



Cunningham C-3 Continental Coupe Vignale 1953.

1. Ford testar ny strålkastarteknik
2. BMW ska sälja vätgasbilar med start 2025
3. Volcons elfordon får motorer och teknik från General Motors
4. Xpeng avslöjar mera om elbilen G9
5. Ola ska lansera Indiens sportigaste elbil
6. Första köparen får sin Volvo P1800 Cyan för 7 miljoner
7. Test: Range Rover en prisvärd tvåmiljonersbil
8. Aston Martin presenterar DBR22
9. Test: Maxus Euniq6 SUV
10. Nico Rosberg första kunden som får Rimac Nevera levererad
11. Toppchef på stort bilmärke totalkraschade nya elbilen värd 25 miljoner
12. Galna vinsten på att köra Koenigsegg 14913 kr per mil
13. Här är partiledarnas bilval
14. Världens dyraste Saab såld för 1,5 miljoner kronor
15. Peugeot 605 var attraktiv men anonym
16. Opel Terrängsportbil



1. Ford testar ny strålkastarteknik.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN.

2022-08-15 KL 18:00.

Ska öka förarens uppmärksamhet.



FILM: <https://youtu.be/9l0giQS-RA0>.

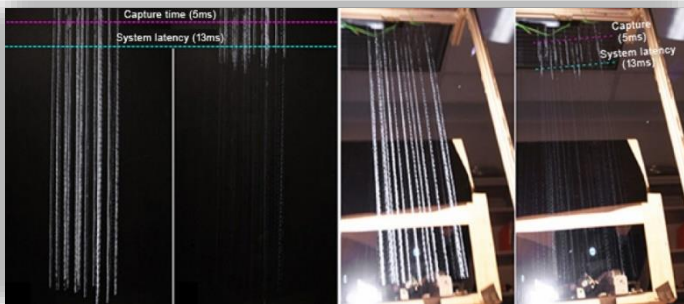
Ford håller på att labba med ny strålkastarteknik som kan projicera vägbeskrivningar, hastighetsbegränsningar eller väderinformation på vägen så att förarens ögon istället kan ligga på vägen framför bilen. Tekniken skulle även kunna gynna medtrafikanter och gående då man skulle kunna projicera ett övergångsställe på vägen eller visa åt vilket håll man ska svänga tydligare än med bara blinkers. Projiceringen på vägbanan skulle även kunna varna föraren för halka, snöfall och dimma.

När tekniken kan hitta in i produktionsbilar återstår att se.





**Mercedes visar smarta strålkastare.
Kommer till Mercedes-Maybach S-Class.**



**Strålkastare ser igenom regn och snö.
Tack vare smart mjukvara.**



**Alla bilens ytor kan lysas upp med Magnas nya teknik.
Syns inte när de inte är igång.**



Bobby Green

2. BMW-chef: Vi ska sälja vätgasbilar med start 2025.

Publicerad 2022-08-15 kl 6:25. Text Erik Söderholm.

BMW ska börja sälja vätgasversionen av suven X5 med start om tre år, lovar försäljningschefen.



BMW har lanserat flera batterielbilar de senaste åren, men märket experimenterar också med [vätgasteknik i den stora suven X5](#).

Nu uppger försäljningschefen Pieter Nota att BMW planerar att serietillverka X5-modellen med vätgasdrift under 2025. Projektet är ett samarbete med Toyota som investerat miljardbelopp i utveckling av vätgasdrivna bilar.

– Vi ser att bränslecellstekniken är särskilt relevant i större suvar och vi har flera olika projekt som vi arbetar med tillsammans med Toyota, säger han i en intervju med [Nikkei](#).

”bränslecellstekniken är särskilt relevant i större suvar”.

BMW har tidigare gjort klart att märket ska fortsätta sälja konventionella förbränningsmotorer i många år, och till och med planerar att lansera [helt nyutvecklade förbränningsmotorer](#). Men vid sidan av det ska elbilsutbudet skalas upp, både i form av batterielbilar och vätgasbilar.

De största fördelarna är enligt BMW att tankningen går snabbare, att räckvidden blir relativt lång utan ett tungt batteripaket och att bilköparna kan minska utsläppen även i länder med dålig laddinfrastruktur. Å andra sidan är nätverket med vätgasmackar dåligt utbyggt på flera håll och vätgastekniken är betydligt mindre energieffektiv än att ladda en batterielbil.

Vill sprida riskerna

Att BMW både tror på batterielbilar, vätgasdrift och förbränningsmotorer är inget konstigt enligt Pieter Nota – trots att till exempel konkurrenten Mercedes tvingats [dra ned på utvecklingen av vätgasbilar](#).

– Vi tycker det är viktigt med olika teknologier eftersom vi inte vill lägga alla investeringar på ett enda område, säger han.

I nuläget har BMW som mål att hälften av alla bilar koncernen säljer ska vara eldrivna 2030. Men elbilsförsäljningen går bättre än väntat.

– Om den nuvarande takten håller i sig kan vi nå den siffran två år tidigare.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



BMW: Vi behöver nya motorer för att kapa utsläppen.



Ger inte upp vätgasen: "Är den saknade pusselbiten".



BMW: Vätgasbilar lika billiga som bensinbilar om fem år.



BMW avslöjar fler detaljer om nya vätgasmodellen.



3. Volcons elfordon får motorer och teknik från General Motors.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN 2022-08-15 KL 12:30.

UTV:n Stag blir först ut.



Vi har tidigare skrivit om det amerikanska företaget Volcons eldrivna tvåhjulingar. De har även UTV:n Stag som presenterades förra månaden. Nu får vi reda på att alla framtida UTV-fordon från företaget kommer att använda motorer och teknik från General Motors. Stag kommer också att använda battericeller och annan teknik från GM och blir först ut i gänget med de nya grejerna.

Travis Hester som är Vice President på EV Growth Operations hos GM säger följande:

"General Motors har förvandlats från en biltillverkare till en plattformsinnovatör, med skalbara arkitekturer som är utformade för att påskynda ev-antagandet inom olika branscher och produkttyper. Vårt arbete med Volcon är ett tecken på våra planer och visar plattformens flexibilitet samt potentiella applikationer långt bortom traditionella fordon."

Stag kostar från 39999 dollar och den ska lanseras nästa sommar. Batteripacket är på 42 kWh vilket ska räcka för att ta sig 16 mil på en laddning. Den har en elmotor som ger 127 hästar och 359 newtonmeter i vrid och toppfarten ska ligga på 129 km/h. Drivningen sker på alla fyra.





FILM: <https://youtu.be/DXzDkKNBJX0>.



**Volcon Runt - en eldriven motorcykel för barn.
Kostar 2995 dollar.**



**Eldrivna arbetsmaskiner från startupen Volcon.
Tvåhjulingen Grunt lanseras till våren.**



Bobby Green



4. Xpeng avslöjar mera om elbilen G9: "världens snabbast laddande".

Publicerad av Wiggo Björck 2022-08-12 kl 12:57.

