.

PUBLICERAT 10/05/2022

AV MATHS NILSSON.

Nu kommer den nya elbilen Lucid Air till Europa. Bilen klarar 90 mil på en laddning och har upp till 1111 hästkrafter. Även priset blir någonting alldeles extra: 2,3 miljoner kronor gör den till en av världens dyraste elbilar.



Lucid Air annonserade idag fakta och priser inför sin stundande introduktion på den europeiska marknaden. Till att börja med säljs bilen i Tyskland, Nederländerna, Norge och Schweiz under 2022. Sverige kommer förmodligen något år senare. Det första showroomet öppnar i München. Lucid Studio ligger på Odeonsplatz i München, Tyskland och slår upp portarna den 13 maj 2022.

Modellen med längst räckvidd, Dream Edition R, tar sig hela 900 km på en laddning. Prestandamodellen Dream Edition P har 1 111 hästkrafter och är bara snäppet långsammare än Tesla Model S Plaid. Lucid Air Dream Edition P gör 0-100 km/h på 2,7 sekunder. Båda versionerna har en toppfart på 270 km/h.

– Expansionen till Europa och beslutet att erbjuda Lucid Air Dream Edition på denna marknad tjänar till att stärka Lucids position som ett globalt varumärke och stödjer ytterligare vårt uppdrag att höja standarderna för elfordonsindustrin”, säger Zak Edson, VP of Sales and Service.

Lucid har hittills levererat 520 bilar i USA. Nu startar snart leveranser till de som är reservationsinnehavare i Tyskland, Nederländerna, Norge och Schweiz. Köparna kan begära en uppgradering av sin reservation till en Air Dream Edition P eller Dream Edition R.



Priset är inget för den med tunn plånbok. Joakim von Anka skulle ha behövt luktsalt. I Norge där elbilar är momsbefriade kostar bilen från 1850 000 kronor. I Tyskland ligger priset på 218 000 euro. Det motsvarar troligen 2,4-2,5 miljoner kronor när den högre svenska momsen lagts på. De första leveranserna förväntas inledas i slutet av 2022.

Lucid accepterar för närvarande bokningar från europeiska kunder i Österrike, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Italien, Monaco, Nederländerna, Norge, Spanien, Sverige, Schweiz och Storbritannien. I Sverige kostar Lucid Air från 2.800 kronor att reservera. Räkna alltså med att lägga undan en bra bit över två miljoner kronor för att slutföra affären.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

8. Thunderball – urläcker elsportbil med retrokänsla.

Av Mia Jacobs 3 Maj, 2022.

Projekt Thunderball är Wiesmanns första nya modell på åtta år, och sportbilen med retro-look är en läckerbit. En klassisk cabriolet med bakhjulsdrift precis som det ska vara på en riktig sportbil – helt eldriven.



Clamshell hood och skulpterad kofångare ger Projekt Thunderball en härlig retrokänsla.

När Wiesmann presenterar sin första nya modell på åtta år gör man det med dunder och brak – bokstavligen. [Projekt Thunderball](#) från den tyska sportbilsspecialisten lovar att smälta samman den nya eltekniken med Wiesmanns unika drag.

Projekt Thunderball engelskinspirerad

”Genom att göra det levererar vi inte bara världens första helelektriska sportbilscabriolet, utan en helelektrisk sportbil som känns som en äkta Wiesmann”, [skriver man i presentationen](#).

Den senaste skapelsen från Wiesmann har en kurvig exteriör, med drag av brittiska klassiker som Jaguar XK120, MGA Twin Car och AC Ace, [enligt Robb Report](#). Med sin clamshell hood och skulpterade kofångare är retrokänslan definitivt där.

Retromätare och digitalskärm

Också interiören har ordentlig retrokänsla, med ett överflöd av mätare och läderklädsel – men den har också det allra senaste. Det finns givetvis en skärm för föraren, och ett infotainmentsystem som styrs via touchscreen.

Drivlinan består av två elmotorer, som för ovanlighetens skull båda monteras på bakaxeln. Thunderball är alltså en bakhjulsdriven bil, precis som en sportbil ska vara. Med 250 kWh per motor (680 hk) och ett vridmoment på sammanlagt 1.100 nm går 0-100 på 2,9 sekunder, [enligt Wiesmann. 0-200 ska enligt tillverkaren gå på 8.9 sekunder.](#)



Läder och trä ger en lyxig interiör, allt i tysk hantverkstradition.

500 km per laddning

Batteripacket är på 83 kWh, och enligt företagets specifikation går bilen mer än 500 kilometer på en laddning. Laddningskapaciteten är 300 kWh, så att ladda om batterierna bör inte ta lång tid.

Än så länge finns ingen topphastighet rapporterad, och Wiesmann har inte heller släppt exakt datum för leveransstart. Däremot är det nu fritt fram att ställa sig på väntelistan för att beställa läckerbiten!



Retrokänslan förstärks av mätare på rad.

9. Premiär: Nya Range Rover Sport lyxig utmanare till Porsche Cayenne.

PUBLICERAT 11/05/2022 AV MATHS NILSSON.

Land Rover visar upp sin nya Range Rover Sport. Bilen blir en superlyxig utmanare till Porsche Cayenne. Toppversionen får en V8 på hela 530 hästkrafter. Laddhybriden kommer 11,4 mil på en laddning.



Helt nya Range Rover Sport får en design som är försiktigt omgjord, men ser renare och modernare ut än föregångaren. Infällbara dörrhandtag bidrar till den cleana looken. Den får även samma tunna strålkastare som Range Rover Evoque.

