



*Daimler SP250 1959.*

- 1. Northvolt bygger i Borlänge**
- 2. Toyota världens största bilmärke för tredje året i rad**
- 3. Ford parerar Tesla och sänker priset på sina elbilar**
- 4. Peugeot, Citroën och Opel återkallar 680 000 bilar**
- 5. Mercedes hann före Tesla med att släppa ratten och spela Tetris**
- 6. Svenska startupen hänger på minibilstrend**
- 7. Genesis kommer tillverka X Convertible**
- 8. Test av Mercedes-Benz Citan**
- 9. Ford F-150 Lightning är en av världens bästa elbilar**
- 10. Gordon Murray T.50 testas i Sverige**
- 11. Konfigurator för mini-Bugattin öppnad**
- 12. Daimler SP250**
- 13. Saudiarabiens förmögenhetsfond ville köpa Formel 1**
- 14. Porsche 963 redo efter 33 000 kilometer**

## 1. Tillståndet klart – Northvolt bygger i Borlänge

Publicerad 2023-02-02 kl 10:09 (uppdaterad 2023-02-02 kl 13:42).

Text Magnus Kvandal.

Northvolt får tillstånd att bygga och driva en batterifabrik i Borlänge. Det slog mark- och miljödomstolen fast i veckan, sju månader efter att ansökan lämnades in.



*Tog sju månader – men nu får batterifabriken grönt ljus.*

Fabriken, som Northvolt kallar Gigafabrik 5, ska byggas där det nedlagda Kvarnsvedens pappersbruk tidigare legat. Målet är att den första battericellen ska tillverkas år 2025.

**Läs också:**



[Northvolt ska öppna ytterligare en batterifabrik](#)

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Northvolt tar in nya miljarder**



**Hektiskt för svenska batterifabriken inför öppnandet**



**Northvolt laddar för 2023 – söker 1 000 nya anställda**



**Nu har Northvolt börjat leverera elbilsbatterier**



## 2. Toyota världens största bilmärke – för tredje året i rad

Av Magnus Fröderberg, Publicerad i dag, 11:44.

Toyota må ha sina belackare, men siffrorna talar sitt tydliga språk. Så här många bilar säljer tillverkaren.



*Bara en bråkdel av Toyotas bilmodeller finns att köpa i Sverige, som står för två promille av företaget totala bilförsäljning.*

För tredje året i följd toppar Toyota listan över världens största bilförsäljare, [rapporterar Reuters](#). Under 2022 sålde biljätten 10 438 024 fordon. Produktionen ökade med fem procent under perioden.

I Sverige minskade Toyota nyregistreringar med knappt 3 procent till 24 000, enligt siffror från Mobility Sweden.

**Två är Volkswagen** med 8,3 miljoner sålda fordon under fjolåret. Företaget har drabbats hårt av kriget i Ukraina och Covid-nedstängningar i Kina.



**Magnus Fröderberg**



**Toyota bZ4X görs om efter räckviddsskandalen**



**Toyota: "Tyst majoritet" betvivlar elbilsomställningen**



**Vi har kört Toyota GR Yaris: "Trepipen är fantastisk!"**

### 3. Ford parerar Tesla: Sänker nu priset på sina elbilar

Av Marcus Berggren 31 Januari, 2023

Det har blivit en hel del skrivelser om Tesla sedan de dumpade priserna på sina bilar som en konsekvens av överproduktion. Nu tar Ford upp kampen och gör samma sak rapporterar amerikanska Bloomberg.



*Ford Mustang Mach-E GT har mycket att leva upp till.*

Ford sänker priserna på sin elektriska SUV **Mustang Mach-E** med närmare 45 000 kronor i snitt som svar på Teslas sänkningar. Priskriget är därmed ett faktum, åtminstone på andra sidan Atlanten.

Ford i Sverige förvaltas av Hedin bil och styrs därför inte på samma sätt. Med det sagt innebär en högre produktion att svenska Ford kan ta mindre betalt för bilarna.

#### **Ford Mustang Mach-E är redan olönsam**

Modellen är redan olönsam för det amerikanska märket, men det är något de tänker jobba emot genom att öka produktionen med 67 procent, vilken i sin tur inte påverkar marginalerna allt för mycket.

Det innebär att tillverkningen går från 78 000 till 130 000 bilar.

Prissänkningen innebär i sin tur även mer gynnsamma finansieringsalternativ, något som ses som ett försök att slå tillbaka mot Teslas sänkningar om 20 procent.

Enligt Ford handlar det om att förbli konkurrenskraftiga i ett ständigt växande segment.



*Ford Mustang Mach-E är polariserande.*

### **Krig på gång**

Det är flera som tror på att andra tillverkare kommer att tvingas till prissänkningar. Det kommer tveklöst att gynna konsumenter och få fart på elbilsmarknaden efter att den har svalnat på senare tid.

Tesla kan fortfarande gå plus trots de rejäla prissänkningarna, något som Ford inte har samma möjlighet till, åtminstone inte i dagsläget.

Det amerikanska märket har investerat över 500 miljarder i utvecklingen av elbilar och siktar på att tillverka två miljoner bilar per år vid slutet av 2026.