Kommande kinesiska lyxsuven bjuder på supersnabb laddning och acceleration, men också en lyxig, teknikstinn inredning som ger passagerarna en "femdimensionell upplevelse".



Xpeng G9 bygger på en ny elbilsplattform med 800-voltsteknik som medger snabbladdning upp till 480 kW.

Xpengs svenska lansering verkar inte riktigt ha gått som planerat. [I juni stoppade man elbilen P5](#), som [gav ett blandat intryck i vår provkörning](#).

Men nu har den kinesiska tillverkaren en ny plan. Istället för den mindre och enklare P5 ska man satsa på den [Tesla Model S-liknande sedanen P7](#) och lyxsuven G9 i Europa.

Xpeng G9 har premiär i Kina i september och nu berättar tillverkaren mera om den, som man kallar för "världens snabbast laddande massproducerade elbil". Att snabbladda 20 mils räckvidd (enligt den mer förlåtande kinesiska körcykeln CLTC) ska ta endast 5 minuter.

Maxeffekten vid snabbladdning ligger nämligen på hela 480 kW för G9, som bygger på en ny plattform med [avancerad 800-voltsteknik](#). Här i Sverige kan det dock bli problem att hitta så pass kraftfulla laddare – Ionitys ultrasnabbladdare (UPC) levererar "bara" 350 kW.

Det problemet kommer inte kinesiska Xpeng G9-förare ha. I hemlandet finns redan så pass kraftfulla ultrasnabbladdare, bland annat [från konkurrenten GAC Aion](#). Xpeng ska dessutom nu lansera egen 480 kW S4 ultrasnabbladdare i Kina. Något europeiskt laddnätverk är det däremot inte tal om ännu.



Infotainmentskärmen i Xpeng G9 mäter 14,96 tum.

Räckvidden på Xpeng G9 ska bli upp till 70,2 mil enligt CLTC-körcykeln. Vad den siffran blir enligt [den tuffare EU-körcykeln WLTP](#) som vi är vana vid återstår att se, men vi kan nog räkna med omkring 60 mil.

Xpeng G9 är fyrhjulsdriven, med en elmotor på 235 hk (175 kW) i fram och en till på 308 hk (235 kW) i bak. Systemeffekten ligger således på 543 hk (405 kW) och vridmomentet på 717 Nm. 0–100 km/h ska ta "runt tre sekunder", enligt Xpeng.

Invändigt bjuder Xpeng G9 på massor av tekniska finesser. Ljudsystemet Xopera har 28 högtalare från Dynaudio på sammanlagt 2250 W och ska kunna "simulerar ljudisolering på konsertsalnivå", heter det.

Men det är inte allt. Genom att använda stolsvibrationer, interiörbelysningen, luftkonditioneringen och dofter ska Xopera kunna ge bilens passagerare en "inlevelsefylld 5D-upplevelse" när de lyssnar på musik eller tittar på film. Det senare är en aktivitet som i Kina blivit populär att göra i bilen under pandemin.

Xpeng G9 är också utrustad med en ny röststyrningsassistent som även fungerar i baksätet.

Utöver ovan nämnda finesser är Xpeng G9 också utrustad med tillverkarens förarassistanssystem Xpilot som på den läser av omgivningen med 31 lidarsensorer. Med hjälp av det ska bilen kunna köras autonomt på parkeringsplatser och andra lågfartsområden men också stadsvägar och motorvägar där lagen tillåter.

Vad priset på Xpeng G9 blir är ännu inte klart och likaså vet vi ännu inte när modellen kommer till Sverige. Klart är dock att den kommer göra det.

Med tanke på att de första leveranserna av Xpeng G9 ska ske i Kina under årets fjärde kvartal kan vi nog räkna med att se bilen här tidigast i början av nästa år.

I en video berättar Xpeng mera om G9 och dess interiör: <https://youtu.be/frRmiyyippU>.



Kinesiska elbilen Xpeng P5 satt på paus.



GAC Aion visar 480 kW ultrasnabbladdare – laddar 0–80 procent på 8 minuter.



Kinesiska elbilen Xpeng P7 floppar i laddtest – men tyskarna imponerar.



Wiggo Björck



5. Ola ska lansera Indiens sportigaste elbil.

Skriven av Kristofer.

Publicerad 2022-08-15.

Vill tillverka hälften av världens elbilar.



Ola Electric är ett ungt företag som rivstartat på den indiska marknaden genom att lansera eldrivna skotrar med enkel design och rejält med prestanda och räckvidd. Dessa bygger man i landets största fabrik för eldrivna tvåhjuliga fordon.

Även om man idag endast tillverkar tvåhjuliga fordon så är planen att också man ska tillverka elbilar på sikt. Det avslöjade Ola Electric [under ett event](#) i början av året. Idag delar Ola Electric med sig av fler detaljer kring elbilen och sin strategi framåt.

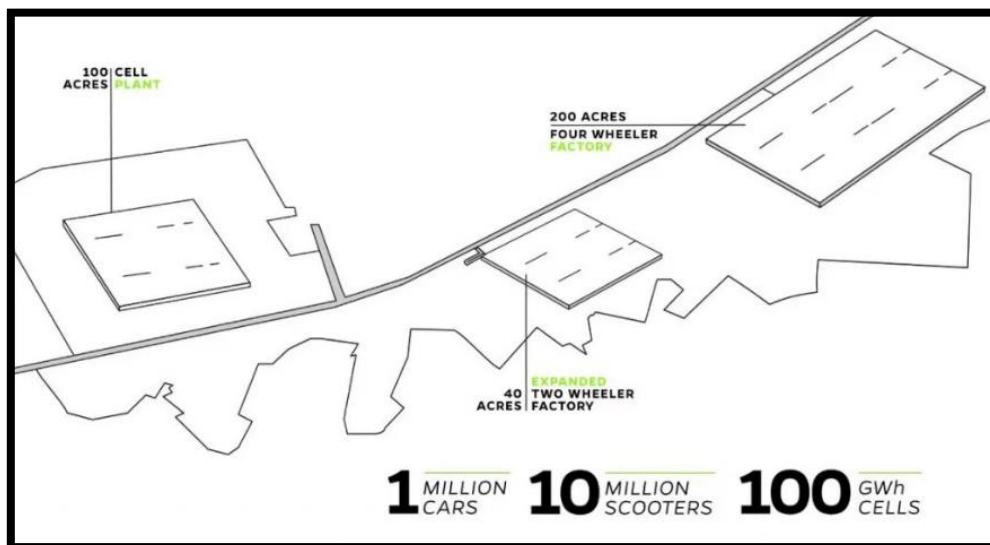
Indien står idag för fem procent av den globala fordonsmarknaden. I takt med att landets ekonomi växer kommer den andelen växa till 25 procent. Då är elbilar det enda hållbara alternativet, och det är här Ola Electric ska komma in med rätt erbjudanden.

– Det globala skiftet till elbilar har hittills endast varit begränsat till väst och Kina, men för att verkligen ta elbilsrevolutionen till mänsklig skala måste Indien vara förändringens epicentrum, säger Bhavish Aggarwal, VD för Ola Electric.

