



Pontiac Tempest LeMans GTO Hardtop Coupe 1965.

1. Northvolt laddar upp och söker minst 1 000 nya anställda
2. Nu ska laddstationer bli vackra också
3. Toyota erbjuder katalysatorskydd på nya bilar
4. Skoda gör reklam i din backkamera
5. Chevrolet Impala 1959
6. Pengar tillsätts för alkobommar
7. Den som äger både el- och fossilbil väljer elbil för de flesta resorna
8. Polestar klarade målet på 50 000 elbilar under 2022
9. Kinesiska elbilar slår rekord i Europa
10. Dubblad försäljning för MG i Europa
11. Här kommer Hongqi att säljas
12. Billigare EX90 på gång
13. Körrapport Volvo C40 Singel
14. Corvette C8 provkörd
15. MG ZS EV är renodlad misär
16. Den bästa av två världar Mercedes-AMG GT 63 S
17. Hur de bygger dyraste Rolls Roycen
18. Ford E-Transit är årets transportbil 2022
19. Vad kan du om de svenska sportbilarna
20. BMW Motorrad fyller 100
21. Jubileumsklassiker från BMW
22. Kronprinsparets superköp
23. Unik Saab som hyllar Carlsson på Taket
24. Pontiac GTO



1. Northvolt laddar upp – hit söks minst 1 000 nya anställda

PUBLICERAT 30/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Nu laddar Northvolt upp för ytterligare tillväxt under 2023. Batterifabriken Northvolt 1 söker ytterligare minst 1000 anställda. – Utan duktiga medarbetare blir det inga gröna batterier, skriver Northvolt.



Sveriges första batterifabrik Northvolt 1 har kommit en bra bit på väg i Skellefteå. Under 2022 har Northvolt rekryterat över 600 nya medarbetare till batterifabriken. Men det räcker inte på långa vägar. Nu ska minst 1 000 medarbetare anställas, uppger **Northvolt**.

Northvolt söker nu Kvalitetstekniker, produktionsingenjörer, operatörer och skiftledare för att bemanna upp fabriken. Det råder redan bostadsbrist i Skellefteåområdet, men Northvolt erbjuder fina förmåner för de anställda. Varje anställd får en aktieköpsplan, privat sjukförsäkring, ett stort friskvårdsbidrag och förstas tjänstepension. Totalt kan Northvolts fabrik i Skellefteå behöva 5 000 anställda – i den första etappen.

Northvolt grundades av Peter Carlsson 2015.

Northvolts fabrik i Skellefteå blir Europas största batterifabrik för elbilar och kommer att producera omkring 800 000 batterier när den är helt färdig 2025. Hittills har nu Northvolt 3 400 anställda i Sverige, och bolaget växer otroligt snabbt. **Strax före jul meddelade Northvolt att det första prismetiska batteriet levererats till Volvo Cars.**



Maths Nilsson

Teknikens Värld

2. Nu ska laddstationer bli vackra också

PUBLICERAD AV DANIEL ÖSTLUND.

01 JAN 2023, KL 15:07.

Laddstationer för elbilar kan beskyllas för mycket, men knappast för att vara estetiskt attraktiva. Men det ska det bli ändring på. Åtminstone i Storuman.



Laddstationer är funktionella och väldigt välkomna när man som vägfarare börjar få slut på kräm. Men har du någon gång stött på en [laddstation](#) som varit vilsam för ögat? Inte? Det vill Storuman Energi ändra på. Företaget ska nämligen bygga vad man kallar för Sveriges vackraste laddstation.

Den norsk-svenska koncernen där Storuman Energi ingår har etablerat ett flertal liknande stationer, som kombinerar elbilsaddning med trevliga upplevelser, i Norge. Laddstationen kommer byggas i Storuman centrum och har ritats av Tanken Arkitektur med "hållbarhet och design i åtanke".

Stationen blir Storuman Energis första i Sverige. Den kommer ha plats för åtta fordon och kan få en laddkapacitet på 180 kilowatt. Placeringen blir naturskönt med utsikt längs [Blå vägen](#), som sträcker sig från Mo i Rana i Norge till Pudozj i Ryssland.

– Samtidigt som vi bidrar till fossilfri omställningen ser vi ingen anledning att bygga elbilsaddare som ser ut som en tråkig bensinpump. När vi ändå skapar ny infrastruktur vill vi också att det ska se tilltalande ut och bidra positivt till den miljön vi bygger i, säger Måns Borgström, vd på Storuman Energi, i ett pressmeddelande.

Laddstationen planeras stå färdig sommaren 2023.



Daniel Östlund

Teknikens Värld

3. Toyota erbjuder katalysatorskydd på nya bilar

PUBLICERAD AV SANNE VÄLI-TAINIO.

30 DEC 2022, KL 15:03.

Toyota och Lexus har nu öppnat upp för möjligheten att välja till katalysatorskydd vid köp av en ny bil – där Prius är första modellen på prov. Detta eftersom Toyota är värst drabbat gällande katalysatorstölder.



Nya Toyota Prius går att få med katalysatorskydd.

De senaste åren har antalet stölder av katalysatorer ökat explosionsartat. Orsaken är att metallerna i katalysatorerna blivit värda mycket pengar och så har det visat sig vara förhållandevis enkelt att stjäla dem. Framför allt **Toyota Prius**, av äldre årsmodeller, har varit bland de värst drabbade för att katalysatorn varit placerad för lättillgängligt.

Nu meddelar **Toyota** (och **Lexus**) att man erbjuder kunder i USA möjligheten att köpa till katalysatorskydd vid köp av en ny bil – där just Prius är först ut med erbjudandet. Det framkommer inte vilka andra modeller som eventuellt ska kunna få skyddet vid köp av en ny bil. Skyddet kostar omkring 1 500 kronor.

Skyddet är gjort av aluminium och rostfritt stål och kan installeras enkelt. Även en manipulerings säker skruvsats inkluderas i paketet, för att ytterligare avskräcka tjuvar från att stjäla katalysatorn. Auktoriserade verkstäder kommer hantera installationen av skyddet.

Toyota erbjuder redan **sedan tidigare stöldskyddsmärkning för befintliga kunder kostnadsfritt**, vilket innebär att om en tjuv skulle stjäla en sådan katalysator kan det spåras tillbaka till bilen/ägaren. Det man nu erbjuder är alltså ett skydd mot själva stölden för att minska risken för att katalysatorn blir stulen över huvud taget.

Teknikens Värld

4. Skoda gör reklam i din backkamera

PUBLICERAD AV DANIEL ÖSTLUND.

28 DEC 2022, KL 14:49.

En liten skylt som syns i din backkamera. Så gör Skoda reklam för sina bilar. Kampanjen startar i Stockholm.



Äntligen hittar du en parkeringsplats. Du svänger upp, lägger i backen och ser så att du hamnar rätt. Långsamt backar du in i fickan med ett öga på backkameran. Sakta växer den, bilden på en **Skoda**, ju närmare väggen du kommer. Vafalls?

Runt om i Stockholm har Skoda satt upp små reklamskyltar, på parkeringsplatser där de tydligt syns i backkamerans skärmbild. Utomhustavlorna är framtagna tillsammans med miniatyrkonstnären Christopher Robin Nordström, känd som **@TokyoBuild** på Instagram.

Miniatyrtaflorna är formgivna med stor precision och detaljrikedom, och de innehåller allt från strålkastare och stegar till graffiti.

Kampanjen är tänkt att på ett subtilt och humoristiskt vis nå kunder av konkurrerande bilmärken och kommunicera till dem i en stund då de allt som oftast har ögonen på skärmen.

– Genom att kommunicera via våra konkurrenter når vi potentiella Skoda-kunder på ett roligt och kreativt vis, dessutom i en period då många varumärken försöker att nå fram med sina budskap. Vi kanske inte är störst, men vi kan i alla fall vara smartast, säger Stefan Nygren, marknadschef på Skoda Sverige, i ett pressmeddelande.



