



Kurtis 500 KK Swallow Coupe 1955.

1. Tesla avsatt från tronen BYD säljer nu fler elbilar
2. Tesla och Kia knuffar ner Volvo från kungatronen under juni
3. Så ska Alfa Romeo dubbla sina siffror
4. Genesis tror starkt på elbilar och utesluter hybrider
5. Porsches börsnotering en av Tysklands största
6. Volkswagens storsatsning på mjukvara
7. Volkswagen inleder bygget av egen batterifabrik
8. Volkswagen Phaeton är lyxsedanen som aldrig släpptes
9. Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid
10. Mercedes-Benz CLS 300d
11. London till Madrid på en tank
12. Volvo har sålt 100 tunga ellastbilar i Sverige
13. Volvo lastvagnar lovar vätgasdrift till 2030
14. Opel Kadett D Caravan från 1984 provkörd
15. Klassiskt bilmärke Singer
16. Johan Kristoffersson skjutsar livrädd F1-världsmästare i Extreme E



1. Tesla avsatt från tronen – BYD säljer nu fler elbilar.

Publicerat 2022-07-08, 15:16 av Carl Södermark.

Efter många år som den största elbilstillverkaren med högst antal sålda elbilar har nu Tesla blivit nerknuffad. Den kinesiska elbilstillverkaren BYD flyttar nu upp på tronen.



Tesla har varit pionjärer sedan lanseringen av Model S. År efter år har de sålt fler hel-elektriska bilar än någon annan tillverkare och på så sätt lett omställningen till eldrift.

Men färsk statistik från CleanTechnica visar att kinesiska BYD har gått om Tesla i försäljning under perioden januari-maj 2022. Med 506868 sålda elbilar har BYD gått om Teslas försäljning på 406869.

De fem ledande elbilstillverkarna är nu: BYD med en marknadsandel på 15,6 procent, Tesla med 12,6 procent, SAIC har 8,6 procent, Volkswagen har 7,8 procent och Hyundai/Kia-koncernen erhåller 5,8 procent.

En stor anledning till Teslas fall var att tillverkaren behövde trappa ner produktionen i Kina. Teslas gigafabrik i Shanghai, där [Model Y](#) och [Model 3](#) produceras, mötte stora problem när leverantörskedjorna påverkades av en nedstängning på grund av Covid-19.

Nedstängningen ledde till komponentbrister vilket resulterade i att fabriken bara kunde bygga 200 bilar per dag, en liten siffra jämfört med de 1200 bilar som vanligtvis byggs varje dag. Till slut ska det ha blivit så illa att produktionen helt stängdes ner.

BYD har inte påverkats lika mycket av komponentbrister men än så länge är året inte över. Enligt Auto CheatSheet ska årets fyra sista månaderna vara de bästa köpmånaderna.

Det visar även statistik från Mobility Sweden. Det inkommer generellt fler nyregistreringar under årets sista fyra månader än årets första fyra månader. Troligtvis är det bilhandlarna som vill göra rum för de nya modellerna som då ger rabatter och andra incitament.

Hur det ser ut för Tesla i framtiden är det ingen som vet, men klart är att konkurrenterna börjar komma i kapp och stormaktsdagarna där Tesla stod ensam på toppen är definitivt över.



Rapport: Se upp Tesla – då kör Volkswagen om er.



Tesla slår leveransrekord – trots ”exceptionellt svåra” förhållanden.



Ägarna avslöjar: Så bra är Teslas elbilar – på riktigt!



Bomben: Tesla kan tvingas sluta ta beställningar.

2. Tesla och Kia knuffar ner Volvo från kungatronen under juni.

Publicerat 6 JUL 2022.

Siffrorna från juni visar att Volvo får ta av sig kungakronan. Kia sålde flest bilar och Tesla Model Y är den mest populära bilmodellen. Det säger även en del om begagnatmarknaden.



LÄSTID: 3 MIN

Sammanlagt gick bilförsäljningen trögt under juni 2022 med totalt 25636 nybilsregistreringar, enligt marknadsföretaget Vroom. Det är en nedgång med 28 procent, jämfört med fjolåret.

Försäljningen gick alltså ner men elbilarna är undantaget, under första halvåret 2022 utgjorde de 28 procent av nybilsregistreringarna för personbilar. Det är mer än en fördubbling jämfört med fjolåret.

Efterfrågan på nya bilar är fortsatt hög, men bilindustrin brottas med leveransproblem och flaskhalsar. De som beställer en ny bil idag kan få vänta 12–18 månader på leverans.

Volvo brukar vara en favorit bland svenska bilköpare, men enligt Vrooms siffror blev Kia det största bilmärket under juni. Under första halvåret 2022 blev Kia näst störst, efter Volvo. På tredje plats hittar vi Volkswagen.

En förklaring till Kias popularitet är att man kunnat leverera och dessutom har laddbara modeller – laddhybrider och elbilar – som kunderna uppfattar som attraktiva. En av dessa storsäljare är [Kia Ceed SW Plug-In Hybrid](#), som vi provkörde i våras.

Kias elbilar och laddhybrider står för 91 procent av märkets nyregistreringar i juni. Kia är alltså på god väg att nå sitt mål att bli ett helt "laddbart" bilmärke senast 2024.

Tesla Model Y är drömbilen

Den mest populära bilmodellen under juni blev Tesla Model Y med 1876 nybilsregistreringar, enligt Mobility Sweden. Tvåa blev Kia Ceed (1257) tätt följd av Volvo XC60 (1243).



Nya Sportage är en av de nya modeller som bidrar till Kias fina siffror.

Tesla ökar stadigt tempot i sin nyöppnade fabrik Giga Berlin och ligger nu på över 1000 Model Y i veckan. Även Tesla brottas med leveransproblem men vi kan räkna med att Model Y fortsätter att klättra uppåt i Sverige under hösten.

Även Kia lär fortsätta uppåt då man nyligen startade lanseringen i [Sverige av den helt nya generationen Niro](#). Räkna därför med att Volvo får det fortsatt svettigt i höst om man ska klara sig kvar i toppen.

Fortsatt höga begpriser

Ändrade regler från regeringen gör att [laddhybrider inte är lika förmånliga längre som förmånsbilar](#). En majoritet av alla bilar som säljs i Sverige köps av företag, som tjänstebilar.

Försäljningen av laddhybrider har därför sjunkit under våren men de är fortsatt populära hos privatköparna, inte minst på grund av låg fordonsskatt. En konventionell bensin- eller dieselmotordrivna modell kan idag kosta runt 15000 kr/år i fordonsskatt (de första 3 åren), medan elbilar och laddhybrider bara betalar 360 kr/år.