Hälften av världens elbilar

Bhavish Aggarwal berättar att det kommer behövas en helt ny typ av elbil. Det genomsnittliga priset på en elbil i västvärlden är idag uppåt 700 000 kronor vilket är alldeles för dyrt för en indier som i snitt betalar 250 000 kronor för en ny bil.

– Vi kommer bygga för Indien, och vi kommer också att skapa ett paradigmskifte för resten av världen. Idag står USA, Europa och Kina för två tredjedelar av världens biltillverkning. I elbilsframtid kommer vi kunna bygga hälften av världens alla elbilar här i Indien, fortsätter Bhavish Aggarwal.



Mission electric: <https://youtu.be/eJpoE5g4aqw>.

Ola Electric's elbil ska modernisera Indiens bilindustri. Bhavish Aggarwal menar att dagens biltillverkare i Indien är för konservativa och inte ger indierna vad de förtjänar.

– Indiens biltillverkare är konservativa som tror att vi bara vill ha små bilar eller mellanstora bilar. Globala biltillverkare tror inte den indiska marknaden är mogen för världsledande teknologi och säljer bara bilar med föråldrad andrahandsteknik, fortsätter Bhavish Aggarwal.

Indiens sportigaste elbil

Ola Electric's första elbil ska bli "Indiens sportigaste elbil" och klara 0–100 km/h på fyra sekunder. Den ska erbjuda en lång räckvidd på 500 kilometer och erbjuda ledande effektivitet genom ett lågt luftmotstånd med ett Cd-värde på 0,21.

Bhavish Aggarwal berättar också att den kommer få glastak, vara nyckellös och erbjuda de absolut senaste förararassistanssystemet. De senaste teknologierna ska inte vara reserverade för västvärlden.

– Den kommer ha den bästa prestandan, den bästa designen och den bästa teknologin, säger Bhavish Aggarwal.

Planen är att elbilen ska lanseras till 2024.

Enorm skala

För att nå sina mål ska Ola Electric skala upp till enorm skala och automatisera så mycket av produktionen som möjligt. Planen är också att utveckla egna battericeller. Allt ska finnas samlat som en stor central hub och bli Indiens största fabrik för tvåhjulringar, elbilar och battericeller.

Målet är att tillverka en miljoner elbilar, 10 miljoner tvåhjulringar och battericeller med en kapacitet på 100 GWh per år. Bilfabriken ska kunna tillverka upp till sex modeller baserade på två plattformar samtidigt.



Kristofer Rask

6. En dröm i rött – första köparen får sin Volvo P1800 Cyan för 7 miljoner.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 15/08/2022.

Nu får den första köparen sin Volvo P1800 Cyan för sju miljoner kronor. En dröm i vinrött möter sin ägare för gången under Monterey Car Week i USA nu i veckan. Precis som den smurfblå prototypen har det här exemplaret ultralätt kolfiberkaross och en högvarvig Volvofyra på 350 hästkrafter.



Volvo P1800 Cyan har tagit världen med storm och restomod-versionen av Volvos ikoniska sportbil hyllas i världspresen för både stil och unika köregenskaper.

Bilen är byggd med gamla Volvo P1800 som grund men har kolfiberkaross och modern racingteknologi under skalet. Känslan ska vara lika puritansk som på 1960-talet. Prislappen gör bilen till den dyraste Volvon någonsin: Sju miljoner kronor. Från början skulle det bara byggas tio exemplar, men nu talar Cyan om 100 bilar, så priset verkar inte utgöra något hinder för kundgruppen.

Nu visar Cyan upp en otroligt läcker vinröd P1800 som ska visas upp på Monterey Car Week i USA med start denna vecka. Bilen visas tillsammans med den smurfblå prototypen vi redan njutit av på talrika bilder.

Den amerikanska modellen har 350 hästkrafter till skillnad från Europaversionens 420. Dessutom har fjädringen gjorts lite mjukare på nordamerikanskt manér. Även den bakre differentialen är modifierad för att passa en mer avslappnad upplevelse bakom ratten, uppger [Motor Trend](#).

Den röda bilen kommer att levereras till den första köparen av Volvo P1800 Cyan under Monterey Car Week. För sju miljoner kronor får köparen förutom en ikonisk restomod av P1800 i kolfiber 18-tums smidda hjul i bronsfinish med centrumbult.



Karossen är gjord helt i kolfiber och detta exemplar har bronsfärgade fälgar med centrumbult.

Interiören är mycket smakfullt utförd i ljust skinn och instrumenteringen är trogen originalet från 60-talet, även om graderingen på mätarna av naturliga skäl har en helt annan skala idag. Bilen toppar närmare 190 mph, 300 km/h, med tanke på att vikten endast är 990 kg.

Bilen har tidigare hyllats i tester i amerikansk motorpress. – 700 000 dollar köper dig den vildaste Volvo på jorden. Det har varit en handfull körupplevelser i mitt liv som jag skulle kategorisera som religiösa, de typer av körningar där det är rätt bil, på rätt plats, vid rätt tidpunkt, och allt kommer ihop. P1800 Cyan tog sig ut ur kurvorna, dränkt i sent SoCal-solljus, turbofyran poppar och brusar i harmoni med det mjuka gnället från den tunga transmissionen, skriver The Drive.

Fakta Volvo P1800 Cyan

Motor: Tvåliters turbomotor med fyra cylindrar. Cylinderdiameter och slaglängd: 82×93,2 mm

Kompressionsförhållande: 10,2: 1.

Effekt: 420 hk / 308 kW vid 7000 rpm (350 hk i amerikansk version)

Max vridmoment: 455 Nm vid 6000 rpm

Laddtryck: 2,7 bar

Max varvtal: 7700 rpm

Turbo: Borg Warner EFR, keramiska kullager.

Avgasrör: Dual tube rostfritt stål, dubbla katalysatorer.

Kraftöverföring: Bakhjulsdrift, Manuell femväxlad låda. Kardanaxel i kolfiber.