Daniel Östlund



5. Chevrolet Impala 1959

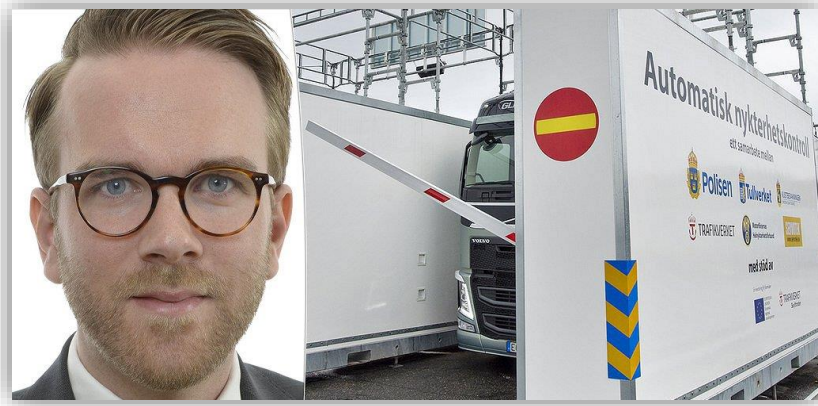


FILM: <https://youtu.be/a2Kag2yFslA?t=7>.



6. Efter lång väntan: Pengar tillsätts för alkobommar

Redaktören bytbil 2022-12-29. 54 miljoner kronor ska delas ut.



Andreas Carlson, infrastruktur- och bostadsminister.

Regeringen har bestämt att Trafikverket ska dela ut bidrag till anläggningar för nykterhetskontroller, ofta kallade alkobommar.

Det rör sig om 54 miljoner kronor.

– Fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson.

Nog har det varit en följetong, det här med så kallade alkobommar i Sverige.

Året var 2017 när regeringen anslog 78 miljoner kronor för att sätta upp alkobommar (nykethetsbommar) i hamnarna. Trafikverket fick uppdraget att införa dessa men tre år senare konstaterades det att Göteborgs energihamn var den enda i landet som faktiskt hade en. **“En skandal”**, menade då Riksförbundet M Sverige.

54 miljoner kronor

Sedan just det året, alltså 2020, har heller inga pengar betalats ut då Trafikverket inte haft några uppdrag om att bygga fler anläggningar.

Men nu händer det grejer. Den 21 december beslutade regeringen att Trafikverket får i uppdrag att dela ut bidrag för alkobommar. Det är inga småpengar, utan det handlar om de kvarstående 54 miljoner kronorna som ska delas ut som bidrag till aktörer som vill etablera dessa anläggningar för nykterhetskontroll, samt är villiga att driva dem i minst fem år.

– Fler kontroller kan bidra till ökad nykterhet i trafiken och därmed även bättre trafiksäkerhet. Regeringen ger därför Trafikverket i uppdrag att dela ut bidrag, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson i ett pressmeddelande.

Hamnar – eller andra ställen

Dessa anläggningar för nykterhetskontroller ska etableras i hamnar eller på andra ställen i anslutning till allmän trafik, står det vidare i pressmeddelandet.

För att det ska kunna genomföras har regeringen beslutat om en förordning om statsbidrag för etablering av anläggningarna.

7. Den som äger både el- och fossilbil väljer elbil för de flesta resorna

PUBLICERAT 30/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Den som äger både en elbil och en förbränningsbil väljer oftast elbilen. Och det gäller även långkörningar. Det visar en ny studie som gjorts av Zap-Map.



Tidigare sades det ofta att elbilsägare borde behålla en bil med förbränningsmotor för långresor eller för säkerhets skull. Nu visar en ny undersökning att de som behållit en fossildriven bil ändå väljer elbilen i de flesta fall.

Brittiska karttjänsten Zap-Map, som listar laddstationer, har frågat 4300 elbilsägare om deras körvanor. Bland de 1300 bilägare som både ägde en elbil och en förbränningsbil valde 71 procent den eldrivna bilen för sin dagliga pendling.

För inköp, restaurangbesök och barnhämtning på skola stod elbilen för 85 procent av körningen. Men även på långkörningar över 16 mil stod elbilen för 67 procent av körningen. När det gäller helgutflykter valde 55 procent att låta förbränningsbilen stå hemma och köra med elbilen.

Den som har gått över till elbil helt vill nästan aldrig ha tillbaka sin bensin- eller diesel-drivna bil. Enligt undersökningen är det endast två procent av elbilsägarna som vill byta tillbaka till en fossildriven bil. Nöjdheten för elbilar var 89 procent jämfört med 83 procent för laddhybrider och 71 % för bensin och diesel.



Maths Nilsson



8. Polestar klarade målet på 50 000 elbilar under 2022

Skriven av Kristofer. Publicerad 2022-12-31.

Polestar kan nu nöjda fira i det nya året.



Företaget nådde, med endast några få timmar kvar på året sitt mål om att leverera 50 000 elbilar i år.

– December hos Polestar har varit en galen utmaning, med en all time high av leveranser. Teamet har jobbat extra hårt ända till slutet av året. Uppdrag slutfört, kommenterar Thomas Ingenlath.

På ett år har Polestar nästan dubblat sina leveranser. Målet 2021 var att leverera 29 000 elbilar **och även det uppnåddes**.

Framöver kommer Polestar växa med både utökad produktion av Polestar 2, etableringen på nya marknader men också genom lanseringen av flera nya elbilar. Den nya prestandasuven **Polestar 3** hade premiär tidigare i höst. Nästa år har en mindre suv av coupémodell premiär, den har fått namnet **Polestar 4**.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt](#).

9. Kinesiska elbilar slår rekord i Europa – ökar enormt

PUBLICERAT 29/12/2022 AV MATHS NILSSON

Importen av kinesiska elbilar till Europa sätter nya rekord. I november ökade Kinas export till Europa med 165 procent till 33,6 miljarder kronor, uppger Autonews.



Allt fler kinesiska biltillverkare kommer till Europa och i Sverige finns nu ett 15-tal nya kinesiska bilmärken. [Carup listade de nya kinesiska bilmärkena](#) i oktober, sedan dess har ännu fler tillkommit. Nu kommer nya uppgifter om att de kinesiska bilarna tar allt mer av bilmärknaden, framförallt när det gäller elbilar. Under november ökade importen med 165 procent i år jämfört med 2021.

De största mottagarländerna var Belgien och England, enligt Autonews stod de för 70 procent av importen i november. Europa står nu för mer än hälften av Kinas elbilsexport. En del av tillväxten drivs av europeiska och amerikanska tillverkare som gör elbilar i Kina, bland annat Tesla och BMW. Tesla exporterade 37 000 elbilar i november från Kina till Europa. Volkswagen och BMW planerar att ytterligare utöka sin produktion i Kina. Tesla står för en del av den kinesiska exporten då Shanghai-fabriken är Teslas största.



Maths Nilsson

Teknikens Värld

10. Dubblad försäljning för MG i Europa

PUBLICERAD AV ERIK WEDBERG 29 DEC 2022, KL 14:35.

Kinesiska MG har haft ett bra år 2022. Efter en kraftig försäljningsoffensiv ökade försäljningen med 106 procent.



Kinesiska elbilmärket MG:s försäljning i Europa har ökat kraftigt i år. Enligt siffror från MG själva ökade deras europeiska försäljning med 106 procent under årets första elva månader, jämfört med samma period i fjol. Om inte räknar med Storbritannien, där ökningen inte var lika kraftig som på Europas fastland, var ökningen hela 160 procent. Hittills i år har MG sålt drygt 100 000 bilar i Europa.

Ökningen är kraftig, men MG är alltjämt en liten spelare på Europas bilmärknad där Volkswagen är störst med nästan 1,1 miljoner sålda bilar hittills i år, vilket motsvarar en minskning med 9,6 procent mot samma period 2021. Med en försäljningsvolym på 100 000 bilar kan MG närmast jämföras med **Mazda** som sålde 125 000 bilar och Jaguar Land Rovergruppen med 111 000 bilar. Volvo är hittills i år med än dubbelt så stora som MG, med 213 000 sålda bilar i Europa. I Sverige har MG ökat med 65 procent hittills i år och är tolfte största märke med 7 000 sålda bilar.