Kan man dessutom ladda laddhybriden hemma över natten går det att sköta det dagliga pendlandet till ett lågt "bränslepris". Det gör att laddhybrider totalt sett får låga driftkostnader.

Även andrahandsvärdet fortsätter att vara relativt högt för laddhybrider och elbilar. Det är speciellt påtagligt för elbilar, som antingen fått (eller får) en miljöbonus på 60000 eller 70000 kronor. Det finns exempel, som elbilen Volkswagen ID.4, där ägaren faktiskt får mer betalt för bilen efter 1 års ägande än den kostade som ny!

Satsa på laddbara bilar

Grundtipset för den som letar efter en nyare, begagnad bil blir därför att satsa på laddbart. Värdeinsparningen är den största utgiften och då går det att spara pengar genom att välja en laddhybrid eller elbil. De kostar lite mer i inköp, men totalt sett blir bilägandet billigare.

Eftersom det är brist på nybilar ökar efterfrågan på nyare, begagnade bilar. Det håller begagnatpriserna på en fortsatt hög nivå. Det gäller dock inte för de äldre bilarna som har cirka 10 år på nacken eller mer.

Det begränsade utbudet av begagnade bilar avspeglar sig även i försäljningen, som sjönk med 21 procent under juni. Siffrorna kommer från Vroom.

3. Så ska Alfa Romeo dubbla sina siffror.

PUBLICERAT 08 JUL 2022, KL 15:51 AV PETER KLEMENSBERGER.

En rad nya modeller ska göra Alfa Romeo till ett volymmärke. En ny bred kundkrets ska hittas, bortom medelålders män.



Alfa Romeo ska bli ett bilmärke att räkna med volymmässigt. I slutet av nästa år ska produktion ha fördubblats och nya typer av kunder ska strömma till. Det säger Damien Dally, märkets chef i Storbritannien, till [Autocar](#). Förra året sålde Alfa Romeo 82000 bilar globalt sett, enligt Statista.

Ett först steg togs med [Tonale](#), Alfa Romeos första elektrifierade bil. En suv som vi på Teknikens Värld inte blev särskilt imponerade av [under vår provkörning i maj](#). Efter att ha stått och stampat under en tid ska nya modeller lanseras varje år fram till 2030. Första el-bilen kommer 2024 och det italienska märket ska [sluta med förbränningsmotorer 2027](#).

Damien Dally säger att modellutbudet är en viktig del att nå nya kunder. Från att tidigare ha varit ett märke för medelålders män ska man nu även attrahera kvinnor och barn, eller barnfamiljer rättare sagt. Samtidigt ska man vara noga med sina kärnvärden.

– Alfa Romeo är sportighet. Det är italiensk design. Och det måste vi vara trogna. Även om minibussar blir populära igen kan jag inte se oss gå i den riktningen. Det skulle aldrig fungera för oss, säger Damien Dally.

En ny liten modell som [MiTo](#) har också sin plats. Det är ett storsäljande segment och där har märket en historia av sportiga småbilar – exempelvis **Alfasud**.

Trots att suvar har stigit i popularitet kommer Alfa Romeo ha kvar sedaner, som dagens [Giulia](#), i sitt utbud i framtiden. Damien Dally kan inte heller avfärda en tvåsitsig sportbil.

– Låt oss få en hållbar affärsmodell, gå in i volymmässiga segment och få våra affärer att växa – sen kan vi drömma igen, säger Damien Dally.



4. Genesis tror starkt på elbilar – utesluter hybrider.

Publicerat 2022-07-08 kl 15:29 av Jan Stepan.

Hyundais lyxbilmärke Genesis tror, precis som majoriteten av bilbranschen, på elbilar. Däremot kommer man att fortsätta sälja beställningsbyggda bilar med förbränningsmotorer.



Nya Genesis GV60.

Antalet beställningar på Genesis elbilar har stigit högt. Genesis är Hyundais lyxbilmärke som tidigare inte funnits i Europa, men som förra året lanserade sin första modell på den europeiska marknaden. Då enbart med förbränningsmotor.

Automotive News rapporterar att Genesis har noterat hur stort intresset för elbilar faktiskt är efter att man presenterat sina tre nya batteridrivna modeller i år, GV60, GV70 (som presenterades på Goodwood Festival of Speed) samt GV80. Genesis vinner nu kunder tack vare sina snabba leveranstider, som just nu slår konkurrenternas.

Genesisdirektören i Storbritannien, Andrew Pilkington, berättar för Automotive News om företagets riktning framåt, som likt andra märken verkar röra sig alltmer åt den helelektriska sfären.

– **Baserat på den efterfråga** vi nu ser kommer vi nästa år att vara 90 till 95 procent elektriska, säger Pilkington.

Genesis meddelar även att man globalt inte längre kommer att satsa på bilar med förbränningsmotorer efter 2025. Inte heller planerar man att ge sig in i utvecklingen gällande hybrider.

Men trots att de ska bli helt elektriska tänker Genesis fortfarande sälja några lågvolymsmodeller med förbränningsmotorer.

– Vi vill inte bli kända som bara ett elbilmärke, säger Pilkington.

5. Porsches börsnotering – en av Tysklands största.

Publicerat 8 Juli, 2022 av Ola Söderlund.

En rad banker är involverade när Volkswagen nu vill ta Porsche till börsen – en av Tysklands största börsnoteringar hittills.



*En rad banker är involverade när Volkswagen nu vill ta Porsche till börsen.
En av Tysklands största börsnoteringar hittills.*

[Bloomberg](#) berättar med hänvisning till källor att tyska biljätten Volkswagen knutit fler banker till sig inför den planerade noteringen av lyxsportbilstillverkaren Porsche.

Här är bankerna som uppges vara involverade i processen med Porsches börsnotering enligt nyhetsbyrån: BNP Paribas, Deutsche Bank, Morgan Stanley, Barclays, Banco Santander, Societe Generale, UniCredit, Commerzbank, Kredit Agricole, LBBW och Mizuho Financial Group.

Tidigare har Bloomberg rapporterat att Volkswagen valt Goldman Sachs, Bank of America, JPMorgan Chase & Co och Citigroup som globala koordinatörer för aktieaffärerna i Porsche.

Porsche kan få ett börsvärde på 91,5 miljarder dollar

Bankerna har lite olika roller i börsnoteringen av Porsche, som enligt artikeln blir en av de största börsintroduktionerna hittills i Tyskland.

Porsche kan komma att värderas till hisnande 90 miljarder euro, det vill säga 91,5 miljarder dollar.

Porsche har enligt uppgift haft möten med fondförvaltare de senaste veckorna och överväger enligt uppgift att gå ut med ett erbjudande i september.