Mått: Axelavstånd: 2446 mm, Längd: 4203 mm Bredd: 1748 mm

Höjd: 1220 mm Spårvidd fram: 1466 mm, Spårvidd bak: 1489 mm. Tankvolym: 57 liter

Bromsar: Fram: 4-kolvs bromsok, 362×32 mm skiva Bak: 4-kolvs bromsok, 330×25,4 mm skiva

Hjul: Framdäck: Pirelli P Zero 235/40-R18 Bakdäck: Pirelli P Zero 265/35-R18

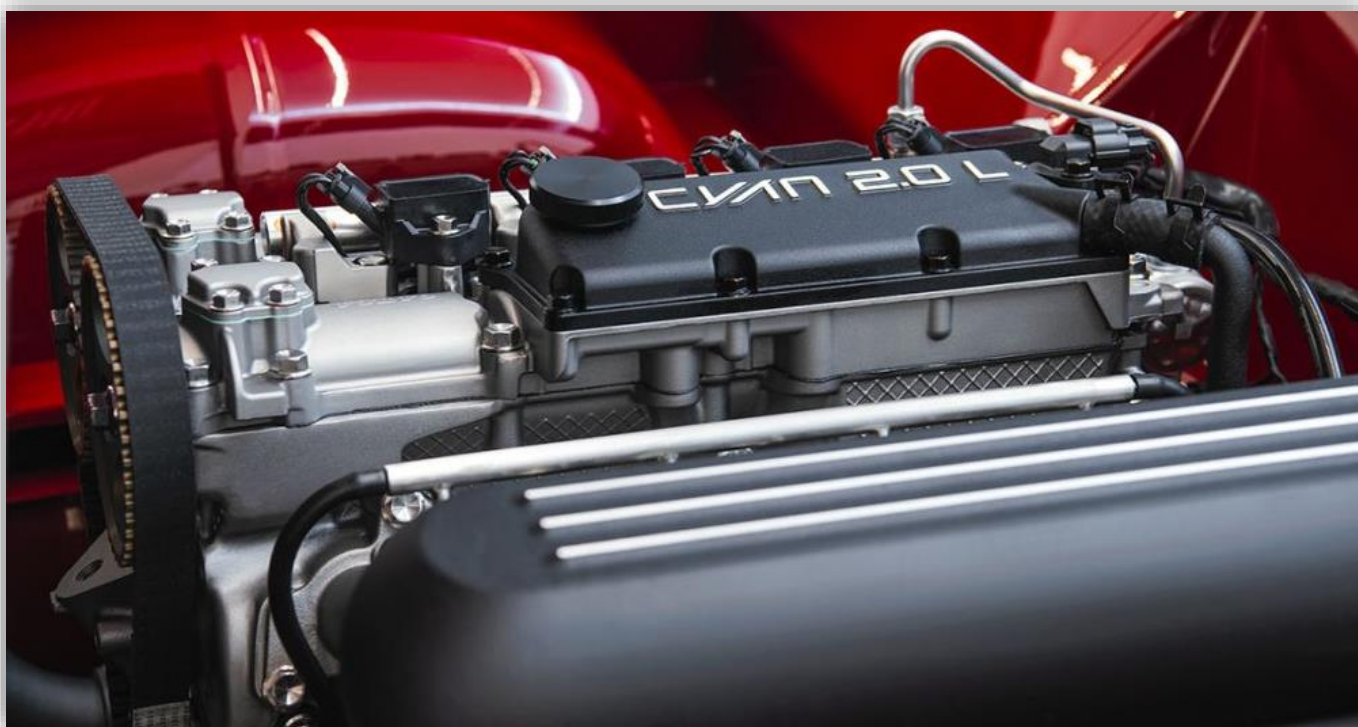
Vikt: Tjänstevikt 990 kg Viktfördelning: 47% fram, 53% bak.



Inredningen är smakfullt utförd i ljusbeigt läder. Mätaren är graderad förbi 270 km/h.

[Autoblog](#) kallar bilen för ett svenskt svar på Singer-Porsche och tycker den är något mycket mer än en Restomod:

– Eftersom Cyan använde Singer som mål, kan vi med tillförsikt säga att denna P1800 slog i sikte. Istället för att fullända den redan genomförda Porsche 911, ger Cyans läckra, obskyra val den ännu mer personlighet. Att kalla någon av dessa för en restomod är en otjänst. De är restomods på samma sätt som DaVinci-anteckningsboken bara är en samling klotter.



Volvofyran på två liter är lite nedtrimmad i den amerikanska versionen.

7. Test: Range Rover – prisvärd tvåmiljonersbil.

Publicerat av Karl Cajmatz 14 Augusti, 2022.

Range Rover är modellen som skapade hela segmentet lyxiga stadsjeepar. I ny tappning är den dyrare än någonsin, men erbjuder också flärd, kvalitet och design på en annan nivå än tidigare. Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på om nya Range Rover sopar banan med allt som kommer i dess väg!



Nya Range Rover är dyr som attan, men också prisvärd.

Range Rover SWB P530 (2022)

Motor: 4,4-liters V8, bensen, 530 hästkrafter, 750 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 4,6 sekunder

Toppfart: 261 km/h

Vikt: 2585 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5052/2047/1870 mm

Pris: från 1930900 SEK (testbil: 2043000 SEK)

Att en Range Rover bokstavligen kan ta sig an vad som än hamnar framför den är sedan gammalt. Så länge man har rätt däck för ändamålet, blev slutsatsen när vi [utforskade öknen med förra generationens Range Rover](#); den saken visade sig oförändrad när vi [provkörde den senaste generationens Range Rover](#).



Interiören i nya Range Rover är mycket bekant till utseendet.

Vad är nytt?

Även om det inte nödvändigtvis ser ut som så, är nya Range Rover en helt nyutvecklad bil. På det designmässiga planet är det bara baklyktorna som verkligen sticker ut som nya, vilket gör att bilen lätt kan misstas för en blott kosmetiskt uppdaterad version av den gamla.

I själva verket är varenda karosspanel annorlunda, och vid närmare betraktelse kan man också skönja en helt ny filosofi. Det utsökta samspelet mellan karosdelarna och deras skarvar har en konstnärlig kvalitet, som inger en känsla av storslagen arkitektur eller abstrakta skulpturer.

På insidan är allt också bekant, till utseendet. När man väl börjar kladda på grejerna är det omöjligt att undgå det faktum att det här är en helt ny skapelse, där man inte har sparat in på något.

Byggkvaliteten på insidan är fullständigt klanderfri. Tillverkaren ska ha en eloge för att man valt att fokusera på att lyxupplevelsen ska förmedlas via känslan i första hand, och via flashig design i andra hand. Men så är priset också astronomiskt högt.

Inte ens Range Rovers interiör klarar sig helt från trender

Känslan av lyx är total i den här bilen, men det finns några saker som hade kunnat göras bättre. Precis som i alla andra bilar i dag – särskilt de som kostar lite mer – har man över-skattat lämpligheten i att sköta diverse bestyr via touchskärmar.

Även om infotainmentsystemet inte är marknadens mest intuitiva, ska ändå sägas att man har gjort betydande framsteg i och med den uppdaterade version som finns i nya Range Rover. I gamla Range Rover var skärmen varken lika responsiv eller stor.

I vanlig ordning betyder stora skärmar förstås också att man har förvisat onödigt stora delar av klimatanläggningen till touchgränssnitt. Funktionaliteten är egentligen inte alltför klandervärd, men det hela känns löjligt när de interiöra ytorna är så vidsträckta att de hade kunnat inrymma instrumentpanelen från en Boeing 767.



Om man hade omgärdats av en Boeing 767:s alla reglage och instrument hade det i och för sig inte känts så främmande. Gasen i botten resulterar varje gång i känslan av att man har hela det brittiska samväldet samarbetandes under huven för den egna framfartens skull.