MG:s framgångar kan till stor del tillskrivas en rejäl utbyggnad av återförsäljarnätverket som nu omfattar 790 butiker i 38 europeiska länder. Det är främst de billiga modellerna **MG ZS_EV** och **MG5 Electric** som har hittat hem till europeiska kunder, **MG4 Electric** började säljas i september och har, enligt MG:s ägare SAIC, 20 000 beställningar.



Erik Wedberg



11. Här kommer Hongqi att säljas

AV BOBBY GREEN FRE. 23 DEC 2022, 15:00.

I tolv olika städer från och med januari.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-hongqi-e-hs9/>.

Med start vecka tre nästa år kommer det kinesiska elbilsmärket Hongqi att finnas att köpa på 13 olika Hedin Bil-anläggningar runt om i landet. Först ut är modellen E-HS9 som är en stor och lyxig SUV. På prislappen står det 899 900 kronor och för pengarna får man en sju-sitsig bil med batteripack på 85 kWh och räckvidd på strax under 40 mil.

Här kommer du att hitta Hongqi:

Hedin Bil Göteborg, Bilvaruhuset Mölndal

Hedin Bil Halmstad, Bilvaruhuset

Hedin Bil Helsingborg

Hedin Bil Jönköping

Hedin Bil Karlstad

Hedin Bil Kristianstad, Bilvaruhuset

Hedin Bil Linköping, Bilvaruhuset

Hedin Bil Malmö, Jägersro

Hedin Bil Stockholm, Akalla

Hedin Bil Stockholm, Kungens Kurva

Hedin Bil Uddevalla

Hedin Bil Uppsala

Hedin Bil Örebro

Senare under 2023 kommer även Borlänge och Borås att läggas till på listan.



**Priset för eldrivna suven Hongqi E-HS9 klart
Har premiär på eCarExpo**



**Hedin blir importör och återförsäljare för Hongqi
Eldrivna suven E-HS9 först ut**



**Hongqi visar hyper-hybrid och eldriven SUV
Ställs ut i Frankfurt**



Bobby Green

12. Billigare EX90 på gång

Av Erik Punt 27 December, 2022.

När Volvo slog på stort och lanserade sin elektrifierade framtidssatsning EX90 var priset en av de aspekter som diskuterades mest intensivt. Men nu är en mer folklig variant på gång.



Volvo EX90 markerar ett nytt kapitel för det svenska märket.

Volvo EX90 har ett högt pris

Många ställde sig frågan om en Volvo med ett startpris på över en miljon skulle kunna sälja i särskilt stora volymer.

Visserligen var den versionen av **EX90** som presenterades fullutrustad, fyrhjulsdreven och bestyckad med det största batteripaketet.

Därmed kunde man gissa sig till att det så småningom skulle komma versioner som inte var fullt så maxade och därmed betinga ett lägre pris.

Toppchef kommenterar

Nu framkommer dock lite fler detaljer kring hur priset skulle kunna bli lägre.

Det är amerikanska Motor Trend som fått möjligheten att intervjua Volvos operativa chef och vice VD Javier Varela.

Varela pratar om att den tredje sätesraden skulle kunna försvinna vilket hade medfört en femsitsig version och att en tvåhjulsdreven-singelmotor-version skulle driva på bakhjulen.

Varela presenterar inte många fler detaljer men det ger i alla fall en liten fingervisning om vad som komma skall.

Det är i alla fall helt klart att fler versioner av EX90 kommer att presenteras.

Det lär dock dröja till sent 2023 då produktionen av Twin Motor Performance-versionen kommit igång. Så länge kan man bygga ihop sin egen EX90 på **Volvos hemsida**.

Det är lång väntetid på nya EX90, och för de mer plånboksvänliga alternativen lär det dröja ytterligare en stund till.



Bak till är det mycket som händer men i det stora hela är designen minimalistisk.



Volvo EX90 lanseras under nästa år och delar bottenplatta med Polestar 3 och Lotus Eletre.



Volvo EX90 fokuserar mycket på teknik.



Erik Punt

carpixx

13. Körrapport: Volvo C40 Singel

27 DECEMBER2022.

MASKINÖVERSATT.

XC40 är den första helelektriska modellen från märket Volvo. Dess sportigare offshoot C40 har varit tillgänglig under en tid, inte bara med en mycket kraftfull och mycket dyr dubbelmotor inklusive fyrhjulsdraft, men också som en mer blygsam variant med enkelmotor och framhjulsdraft. Fortfarande dyrt nog, men för de flesta bilister är det bättre valet.



SP-X / Köln. Det är på modet, att lansera så kallade "coupé-versioner" av befintliga modeller, särskilt i den elektriska SUV-mellanklassen, som VW gör med ID.4/ID.5. Volvo har inte heller stängt denna trend och sedan sommaren förra året har XC40 den visuellt vackrare, men på grund av den mer brant sluttande taklinjen placerades den även vid sidan av den något mindre praktiska C40. Denna finns som fyrhjulsdraft med två motorer och 300 kW/408 hk effekt och med bara en motor (Enda), det på 170 kW/231 hk ger, där endast framaxeln drivs.



Volvo C40 Recharge Single har bara en motor.

Svensk kvalitet har sitt pris

Det borde räcka, speciellt eftersom detta fordon redan är en investering på minst 47 500 Euro (Schweiz 53 800) innebär att. Det är åtminstone välutrustat, mot ett jättestort tillägg på ca 10 000 Euro finns Ultimate-versionen, som då inkluderar en full assisterande besättning och andra extrafunktioner som en eldriven baklucka. Och, Volvo har blivit ett dyrt märke, men designen inifrån och ut och det enastående utförande kan motivera priserna åtminstone lite. Dessutom service, Underhåll och slitage fungerar under den treåriga garantin (till 100 000 Kilometer) gratis.

Räckvidd

När det gäller en helt elektrisk bil uppstår nästan alltid frågan om räckvidd och laddningsförmåga för de flesta förare. I vår version kommer C40 upp till standard beroende på utrustning 432 Mil bort, i praktiken var det runt i varmt höstväder 300 Kilometer, vad vi vill klassificera som så medelmåttigt. Volvon laddas som tillval 11 kW (AC) eller 150 kW (DC).

Stammen med 413 liter ganska blygsam

Utrymmet är okej för en SUV i 4,40 meters klassen, baktill kan det bli lite obehagligt för vuxna i huvudområdet på grund av "coupé-linjen".. Bålen håller blygsamt 413 Liter, som kan utökas genom att fälla upp baksätet till 1.205 liter kan ökas. Det finns även ett litet fack 31 liter under fronthuven.

En motor räcker

Och hur kör den?? Som elbil är den förstås särskilt livlig i kostym – och kl 160 km/h är C40 begränsad ändå. Men mest av allt visade det sig, att en prestation av 238 PS är mer än tillräckligt, speciellt för en elbil. Med andra ord: En motor räcker. Endast de som verkligen vill ha en sportighet som faktiskt är olämplig för detta drivkoncept eller för vilka fyrhjulsdrift är nödvändigt på grund av var de bor och vädret, borde ta en titt på den kraftfullare och betydligt dyrare dubbelmotorversionen.

Chassit var inte riktigt övertygande

Chassit övertygade oss inte lika mycket, det trots en hjulbas på 2,70 Mätaren är designad för obekvämt. Så femsitsen slingrar sig ofta över dåliga vägar, som det finns för många av. Tyvärr lämnar C40 bara dig med ett val, att rulla fritt utan återhämtning eller en särskilt stark sådan med enpedalskörning, bromsa in, vilket vi ofta tycker är för våldsamt. Intermediärer skulle vara till hjälp här.