En listning av Porsche kan enligt Bloombergs källor bli aktuell tidigast i oktober.

Läs även: [Inte riskfritt för VW att ta Porsche till börsen.](#)

Läs vidare: [Inför notering – Porsche värt lika mycket som moderbolaget.](#)



6. Volkswagens storsatsning på mjukvara – behöver komma ikapp.

Publicerat 2022-07-08, 11:05 av Jan Stepan.

Volkswagen meddelar att man tänker storsatsa på mjukvara för att komma ikapp sina rivaler.



Herbert Diess har varit chef för Volkswagen sedan 2018.

Att konkurrera med kinesiska biltillverkare när det gäller mjukvara och tekniska finesser är svårt. Tillverkare som Nio, BYD och XPeng erbjuder kunderna avancerade kameror, karaoke-mikrofoner, betalningsfunktioner direkt från bilen och tillgång till sociala medier.

Volkswagen vill nu haka på tåget och meddelar att man tänker storsatsa på utvecklingen av mjukvaran, rapporterar Bloomberg. Investeringar som man nu planerar i Kina, går enligt Volkswagens chef Herbert Diess ut på att anställa tusentals nya mjukvaruingenjörer.

– **Det räcker förmodligen inte** att bara anställa folk från andra företag, säger Diess i en video som publicerades på LinkedIn.

– Vi överväger också stora satsningar i Kina, berättade Diess.

Att man vill utveckla sin verksamhet i Kina är inte så konstigt, Kina är trots allt Volkswagens största marknad. Under första kvartalet levererade Volkswagen 40 procent av sina bilar till just Kina, med över 90000 anställda och ett 40-tal bil- och komponentfabriker är tillverkaren väl etablerad på den kinesiska marknaden.

Diess pekar ut programvara som en nyckelfaktor och sätter som exempel Nokias misslyckanden att hänga med konkurrenten iPhone. Han tror även att självkörande funktioner kommer vara en större ansträngning än omställningen till eldrift.



Rapport: Se upp Tesla – då kör Volkswagen om er.



VW:s finanschef om batteriproduktionen – större utmaning än EU:s förbud.



Volkswagen satsar 750 miljarder på elektrifiering och digitalisering.



Officiell: Volkswagen ID. Aero – får räckvidd på 62 mil.



7. Volkswagen inleder bygget av egen batterifabrik.

Skriven av Kristofer Rask 2022-07-07.

Ska sänka batterikostnaderna med 50 procent.



Idag tog Volkswagen-gruppen det första spadtaget på sin första battericellsfabrik i tyska Salzgitter. För att markera starten på en ny batterioffensiv skapar Volkswagen företaget PowerGo som på sikt kommer att sysselsätta upp till 20000 personer bara i Europa.

Nya PowerGo kommer från och med idag ansvara för den globala batteriverksamheten inom koncernen, både för produktionen och genom hela värdekedjan. Produktionen av de första battericellerna ska starta 2025.

Med den nya fabriken ska Volkswagen också sätta en standard för hur denna typ av fabriker utformas. Den ska vara "nyckeln" till att Volkswagen enkelt och kostnadseffektivt ska kunna replikera fabriken på fler platser.

Målet är att den nya anläggningen i Salzgitter ska nå en årlig kapacitet på 40 GWh – tillräckligt för cirka 500000 elbilar. Till 2030 har Volkswagen Group som mål att driva sex stycken cellfabriker med en total kapacitet på 240 GWh.

– Det vi har testat miljontals gånger med fordonsplattformar som MQB och MEB kommer också att utgöra grunden för etablering av cellproduktion. Vi kommer att standardisera utifrån europeiska standarder och uppskalning. På så sätt kan vi kombinera snabbhet och kostnadsoptimering med högsta kvalitetsnivå, säger PowerCo:s vd Frank Blome.

Billigare batteri med ny cell

Chef för battericellsutveckling Luna Yzaguirre Sanchez med den enhetliga battericellen.

Vid den nya anläggningen ska Volkswagen producera en egenutvecklad och flexibel battericell. Den möjliggör flexibel användning av en mängd olika cellkemier och kommer att användas i upp till 80 procent av alla koncernmodeller.

De prototyper som producerats hittills har visat sig mycket lovande vad gäller prestanda med avseende på räckvidd, laddningstider och säkerhet. Dessutom kommer Volkswagen att kunna minska sina batterikostnader med upp till 50 procent. Det eftersom att den enhetliga cellen bättre nyttjar synergieffekter.

8. Volkswagen Phaeton är lyxsedanen som aldrig släpptes.

Publicerat 7 Juli, 2022 av Marcus Berggren.

Volkswagen Phaeton är en ultralyxig sedanmodell som introducerades år 2002. Den tillverkades fram till år 2016, men någon efterföljare kom aldrig. Nu släpps bilder på en andra generation som aldrig tidigare har visats för allmänheten.



Tyvärr såg andra generationen aldrig dagens ljus.

Phaeton tog sig an ikonerna

Volkswagens dåvarande VD, Ferdinand Piëch, ville skapa en bil som kunde konkurrera med [Mercedes-Benz S-klass](#) och BMW 7-serie.

För att uppnå detta delade första generationen Phaeton plattform med de klart dyrare modellerna [Bentley Continental GT](#) och [Bentley Flying Spur](#).

Trots sin gedigna byggkvalitet, avancerade tekniska lösningar och konkurrenskraftiga prislapp sålde den inte som förväntat.

Av den anledningen blev det därför ingen efterföljare till den första generationen av Volkswagens lyxsedan.

Producerades länge

Produktionen av första generationen pågick från 2002 ända till 2016, men lades sedan ner för att ställa om fokus till elektrifiering.

I Kina ersattes Volkswagen Phaeton av [Volkswagen Phideon](#) som snarare liknar en sminkad och förlängd Passat.

Om andra generationen Phaeton skulle ha gått in i produktion så skulle den med största sannolikhet ha baserats på märkets MLB-plattform.

Prototypen såg aldrig dagens ljus

Den bil som syns körades på bilderna är en prototyp som var med i beslutet om modellen skulle gå in i produktion eller ej.

Designen är en vidareutveckling från första generationens exteriör med mängder av krom och en lång hjulbas.



Interiören på "nya" Volkswagen Phaeton är samma som i Touareg.

Insidan genomsyras av lyx i alla möjliga former. Föraren och framsätesspassageraren får ta del av den välvda display som idag sitter i Volkswagens flaggskepps-SUV – [Touareg](#).

I baksätet finns träpaneler som bryter av mot den ljusa skinnklädseln, TV-skärmar och en kontrollpanel i mitten.

Det må inte vara särskilt folkligt, men det är en Volkswagen som vi helt klart hade velat se i produktion.