Det är förstås inbillning, eftersom den 4,4 liter stora och 530 hästkrafter starka V8-motorn kommer från Bayern. Samma spis sitter i [BMW 750i](#), och även där inger den känslan av att ha en hel krigsmaskin till sitt förfogande – plötsligt blev den metaforen osmaklig.

Motorn dricker förstås som om det alltid vore oktober, men det är inte så konstigt med tanke på bilens vikt och med luftmotstånd starkt förknippade karosdimensioner. Bränsleutgifterna blir således höga, och malus de tre första åren så betydande att Skatteverket borde skicka julkort till Range Rover-ägarna.

Med en hel armé under högerfoten

Jämfört med hur motorn och den åttastegade automatlådan ter sig i BMW 750i upplevs den här som mer benägen till ketchup-effekt. Ofta när man bara vill snabba på lite grann, vaknar alla 530 hästar till liv och skjutsar i väg en mot ett nytt liv utan körkort.

Spontant känns det som att någon form av hybridisering hade kunnat jämna ut kraftleveransen, och även få Range Rover att använda sin vikt till sin fördel.

Vid varje inbromsning blir man nämligen högst medveten om hur ohyggligt tung den här kolossen till bil är. Bromspedalen måste pressas ned mer, mer och åter mer om framfarten ska hejdas; stundtals infinner sig den mardrömslika känslan av att man framför ett fraktfartyg på kollisionskurs.

Bortser man från effektivitetsfrågan är dessa egenskaper förstås sådant man som förare ganska snart lär sig att ta höjd för. Givet att man kanske har fler bilar än sin Range Rover, eller familjemedlemmar som måste kunna få köra bilen emellanåt, skulle V8:an ändå gynnas av elektrifiering som kan agera buffert både vid acceleration och inbromsning.



Nya Range Rover känns lättast igen på baklyktorna.

Flyter fram som HMS Queen Elizabeth

Köregenskapsmyntet har förstås en andra sida också – sidan som pryds av en regent i profil, om man bor i en monarki som Sverige eller det Förenade kungariket. I nya Range Rover förblir man helt omedveten om hur illa ställt det faktiskt är med landets vägbanor.

Till skillnad från konkurrenterna från BMW och Volkswagen-gruppen har inte Range Rover en tillstymmelse till sportighet i sig. Det bidrar verkligen till att den upplevs som en lyxbil, helt skonad från Nürburgring-varvtider och dylikt trams.

Baksätet är inte världens rymligaste, men undertecknad ryms alltså där utan problem, varför utrymmet måste anses duga gott i en familjebil. Är man en lång chaufförinneha-vare finns ju Range Rover också med längre hjulbas.

Är nya Range Rover den bästa lyxsuven man kan köpa?

Sammantaget erbjuder nya Range Rover ett mycket attraktivt helhetspaket. Priset har ökat markant, men det har också kvaliteten. Känslan av lyx är total.

Det betyder att konkurrensen inte består av [Audi Q7](#), [BMW X7](#) eller [Volvo XC90](#), så mycket som [Bentley Bentayga](#) och [Rolls-Royce Cullinan](#). I det sällskapet förefaller prislappen också helt plötsligt vara ganska rimlig.

I slutändan handlar det således om huruvida man är vettig nog att vilja spara in en eller ett par miljoner på sitt lyxsuvs-köp, och huruvida man har tillräckligt god smak för att till-talas av devisen ”verka utan att synas” – en absolut omöjlighet i både Bentayga och Cullinan.

Såvida man inte lider av den otäcka åkomman mer pengar än smak är båda dessa avvägningar egentligen självklarheter. Man kan således dra slutsatsen att nya Range Rover är den bästa lyxsuven som finns att köpa.

Bygg din egen Range Rover här!



Dagens PS intryck av nya Range Rover

Slutbetyg: 5/5

Nya Range Rover är dyrare än någonsin, men det nya priset speglas också i en helt ny inställning till lyx. Det här är ett billigare och mer smakfullt alternativ till Bentley och Rolls-Royce. Måhända att V8:an emellanåt får en att sticka iväg lite fortare än man tänkt, men vad gör det? Pöbeln får väl se till att flytta på sig!



Karl Cajmatz

Redaktör på Högsta Växeln som anser att bilar som enbart är praktiska också är onödiga. Kör således en italiensk kvalitetsbil i form av en Alfa Romeo Giulietta från 1983.





8. Aston Martin presenterar DBR22.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN.

2022-08-15 KL 15:50.

En taklös leksak med V12:a.



För att hylla sina gamla racerbilar presenterar nu Aston Martin modellen DBR22. Den saknar både tak och vindruta men under skalet finns något som inte alla andra har - en V12:a. Bilen är just nu bara ett koncept som specialavdelningen Q har snickrat ihop men den förhandsvisar en framtida produktionsmodell som kommer att säljas i en extremt begränsad upplaga till de med väldigt mycket pengar.

Designmässigt har man hämtat en del inspiration från DB3 från 1953, men även från DBR1 som Carroll Shelby och Roy Salvadori vann 24-timmars på Le Mans med 1959. Motorn man har valt att använda är den välkända vinkeltolvan på 5,2 liter med dubbla turbo. Här ger den 715 hästar och har ett vrid på 752 newtonmeter. Till maskinen sitter en åtta-stegad automatlåda och 0-100 km/h ska gå på 3,5 sekunder medan toppfarten ska ligga på 319 km/h.

Konceptbilen kommer att ställas ut på Monterey Car Week nu till helgen.



Bobby Green



**Nu är den här - Aston Martin V12 Speedster.
Exklusiv sportbil för dig som vill köra med hjälm.**



**Lamborghini har taklös superbil på gång.
Konkurrent till McLaren Elva och Ferrari Monza.**



**Jay Leno kör taklösa McLaren Elva.
Fick inga flugor i munnen.**



**Doug kör Ferrari Monza SP1.
Hjälm på!**

9. Test: Maxus Euniq6 SUV – skippa den här.

Publicerat av Morgan Petri 13 Augusti, 2022.

Maxus håller just nu på att ta stormsteg in på den svenska marknaden. Hittills har man letat sig in på transportmarknaden där elektriska skåpbilar ökar snabbt i popularitet. Det man inte ser så mycket av på gatorna är deras eldrivna personbilar.



Både Euniq5 (ja, försök att säga det högt tre gånger) och Euniq6 SUV marknadsförs som eldrivna, praktiska och välutrustade familjetransportmedel. Vi har hittills [bekantat oss med långburken eD9](#) men nu är det dags att lägga i Högsta Växeln och recensera Maxus Euniq6 SUV.

Simpelt upplägg

Maxus stoltserar främst med två saker angående Euniq6: utrustning och praktikalitet. Det går nämligen bara att få den i fyra utföranden: vit, svart, röd och silver.

Tillbehörskatalogen består bland annat av keps och munskydd med Maxus-logga. Häftigt! Till de mer vettiga tillbehören hör dragkrok och takräcken.

Anledningen till den icke-existerande utrustningskatalogen är att allt, minus färgen, är inbakat i priset; Euniq6 SUV är maxutrustad från början.