Och hur kör den?? Som elbil är den förstås särskilt livlig i kostym – och kl 160 km/h är C40 begränsad ändå.

Operation lite ovanlig

Svensken visar också svagheter när det kommer till drift, Allt är inte lätt för föraren att förstå direkt. Naturligtvis vänjer man sig väldigt snabbt vid Volvos egenskaper, men det borde inte vara en ursäkt. En head-up display erbjuds för övrigt inte ens mot en extra kostnad, helt enkelt för att det förmodligen inte finns plats framför vindrutan för detta. En klar nackdel för en premium-SUV. Och medan vi pysslar: Den centrala förardisplayen kan användas för att visa navigationskartor eller stängas av. Det finns ingen mer information. Ett tydligt fall för nästa ansiktslyftning.

Från modellår 2023 med bakhjulsdrift

På tal om ansiktslyftning: I den nya årsmodellen 2023 Volvo kommer att konvertera C40 till bakhjulsdrift. Dessutom utförandet av 231 på 238 hk höjt. Dessutom, den elektriska suven kommer att ha en annan variant med bakhjulsdrift. Då med ett större batteri (78 kWh) och ännu mer prestanda (252 PS).

Slutsats

Trots vissa svagheter är den nuvarande versionen av C40 fortfarande en bra elbil, vars fördelar klart överväger nackdelarna. Den framgångsrika designen, den typiskt svenska adelsinteriören, den höga säkerhetsnivån och det fantastiska utförandet är övertygande. De höga priserna och det ostadiga chassit förblir de viktigaste kritikpunkterna. Ett fullt bankkonto eller ett generöst tjänstebilssystem hjälper mot en, tyvärr är det bara nygjorda vägar som hjälper mot den andra.



*Svensken visar också svagheter när det kommer till drift,
Allt är inte lätt för föraren att förstå direkt.*

Volvo C40 Recharge Single - Specifikationer:

Fem dörrar, femsitsig kompakt SUV; Längd: 4,43 Meter, Bredd: 1,85 Meter (2,04 meter inkl. Under S bör den bli den nya storsäljaren i Macan-kosmos), Höjd: 1,58 Meter, Radstand: 2,70 Meter, boot kapacitet: 413 till 1 205 Liter, främre 31 Liter

Permanent magnet synkron elmotor, 170 kW/231 PS, Framhjulsdraft, maximalt vridmoment: 330 Nm, enväxlad växellåda, 0-100 km/h: 7,4 s, Vmax: 160 km/h, Standardförbrukning: 18,3 kWh, Räckvidd: 432 km, användbar lagringskapacitet: 67 kan till exempel för runt, Ladeleistung: 11 kW AC, 150 kW DC, Utsläppsstandard: Euro 6d, Effektivitetsklass: A+, Testa förbrukning: 22,8 kWh

Pris: från 47 500 Euro (Schweiz 53 800)

Pris utrustningsnivå Ultimate: 57 690 Euro (Schweiz 61 650)

Testa bilpris med fler alternativ: 61 310 Euro

(i varje fall före avdrag för miljöbonus)



*Lastutrymmet håller blygsamt 413 Liter,
som kan utökas genom att fälla upp baksätet till 1 205 liter kan ökas.*



Det finns även ett litet fack 31 liter under fronthuven.

14. Corvette C8 provkörd – Amerikas nya superbil?

Av Joel Sandberg.

28 December, 2022.

Corvette lanserades för första gången redan 1953 och har i nästan 70 år haft samma recept – en kolossal V8 i fronten, bakhjulsdrift och samma nivå av raffinering som en slägga. Nu har modellen tagit sig till Europa.



Provkörning av amerikanskt fullblod.

Redan 1960 kom första konceptet med mittmotor och därefter följde ytterligare fyra konceptbilar. Det dröjde emellertid 61 år innan det blev till verklighet, en händelse som är att anses lika historisk som Magna Charta i Corvette-kretsar.

Nu har det emellertid blivit dags för den europeiska varianten att göra entré på marknaden. Jag lade i Högsta Växeln och begav mig till Frankfurt för att provköra nya Corvette C8 Stingray.

Ska locka yngre

Utseendemässigt innebär en mittmonterad motor ett helt annat utgångsläge. Resultatet är att Corvette C8 ser betydligt mer ut som en klassisk superbil.

Corvette tror att det kommer att locka yngre köpare. Rent traditionellt förknippas modellen med gamlingar i Florida. Uppmärksamheten man får är påtaglig och bilens designmässiga superbilskaraktär går hem.

Alla C8 går dessutom att köra taklösa – dels finns det en renodlad cab-variant men coupén är en så kallad targa-modell vilket gör att man kan plocka bort taket.

Problemet är att all luft åker rätt in i kupén och upplevelsen blir därmed lika turbulent som att flyga över Bermuda-triangeln.



Generation C8 har ändrat utseende till en mer klassisk superbil.

Flygplan eller bil?

På insidan möts man av en interiör som tagit inspiration av en stridsflygplanscockpit och allt kretsar kring föraren.

Det innebär att samtliga knappar ligger smidigt till och infotainmentsystemet är enkelt att använda även när man är i rullning. Systemet är ruskigt funktionellt och gör exakt det man förväntar sig även om det stundtals är lite trögt.

I termer av kvalitetskänsla var jag positivt överraskad och Corvette har lagt en hel del krut på att bilen ska kännas lyxbetonad men det övergripande intrycket är sämre än i europeiska motsvarigheter.

Skillnaden är dag och natt

Vi har tidigare kört **Corvette C7**, även den i Frankfurt-trakten, och skillnaden mot föregångaren är, som väntat, natt och dag.

Viktbalansen i C8 är helt annorlunda och eftersom motorn sitter på bakaxeln får den ner kraften i backen på ett betydligt tryggare sätt.

Bilar med mittmotor är i regel svårkörda när man närmar sig gränsen men Corvette C8 har mängder med grepp och en otrolig lekfullhet.

Den känns som en amerikanare som rest jorden runt jämte föregångaren som kändes som att den aldrig hade lämnat landet.

Track gör under

De olika körlägena skiljer sig något enormt. Tour-läget är standardläget och tack vare de magnetstyrda dämparna är C8 både mjuk och bekväm.

Styrningen blir lätt, motorn tystnar och det går att köra ruskigt långt utan bekymmer, såvida man inte beställer bilen med de så kallade Competition-stolarna som vår testbil hade.

På andra ändan av spektrumet har man i stället Track-läget, det vill säga banläget, som förvandlar C8 till ett amerikanskt fullblod.

Inte högt nog

Banläget innebär att C8 blir stenhård, styrningen kräver samma armstyrka som Arnold Schwarzenegger och ljudbilden skruvas upp en aning. Eftersom motorn varken har en turbo eller kompressor är gasresponsen direkt.



Föraren är högt prioriterad i Corvette C8.

Ljudet bilen avger är minst sagt amerikanskt och den exotiska, nästan europeiska utstrålningen som bilen avger står i fin kontrast till den stånkande V8-motorn.

Med det sagt förblir det på den diskreta sidan och att öka volymen ett antal snäpp hade suttit fint.

Stor V8 under huven

Det största försäljningsargumentet för Corvette C8 i USA är att modellen kostar snudd på hälften av dess europeiska konkurrenter.

Även om C8 inte framstår som ett lika utomordentligt kap i Europa som i USA är ändock instegspriset förhållandevis lågt, särskilt om man tar hänsyn till att det rör sig om en bil med mittmonterad motor och en 6,2-liters V8 under huven.

Corvette hoppas sno kunder från alla bilmärken och även om de utmärker sig i termer av körupplevelse och just amerikanskhets känns konkurrenterna i mångt och mycket betydligt mer välbyggda.

Även om C8 framstår som sanslöst amerikansk har den till stor del utvecklats i Europa, något som märks när man kör på krokiga tyska landsvägar.

Styrningen är briljant i det att den osar med feedback och man vågar köra ruskigt fort utan att det någonsin känns otäckt. Även om C8 kan upplevas som lite av en vilde, är den en oerhört sofistikerad sådan.