Köparna kan välja mellan ett stort antal olika motoralternativ. Toppversionen kommer från BMW och är en V8 på 4,4 liter och 530 hästkrafter. I Sverige lär laddhybriderna med rak sexa på 400 eller 330 hästkrafter bli mer populära. De blir billigare både i skatt och förbrukning och räckvidden är goda 114 km. Två kraftfulla sexcylindriga dieslar på upp till 350 hästkrafter finns också att välja på. Om något år ska en helt elektrisk version komma.





Bilen blir riktigt lyxig invändigt och får större benutrymme än tidigare. De åkande kan bland annat njuta av massagestolar som är justerbara på 22 olika sätt. Hifi-anläggningen från Meridian har inte mindre än 29 högtalare.

Bilen är förstås fyrhjulsdriven och har en åttaväxlad automatlåda. Framhjulsdriften kan kopplas bort för att spara bensin när greppet är tillräckligt. Land Rover har gett bilen luftfjädring för att klara att växla mellan sport och komfort. Svenska priser är inte officiella ännu, men räkna med omkring en miljon för den billigaste instegsmodellen.





Maths Nilsson



10. Bentley Bentayga med lång hjulbas är här.

AV BOBBY GREEN 2022-05-11 KL 18:30.

Mer plats är alltid gött.



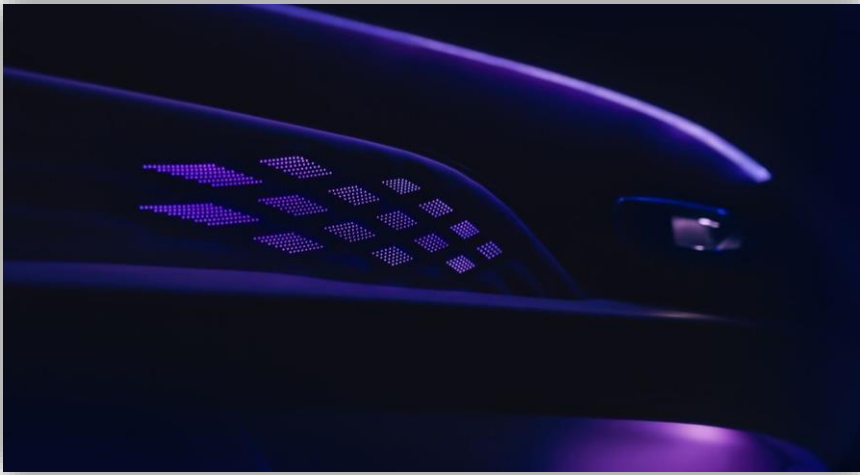
FILM: https://youtu.be/yR0W3MGG8_M.

Nu är den så här - Bentleys SUV Bentayga med lite bättre plats för benen i baksätet. Man har sträckt ut bilens hjulbas från 2,995 meter till 3,175 och lagt ännu mer fokus på de som åker med där bak. Där kan man bland annat njuta av Bentley Airline Seat som kan lutas och krama om din arma kropp efter en lång dag på jobbet.

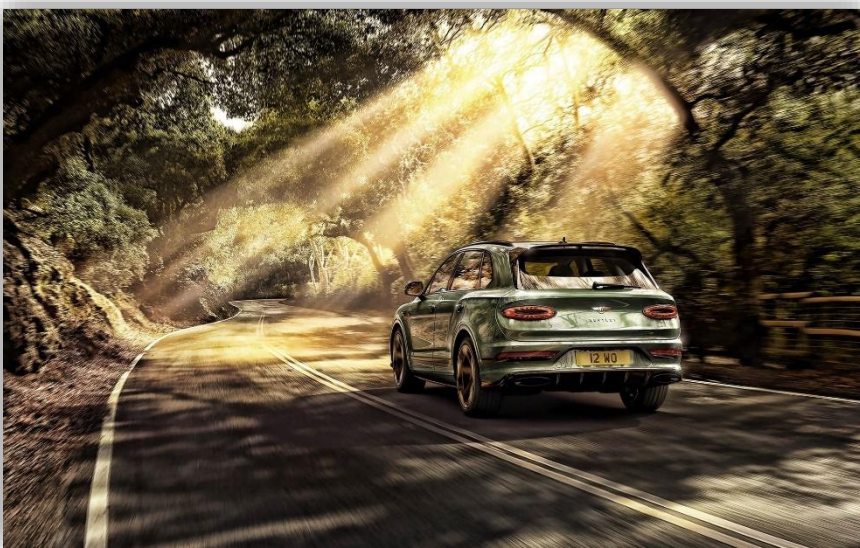
De första leveranserna ska ske senare i år. Priser kommer kommuniceras inom några månader.



BOBBY GREEN



**Bentley teasar nytt flaggskepp.
Kan vara Bentayga med lång hjulbas.**



**Bentley slog försäljningsrekord förra året.
V8 och sportiga detaljer.**



**Bentley släpper sportigare version av Bentayga.
V8 och sportiga detaljer.**

11. Mazda CX-60 provkörd i Portugal.

Av Joel Sandberg - 02/05/2022.

Bilmarknaden har på senare år satsat stenhårt på elektrifiering i alla möjliga former. Mazda är ett av få bilmärken som har hållit hårt vid förbränningsalternativ med en elbil och Toyo... ursäkta, [Mazda2 Hybrid](#) som de enda elektrifierade bilarna i modellflottan.



Mazda har meddelat att de är medvetna om att elektrifiering minst sagt är ett hett ämne men att de själva har valt att implementera tekniken gradvis. Trots detta uppger man att det år 2025 kommer att finnas fem hybrider, fem plug-in hybrider och tre elbilar i modellstallet.

Snart presenteras exempelvis [MX-30](#) R-EV som är en elbil med en räckviddsförlängare som består av en nyutvecklad wankelmotor. Redan nu lanseras dock Mazdas första plug-in hybrid någonsin som dessutom blir märkets största SUV. Jag la i Högsta Våxeln och tog mig till Lissabon för att provköra nya Mazda CX-60 PHEV.