Ett problem som kan uppstå när det finns en misstänksamt lång och generös lista med tillval för en ruskigt billig prislapp, är det faktum att saker och ting inte fungerar fläckfritt.

Panoramaglastak, schysst tänker man. Men snabbt inser man att det räcker med att kom-ma upp i 50 km/h för att behöva byta destination till örondoktorn. Läderklädd ratt, härligt tänker man. En sväng senare och man behöver byta destination till Biltema för att köpa rattmuff.



Interiören är fullt funktionell.

Dock är det svårt att klandra den alltför mycket med tanke på priset. Det är iallafall vad man tänker tills man sätter på den adaptiva farthållaren som panikbromsar ner till 60 på motorvägen så fort man påbörjar en omkörning och kommer inom en kilometer av bilen man försöker köra om.

Resten av utrustningen är faktiskt fullt fungerande och viktigast av allt: inte trafikfarlig.

Något som är svårt att misslyckas med är praktikalitet. Euniq6 SUV är en ihålig gigant, så enkelt är det. 754 liter är den officiella siffran, men det målar inte upp hur komiskt mycket utrymme det finns i förhållande till bilens storlek.

Syskonet Euniq5 är en MPV med sex eller sju stolar. I Euniq6 finns ingen tredje sätesrad. Det finns inte heller någon drivaxel eller dylikt där bak. Det är bokstavligen tomt.

Bakom ratten (med rattmuff)

Maxus Euniq6 SUV tar bevisligen bokstaven U (Utility) på allvar. Frågan är emellertid om den faktiskt kan ta sig dit den ska. Utan drivning på alla fyra kan man ganska snabbt utsluta mer äventyrliga eskapader.

Hur ter den sig då på asfalterade raksträckor? Jo, med lite packning och ett par familjemedlemmar som last svettas bilen rejält. Förbrukningen på motorvägen i 110 kilometer sticker iväg och kryper oroväckande nära 30 kW per 100 kilometer.

Kör man snabbare än, börjar det kännas som att man kör ett stort segel, och bilen vill inte gå rakt. Som förare behövs aktiv styr-input för att motverka naturens krafter. En högst obehaglig känsla.

Med en batteristorlek på 70 kWh, och en laddhastighet som Tesla-ägare vid snabbladare genuint trodde att jag skämtade om, finns det inte mycket att skriva hem om angående långfärds-ambitionerna.

Det är alltså i en kö på Essingeleden som Euniq6 helst befinner sig. Tyvärr stöter man på problem även där. Bilens regenerering, eller elektriska motorbroms, är kraftigt fördröjd och ger näst intill ingen inbromsning under den första sekunden.



Därefter ökar den gradvis upp till en av tre nivåer som man själv kan välja mellan. För att undvika att krocka in i bilen framför dig är det bäst att ha regenereringen i sitt mest diskreta läge och bromsa själv helt enkelt.

I stadstrafik kan det hända att man behöver ge 100% gas för att undvika jobbiga situationer. Det kan man inte i Maxus Euniq6. Bilen visar precis hur mycket den ger, vilket aldrig var 100%. Plattan i mattan ger ett lugnt och sansat gaspådrag mer likt en [manuell bil med sugmotor](#) som befinner sig i fel växel, än en elbil som alltid erbjuder allt vrid.

Sportläget förbättrar situationen något men vem vill behöva köra sin redan slöa, energislukande familje-SUV i sportläge konstant? Inte jag.

Sättet som Euniq6 SUV reagerar på förarens input, för att inte tala om farthållaren, känns genuint trafikfarligt. Det är inte heller en vanesak som det kan vara med många andra bilar, det här är inprogrammerat.

Sorgligt men sant

Jag vill inte vara negativ, men det är svårt att inte bli det när ingenting funkar som det borde. Maxus Euniq6 SUV har potential som koncept men brister i utförandet. Som tur är träffar Euniq6 rätt på några punkter.

Huruvida utseendet faller en i smak är givetvis subjektivt, men designen, även fast det finns konstiga linjer här och var, tycker jag är snygg och skulle kunna vara en förklädd [Lexus](#). Den ser dyrare ut än vad den är helt enkelt.

Vidare är Euniq6 sanslöst billig för en stor eldriven SUV med den utrustning som den trots allt har, även om funktionen inte är helt hundra.

Baksätet är enormt, bakluckan ännu större. Det är tydligt att baksätet är där man vill vara, på typiskt kinesisk manér. Den har till och med en knapp i baksätet som aktiverar "Health Air", för att rena den kraftigt kontaminerade svenska luften...

På Kina-temat platsar även det faktum att Euniq6 knappast är ljudisolerad, något som bilar på den svenska marknaden annars är för att motverka den hårda asfaltens ökade bullernivåer.

Summan av kardemumman

Köp inte Euniq6 SUV. Trots att flera av bristerna går att kringgå eller leva med finns det bättre alternativ på marknaden, hur tråkigt det än må vara. Jag gillar konceptet: en stor familjevänlig SUV som tillfredsställer isbjörnarna till ett vettigt pris.

Med det sagt kanske det är bäst att hålla ett öga på Maxus och vad de erbjuder framöver, men jag skulle skipa den här.



Euniq6 är en så kallad baksättesbil.



Designen får Euniq6 att framstå som dyrare än vad den är.

Dagens PS helhetsintryck av Maxus Euniq6 SUV

Slutbetyg: 2/5

Škoda Karoq är en förnuftets beskyddare, som borde vara en given kandidat för alla familjer som får plats i den. På grund av några få minus missar den högsta betyg, men ingen vill väl ändå leva med en perfektionist till bil? Eller ja, de som vill det köper nog en kombi.

Feber

10. Nico Rosberg första kunden som får Rimac Nevera levererad.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN FRE. 5 AUG 2022, 08:30.

Bil 1 av 150.



FILMER: <https://youtu.be/DtI6irGiLQE> <https://youtu.be/aN64wMLyCuY>

Den före detta racerföraren Nico Rosberg har nu fått det allra första kundexemplaret av Rimac Nevera. Det här är bil nummer 1 av 150 och innan den skeppades till hans hem i Monaco åkte Nico till högkvarteret i Kroatien för att där träffa Mate Rimac för lite gött snack.





Tillverkningen av Rimac Nevera är igång.
50 bilar blir till i år.



Grusbus med en Rimac Nevera.
Inget man ser varje dag direkt.



Doug kör Rimac Nevera.
Den hyfsat snabba kroatiska elbilen.



Bobby Green

11. Toppchef på stort bilmärke totalkraschade nya elbilen värd 25 miljoner.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 13/08/2022.

En toppchef från ett av världens största bilmärken kraschade nya elbilen Rimac Nevera. Superbilen, värd 25 miljoner kronor, totalförstördes. – Han satte bilen i driftmode och körde på tre stolpar, avslöjar Rimacs grundare Mate Rimac.