På autobahn lyckades jag komma upp i 280 blås och den låg likt ett strykjärn på vägen och kändes aldrig nervös. En **McLaren 570 GT** upplevs exempelvis som betydligt mer på helspänn.

Summan av kardemumman

Corvette C8 lockar med sitt distinkta designspråk, karaktäristiska motor och en körupplevelse som sannerligen skiljer sig från mängden.



Ny bil för en ny, yngre målgrupp.

För inte överdrivet mycket stål får man en av de sista tvättäkta renodlade fossilbilarna. Beslutet att montera motorn i mitten tar Corvette till en ny nivå av förfining, som tidigare endast var en dröm för det amerikanska märket.

Den besitter de egenskaper som krävs för att kunna locka till sig en del köpare men med tanke på den omoderna drivlinan får amerikanerna av miljöskäl inte sälja fler än 1 000 bilar per år.

Jämte föregångarna innebär C8 Stingray sannerligen ett nytt kapitel och den gör att Corvette inte har samma trötta association till gamlingar. Det är ett kapitel som vi ser mycket fram emot att lusläsa.

Chevrolet Corvette Stingray C8 (2022)

Motor: 6,2-liters, V8, bensin, 482 hästkrafter, 613 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad dubbelkopplingslåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 3,5 sekunder

Toppfart: 296 km/h

Vikt: 1 527 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4630//1933/1234 mm

Pris: från 980 400 SEK

Högsta Växelns helhetsintryck av Corvette C8

Slutbetyg 4,5/5

Nya Corvette Stingray imponerar på flera håll. Mittmotorn gör den till en bättre bil i termer av körupplevelse och bilen känns i det hela mer sofistikerad. Jämte konkurrenterna – och särskilt de med mittmotor – känns den dessutom oerhört prisvärd.

Läs även: [Dodge Charger Hellcat är en fossil med 717 hästkrafter](#)

Läs även: [Femcylindriga Cupra Formentor VZ5 är en vilding](#)



Joel Sandberg

15. MG ZS EV – renodlad misär

Av Marcus Berggren 31 December, 2022

Om du läser detta är sannolikheten stor att du går i bilköpartankar. Du har troligtvis aldrig haft en helt ny bil förut men nu är det äntligen dags. Kanske en MG ZS EV är något att ha?



Vi testade MG ZS EV i ett snöigt Stockholm.

Du överväger något elektriskt och många likasinnade i din omgivning har pratat gott om MG och du tycker det är lite kul att du kommer kunna närvara på [MG-klubbens](#) bilträffar.

Men hur ligger det egentligen till? Grundar sig allt det positiva du har hört i något och är bilens popularitet verklighetsförankrad? Vi lade i Högsta Växeln för att recensera MG ZS EV.

MG ZS EV ser ut som en rullskridsko

Designmässigt påminner MG ZS EV om en rullskridsko och den osar vitvara på samma sätt som en tvättmaskin köpt på loppmarknad.

Kvalitetskänslan är i paritet med en toaletsits köpt på en marknad i Vietnam och infotainmentsystemet ser ut att ha inspirerats av den första datorn.

När man slår mig ner i bilen och trycker på startknappen möts man av ett surrande, fläkten låter som om den tror sig vara en mixerstav. Just sådana akustiska petitesser genomsyrar hela vår vecka med MG ZS EV.

Det kvittrar från högtalarna, det knarrar från dörrarna och mittkonsolen, det skramlar överallt och vindrutetorkaren bak låter som bilbana.

Det känns som att MG har skickat spioner till bilvärldens alla hörn men att spionerna har gått vilse på olika tillverkares bilmuseum snarare än i fabrikerna vars uppgift är att pumpa ut nya bilar.

Infotainmentsystemet är lika responsivt som en sengångare. Att lista ut hur man exempelvis hittar sätesvärmern hade tagit vem som helst över 45 lika lång tid som att springa ett maraton.

Upplösningen på kameran bak är som tagen från en webbkamera från 1999.



Kvalitetskänslan är ett skämt.

Ett mer positivt inslag

Körupplevelsen lämnar ett desto mer positivt intryck – MG ZS är mjuk och förhållandevis bekväm – om man ignorerar alla oljud – och upplevs som responsiv.

Att den främre differentialen är tagen från en trampbil innebär dock att den inte alltid får ner kraften i backen.

Hur mycket kraft man använder sig av visas även i instrumentpanelen. Informativt! Styrningen är något gummiaktig men direkt och tack vare att ZS EV är en elbil svarar den snabbt på alla ens input.

Dessutom möts man av en filhållningsassistent som är lika aggressiv som en kinesisk körskollärare och bilens diverse säkerhetssystem plingar för minsta lilla.

Det för mig vidare till en positiv aspekt av MG ZS EV – den har fem stjärnor i EuroNCAP och om det är något som är viktigt är det givetvis säkerhet.

Summan av kardemumman

Jämte konkurrenterna finns det ingenting som utmärker MG ZS EV med undantag av komforten samt räckvidden som helt klart är den mest imponerande sett till pris. I övrigt finns det inga positiva egenskaper, komforten.

MG slog sig in på marknaden med ett oslagbart pris på privatleasing – den låg på endast 1 990 SEK i månaden – vilket resulterade i att ZS EV snabbt blev en vanlig syn på våra vägar, något de gjorde bra.

Nu har priset emellertid stuckit i väg och marknaden kryllar av prisvärda alternativ som inte är tillverkade av kartong. Det är inte ofta man kör en genuint dålig bil, men MG ZS EV har lyckats riktigt väl.

Allt som heter livskvalitet försvinner så fort man kliver in i en MG ZS EV. Den är inte tillräckligt billig, kvalitetskänslan är ett skämt, infotainmentsystemet är löjligt dåligt och hela bilen osar misär. Undvik till varje pris.



MG ZS EV slog sig in på marknaden med ett oerhört lågt pris, men nu den tiden är förbi.

MG ZS EV Comfort (2022)

Motor: Elmotor fram, 156 hästkrafter, 280 newtonmeter

Kraftöverföring: Steglös växellåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 8,6 sekunder

Toppfart: 175 km/h

Elektrisk räckvidd: 440 km

Vikt: 1 566 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4323/1809/1649 mm

Pris: Från 399 900 SEK (Testbil ca. 399 900 SEK)

Högsta Växelns helhetsintryck av MG ZS EV

Slutbetyg: 1,5/5

Det som gjort MG ZS EV till en sådan succé är dels det astronomiskt låga privatleasingpriset och att många av kunderna kommit från äldre begagnade bilar.

Den är åtminstone säker och mjuk men det kompenserar inte för den misär som bilen inbringar. Samtliga konkurrenter slår den på fingrarna.

Läs även: [Recension av Dacia Spring.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

16. Mercedes-AMG GT 63 S – bästa av två världar

Av Marcus Berggren 30 December, 2022

Elektrifiering förknippas oftast med miljöfrågor. Faktum är emellertid att det även kan användas i syfte att öka prestandan, något Mercedes-AMG sannerligen tagit vara på. Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Mercedes-AMG GT 63 S E-Performance.



Bromsarna är bilens svaghet.

En av marknadens längsta modellbeteckningar målar upp en sannerligen tydlig bild – vi har alltså att göra med en GT 63 – en V8-bestyckad coupé som får skjuts av en elmotor därav E-Performance.

Resultatet är därför laddhybriden med marknadens sämsta räckvidd – endast 12 kilometer enligt WLTP. Men det är inte riktigt det som är poängen.

Batmans droska

Om man endast tar sig en titt på AMG GT 63 E-Performances tekniska data är det enkelt att förvänta sig att man ska mötas av en bil som fullständigt skriker prestanda.

843 hästkrafter och 1 400 newtonmeter är siffror som får en Ferrari 296 GTS att rodna. Utseendet är dock inte anpassat däran. AMG GT 63 E-Performance ser inte på något sätt ut som en långsam bil, men utstrålar inte heller det som faktiskt döljer sig under huven.