Jämför sig med premiumbilar

Mazda pratar om premiumsegment och det är tydligt att man siktar mot stjärnorna med nya CX-60. Det mindre syskonet [CX-5](#) är märkets bästsäljare i Europa och det stora antalet förbokningar av CX-60 skvallrar om stor försäljningsframgång i segmentet.

Storleksmässigt är CX-60 en tämligen stor pjäs som mäter närmare 4,8 meter med en vikt på cirka 2,1 ton. De väl tilltagna ytermåtten förstärks av den långa huven och grillen som är av större storlek. Designen påminner om [CX-5](#) men med en mer muskulös framtoning med större, mer svepande ljus både fram- och baktill.

Den japanska designfilosofin genomsyrar hela bilen, utifrån och in. Exteriören är stilren och de svepande linjerna gör i mitt tycke CX-60 till en attraktiv bil.



Touchskärm, eller inte?

Insidan är även den stilren och layouten är prydlig och enkel. Materialen känns högkvalitativa och utrustningsnivån "Takumi" bjuder på ljus läderklädsel och ljusa träpaneler. Klimatanläggningen, ratt- och sätesvärme styrs via fysiska knappar och infotainmentskärmen är högupplöst.

Den stora skärmen är dock inte en touchskärm som går att använda under färd. Mazda har valt att enbart göra pekskärmen styrbar när bilen är stillastående. När bilen rullar är det scrollhjulet och knapparna i mittkonsolen som får stå för navigationen av menyerna. Det är en mycket märklig lösning, och även om jag ofta föredrar att använda scrollhjulet känns det vansinnigt att inte kunna peka på skärmen vid behov.

En annan besynnerlig detalj är att växelväljaren först måste dras till höger, och sen ner för att lägga i en växel. Det upplevs inte som en särskilt naturlig rörelse, men det är antagligen en vanesak.

Påhittig ansiktsigenkänning

Väl placerad bakom ratten blev jag instruerad att sätta igång en funktion som läste av mitt ansikte och ställde in förarstolen, head-up-displayen, ratten och backspeglarna till vad bilen ansåg var min optimala körposition.

Funktionen lyckades delvis men krävde ett par justeringar innan jag var nöjd. Det häftiga med vad som annars kan verka som ett onödigt, tekniskt påhitt, är att ansiktsigenkänningen känner av vilken förare som sätter sig i bilen, och ställer automatiskt in alla sparade inställningar redan innan man hunnit nå startknappen.



Förvånansvärt agil SUV

Väl ute på de kurviga landsvägarna längs Portugals kust fick jag möjligheten att lära känna CX-60 mer dynamiska sida. Mazdas ingenjörer hade kvällen innan pratat om hur de arbetat med att placera vikten långt ner, och att plattformen i grunden är bakhjulsdriven.

Det råder ingen tvekan om att CX-60 är en tung bil, men styrningen är väl avvägd och den lutar inte särskilt mycket i kurvorna. Mazda har infört ett system som heter "KPC" som innebär att bilen bromsar insidans bakhjul vid kurvtagning. Det gör att vikten dras in i kurvan och upplevelsen för föraren är att bilen känns bra mycket sportigare än den, baserat på sin storlek, borde vara.

Kvick klump

Elmotorn är kopplad till den åttastegade automatlådan vilket gör att man kan känna växlingarna även när bilen körs i helelektriskt läge och det resulterar i en aningen ryckig färd i stadstrafik. Systemeffekten är dock hög och CX-60 upplevs som riktigt snabb tack vare god respons och kvicka växlingar. Bilen jag körde var en förseriebil som gav ifrån sig en del märkliga ljud, men Mazda lovar att det ska vara borta innan kundleveranserna påbörjas.

Summan av kardemumman

Mazda CX-60 imponerar. Designen är stilren, och insidan känns högkvalitativ och är fylld med teknik. Fyrhjulsdriften skickar mest kraft till bakhjulen och det märks på den agila körupplevelsen. Med andra ord en lyckad debut av märkets första plug-in hybrid som lanseras till ett konkurrenskraftigt pris.

Dessutom utlovar Mazda över 60 kilometer på ren el, något vi kommer att undersöka hur väl det stämmer när modellen kommer till Sverige. CX-60 planeras börja levereras i sommar, och mycket pekar på att den har vad som krävs för att bli en storsäljare i Europa.

Mazda CX-60 PHEV (2022)

Motor: 2,5-liters, 4-cylindrig, bensin, 191 hästkrafter, 261 newtonmeter + elmotor 175 hästkrafter, 270 newtonmeter. Systemeffekt 327 hästkrafter, 500 newtonmeter.

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift

Acceleration 0-100 km/h: 5,8 sekunder

Toppfart: 200 km/h

Vikt: 2 100 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4745/1890/1685 mm

Pris: från 499 500 SEK

Konkurrenter:

– [Audi Q5 TFSI e](#)

– [BMW X3 xDrive30e](#)

– [Volvo XC60 Recharge](#)

För- och nackdelar

- + Bakhjulsdriven layout
- + Kraftfulla motorer
- + Stilren och lättnavigerad interiör
- Tydliga växlingar i elektriskt läge
- Ingen användbar touchskärm
- Udda växelväljare



BETYG

Första intryck

★★★★☆

SAMMANFATTNING

Mazda siktar högt med sin första plug-in hybrid. CX-60 är en välpaketerad bil med ett attraktivt pris i förhållande till prestanda. Designen liknar det övriga utbudet och storleken paketeras utan att den ser svulstig ut. Att elmotorn är kopplad till växellådan gör dock att körning i stadstrafik upplevs som aningen ryckig.