Tillverkningen har startat av nya elbilen Rimac Nevera, och [nyligen levererades första exemplaret till racerföraren Nico Rosberg](#). Bilen, med 2000 hästkrafter, kan vara extremt kraftfull och svårhanterlig i driftmode.

Grundaren Mate Rimac avslöjar nu att en toppchef inom bilindustrin totalförstörde en Rimac Nevera värd 25 miljoner kronor, på grund av bristande respekt för den enorma effekten.

– Det var en CTO från ett av världens största bilföretag. Jag sa till honom att inte köra i driftmode på första varvet, men han sa 'jag klarar det, oroa dig inte'. I första kurvan kör han av med bilen och tar tre stolpar. Han klarade sig, men bilen blev totalförstörd.

Olyckan kunde ha slutat ännu värre, då bilen spetsades på en stolpe. Under den [första provturen är Mate Rimac ganska rädd för sin egen bil när racerföraren Nico Rosberg vill lägga in driftläget](#).

– Den tredje stolpen gick av och bilen stötte på den och den gick rakt genom batteriet, men som tur var hände inget, säger Mate Rimac.



Maths Nilsson

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

12. Galna vinsten på att köra Koenigsegg: 14913 kr per mil.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 15/08/2022.

Hur är andrahandsvärdet på en bättre begagnad Koenigsegg? Jo, tack bra. Ägaren har tjänat 14913 kronor per mil på att köra sin Koenigsegg 1207 mil.



Koenigseggs bilar har visat sig vara väl så bra investeringar som Ferraris omsusade specialmodeller. Det handlar om värdeökning istället för värdeminskning. Kanske lite orättvist mot oss som susar runt i en vanlig bil och betalar 60 kronor milen.

När Koenigsegg Agera RS var ny 2018 kostade bilen omkring 25 miljoner kronor. Vansinnigt mycket pengar, men köparna fick också världens snabbaste bil som satt nytt världsrekord med 447 km/h.





Endast 25 bilar byggdes av Agera RS, och de flesta ägare håller hårt i sina bilar. Men då och då händer det att en Agera RS dyker upp på andrahandsmarknaden.

Nu säljs ett exemplar i specialversionen Agera RSN som gått 1207 mil, en ovanligt lång körsträcka för en Koenigsegg. Men milen verkar inte ha påverkat andrahandsvärdet i nämnvärd utsträckning.

Bilen som kostade omkring 25 miljoner när den var ny bjuds nu ut för 43 miljoner kronor via Koenigsegghandlaren [Supervettura](#). Det innebär att ägaren kan ha tjänat 4,5 miljoner kronor per år på att äga bilen, eller 14 913 kronor per mil.



13. Här är partiledarnas bilval.

Publicerat av Anders Nilsson för fyra veckor sedan.

Så kör de olika partiledarna.



Ulf Kristersson kör bland annat en Toyota Rav4.

11 september i år är det dags för riksdagsval. Därmed är det intressant att kolla vilka bilar som de olika partiledarna kör.

Den 11 september i år är det dags för både riksdags-, kommunal- och landstingsval i Sverige. Nu har Kamux kikad på vilka bilar som matchar de olika partiledarna, och det kanske kan inspirera till ett bilköp?

Så kör partiledarna:

Statsministern, och Socialdemokraternas partiledare Magdalena Andersson äger ingen bil. Hon skjutsas antagligen av SÄPO, men hennes man äger en vit [Peugeot 308](#).

Ulf Kristersson, Moderaternas partiledare, verkar ha en favoritbiltillverkare – [Toyota](#). Han har nämligen en [Toyota Verso](#) och [Toyota RAV4](#) till sitt förfogande. Det är två bilmodeller som har gott om utrymme för hela familjen.

Sedan 2021 har Kristdemokraternas partiledare leasat en laddhybrid, en vit [Kia Sorento](#). Sedan 2020 har Sverigedemokraternas Jimmie Åkesson kört en svart [Audi A4 Avant](#). Den sportiga modellen matchar Åkessons intresse för golf och fotboll.

Centerpartiets Annie Lööf har ingen bil, och det har inte heller hennes man. Dock kan hon bli skjutsad i en [BMW X5](#), som är en av de skottsäkra bilarna som SÄPO använder.

Varken någon av Miljöpartiets språkrör, Märta Stenevi eller Per Bolund äger någon bil. Dock äger partiets vice gruppleadare Rasmus Ling en vit [Kia Niro Plug in-hybrid](#).

Det var i våras som Johan Pehrson tog över posten som partiledare för Liberalerna. Han har en [Hyundai I40](#), som passar bra för road trips.

Varken Vänsterpartiets ledare Nooshi Dadgostar eller hennes sambo äger någon bil. Där-
emot går det att ta inspiration från Hanna Gunnarsson, som är Vänsterpartiets vice
gruppleddare. Hon har en liten ljusblå [Ford Fiesta](#).



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



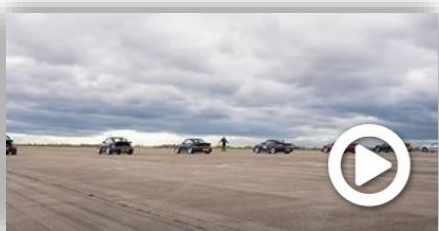
Prisrekord på begagnade elbilar.



Här är de bästa elbilarna just nu.



Här är de lyxigaste bilarna på Bytbil.



Torsdagsvideon: Dragrace mellan generationer av Porsche 911 Turbo.

14. Världens dyraste Saab såld för otrolig jättesumma – gått 39 mil.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 15/08/2022.

Den dyraste Saaben genom världshistorien har sålts. En Saab 900 Turbo 16 Cabriolet som bara rullat 39 mil såldes för 1,5 miljoner kronor. Bilen är lackerad i glänsande Cherry Red och i ett otroligt nyskick.



Klassiska Saabar blir allt mer eftertraktade, och vissa bilexperter har jämfört dem med Porsche. Och nu börjar även priserna komma upp i Porsche-nivå. En Saab 900 Cabriolet från 1987 har sålts för hisnande 1,5 miljoner kronor i USA, lika mycket som du får betala för en Porsche 911 Turbo från 80-talet, något som [The Drive](#) var först med att berätta. Bilen såldes via [Bring a Trailer](#).



*Stenskottsskyddet på motorhuven har aldrig behövts.
Saab 900 Cabrioleten från 1987 är i totalt nyskick efter 39 mil på alla år.*



Bara att cabba ner och trycka in ett kassettband med Starship och Nothing's Gonna Stop Us Now och justera equalizern – Saaben från 1987 är i ett sällan skådat skick.

Inte nog med att cabrioletmodellen i sig är en av de mest åtråvärda Saabmodellerna. Detta exemplar har endast rullat 396 kilometer sedan bilen byggdes i Saab-Valmets fabrik i finska Nystad 1987. Bilen är otroligt väl omhändertagen under alla år och ser ut att vara helt i nyskick.



*Så här ser Saabs Turbo16-motor ut när den gått 39 mil.
Med katalysator är effekten 160 hästkrafter.*



Saabs skinn hade en otrolig kvalitet på 80-talet.