Att vår testbil var konfigurerad i det minst fotovänliga utförandet man kan tänka sig är en sak, men bilens slanka form för inte tankarna till ett elektrifierat prestandamonster av rang, utan snarare till det beteckningen pekar på: GT-bilar.



Interiören är inte bilens starkaste gren.

På insidan möts man av förra generationen Mercedes-interiör. Med det sagt rör det sig om en funktionellt utformad instrumentpanel, ett infotainmentsystem som är något invecklat och en kvalitetskänsla som framkallar många frågetecken.

Man sitter dock lågt och skalstolarna omfamnar en väl. Sikten bak är bättre än väntat medan baksätet är pinsamt dåligt. Sittdynan är för kort och huvudutrymmet hade gett självaste Lille Skutt nackspärr. Förutsatt att Lille Skutt är över 180 centimeter lång.

Mercedes-AMG GT 63 S E-Performance är en elektrifierad fossil

Även om *andetag* Mercedes-AMG GT 63 S E-Performance är en laddhybrid vilket är extremt gynnsamt ur skattehänsyn (endast 1 878 kronor per år) är elektrifieringen till för att maximera prestandan, inte minimera miljöpåverkan.

Vid sansad körning med bilen i komfortläget är AMG GT 63 S E-Performance genuint bekväm, men det är väldigt mycket däckljud från de kolossala däcken.

Gasen i botten i komfortläget leder till en viss betänketid från växellådan, en 9-stegad dubbelkopplad historia, innan bilen tar fart.

Sensationen är dock ingenting att skriva hem om egentligen och man undrar verkligen ifall prestandasiffrorna stämmer.

På ratten finns emellertid ett reglage där man kan justera körläget. Om man vrider om till RACE (ett snäpp över Sport Plus) blir upplevelsen en annan och man inser snabbt varför bilen har lika breda däck som en skördetröska.

I RACE-läget kan man testa på det som kallas för Race-start vilket katapulterar bilen till 100 knyck på blixtrande 2,9 sekunder, något som kräver samtliga 843 hästkrafter och 1 400 newtonmeter. Resultatet är brutalt och accelerationen är ihållande långt upp i fartregistret.

Det är en fullständigt chockerande upplevelse som erbjuds och även om man ligger i 100 knyck och mosar gaspedalen flikar antisladdsystemet mer än gärna in.



Mercedes-AMG GT 63 S E-Performance kombinerar el och bensin till förmån för prestanda.

På landsväg ackompanjeras denna brutala kraft av en väldigt imponerande kurvtagningsförmåga, inte minst med hänsyn till bilens tjänstevikt på 2,4 ton.

Styrningen är linjär och oerhört direkt, något som ger AMG GT 63 S E-Performance ett betydligt flinkare intryck. Något som inte matchar bilens möjlighet att katapulteras mot horisonten i rasande fart är bromsarna.

Mer sting än stopp

När man trycker på bromsen möts man först av regenerering som sedan övergår till att de faktiska skivbromsarna kliver in. Kör man på ett mer inspirerande vis krävs det att man trycker på bromsen rejält för att bilen ska börja stanna i rimlig fart.

Prestandan är inte att leka med och det finns tveklöst utrymme för att man ska göra bort sig, något siffrorna onekligen pekar på. Det är således inte en bil som är särskilt omhändertagande och den upplevs som lika brutal och galen som en AMG bör.

Ljudsensationen är intressant i det att den kombinerar det elektriska med det fossila – den 4-liter stora V8:ans vrål får hjälp av elmotorns sång.

Det lilla batteriet – 6,1 kWh – laddas dessutom upp i blixtrande fart, något som gör att man i princip alltid har tillgång till den totala systemeffekten.

Vid normal körning framstår AMG GT 63 S E Performance som oerhört alldaglig och odramatisk. Bilen upplevs som tam och på ren el kommer man 13 kilometer, vilket passar utmärkt om man har Sveriges kortaste pendlingssträcka.

Den speciella känslan man får i exempelvis utgående **Mercedes-AMG E 63** saknas och bilen osar inte prestanda på samma dramatiska vis, förutsatt att man kör bilen för kung och fosterland.

Summan av kardemumman

Mercedes-AMG GT 63 S E-Performance använder sig av elektrifiering till förmån för prestanda, något den lyckas väldigt väl med. Systemeffekten levereras på ett explosionsartat manér och körupplevelsen är på många sätt häpnadsväckande.

Bromsarna är ingen höjddare och samtidigt som elmotorn bidrar till körupplevelsen, inkräktar de regenerativa bromsarna på mer dynamisk körning. Helhetspaket är emellertid imponerande och visar att en elektrifierad framtid även gynnar de som genuint gillar bilkörning.



AMG GT 63 S E-Performance går att bruka till vardags.

Dodge Charger Hellcat SRT (2021)

Motor: 6,2-liters, kompressormatad V8, bensin, 843 hästkrafter, 1 400 newtonmeter

Kraftöverföring: 9-stegad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 2,9 sekunder

Toppfart: 316 km/h

Elektrisk räckvidd: 12 km

Vikt: 2 380 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 5054/1953/1447 mm

Pris: 2 085 000 SEK (Testbil ca. 2 400 000 SEK)

Högsta Växeln helhetsintryck av Mercedes-AMG GT 63 S E-Performance

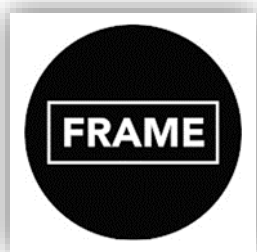
Slutbetyg: 3,5/5

Mercedes-AMG GT 63 S E-Performance gör ett bra jobb när det kommer till att kombinera det bästa av två världar, även om det är just fossilmotorn som står i fokus. Dåliga bromsar och en hög vikt är emellertid avskräckande.



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



17. Hur de bygger dyraste Rolls Roycen

Inuti fantomproduktionslinjen.



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

Välkommen till FRAME Channel för ett inslag om Rolls Royce-fantomens produktionslinje. Kolla in hur den här lyxiga sedanbilen är byggd i Goodwood Plant i West Sussex, England!



2023 Rolls-Royce Phantom.

18. Ford E-Transit är årets transportbil 2022

Av Marcus Berggren.

1 Januari, 2023.

För första gången ska vi på Högsta Växeln och Dagens PS utse en vinnare inom kategorin transportbilar. Vi har kört ett 30-tal transportbilar i år och krönt en vinnare – Ford E-Transit.



Ford E-Transit vinner utmärkelsen Årets Högsta Växeln-transportbil 2022.

Utmärkelsen Årets Högsta Växeln-transportbil baseras på bilens förmåga att lyckas kombinera de egenskaper en transportsbilkund behöver samtidigt som man tar med eldrift i ekvationen.

En transportbils förmåga att på ett kompromisslöst sätt kombinera eldrift med en hög dos praktikalitet är oerhört viktigt.

Bara en kategori

För transportbilar har vi bara kategorin Redaktionen val, till skillnad från personbilar där vi har både Redaktionen samt Läsarnas val.

Årets Högsta Växeln-transportbil 2023 är: Ford E-Transit.

Ford E-Transit använder sig av det mycket beprövade receptet som ordinarie Transit har följt i närmare 60 år – sedan 1965 – men moderniserat det genom att addera elektrifiering till ekvationen.



Ford E-Transit är en av många transportbilar vi har testat i år.

Ford e-Transit kompromissar inte

Precis som vanliga Ford Transit erbjuds elektriska Transit i en rad olika utföranden samt påbyggnationer. Det finns tre olika takhöjder, tre olika höjder, och två olika varianter – en 3,5-tonns och en 4,25-tonns.

Maxlasten är upp till 1 616 kilogram och det maximala lastutrymmet är 15,1 kubikmeter.