Baksätet på Volkswagen Phaeton är i paritet med konkurrenterna.



Marcus Berggren

9. Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid.

Publicerat 7 JUL 2022. Text och foto: Stefan Fredrikson.

Prisvärt charmtroll.



LÄSTID: 5 MIN

Vill du ha en 7-sitsig, laddbar bil med god komfort? Då finns det faktiskt inte så många alternativ, lika prisvärda som Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid. Dessutom kör du billigt på eldrift och har låg fordonsskatt.

- **Därför ska du slå till:** En härligt lyxig suv med bra komfort.
- **Detta bara älskar man:** Rymligt charmtroll för stora familjen. Prisvärd!
- **Men detta är uselt:** Aningen klen, inbyggd laddare på 3,3 kW.

Den första generationen Kia Sorento kom till Sverige 2002 och var en ganska hopplös, gammalmodig modell. Ändå tog svenskarna den till sina hjärtan och sedan dess har kärleken till Sorento bara vuxit.

Nu, 20 år senare, kör vi den fjärde generationen Sorento. Kia har varit flitiga och ständigt förbättrat modellen. Dessutom har Kia varit snabba med att införa laddbara modeller, som denna Sorento Plug-in Hybrid.

Trots sin storlek, med 7 sittplatser, känns Sorento pigg. Den sammanlagda systemeffekten på 285 hk och 350 Nm räcker till mer än väl i vardagen. Komforten är utmärkt och bensinförbrukningen måttlig med tanke på en tjänstevikt på nästan 2,2 ton.

Priset för Kia Sorento börjar vid 591400 kronor, vilket ju är en hel del pengar. Men en Volvo XC90 Recharge, även den 7-sitsig laddhybrid, har ett pris från 896000 kronor.

Det är ju inte varje dag som man kan "spara" 300000 kronor, så Kia är kanske inte helt fel ute? Läs vidare så ska vi se om Sorento Plug-in Hybrid är ett bra val för din familj!



Man får med sig halva knattegänget till fotbollsträningen med 7 sittplatser.

Kunglig komfort

Man hinner bara köra en stund för att tre goda egenskaper etableras hos Kia Sorento Plug-in Hybrid. Den är rymlig, väldigt bekväm och känns trots sin storlek pigg.

Väghållningen är inte det minsta sportig utan lite "amerikansk" med mjuka fjädringsrörelser. Känns helt rätt för den här biltypen. På dålig väg kan dock tyngden göra sig påmind och där är inte Sorento lika silkesmjuk i sina fjädringsrörelser.

Trots sin storlek och tyngd känns inte Kia Sorento speciellt stor. Styrkänslan är linjär men lite filtrerad, som den oftast är på bilar med elektriskt styrservo.

Framstolarna är kungligt sköna och varma dagar uppskattar man ventilationen som ingår i paketet Advance Plus. Då ingår även HUD (Head-Up Display), kamera med 360-graders vy och dödvinkelvarning. Den senare funktionen är ganska fiffig då den automatiskt visar en bakåtbild i huvudinstrumentet, antingen på vänster eller höger sida.

I den här utrustningsnivån förmedlar verkligen Kia Sorento en lyxig och ombonad känsla. Den upplevda kvalitetskänslan är mycket hög. Den diskreta LED-belysningen i inredningen gör också sitt till för att förmedla känslan av en modern, laddbar bil.

En bensinmotor på bara 1,6 liter kan låta lite i en 7-sitsig suvmodell men Kia har turboladdat och dessutom stöttar elmotorn på ett utmärkt sätt. Kraften kommer från två håll men sys ihop på ett utmärkt, helt sömlöst sätt i automatlådan.

Automatlådan går att växla manuellt med paddlarna, om man känner för det. Men automatlådan fungerar fantastiskt fint, helt på egen hand. Så paddlarna blev efter ett tag ganska oanvända.

Det finns olika, tekniska lösningar för att skapa fyrhjulsdraft. Volvo XC60 T8 Recharge har en elmotor som bara driver på bakhjulen, vilket gör modellen fyrhjulsdreven enbart när man kör på både el och förbränningsmotor.

Sorento Plug-in Hybrid har däremot en "äkte" fyrhjulsdraft där eldrift och bensinmotor gemensamt fördelar kraften till alla fyra hjulen. Det ger trygga vägegenskaper, speciellt vintertid, och god framkomlighet.



*Sorento mäter "bara" 4,8 meter i längd och känns smidig i stadstrafiken.
Liten men stark*

Låg fordonsskatt

Bränsleförbrukningen i Sorento Plug-in Hybrid är måttlig, med tanke på bilens storlek. Men direkt supersnål är den inte, vid en längre etapp på landsväg så hamnade vi på 7,8 l/100 km.

Vid blandad körning i stan, där bromskraften går att utnyttja effektivare, körde vi dock betydligt snålare.

Kan man sköta det vardagliga pendlandet på enbart eldrift – räckvidden anges till 57 kilometer – så sjunker givetvis bensinförbrukningen till nära noll. Räkna dock med en kortare räckvidd i praktiken, är det kallt så kanske man kan hoppas på högst 4 mil.

Möjligheten att köra på ren eldrift, tillsammans med en årlig fordonsskatt på enbart 360 kronor, är två av de viktigaste skälen att välja en laddhybrid. Dessutom förväntar vi oss en måttlig värdeminskning, speciellt nu med ständig brist av laddbara inbytesbilar.



Ombonat, lyxigt och funktionellt. Sorento levererar en bra, upplevd kvalitetskänsla.

Värmepump saknas

Precis som hos den [mycket populära märkesbrodern Ceed SW Plug-In Hybrid](#) saknar Sorento Plug-In Hybrid värmepump. Tekniken kan liknas vid de luftvärmepumpar man har hemma, som kan alstra både värme och kyla.

Det innebär att Sorento måste starta förbränningsmotorn då och då, för att få värme i kupén. Känns ganska onödigt när man vill köra elektriskt och göra miljön en tjänst.

På tal om det elektriska så laddas batteripaketet på 13,8 kWh med en "ombordladdare" på 3,3 kW. Visserligen behövs det inte så mycket laddeffekt på en laddhybrid, men det känns ändå lite i underkant för en modern modell.

Att ladda från 0 till 100 procent tar 3 timmar och 43 minuter, enligt Kia, via en laddbox. Skulle man ladda via ett vanligt vägguttag med 10A (vilket inte är att rekommendera, på grund av risk för varmgång och brand) tar det 6 timmar.

Högt betyg för Kia Sorento

Då är det dags att summera intrycken av Kias stora charmtroll. Pendlar man inte allt för långt till vardags går det att köra på nästan enbart eldrift. Komforten är kunglig och Sorento känns pigg.