4

★★★★☆

TOTAL POÄNG



Joel Sandberg

12. Test: Tesla Model Y Performance – en superbil till rena fyndpriset.

AV MATHS NILSSON.

PUBLICERAT 10/05/2022.

Skenet bedrar. De nya tysktillverkade Tesla Model Y Performance skiljer sig mer än vad man kan tro från "vanliga" Y Long Range.



Carup har gjort det första testet på svenska vägar av nya Tesla Model Y Performance som gör 0-100 km/h på 3,7 sekunder. På flera sätt är bilen bättre än de kinesiska Teslorna även om vårt exemplar hade en mystisk liten kvalitetsmiss i dörren.

I Carups test av Tesla Model Y Performance berättar vi om:

- **Största skillnaderna mot Model Y Long Range**
- **Så känns den sänkta fjädringen och de extrema lågprofildäcken**
- **Så snabb är Model Y Performance**
- **Tysk kvalitet kontra kinesisk kvalitet**
- **Mystiska kvalitetsmissen**
- **Därför är Performance ett fynd**

Tesla Model Y har blivit en av Sverige absolut mest sålda elbilar sedan Sverigepremiären för nio månader sedan. Nästan 5000 bilar har rullat ut på svenska vägar. Den första versionen heter Model Y Long Range och tillverkas i Kina i Teslas Gigafactory i Shanghai. Många uppskattar bilen för dess goda räckvidd, generösa innerutrymmen, snabba prestanda och sportiga väghållning. På minussidan finns en lite stötig fjädring. Jag tillhör själv de som kör Model Y till vardags och de första nio månaderna har varit en mycket positiv upplevelse. I princip är det enda negativa är att bilen kan vara lite tröttsam på dåliga tjäl-skadade vägar.



Det mesta är sig likt inne i bilen. Sätena ser ut att vara likadana som på Long Range, men erbjuder bättre sidostöd. Pedalerna är gjorda i aluminium.

Nu ökar Tesla takten ytterligare i Sverige och släpper de första tysktillverkade Model Y. Den tyska Teslan är till att börja med av Performance-modell, vilket innebär ännu snabbare prestanda än Long Range-modellen som tillverkas i Kina. I stället för 0-100 km/h på fem sekunder blankt klarar Y Performance sprinten på 3,7 sekunder. Det är en tiondel långsammare än Lamborghini Urus och Audi RS6 Avant och en halv sekund snabbare än Porsche 911 Carrera, för att sätta siffran i relation. Toppfarten hos Performance-modellen är 250 km/h istället för 217 km/h. Men testbilen är fartspärrad till 140 km/h, för att inte inleda mig i frestelse att göra fartförsyndelser.

Det första som slår mig när jag kollar in Model Y Performance live för första gången är hur låg bilen ser ut att vara och hur feta hjulen är jämfört med vanliga Model Y. Annars är skillnaderna utvändigt minimala. Jo, det finns förstås en liten kolfiberspoiler längst bak. För den som behöver köra på riktigt dåliga vägar kan markfrigången vara ett litet problem, men skillnaden ska vara endast tre centimeter, 14 centimeter kontra 17 centimeter.

När jag tar plats i kupén är allt sig likt från vanliga Y. Sätena ser ut att vara nästan identiska, men de erbjuder betydligt bättre sidostöd. Det kan vara bra vid sportig körning, men det är inte säkert att det är bekvämare på långresan. Teslas stolar ser obekväma ut, men är förvånansvärt komfortabla på långresa. Längst bak i bilen har det också hänt lite grejer, i kofferten finns numera en hatthylla. Det verkar vara något av en efterhandskonstruktion, då den inte går att fälla upp, bara vicka lite på.

Det sänkta chassit och de extrema lågprofildäcken, Pirelli P Zero med 35-profil får mig att tro att bilen ska vara ännu stötigare än vanliga Model Y. Men mina farhågor kommer på skam direkt. Bilen går tystare och med mindre slammer från hjulupphängningarna än vanliga Y. Den sväljer gropar mer distinkt och med mindre stötighet och vibrationer som fortplantar sig genom chassit. Ändå känns den ännu fastare i kurvor och vid hård acceleration.



Performance-modellen rullar på Pirelli P Zero i 35-profil, ändå är den mer komfortabel, rena trolleriet.

Performance-chassit är helt enkelt bättre än det vanliga chassit på alla sätt och vis. Kanske är det Teslas omtalade Gigapress som gjuter fram- och bakparti i ett stycke som gör att bilen uppfattas som mindre stötig trots ett fastare chassi. Det är egentligen en omöjlig ekvation att få ihop.

Bilen upplevs dessutom som lite tystare än den Kina-tillverkade Y. Låt vara att jag jämför första modellen med tunnare rutor och utan hatthylla. Men Y Performance ger ifrån sig betydligt mindre vägljud, trots de feta 21-tumshjulen. Styrningen är ännu fastare än på vanliga Y, nästan som att köra i sportläget när den är ställd i standard. Men det är på ett skönt sätt, den känns inte orolig eller för direktstyrd.

Det stora shownumret och köpargumentet är förstås accelerationen. 0-100 km/h på 3,7 sekunder känns väldigt mycket snabbare än 5 sekunder, även om skillnaden kan låta liten. Det är tillräckligt snabbt för att blodet ska pressas bakåt i skallen och för att en lätt yrselkänsla infinner sig när jag provat några gånger. Ja, det är lite som ett tivoli för vuxna, men man tröttnar fort och kommer sällan att använda det. När jag ska köra vattenkammad och lägger i chillmodet känns Performance lika slö som en vanlig Y i chillmode. Har du köpt en Performance är det sportläget som gäller, där är bilen som härligast. Men jag hade gärna tagit ett läge till som låg mellan chill och sport. Varför inte kalla det Power, Tesla?