Utrustningen inkluderar skinnklädsel, en elektriskt fällbar cab, 15-tums lättmetallfälgar, luftkonditionering, farthållare, uppvärmda framsäten och en Clarion-kassettstereo från fabrik med en equalizer.

Motorer som inte körs kan lätt bli opålitliga, men på denna Saab har man i år tagit bort och rengjort bränsletanken, spolat ur alla av vätskor och bytt bränslepump, termostat och topplockspackning och bultar. Detsamma gäller bromsarna, där alla bromsslangar bytts och där systemet spolats ur och fått ny bromsvätska.

Bilen har Saabs berömda 16-ventils turbomotor som lämnar 160 hästkrafter med katalysator. Ovanligt nog för en USA-bil är den manuellt växlad.



Cabben är elektrisk.

15. Peugeot 605 var attraktiv men anonym.

Publicerad 2022-08-14 kl 7:50. Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN**Skänk bilarna ingen tänker på en tanke, Peugeot 605 till exempel.**

Ersättaren till de bakhjulsdrivna Peugeot 505 och 604, som kom på 1970-talet, introducerades 1989 och byggde på samma grund som Citroën XM. Peugeot 605 var alltså framhjulsdreven men till skillnad från XM var 605 konventionellt utförd. Karosslinjerna anslöt till mellanklassaren 405 och gav ett sobert intryck.

Pininfarina stod, som så ofta för Peugeot, bakom formerna men flera recensenter menade att bilens utseende härmade Alfa Romeo 164, också från Pininfarina. Långt axelavstånd borgade för goda innerutrymmen och bagageutrymmet var rena ekokammaren.

Pressen prisade 605 för köregenskaper som var nästan lika viga och kul som i Peugeot 205, men snart visade sig de elektroniska bekymren stå på rad. Inte förrän vid 1995 års "facelift" började man få ordning på problemen. Av de planerade 100000 sålda bilarna per år blev intet. Efter drygt tio års produktion och bara 255000 tillverkade bilar totalt i olika versioner lades 605 ned 1999.

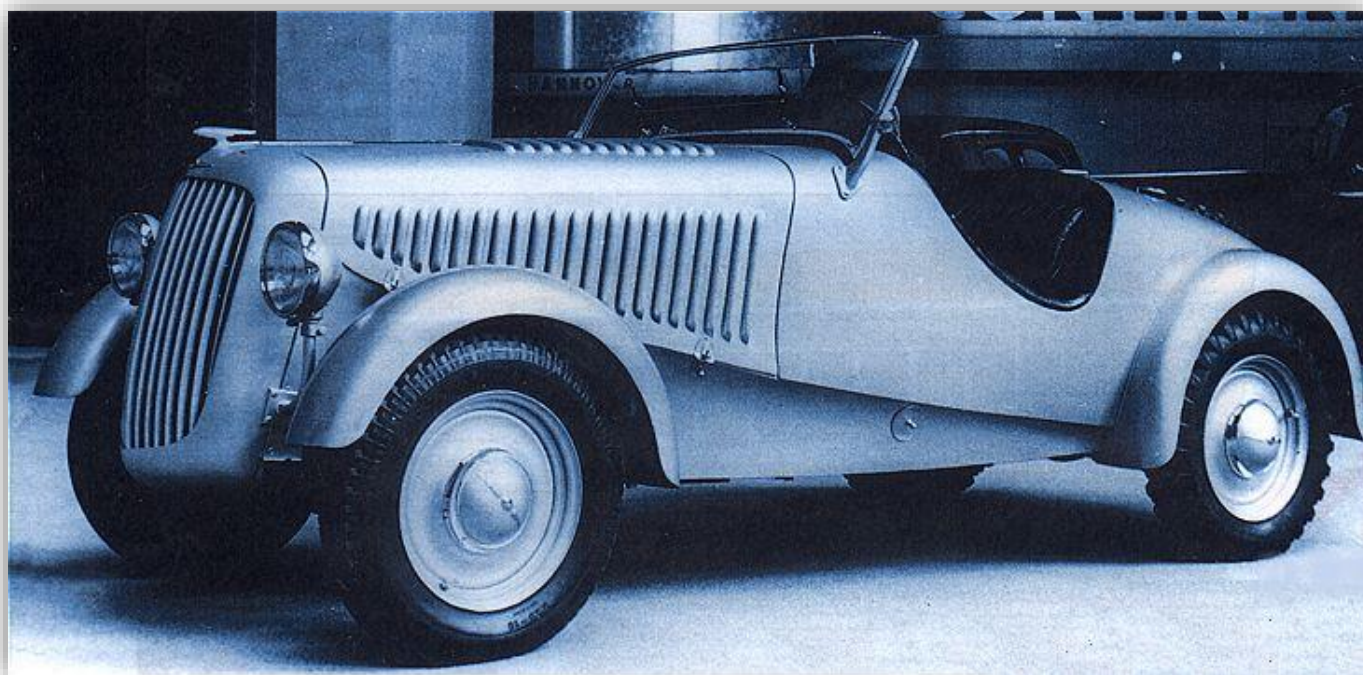
Bilden visar den svenska "inroparen" 605 SLi som kunde köpas för 159900 kronor för exakt 30 år sedan, 1992. Vem har en nu?

**Calle Carlquist**

16. Opel Terrängsportbil.

Publicerad 2022-08-15 kl 7:00. Text Mårten Carlsson.

Opels egendomliga Geländesportwagen var vad vi idag kallar för "cross-over" men långt före begreppet fanns. För denna kom redan 1934.



Opel Geländesportwagen - en Cross-over från 1936!

Som namnet säger, en terrängsportbil och dessa Geländesportwagen hade aluminiumkaross på stålstomme. Karosserna kom först från Kühn och såg i första skepnaden mer ut som en normal sportbil med skärmar och allt standard.

De senare bilarna som var mer anpassade för off-roadkörning kom 1936, med kortad ram och mer robust i sina detaljer. Autenrieth i Darmstadt gjorde karosserna till dessa.

Profilen är typiskt sportig från sin tid, men den höga markfrigången och grova däcken skvallrar om att den även skall kunna framföras utanför vägbanan. Motorerna var samma som i standardbilarna. Geländesportwagen "mk 2" hade 2,5 literssexan från Super Six, 1938 kom man även att använda den nya större Kapitänmotorn.

Men varför då? Biltrial var en sport på modet och i dessa skördade man stora framgångar med Geländesportwagen

Ett annat lite dunklare användningsområde för Geländesportwagens är att detta skulle vara tänkt som en slags övningsbil för terrängkörning, då högst troligen i militärt syfte.

Detta var på den tiden Tyskland rustade i hemlighet och kanske var dessa blev en del av maskeraden?

Det egentliga syftet med denna lilla krabat verkar vara något dubbelsidigt och så många blev det inte heller. Bara drygt 15 stycken skall ha byggts och ett enda exemplar har överlevt till våra dagar.

SLUT