Har man behov av en 7-sitsig, laddbar bil för den stora familjen är Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid ett mycket trevligt alternativ. Eller rättare sagt – det finns inte många alternativ i den här prisklassen.

Ett alternativ, om man är redo att ta steget till en elbil, är [Mercedes EQB 350 4Matic](#) – som vi nyligen testade. EQB är också 7-sitsig, tillsammans med väldigt många andra goda egenskaper. Priserna börjar vid 622900 kronor och efter 6 månader får man 70000 kronor i bonus.

Båda bilmodellerna är sådana som vi verkligen kan rekommendera för familjer med behov av stort utrymme. Laddhybrid eller elbil – valet är ditt!

Extra läsning om miljöbonus:

Laddhybrider har fått en miljöbonus av staten men reglerna förändrades vid halvårsskiftet. Lite förenklat kan man säga att alla nya laddhybrider som registreras efter 1 juli 2022 får en halverad miljöbonus, maxbeloppet sänks från 45000 till 20000 kronor.

Förändringen innebär att miljöbonusen för Kia Sorento Plug-In Hybrid har sänkts från 22846 till 8600 kronor.

Men även om miljöbonusen sänkts har Sorento Plug-In Hybrid ändå en relativt låg förbrukning och framför allt låg fordonsskatt (360 kronor). Läs mer om förändringarna i artikeln ["Ska du köpa laddhybrid måste du skynda dig!"](#).

TEKNISKA DATA

Kia Sorento 1,6 T-GDi Plug-In Hybrid 2022

Motor: Rak fyra, turbo, bensin. 1598 cm³. Toppeffekt 180 hk (132 kW) vid 5.500 rpm, 265 Nm vid 1500–4500 rpm. Sexväxlad automatlåda, fyrhjulsdraft. Elmotorn: 67 kW (91 hk), 304 Nm. Sammanlagd systemeffekt: 265 hk (198 kW) och 350 Nm.

Mått: Längd/bredd/höjd 4810/1900/1700 millimeter. Axelavstånd 2815 millimeter. Tjänstevikt 2174 kilo. Bagagevolym VDA 604/1.988 liter. Max dragvikt 1500 kilo. Däckdimension 235/55-R19. Batteristorlek: 13,8 kWh.

Prestanda: 0–100 km/h 8,7 sekunder. Toppfart 193 km/h. Bränsleförbrukning 1,6 l/100 km (WLTP). CO₂-utsläpp 38 g/km. Elektrisk räckvidd (WLTP) 57 kilometer.

Pris: Grundpris 591400 kronor. Pris för denna bil med paketet Advance Plus Panorama: 666300 kronor.



10. Mercedes-Benz CLS 300d: inget för långskåtkar.

Publicerat 7 Juli, 2022.

Av Marcus Berggren.

Mercedes-Benz CLS är en given kandidat för den som är på jakt efter en premiumbil och prioriterar en snygg exteriör. Vi är många på redaktionen som har beundrat den smaragdgröna CLS 450 som står hos handlaren där vi hämtar våra testbilar.



Vid upphämtningen av föremålet för denna recension skämtade jag därför om att jag gärna ville ha en likadan som demobilen inne i hallen – med undantag för drivlinan, alltså; vi skulle ju utvärdera CLS 300d. När vi möttes av exakt detta var både förvåningen och lyckan ett faktum.

För att ta reda på om bilen lever upp till sitt snygga yttre har det blivit dags att recensera

Mercedes-Benz CLS 300d.

Mercedes-Benz CLS 300d 4MATIC (2022)

Motor: 2,0-liters, 4-cylindrig, bensenmotor, 265 hästkrafter, 550 newtonmeter

Kraftöverföring: 9-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 6,4 sekunder

Toppfart: 250 km/h

Vikt: 1935 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4988/1435/2069 mm

Pris: 788 900 SEK (Testbil ca 930 200 SEK)



CLS hör hemma vid slutet av en lång resa till havet.

Potent motor som dock inte riktigt speglar CLS:s image

Det första som slår en är att en dieselfyra kanske känns lite väl B i en sedan-coupé, vars dimensioner och formspråk verkligen skriker exklusivitet. Knattret man möts av vid uppstart borde inte betinga mycket mer än 7,5 prisbasbelopp.

Med det sagt slipper man för det mesta oljud inuti bilen. Där det verkligen räknas är motorn dessutom en fin pjäs.

Gasresponsen är omedelbar och förmågan att skjuta på finns alltid om man befinner sig på allmän väg i Sverige.

Växellådans betar sig nästan klanderfritt

Ihop med den niostegade växellådan bjuder den dessutom på en ganska bränslesnål upplevelse.

På lands- och motorväg drar den en halvliter milen vid varsam behandling av gaspedalen. Här är känslan av sju och ett halvt prisbasbelopp lite mer emotsedd.

Växellådan lirar också väldigt väl med motorn. Det är vad man kommit att förvänta sig från Mercedes niostegade automatlåda.

Närhelst man känner för att skicka in ett kommando via paddlarna bakom ratten får man dessutom respons utan fördröjning.

Kör man i ekoläge, vilket inte är helt fel i tider då dieseln kostar som den gör nu, blir känslan i växlingarna dock mindre raffinerad.

Mellan de lägsta växlar, i låg hastighet, skiftas det lite väl hårt. Det känns som att, i en manuellt växlad bil, plötsligt släppa kopplingen med lite för högt varvtal för den valda växeln.

Givet att Mercedes 9G-Tronic-låda har hängt med i snart ett decennium borde alla designmissar vara utrotade.

Att vi på redaktionen känner igen det här beteendet från en handfull Mercedes-modeller vi har testat är emellertid en dyster indikation på att vi har en kvardröjande barnsjukdom på händerna, alternativt att hjärnan bakom ekoläget har missat stjärnan i grillen.



Interiörens avantgardistiska utformning kan lätt upplevas som lite överdriven när man upptäcker hur billiga material man har begagnat.

Känslan bakom ratten

Styrningen är direkt, med varken mer eller mindre känsla än vad man väntar sig i en bil av det här slaget.

Tack och lov har CLS besparats den överlättas styrning – vilken drabbat de lyxbetonade märkeskollegorna [S-klass](#) och [EQS](#) – som får ratten att kännas som ett ihåligt skal.

En mer välkommen likhet till flaggskepps-Mercorna är luftfjädringen. All stötighet från de enorma 20-tumsfälgarna (som råkar spela en viktig roll för CLS exteriöra estetik) har inte trollats bort, men stabilitet i hög hastighet finns så att det räcker och blir över. Bilen känns stundtals som en svävare, fast med grepp.