Jag stannar bilen för att fotografera den och syna den lite mer i detalj. Karossen är snyggt monterad och lacken verkar nästan vara bättre än på de kinesiska bilarna. Made in Germany borde väl borga för kvalitet? Jag öppnar vänster bakdörr för att provsitta baksätet. En mötande bil närmar sig som gör att jag snabbt måste stänga dörren för att inte hindra bilen. Men vad nu? Jag får hela dörrpanelen i handen. Svårt att tro, men panelen är inte fastskruvad i dörren och skruvarna ligger i dörrfacket. På grund av tidsbrist har testbilen inte hunnit genomgå den vanliga leveranskontrollen, så det verkar vara ett olycksfall i arbetet. Troligen har någon tagit loss dörrpanelen vid något tillfälle av okänd anledning. Annars känns den tyska Teslan minst lika väl ihopskruvad som Model Y från Shanghai, som verkar vara den mest problemfria Teslan hittills.



0-100 km/h på 3,7 sekunder är onödigt snabbt, men det kostar knappt något extra. Ett galet fynd jämfört med vad Audi, BMW och Mercedes tar betalt för sina prestandamodeller.

Pristillägget för att få superbilsacceleration är skrattretande litet. Mindre än 40 000 kronor och då får du dessutom betydligt fetare och snyggare hjul och röda bromsok som stannar bilen effektivare. BMW och Mercedes tar lika mycket extra som Teslan kostar för att du ska få liknande prestandauppgadering från deras M- och AMG-avdelningar. En BMW M5 Competition blir rejält frångörd vid rödljuset av Teslan, trots att den har ett pristillägg på minst 700 000 kronor för att kapa 1,3 sekunder på accelerationen jämfört med en BMW 540.

Model Y Performance är inget annat än ett galet bra klipp jämfört med den vanliga Y. Ja, det här måste vara årets fynd. Förutom att du kan få lite högre försäkringspremie och dyrare däckkostnad med Performance finns det ingen anledning att välja den slöare modellen Long Range och spara 40 000 kronor. Förutom superbilsacceleration får du en bekvämare och tystare Tesla med bättre fjädring. Du har nog aldrig fått mer valuta för 40 000 kronor i bilhistorien.

Men den ultimata Model Y:n vore en bil med mer normala hjul från Long Range och det fina chassit från Performance. Gärna med Performance-prestanda men med ett extra körläge mittemellan Chill och Sport. Den kan bli riktigt komfortabel och svårslagen.

Model Y Performance är inget annat än ett galet bra klipp jämfört med den vanliga Y. Ja, det här måste vara årets fynd. Förutom att du kan få lite högre försäkringspremie och dyrare däckkostnad med Performance finns det ingen anledning att välja den slöare modellen Long Range och spara 40 000 kronor. Förutom superbilsacceleration får du en bekvämare och tystare Tesla med bättre fjädring. Du har nog aldrig fått mer valuta för 40 000 kronor i bilhistorien.

Men den ultimata Model Y:n vore en bil med mer normala hjul från Long Range och det fina chassit från Performance. Gärna med Performance-prestanda men med ett extra körläge mittemellan Chill och Sport. Den kan bli riktigt komfortabel och svårslagen.



Tesla Model Y Performance har prestanda som en superbil, 0-100 km/h på 3,7 sekunder. Chassit är sänkt jämfört med Long Range-modellen och bilen har extrema lågprofildäck. Ändå är den mer komfortabel.

Fakta Tesla Model Y Performance jämfört med Long Range

Ökad toppfart från 217 km/h till 250 km/h

Ökad acceleration från 5,0s till 3,7s

21" Öberturbinhjul

Prestandabromsar

Sänkt fjädring

Pedaler i aluminiumlegering

Kolfiberspoiler

Model Y Performance kostar från 779 080 kr,

Företagsleasing från 5 344 kronor + moms/mån och privatleasing från 8 305 kr/mån.

Leveranstiden uppskattas till augusti 2022 för nya beställningar.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

Nås på maths.nilsson@carup.se



13. Teslas batterier ska överleva bilen – sen kan 92 procent återvinnas.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-05-10.

Det finns en viktig skillnad mellan fossila bränslen och litiumjonbatterier som energikälla. Medan fossila bränslen utvinns och används en gång, så är materialen i ett litiumjonbatteri återvinningsbara.



De dyrbara fossila bränslena eldas upp och hamnar i naturen som giftiga ämnen. I ett batteri stannar det dyrbara råmaterialet tills det monteras isär. Därefter går materialet att återvinna när batteriet har passerat sin livslängd.

I sin senaste Impact Report berättar Tesla att man idag har tekniken för att återvinna 92 procent av råmaterialet i ett gammalt batteri till att skapa ett nytt batteri. Det innebär att en batterimängd på 1 000 kWh efter återvinning kan ge batterier med en total kapacitet på 921 kWh.