Lastutrymmet är lika stort som i ordinarie Transit och räckvidden – på upp till 317 kilometer – är än så länge klassledande. I verkligheten kommer man cirka 40 mil i staden medan man kommer ungefär 25 mil vid blandad körning.

Eldriften innebär även en rad skattemässiga fördelar samtidigt som man får tillgång till alla stundande miljözoner runt om i världen.

Snabbladdningen på upp till 115 kilowatt är dessutom helt klart godkänd. En nackdel är emellertid den låga dragvikten på 750 kilogram.

Med det sagt är nya Ford E-Transit den bästa elektrifierade skåpbilen i segmentet och är därför vinnare av utmärkelsen Årets Högsta Växeln-transportbil 2023.

Läs även: [Provkörning av Ford E-Transit](#)

Läs även: [Provkörning av Renault Master E-Tech](#)

Läs även: [Provkörning av Volkswagen ID. Buzz Cargo](#)

Läs även: [Årets Högsta Växeln-bil 2022](#)



Marcus Berggren

19. Quiz: Vad kan du om de svenska sportbilarna?

Publicerad 30 december 2022.

Text Mårten Carlsson.

Nu blir att klura lite på svenska sportbilar genom tiderna. Vad var en OBC Mantorp? Var gjordes P1800? Det och flera andra frågor får du svara på i helgens quiz!



STARTA QUIZ!





20. BMW Motorrad fyller 100

Av Manfred Holz 30 november, 2022.

Under 2023 fyller BMW Motorrad 100 år.



BMW som märke fyllde 100 redan 2016, men 1916 byggde företaget flygplansmotorer under första världskriget. Men den första motorcykeln såldes 1923. Eftersom det är BMW så kommer det såklart att firas med dunder och brak och i samband med firandet kommer det nya modeller som ska visa att man nu gått varvet runt. Modellenamnet för en R12S finns redan registrerad i ett flertal länder över hela världen, men vad det är har vi ingen aning om. Fast med tanke på framgångarna man haft med R18 så skulle vi gissa att det är en mindre variant av denna som ska locka personer som inte vill brottas i tungviktsklassen för att kunna styra sin cruiser. Med tanke på att BMW-modeller med boxer alltid heter R, så lär det i alla fall vara en boxer. Senaste motorcykeln som hette R12 var en vacker skapelse med sidventilsboxer (1935). En modell som designats av Alfred Böning. En Art Deco-skapelse som för sin tid var extremt strömlinjeformad med moderna linjer, men som snart blev sidvagnsbestyckad slitvarg i tyska Wehrmacht och som sedan kopierats av både ryssar och kineser. Så vad händer om BMW Motorrad lanserar en elmotorcykel nästa år då? Får den beteckningsbokstav V som i volt? Nej, det är nog knappast troligt. Vi kan i alla fall försäkra oss om att den inte lär heta V1 eller V2.



21. Jubileumsklassiker från BMW

Av Manfred Holz 21 december, 2022.

Som vi nämnde innan månadskiftet så kommer BMW Motorrad att fylla 100 år under 2023. Givetvis blir det stor fest och nya modeller.





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

Här är de två första jubileumsmodellerna, givetvis plockade ur klassikerserien. För hur firar man BMW om inte med två boxermotorer och en massa krom?

Det var i december 1922 som BMW-designern Max Fritz designade företagets första motorcykel och därifrån har allt bara gått uppåt. Eller hållit sig på marken, beroende på hur man ser det. BMW R32 hade boxermotor som egentligen designats för flygplan, men som blev en utmärkt och för sin tid väldigt sportig maskin. Den lanserades i september 1923 och nu har det alltså gått 100 år. Vissa saker förblir oförändrade för att hålla kvar identitet. Andra ändras för att man ska fortsätta vara teknisk ledare. Boxermotorn är fortfarande är stjärna bland företagets mest populära maskiner. De två nya jubileumsmodellerna heter R 9T 100 Years och R18 100 Years. Lite lätt tungvrickande namn och egentligen inga större nyheter annat än små plaketter som förklarar att detta är en 100-åring, samt krom och svart lack. Med andra ord har BMW helt klart koll på att man inte ska ändra konceptet allt för mycket för att hålla kunderna nöjda.



22. Kronprinsparets superköp: Gör tvärtemot svenska kungahuset

PUBLICERAT 29/12/2022.

AV MATHS NILSSON.

Norska kronprinsparet Haakon och Mette-Marit har slagit till på flera nya lyxbilar lagom till jul och nyår. En Volvo S90 Limousin och två superlyxiga elbilar är de senaste tillskotten i det kungliga garaget. Tvärtemot det svenska kungahuset satsar de på elbilar och laddhybrider.



Medan det svenska kungahuset nästan enbart äger bilar med V8:or, V12:or och sportbilar har det norska kungahuset satsat hårt på moderna elbilar och laddhybrider. Nu kommer nyheter från vårt västra broderland om att kronprinsparet slagit till på tre lyxiga laddbara bilar lagom till nyåret.

Tidigare syntes Haakon och Mette-Marit ofta i den kungliga bilen med registreringsnumret A3. Det var fram till nyligen en blå Mercedes E-klass Limousin, från 2012. Nu har kronprinsparet ersatt den tyska limousinen med en svenskbyggd Volvo S90 Limousin, uppger [TV2.no](#).

Bilen är en förlängd version av S90 som byggts om av Nilsson Special Vehicles i Laholm. Den uppges vara av modellen T8 Recharge, vilket innebär att det är en laddhybrid med 455 hästkrafter. I vanliga fall är räckvidden på el 88 km, men limousinen är tyngre och får betydligt kortare räckvidd.

Men Haakon och Mette-Marit nöjde sig inte med en ny bil, två nya spännande elbilar har tagit plats i garaget, berättar TV2. Haakon var en av de första i Norge med Tesla Model S, men nu har kronprinsen gått vidare till tyska elbilar.



Nilsson S90 Limousine har gott om benutrymme.

Den kungliga registreringsplåten A8 är numera en Mercedes-Benz EQS 580 4Matic, den lyxigaste elbil du kan köpa från Mercedes med en prislapp på 1,7 miljoner kronor. Kronprinsessan Mette-Marit har redan setts använda bilen när hon deltagit i en prisutdelning på ett bibliotek. Bilen har 524 hästkrafter och en räckvidd på 63 mil.



Kronprinsessan Mette-Marit har redan synts i parets nya Mercedes EQS580 4Matic.



Både fram och baksäte i Mercedes EQS har förstklassig komfort.

Parets tredje lyxköp är den splitternya elbilen BMW i7, minst lika lyxig och imponerande som Mercedes EQS, även om designen får sägas vara mindre sofistikerad och mer brutalistisk. BMW:n fick den Audi-klingande registreringsplåten A6. Kronprins Haakon har redan använt BMW:s nya elektriska flaggskepp efter invigningen av nya järnvägen Follobanen den 12 december. BMW i7 är en helt elektrisk version av nya 7-serien och har 544 hästkrafter och en räckvidd på 625 km.



Kronprins Haakon har redan setts använda sin nya BMW i7, en bil som väcker uppmärksamhet.

Till skillnad från det norska kungahuset så har Sveriges kungahus valt att inte satsa på elbilar trots kungens valspråk "För Sverige – i tiden". **Kungens bilsamling** består så gott som uteslutande av uteslutande av motorstarka fossildrivna bilar med V8:or och V12:or. Svenska Hovförvaltningen äger inte heller några elbilar, under året har de däremot köpt in en BMW 760 med törstig V12-motor från polisen. Den enda i kungafamiljen som kör elbil är prinsessan Sofia som enligt de senaste tillgängliga uppgifterna vi har äger en eldriven Volkswagen e-Up.

23. Bevarad i luftbubbla: Unik Saab som hyllar "Carlsson på Taket"

PUBLICERAT 16/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Denna Saab 96 Monte Carlo 850 byggdes 1965 för att homologera Saabs rallybilar. Dessutom är den en hyllning till Erik "Carlsson på Taket" Carlssons segrar i Monte Carlo-rallyt. Bilen har bevarats i nyskick i en luftbubbla i 20 år.