Mercedes-Benz CLS 300d har en märkestypisk interiör

Likt många Mercedes-Benz lämnar byggkvaliteten på instrumentpanelen en del att önska; användningen av tunna plastmaterial är intensiv.

Min bättre hälft – som på senare tid verkar ha avvecklat sitt totala ointresse för bilar – påpekade att också interiörens formspråk känns överdrivet på ett sätt som får den att upplevas som chargerad.

Att ratten är full med plast kan tyckas bidra till den uppfattningen. Här ska dock sägas att Mercedes-Benz är den tillverkare som enligt mig har bäst kläm på hur man trycker in många funktioner i en ratt utan att göra avkall på någon användbarhet.

På den punkten är min enda anmärkning att det inte går att anpassa farthållarens inblandning i körningen utan att gå in i bilinställningarna.

Personligen föredrar jag att enkelt kunna välja om farthållare också ska betyda filhållningsassistent, beroende på omständigheter som hur körsugen man är och hur pass väl bilen själv klarar av den vägtyp man råkar befinna sig på.



Kom ihåg att inte vara för lång!

De obligatoriska, elektriskt inställbara sätena saknar möjlighet att anpassa sidostödet, vilket betyder att skålningen inte passar alla.

För en manspreader som undertecknad blir sittdynan obekväm efter några timmar. Den största bristen med sätena är emellertid av indirekt karaktär.

Det går nämligen inte att sitta tillräckligt lågt i Mercedes CLS. I praktiken innebär det att förare längre än 180 centimeter inte kan finna en rimlig sittposition bakom ratten. Det måste anses vara helt oacceptabelt i en bil som inte är av slaget dedikerad rekreationsmodell. Mercedes borde omgående erbjuda bilen med mindre högbyggda sittdon.

Summan av kardemumman

Men det är också den enda stora nackdelen. På det stora hela är CLS en väldigt trevlig bil, som på många sätt lever upp till de smäckra linjerna. Att man egentligen inte kan köra den om man är över snittlängd måste dock ses som ganska problematiskt.

Om inte annat borde det ge upphov till ett värdetapp som får värdeutvecklingskurvan hos en fullsmetad [E-klass](#) (vilket CLS i grund och botten är) att framstå som en grön skidbacke.

[Bygg din egen Mercedes-Benz CLS 300d här!](#)

Dagens PS utlåtande om nya Mercedes-Benz CLS 300d

Slutbetyg: 3/5

Mercedes-Benz CLS 300d är lyxig och trevlig, med ungefär samma för- och nackdelar som man förväntar sig av en modern Merca. På minuskontot sticker det faktum att somliga inte får plats i den ut.

[Här kan man läsa om en Merca man kan sträcka på benen i!](#)



Marcus Berggren

11. London till Madrid på en tank.

Publicerat 05/07/2022 av Karl Cajmatz.

Lyxiga BMW 7-serie går att köra extremt snålt.



Kan man få räckviddsångest om man kör på diesel? Kanske, men det lär krävas en ängels tålamod, åtminstone om man kör en BMW 730d. Den brittiske Youtubern Joe Achilles ville se om hans BMW 7-serie kunde ta sig från London till Madrid utan att tanka. Det kunde den.

Sträckan innebär lite mer än 165 mils körning, plus de dryga fem milen som tågresan under Engelska kanalen innebär. I och med att bilens tank rymmer 78 liter betyder det att den totala snittförbrukningen inte får överstiga 0,47 liter milen.

Inget om bränslekvaliteten nämns i videon, men baserat på pumppriset som syns en minut och 16 sekunder in i videon verkar det vara Shell V-Power Diesel. En annan åtgärd som vidtagits för att maximera räckvidden är att bilen utrustats med Michelins bränsleeffektiva e.Primacy-däck.

Trots att Achilles och hans kameraman/co-driver satte av i ottan, för att slippa Londons rusningstrafik, blev resans inledning någorlunda stoppintensiv. Det var dock inte värre än att snittförbrukningen kunde pressas under 0,4 liter milen innan de körde ombord på Euro-tunnel-tåget.

För att hålla förbrukningen i schack på de långa motorvägssträckorna, inte minst genom Frankrike, användes fartbegränsare snarare än farthållare. Detta eftersom farthållare har en tendens att göra vad som helst för att hålla önskad hastighet, inbegripet såväl inbromsningar som hårda accelerationer.

Ekipaget höll sig runt beskedliga 100 knyck större delen av resan. Det gjorde att man vid gränsen mellan Frankrike och Spanien, som utgörs av bergskedjan Pyrenéerna, hade fått ned snittförbrukningen per mil under 0,35 liter. Detta trots motvind, viss backighet, och att AC:n fick jobba på i den drygt 30-gradiga värmen.



Effektivitetsvinsterna som kammades hem genom Frankrike gick till stor del förlorade när backigheten tilltog in i Spanien, men ändå nåddes den spanska huvudstaden med sex liter kvar i tanken och dryga 15 mils återstående räckvidd. Det innebär att snittförbrukningen landade på knappa 0,37 liter milen och att en BMW 730d har en teoretisk räckvidd på drygt 180 mil.

Hela resan tog 22,5 timmar, och måste ses som en fjäder i hatten för den numera ganska föraktade dieseln. Räckvidd av det här slaget är en form av lyx som kommer att ligga utom elbilens räckhåll för alltid, eller åtminstone tills alla motorvägar erbjuder laddning under färd.

Se hela videon här: <https://youtu.be/tisMPZeCHzI>.



Karl Cajmatz



12. Volvo har sålt 100 tunga ellastbilar i Sverige.

Publicerat 2022-07-07 KL 18:30 AV ROGER ÅBERG.

Eldrivna tunga lastbilar är på gång och nu berättar Volvo att man har sålt 100 stycken i Sverige. Det firar man med att tacka sina kunder vilket jag tycker är lite fint.



– Oavsett om det är större logistikföretag eller mindre åkerier vill allt fler av våra kunder köra elektriskt och får uppdrag där det är ett krav på utsläppsfria transporter. Vi är mycket glada och stolta över att vi fått beställningar på över hundra ellastbilar hittills. Det har helt klart blivit en konkurrensfördel att kunna erbjuda tysta, utsläppsfria transporter, berättar Stefan Strand, VD Volvo Lastvagnar Sverige.

De 100 beställda ellastbilarna kommer att tillverkas och levereras i höst.



Roger Åberg



13. Volvo lastvagnar lovar vätgasdrift till 2030.

Publicerat 2022-06-23.

Volvo Lastbilar utvecklar och testar nu en vätgaslastbil. Med bränsleceller går lastbilen 100 mil på en tankning. – Vi har utvecklat den här tekniken några år nu och det känns fantastiskt att se de första lastbilarna köra på testbanan, säger Roger Alm, VD för Volvo Lastvagnar.