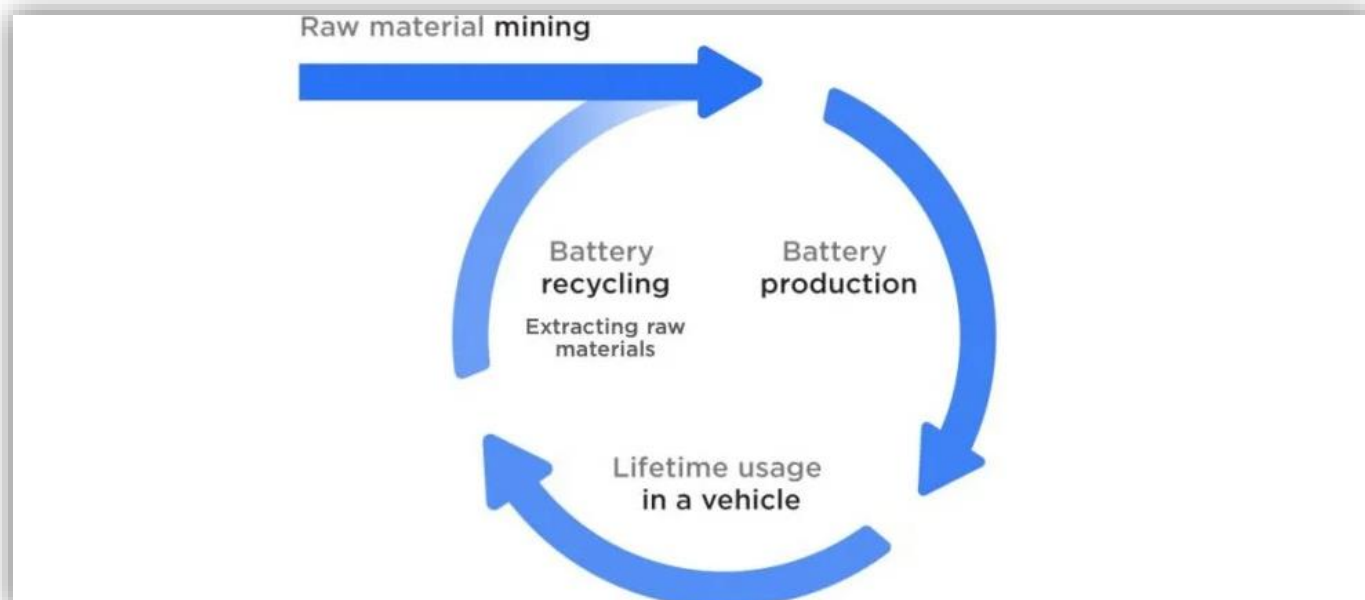
Idag återvinner Tesla alla batterier man tar hand om. De är dock få kundlevererade batterier som nått slutet av sin livscykel. De flesta batterierna man återvinner idag är batterier från tidiga utvecklingsstadier och testfordon.

Den små mängden batterier från konsumentbilar som Tesla hanterar idag är batterier som suttit i bilar med exceptionellt långa körsträckor. Till exempel bilar som gått som taxi.

– Eftersom vi bara har producerat Model S (vår äldsta modell) i cirka tio år, och våra energilagringsprodukter ännu kortare, kommer det troligen att dröja en tid innan vi börjar få tillbaka fordonsbatterier i större volymer, skriver Tesla i rapporten.

Lång livslängd bättre än återvinning

Det viktigaste ur ett hållbarhetsaspekt är inte att återvinna batterierna. Det är att bygga batterier med längre livslängd. Det är lönsamt både för miljön och affären. Tesla arbetar aktivt med att ständigt optimera och förlänga livslängden i batterier både före och efter leverans.



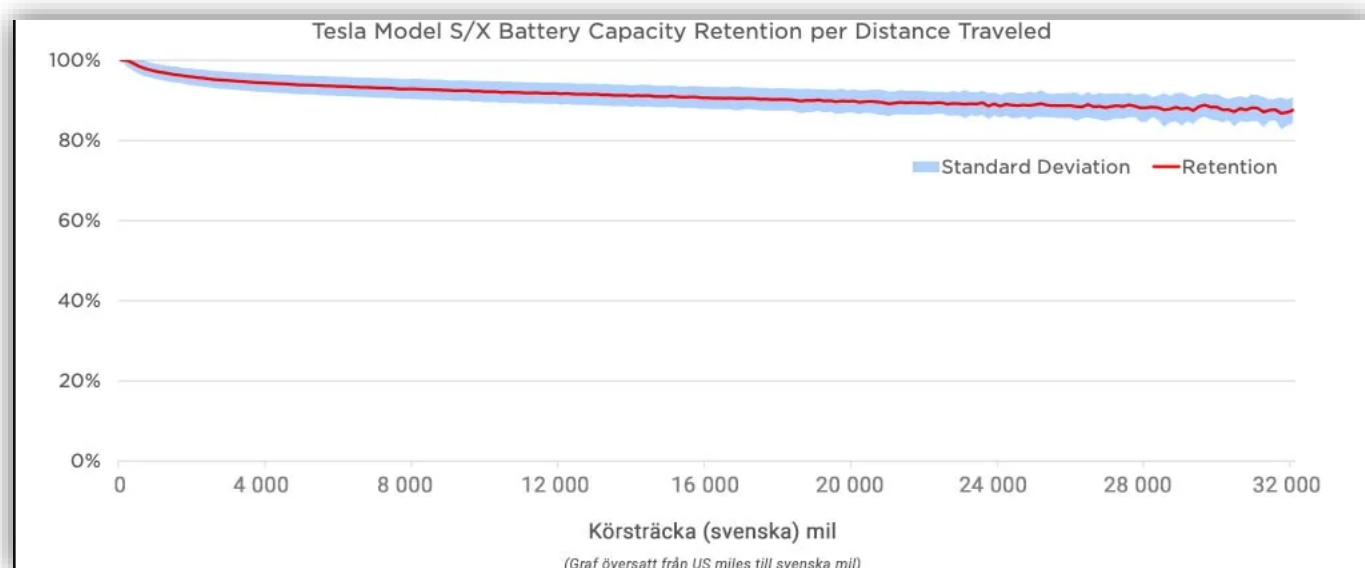
Genom trådlösa mjukvaruuppdateringar kan till exempel Teslas ingenjörer rulla ut optimeringar när man hittar smarta sätt att förbättra effektiviteten i en redan levererad bil.