Saab hade enorma framgångar i rally i början av 1960-talet. Att den lilla bilen med tvåtaktsmotor kunde slå betydligt större och motorstarkare bilar var en sensation. Men konstruktionen var otroligt lätt och robust, och vid ratten satt en extraordinär förare: Erik Carlsson På Taket. Bland annat vann han Akropolisrallyt, RAC-rallyt tre år i rad och Monte Carlo-rallyt två år i rad. Det blev även en seger i San Remo-rallyt.

Som en hyllning till Erik Carlsson och för att homologera nya rallybilar tog Saab fram sportmodellen Saab 96 Monte Carlo 850. Bilen hade en trecylindrig tvåtaktsmotor på 841 kubikcentimeter och hela 57 hästkrafter. Toppocket var modifierat och gav motorn extra effekt. Bilen hade en mycket tuffare exteriör med speciella kromlister och Monte Carlo-blem. Invändigt fanns det sportstolar och sportratt i trä.

Nu säljs ett välbehållet och unikt exemplar via [Collecting Cars](#). Det handlar om en Monte Carlo-bil som dessutom byggts om för att vara med i British Historic Rally Championship, men som istället fick bo i 20 år och konserveras i en luftbubbla.

Bilen har en tävlingsinredning med treekrad Momo-ratt, Corbeau-säten, en säkerhetsbur, en Elliot varvräknare, en Brantz International trippmätare och en brandsläckare. Stuket är helrätt med klarröd lackering och ett tufft utseende utan stötfångare. Det enda som minner om att bilen är 57 år gammal är några små bubblor på vindruteramen. Några mekaniska fel existerar inte, utan djungeltrumman dundrar på som den ska.



För ett par år sedan såldes bilen via Bonhams, och nu är det dags för klenoden att få en ny ägare. Collecting Cars auktionerar ut den ikoniska Saaben, just nu är budgivningen uppe i måttliga 25 000 kronor, men där lär det knappast stanna.



Maths Nilsson

24. Pontiac GTO

Publicerat av Gran Turismo.

14/07/2019.

G T Oh!



Vad spelar det för roll att Pontiac stal Ferraris vackra bokstavsbezeichnung, när bilen de limmade emblemet på blev så snygg? Idag är Pontiac GTO en av de dyraste amerikanska storseriebilarna – i alla fall när den är försedd med ett klistermärke med texten "The Judge". När General Motors lade locket på all officiell tävlingsverksamhet 1963 fick koncernens sportigare märken hålla till godo med att bygga prestandabilarna för gatbruk. Pontiac fick göra en kovändning i sin marknadsstrategi, som dittills hade vilat tungt på tävlingar och prestanda.

En ytterligare komplikation i GM-huset var att man hade satt upp ett regelverk för hur stora motorer man fick stoppa i de olika karosstyperna, vilket i alla fall teoretiskt begränsade möjligheterna att stoppa i stora big block-spisar i kompakt- eller midsizebilarna.

Ett team bestående av bland annat Pontiacs chefsingenjör John DeLorean (visst, samme man som senare drog igång biltillverkning i eget namn) fick till uppgift att försöka hitta en väg fram till en ny Power Car som kunde vässa märkets prestandaimage ordentligt.



Den tekniska grundplåten var GM:s intermediate A-body, men eftersom GM:s regelverk slog fast att motorn inte fick vara större än 330 kubiktum (5,4 liter) fick man vara lite kreativa och paketera den nya prestandabilen som ett optionpaket till Le Mans-modellen. Paketet döptes till "GTO", oblygt snott från Ferraris redan då legendariska 250 GTO, och vad bokstäverna egentligen hade för betydelse brydde sig ändå ingen jänkare om.

För knappt 300 dollar mer än priset för en Le Mans fick man en 389-kubiktummare på 325 hästar, en treväxlad manuell låda med Hurstspak, hårdare chassissettning, bredare däck och luftscoops på huven. För ytterligare en slant fanns fyrväxlad låda och automat att tillgå, liksom diffbroms, större förgasare och kylare. Effekt: 348 hästar på vevaxeln. Pontiacs försäljningsdirektör vid tiden, Elliot Estes, gissade att man skulle bygga 5 000 GTO-bilar det första modellåret. Istället kom inte mindre än 32 450 Le Mansbilar med GTO-emblemet att lämna Pontiacs fabriksportar.

Redan året efter, 1965, eleverades modellen från ett utrustningspaket till ett eget liv. Karossen fick nu det karaktäristiskt vertikalt ordnade lamparrangemanget som snabbt kom att bli varumärkets signum. Ett längre och svepande karossöverhäng bak förvandlade en tämligen ordinär föregångare till en av 1960-talets verkliga höjdare stilmässigt.

En GTO från 1965 med det vassaste motoralternativet (Tri-Power, nu med 360 hk) klarade sprinten till 60 mph på under sex sekunder, och toppade 182 km/h enligt oberoende tester. Bromsarna var, enligt samma tester, högst mediokra. 1965 såldes över 75 000 nya Pontiac GTO, och succén var ett faktum. Året efter snuddade man vid 100 000-strecket, utan att göra mer än lite lättare retusch av den redan så lyckade karossen. Drivlinorna lämnades i stort sett oförändrade.

En motormässig revidering kom istället 1967, det sista modellåret för den klassiska karossen. 389-motorn växte till 400 kubiktum (6,6 liter), och kom i tre versioner, från 225 över 335 till Tri-Power på 360 hk.



1968 var det dags för en helt ny generation av GM:s A-body, med betydligt mer kompakta mått och en moderiktig fastbackavslutning på karossen. Det vertikala ljusarrangemanget försvann och ersattes av konventionella, horisontellt ordnade lyktor som dock, mot pristillägg, kunde gömmas bakom en skjutbar förlängning av grillen. Ett populärt tillval.

Motormässigt var det mesta överlyft från förra generationen, men mitt i modellåret kom en ny potent version av Ram Air-paketet, kallat Ram Air II. Det innehöll handportade topplock och vassare kamaxel, men den angivna effektsiffran var oförändrad.

Modellen vann USA:s prestigeladdade "Motor Trend of the Year-award" samma år och produktionssiffran var knappt 90 000 bilar.

1969 bjöd förutom finputs av finish och standardmotorerna även introduktionen av "The Judge", som initialt var tänkt att bli en inropare men som under utvecklingens gång kom att utvecklas till en dräparversion av GTO. Motorspecifikationen kallades Ram Air III och levererade 366 hästar, den fick specialfälgar, en T-formad växelspak och bakvinge. Även en Ram Air IV-motor kunde beställas, med på papperet bara tre hästar extra, men med genomgripande förändringar gjorda av i stort sett hela motorn, inklusive portning, förgasare, kamaxel, insugs- och avgasrör.

Under 1969 byggdes 73 000 GTO, varav 6 833 med Judgespecifikation. Den överlägset mest unika modellen i Judgeserien var en Convertible med Ram Air IV-motorn – bara fem byggdes 1969. Det har drivit upp priserna på dessa bilar till höga nivåer, ibland uppåt tre miljoner för renoverade exemplar.

Året efter fick modellen åter en revidering av fronten och de gömda strålkastarna försvann. Detta år tillfördes också en stor 455-motor, när GM släppte sin 400-kubiktumsgräns för midsizebilar. Den var prestanda- och effektmässigt i samma höjd som 400-motorn med Ram Air II-specifikationer, men betydligt lågvarvigare och mindre temperamentsfull. Judgeversionen levererades både med 400-motorn i Ram Air III och IV-specifikation, och även med 455:an. Försäljningen beskrev nu en dalande kurva och landade på drygt 40 000, varav 3 800 Judge.

1971 innebar början på slutet av den amerikanska muskelbilseran, och bara 10 500 GTO såldes detta år, varav 357 Judge.

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.8 2011.

MOTORNYTT

SLUT