Elfordon som drivs av vätgas i bränsleceller har pekats ut som en viktig pusselbit för att få bort våra utsläpp av koldioxid. En sektor där de bedöms kunna göra stor nytta är tunga vägtransporter över långa sträckor. Volvo Lastvagnar erbjuder idag batterielektriska lastbilar för att minska koldioxidutsläppen från sina transporter. Men för att helt få bort utsläppen har Volvo utvecklat en ny lastbil med bränsleceller, med endast vattenånga som biprodukt.

Bränslecellstekniken är fortfarande i en tidig mognadsfas och samtidigt som det finns många fördelar med den nya tekniken, så finns det också utmaningar. En av dem är tillgång till grön vätgas i stora mängder. En annan är det faktum att tankningsinfrastruktur för tunga fordon till största delen återstår att bygga.

”Vi förväntar oss att tillgången på grön vätgas kommer att öka markant under de kommande åren, eftersom många industrier kommer att vara beroende av den för att minska sina CO₂utsläpp. Men vi kan inte vänta med att gå över till koldioxidfria transporter, tiden rinner ifrån oss. Så mitt tydliga budskap till alla transportföretag är att börja resan idag med batteriel, biogas och de andra alternativ som redan finns. Bränslecellsbilarna blir, när de är tillgängliga, ett komplement för de längre och tyngre transporterna”, säger Roger Alm.

Kolla in videon: [Volvo Trucks – Our first-ever fuel cell electric truck.](#)

Läs pressrelease [här](#).

14. Provkörd: Opel Kadett D Caravan från 1984.

Publicerad 8 Juli, 2022 av Marcus Berggren.

1979 kom den första mer moderna varianten av Opels kompakta folkbil, Opel Kadett D, som la grunden till dagens Opel Astra. Vi begav oss till Opels huvudkontor i Tyskland för en provkörning.



Opel Kadett Caravan Luxus, 1979.

1936 kom den första Opel Kadetten till världen, som då var den första rimligt prissatta bilen i segmentet. Av oklara skäl upphörde dock tillverkningen 1940. 22 år sedan väcktes emellertid namnet till liv igen, denna gång i form av Kadett A, som många säkert känner igen från allas favoritprogram *Top Gear*.

Opel Kadett D Caravan (1984)

Motor: 1,3-liters, 4-cylindrig, bensen, 60 hästkrafter, 94 newtonmeter

Kraftöverföring: 4-växlad manuell, framhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 16,5 sekunder

Toppfart: 147 km/h

Vikt: 885 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4207/1400/1636 mm

Miltal testbil: 19645 km

Framhjulsdreven familjefavorit

Det som utmärker just Kadett D-kapitlet i Opels långa kompaktbilshistoriebok är dess framhjulsdraft.

Det innebar en enorm investering för Opel (och GM för den delen) och receptet står sig än idag, något som gäller för segmentet i sin helhet.



Marcus är lyrisk över möjligheten att få köra en Opel Kadett D tillhörande Opels veteranbilssamling.

BMW var det sista märket att överge bakhjulsdrift i just C-segmentet.

Utöver framhjulsdriften innebar även investeringen att en rad nya drivlinor kom till världen.

De varierade hela vägen från en instegsmodell som primärt såldes i Italien som hade en 1-liters motor på 50 hästkrafter till GTE-modellen på 1,8-liter och 115 frustande kusar under huven.

Obskyr Opel

Det fanns flertalet obskyra varianter av Opel Kadett D. Dels fanns det Kadett Pirsch, som salufördes som Kadett Off Road i icke-tysktalande länder.

Modellen var en höjd kombi med robustare fjädring, högre markfrigång, mer skogslämpade sulor, underredsskydd och annat som gjorde den lämpad för jakt.

Exklusivt för den svenska marknaden fanns även en Opel Kadett Post – alltså en postbil. Den förseddes med högre tak, vilket krävde en större framruta, skjutdörr, högerstyrning och automatlåda. Den byggdes om i Tyskland för att sedan sättas i postens tjänst här hemma i Sverige.

Bakom ratten på Kadett D

Den variant som jag fick ratta i Rüsselsheim, Tyskland var en 1984-års 1,3-liters Kadett D Caravan med strax över 1960 mil på mätaren.

Som bekant hade den 1,3-liter stora, fyrcylindriga bensinaren 60 hästkrafter och en toppfart på 147 kilometer i timmen.

Testbilen hade insprutning – samtliga Kadetter fick det först 1995 – och vaknade direkt till liv när jag vred om nyckeln.

Kopplingen är lätt och att hitta dragläget var lika svårt som att hitta popcorn i en biosalong.

Jag rörde mig ut mot den stora vägen intill Opel-fabriken. Obefintlig luftkonditionering och gassande sol gjorde att min linnemundering fick jobba hårt för att hålla mig sval.

Trots modesta 60 hästkrafter under huven kändes bilen pigg och gasen i botten möttes av en hel del snack, men även förvånansvärt mycket verkstad.



Opel Kadett D gjorde sig känd för att rosta. Detta exemplar hade dock klarat sig.

Växellådan har distinkta, långa slag och man är ständigt medveten om vilken växel man befinner sig i.

Det finns ingen varvtalsräknare utan man får lyssna efter när det är dags att växla upp.

Styrningen saknar servo och det är ett flöde av information som letar sig in i händerna.

Uppe i fart är den lätt och bilens tjänstevikt på en bit under 900 kilogram gör att Kadett D känns pigg.

Det finns egentligen ingenting som kräver särskilt mycket ansträngning från föraren utan bilen är kommunikativ och allt är väldigt enkelt.

Att dundra i över 100 knyck gör att man snabbt inser att Kadett D inte erbjuder samma autobahnlämplighet som [helt nya Opel Astra](#), som vi också provkörde på plats.

Med det sagt känns Kadett D modern och rent prestandamässigt gynnas den av sin låga vikt.

Det finns moderna bilar med samma antal hästkrafter som känns betydligt slöare.

Summan av kardemumman

Opel Kadett D markerade starten för framhjulsdrivna kompaktbilar hos GM även om dagens Opel tillhör Stellantis.

I Caravan-utförande var Kadett D en familjebil för massorna och under sina fem år på marknaden såldes det över 2 miljoner exemplar.

Dessvärre har nästan alla rostat bort, inte minst de i mindre eftertraktade utföranden som 1,6-liters dieselmotorn.

Även om Kadett D officiellt slutade tillverkas 1984, fortsatte tillverkningen i Jakarta fram tills 1995. Och såvitt jag vet rostar inte i bilar i Indonesien i samma omfattning.



Inget överflöd här inte.