Det är Tesla Model S och Model X som funnits på marknaden under en längre period och där vi kan hämta den bästa hållbarhetsdatan. I en graf har Tesla redovisat batteriernas förmåga att bibehålla sin kapacitet över tid. I genomsnitt har batterierna kvar ungefär 90 procent av sin kapacitet efter 32 000 mil.

Det är imponerande siffror, som sträcker sig långt över den genomsnittliga livslängden hos bilar på marknaden i stort. Tesla räknar med att en bil i USA kör 32 000 mil innan den hamnar på skroten. I Europa är motsvarande siffra 24 000 mil.

I framtiden räknar Tesla med att kunna utveckla ett batteri som ska klara 160 000 mil, vilket ska motsvarade fem gånger den genomsnittliga livslängden hos bilar. Efter det kan batteriet dessutom återvinnas och bli ett nytt batteri.

Om du är nyfiken på Teslas senaste utgåva av Impact Report, [finns den att läsa här](#).



Kristofer Rask



14. Lösningen på app-kaoset: Alla får betala med kort.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2022-05-11, 10:16.

Ett vanligt betalkort är snart allt som behövs för att snabbladda. Och det ska vara solklart vad det kostar. Branschen har enats om en standard som börjar gälla i år.



Att ladda el ska bli lika enkelt som att tanka bensin – det har 12 laddkedjor enats om. Tillsammans täcker de 65 procent av alla Sveriges snabbladdare.

Alla ska kunna ladda sin elbil med ett vanligt betalkort, precis som vid pumpen. I det flesta fall ska det räcka det med att snabbt blippa kortet.

I vissa fall finns i stället en QR-kod som läses av med mobilen. Koden leder direkt till en betalsida där man matar in sina kortuppgifter.

Priset för en kilowattimme (kWh) ska anges tydligt så att man vet vad laddningen komma kosta.

För att undvika köbildning kan det tillkomma en minuttaxa om man står kvar för länge vid laddaren.

Dessa laddare omfattas

Majoriteten av laddstationerna uppfyller redan de nya kraven. Resterande kommer att anpassas under 2022.

Ionomy

Circle K

E.ON

Gävle Energi

Göteborg Energi

Mer

Mälarenergi

OKQ8

Preem

Recharge (ingen relation till sajten Recharge)

ST1

Vattenfall InCharge

Kommentar: Laddproblemen är långt ifrån lösta**Magnus Fröderberg**, fotoreporter

Att behöva ett sammelsurium av appar och brickor för att kunna ladda är illa. Möjligheten att betala med kort eller QR-kod blir en befrielse för många.

Vi får tacka för betallösningen även om den borde ha varit fullständigt självklar från början.

Men laddkedjorna kan inte nöja sig med detta. Det finns fler saker som stör, och större problem att lösa.

Det är på tok för vanligt med laddare som inte fungerar och kablar som glappar. Skötseln av laddstationerna måste bli bättre för att minska köerna och dämpa räckviddsångesten.

Antalet elbilar växer snabbt och fler behöver ladda – både hemma och längs vägen. Det här är en stor utmaning – och frågan är om inte staten [måste börja använda både piska och morot!](#)

**Slagsmål utbröt vid laddstation i Stockholm.**

15. Tio miljoner Dacia-bilar byggda.

PUBLICERAD: 10 MAJ 2022, KL 08:52.

Budgetmärket Dacia har nu tillverkat över tio miljoner bilar sedan starten 1968. Sandero toppar siffrorna.



Den 3 augusti 1968 byggde rumänska Dacia sin första bil: 1100 – en licensbyggd Renault 8. Året efter började produktionen av 1300 – en bil baserad på Renault 12. Efter 35 års produktion av olika versioner av modellen tog produktionen stopp efter 2,3 miljoner tillverkade exemplar. Nu har märket tillverkat över tio miljoner bilar.



Modellerna 1300, Logan, Duster, Sandero och Spring.



Första modellen DACIA 1100 – 1968.

En miljon bilar nåddes 1985, 1998 passerade man två miljoner och 2014 nådde man fem miljoner tillverkade bilar.

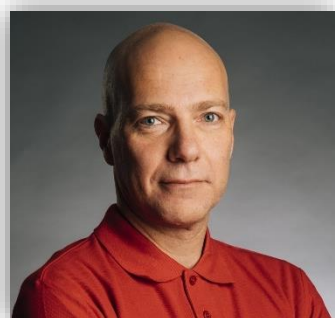
Mest tillverkade modell är [Sandero](#) som inklusive Stepway-versionen har tillverkats i 2,6 miljoner exemplar sedan introduktionen 2008. En modell som varit den bäst säljande till privatpersoner i Europa sedan 2017.

Sedan Renault steg in som huvudägare 1999 har man även lanserat modeller som [Logan](#), Lodgy, Dokker, [Duster](#), [Jogger](#) och elbilen [Spring](#).

Dacias bilar säljs i dag i 44 länder.



Dacia 1300.



Peter Klemensberger



16. Den eldrivna bussen från Arrival skiljer sig från andra bussar.

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2022-05-10.

Brittiska uppstickaren Arrival vill bygga eldrivna transporter inom den kommersiella transport- och fraktsektorn. Bland prototyperna har vi sett en [taxibil](#) och en [budbil](#).



FILM: <https://youtu.be/zg5wGw4AQ4M>.

Arrival har också en eldriven buss på gång. Idag berättar företaget att den eldrivna bussen genomgått alla nödvändiga säkerhetstester och har blivit godkänd för trafik i Europa och Storbritannien. Det innebär nu att Arrival får testa bussen i skarpt läge på publika vägar med passagerare ombord.

– Denna viktiga milstolpe för Arrival är ett bevis på vår innovativa teknologi och vår unika nya metod för design och produktion av elfordon. Bussen skiljer sig från alla andra bussar, och använder teknik som utvecklats internt för att skapa fördelar för operatörer, passagerare och planeten, säger Denis Sverdlov, grundare och VD på Arrival

Bussen som fått det enkla namnet "The Bus" erbjuder en flexibel interiör så att bussbolagen själva kan komponera ihop antalet sitt- och ståplatser längs med det helt plana golvet. Den har också adaptiv ljussättning och ett glastak för att skapa en trevligare interiör för både passagerare och chaufför.

Både på utsidan och insidan löper breda skärmar runt hela bussen. Här kan bussbolaget på ett enkelt och effektivt sätt kommunicera till passagerare och människor i omgivningarna.

Arrival planerar att starta den första serieproduktionen under det här kvartalet.



17. Nya H-D Nightster – Snygg även i dagsljus.

Av Manfred Holz 13 april, 2022.

Nya Nightster är en modern Sportster som ser rätt ut.



När Sportster S med helt ny, vattenkyld V-twin lanserades förra året var det många som tänkte att det sura äpplet var rätt fult också. Sportster-familjen, som ändå haft en obruten och stadig framgångshistoria sedan 1957, hade avslutats eftersom motorn inte längre klarade av miljökraven, men det var något med Sportster S som inte kändes rätt. Den ser helt enkelt ut som något annat. Har man matat sina följare under mer än 60 år att en Sportster ser ut exakt så här, så är det svårt att rulla fram något som ser ut som något som blivit ihoptrampat och kalla den Sportster.

Men nu kommer Nightster. Och vi säger halleluja!

Motorn i Nightster är samma Revolution Max 975T-motor som sitter i Sportster S. En 975cc, vätskekyld 60 graders V-twin med 90 hk / 7500 rpm motoreffekt och 95 Nm / 5000 rpm i vridmoment. Dubbla överliggande kamaxlar, variabel timing på ventilerna och balansaxlar som tar ner vibrationerna.

Harley har även utrustat hojen med traction Control, drag-torque slip Control system, separata elektroniska körlägen (Road, Sport, Rain), 41-mm Showa-gaffel och dubbla bakstötdämpare, bränsletanken sitter i en fuel cell under sadeln. Hela hojen känns modern och inte som en maskin som tvingats in i framtiden. Prislappen är 159.900 SEK. Vi kommer att hänga på låset. Var så säkra.



Manfred Holz



18. Exklusiv Ferrari kan säljas för över 80 miljoner kronor.

Av Anders Nilsson 2022-05-11.

Ett av fyra exemplar som finns kvar.



Ferrari 340 MM värders till mellan sex och åtta miljoner euro.

Ferrarin är ett av tio exemplar som någonsin tillverkades till sportvagns-VM 1953. Nu säljs en Ferrari 340 MM. Idag finns endast fyra exemplar kvar, och är den sista som någonsin tillverkades.

Ibland skriver vi om fina och exklusiva bilar som auktioneras ut för stora summor pengar. Men frågan är om inte den här Ferrarin tar priset. 1953 tillverkade Ferrari tio exemplar av 340 MM för det årets sportvagns-VM.

Nu kommer det sista exemplaret som tillverkades, ett av fyra exemplar som finns kvar, säljas på en auktion som arrangeras av [RM Sotheby's](#).

4,1-liters V12-motor på 300 hästkrafter

Bilen har en 4,1-liters V12-motor och hade lättare vevstakar och tredubbla weberförgasare jämfört med tidigare år. Den hade även en bränsletank på 177 liter och 30 fler hästkrafter (300 totalt) än tidigare, allt för att den skulle vara så konkurrenskraftig och hållbar som möjligt på banan. Den bidrog till att 340 MM tog hem mästerskapet 1953. Exemplaret har chassinummer 0350 AM, vilket betyder att det är en riktigt racerbil. Alla jämna nummer användes just till motorsport.



Ferrari 340 MM bidrog till att Ferrari vann sportvagns-VM 1943.

Bilen beställdes och ägdes av amerikanen Sterling Edwards. 1953 tog han hem bilen till USA, där han tävlade med den i diverse SCCA-tävlingar. Två år senare sålde han bilen till Jim Peauley, som i sin tur sålde den vidare relativt snabbt. Bilen bytt ägare flera gånger de kommande månaderna. 1958 såldes bilen vidare till skådespelaren Sabu. Han hade bilen i sin ägo fram till dess att han dog i en hjärtattack 1963. Sex år senare såldes bilen vidare och den bytte händer ett antal gånger fram till 1980 då den köptes av en Ferrari-samlare i Storbritannien som restaurerade bilen till sitt originalskick och originalfärgen blått och vitt. Värderas till mellan 6 och 8 miljoner euro

1984 såldes bilen ytterligare en gång, till Sherman Wolf, en tekniker som var med och utvecklade personsökaren. Denne hade bilen i sin ägo i 28 år. 2012 restaurerades bilen återigen och målades åter i rosso corsa-rött.

För den som vill lägga ett bud på denna fantastiska Ferrari i utsökt skick, kommer det definitivt inte bli billigt. RM Sotheby's värderar bilen till mellan sex och åtta miljoner euro, motsvarande 62,3 och 83,1 miljoner svenska kronor. Auktionen genomförs 14 maj i Monaco.



Ferrari 340 MM har en 4,1-liters V12-motor på 300 hästkrafter.

Relaterade artiklar:



Här är Ferrarin som kan säljas för miljontals pund.



Väldigt exklusiv Corvette – kan säljas för miljonbelopp.



En samlares dröm: Jaguar D-Type från 1955.



Ferrarin som kan säljas för 30 miljoner kronor.

SLUT