Opel Kadett D Caravan såldes i över 2 miljoner exemplar mellan 1979 och 1984.



Marcus Berggren

15. Klassiskt bilmärke: Singer.

Publicerat 21 oktober 2010.

Åren innan engelska Singer år 1905 började med riktig bilproduktion hade firman byggt trehjulingar och motorcyklar, och dessa i sin tur var sprungna ur en lönsam trampcykel-tillverkning.



Få svenskar har väl varit direkt upphetsade över Singer-bilarnas förtjänster, men jag lovar att de har funnits! Märkets 10- och 20-tal kan vi hoppa över.

Enstaka sådan har förmodligen funnits i landet, men nu är det tveksamt om någon finns kvar. Ändå var Singer ett stort märke på hemmaplan, faktiskt trea i den engelska försäljningen, efter Austin och Morris, i slutet av 20-talet.

Snabb och charmig

Under 1930-talet byggdes en mångfald modeller, en del av dem riktigt sportiga, men diversifieringen blev sannolikt för mycket och det var med nöd och näppe Singer klarade sig undan konkurs 1937.

Sportbilar med modellnamnet Nine Sports hade lanserats 1933 och året därpå kom den piffiga lilla 1-litre Le Mans med tre förgasare och en toppfart kring 130 knutar.

Bilen betraktades som både snabb och charmig. Den såg inte alls tokig ut heller; som en samtida M.G. ungefär.

Efter krigsslutet 1945 var det många engelska fabriker som hade svårt att komma igång igen. Singer gjorde som alla andra; man lanserade sina sista mellankrigsmodeller igen, och så ont om nya bilar som det var gick de snabbt åt.

Men tiden har sin gång och 1948 kom en alldeles ny saloon-modell. Den hade pontonkaross och utmärkte sig mest genom att inte utmärka sig alls. SM 1500 kallades den, Singer Motors 1500 kubik.



SM 1500 var en relativt välbyggd bil med ett av bilvärldens mest anonyma utseenden. I produktion åren 1949–54 och byggd i 17 382 exemplar.

Bilen var förhållandevis dyr och när tillverkningen kommit ikapp efterfrågan blev den svår-såld.

Tillverkningen av modellen Nine Roadster från 1939 fortsatte efter kriget i ett antal versioner men aldrig i stora antal. Den sista bilen i serien byggdes så sent som 1955 och var ungefär lika antikverad som Kalle Ankas bil, men rar att titta på.

Efterkrigstidens sista självständigt byggda Singer blev Hunter, som tillverkades i 4772 exemplar åren 1954–56, då Rootes-konglomeratet räddade Singer från undergång.

Undergång trots allt

Fast en sorts undergång blev det trots allt, ty från och med nu var Singer-bilarna i själva verket uppsnofsade Hillman-modeller. Den första av dem kallades Gazelle och fanns att köpa som saloon, stationsvagn och cabriolet.

Hos Hillman hette de här bilarna Minx och hos syskonet Sunbeam kallades de Rapier. Här prövades verkligen kundernas märkeslojalitet! Skulle de köpa en Singer som var en onödigt dyr Hillman?

Under 1960-talet fortsatte Rootes på den inslagna vägen och med Vogue-serien överdekorerade man en Hillman Super Minx. Fronten på de här bilarna var sällsynt stökig men de sålde i alla fall hyfsat, eller i åtminstone drygt 40000 exemplar.

Ungefär samma försäljning nådde den kuliga lilla Chamois, som var Singers version av svansmotorbilen Hillman Imp. Liksom för att betona att slutet var nära hette Singers sista bilmodeller New Gazelle och New Vogue.

Båda var förstas maskerade Hillman-bilar. Sen kom Chrysler in i bilden och så rann hela Rootes ut i sanden 1970.

Något ägarstöd liknande det som Saab nyligen upplevde var det knappast frågan om. Rootes hade ju för länge sedan tappat de som älskade märket Singer.



*Singer Vogue var en glorifierad Hillman Super Minx.
Byggdes i detta utförande åren 1961–64 i nästan 30000 exemplar.*

FILM: <https://youtu.be/GXGzNo1G344>.



*1963–65 såldes 20000 Gazelle V.
Bland nyheterna: skivbromsar fram och vassare former på taket.*

FILM: <https://youtu.be/Eusb4vBfea0>.



Efterkrigstidens första Nine Roadster var enligt Singer byggd med "förkrigskvalitet", vilket var en fjäder i hatten.

FILM: <https://youtu.be/lyDrWYOk6Ww?list=PLV8I3ILroTg8MM8fmL9y8JKQSaNtNIMbB>.



1947 lanserades åter Singer Super-Twelve, en bil som också byggts före kriget. Välbyggd men ingen storsäljare. Bara 1098 ex tillverkades.



Chamois Sport från 1968/69 var i själva verket en Hillman Imp, en kul svansmotorbil med en hel del tävlingsframgångar på sitt samvete.



Singer Hunter



FILM: <https://youtu.be/WaFgYb9c394?list=PLV8I3LroTg8MM8fmL9y8JKQSaNtNIMbB>.



Singer 9 Le Mans Coupe 1936



16. Johan Kristoffersson skjutsar livrädd F1-världsmästare i Extreme E.

Publicerat 2022-07-07 av Anders Nilsson.

Provkör Spark Odyssey 21.



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

Han driver ett Extreme E-stall, men har ändå aldrig provat att köra bilen. Nu har Nico Rosberg till slut provkört en Spark Odyssey 21, och även fått skjuts av svenske Johan Kristoffersson.

Som du vet har den före detta Formel 1-världsmästaren Nico Rosberg många strängar på sin lyra. Han driver bland annat ett stall, Rosberg X Racing, i den läckra helelektriska racingserien Extreme E. Johan Kristoffersson (STCC-mästare och rallycrossvärldsmästare) och Mikaela Åhlin-Kottulinsky är stalllets förare. Förra året vann den förstnämnda det första mästerskapet någonsin. Nu har Nico fått testa Spark Odyssey 21, bilen som alla i mästerskapet kör med, och har lagt upp det på sin Youtubekanal. Tidigare har han bland annat provkört en [Koenigsegg Regera i Monaco](#).

Spark Odyssey 21 är en elektrisk off-road racingbil formad som en suv och väger 1 650. Den är 440 centimeter bred och 230 centimeter lång. Den använder teknik som var utvecklad för Formel E. Den har ett 54 kWh batteri som driver två elmotorer, en på vardera axel, och utvecklar 536 hästkrafter.

Dessutom får Nico Rosberg åka med Johan Kristoffersson när han kör på en bana i närheten av Nürburgring. Rosberg såg stundtals något stressad ut.

SLUT