Exakt om och när prissänkningarna når den svenska marknaden återstår att se.

**Läs även: [Ford sparkar 3 200 anställda – på grund av elbilar.](#)**

**Läs även: [Recension av Ford Mustang Mach-E GT.](#)**

**Läs även: [Rea på Tesla i Sverige – priserna sänks rejält.](#)**



### **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.

## 4. Peugeot, Citroën och Opel återkallar 680 000 bilar

Publicerad 2023-01-30 09:35. Text Erik Söderholm.

**Stellantis måste gå ut med en jätteåterkallelse för att fixa ett problem med bromsarna i flera populära modeller.**



Det är inte bara Volvo som har **bromsproblem**. Nu går även Stellantiskoncernen, med Peugeot, Opel och Citroën, ut med en stor återkallelse på totalt 680 000 bilar.

Anledningen till återkallelsen är dålig oljekvalitet som kan orsaka skador på kamremmen. Partiklar från remmen kan i sin tur täppa igen vakuumpumpen och bromskraftförstärkaren kan därmed bli mindre effektiv eller sluta fungera helt.

En återkallelse som omfattar nästan 700 000 bilar är ovanlig, och kommer ta tid att genomföra. Vi Bilägare har varit i kontakt med generalagenten KW Bruun som ännu inte har någon exakt uppgift om hur många bilar som omfattas i Sverige.

### BILARNA SOM OMFATTAS

- Citroën C3
- Citroën C3 Aircross
- Citroën C4
- Citroën C4 Cactus
- Citroën C4 Picasso
- Citroën Berlingo
- Opel Crossland
- XOpel Grandland X
- Peugeot 208
- Peugeot 308
- Peugeot 2008
- Peugeot 3008
- Peugeot 5008
- Peugeot Partner

**Samtliga bilar som kan omfattas av problemen är tillverkade mellan 2017 och 2020.**



Erik Söderholm

Läs också:



**Mest återkallade bilarna: Mercedes sticker ut.**

## 5. Mercedes hann före Tesla – släpp ratten och spela Tetris

PUBLICERAT 31/01/2023.

AV MATHS NILSSON.

Nu kan du släppa ratten och spela Tetris i Mercedes bilar med Drive Pilot i USA. Mercedes hann före Tesla med godkännande av självkörning på nivå 3. Men än så länge får du inte åka fortare än 64 km/h.



Tesla genomför för närvarande betatest av sitt system Full Self Driving i USA, men än så länge har systemet inte något officiellt godkännande av myndigheterna för att du ska få släppa uppmärksamheten över körningen.

Lite oväntat har Tesla fått stryk av Mercedes-Benz Drive Pilot-system i kapplöpningen om självkörande bilar i USA. Det är nu möjligt att släppa uppmärksamheten från trafiken och spela Tetris på Mercedes EQS med Drive Pilot. Godkännande gäller på motorväg i Nevada, och bilen får inte åka fortare än 64 km/h, uppger [The Verge](#).

Föraren måste dock sitta kvar på sin plats och hela tiden visa sitt ansikte för bilens kamera, annars kopplas systemet ur. Drive Pilot kan själv gasa och bromsa och hålla avstånd till framförvarande bilar. Det kan dessutom byta fil om det blir kö framför bilen. Till skillnad från Tesla som numera endast förlitar sig på kameror har Mercedes Drive Pilot hjälp av både radar och Lidarsensorer, på liknande sätt som nya [Volvo EX90](#).



**Maths Nilsson**



## 6. Svenska startupen hänger på minibilstrend: "Jävligt bra"

Uppdaterad: 30 januari 2023, 08:09. Publicerad: 27 januari 2023, 14:14.

Text Per Mattsson.

Många har försökt men misslyckats, men kanske är tiden nu mogen för energisnåla minibilar. Det tror svenska startupen Luvly vars grundare tagit fram en minibil för stadsbruk "som klarar det mesta".



*Luvly O väger endast 400 kilo.*

**"Liten, snäll och lite uppkäftig".** Så beskriver Luvlys vd Håkan Lutz bolagets första fordon, Luvly O. Den svenska fordonsstartupen säger sig ha löst den gordiska knuten: att ta fram ett eldrivet fordon som inte bara är litet och lätt, utan också säkert och billigt. Det handlar om ett eldrivet lättviktsfordon som helt och hållet byggts för en typisk resa i urban miljö.

Bakom designen står Joachim Nordwall, tidigare chefsdesigner hos sportbilstillverkaren Koenigsegg – som säljer monsterbilar i 30 miljoners-klassen. Några direkta likheter med deras skapelser har knappast Luvly O. Målet är att Luvly O – som släpps senare i år – inte ska kosta mer än 100 000 kronor. Topphastigheten är inte 300 kilometer i timmen – utan 90. Vikten ligger på nätta 400 kilo exklusive batterier, och från grill till baklucka mäter Luvly O blygsamma 2,7 meter. Bagaget är dimensionerat för att rymma "några Coop- eller Ica-kassar".

"Vi är övertygade om att det här segmentet är – ursäkta mitt språk – ett jävligt bra segment. Mikromobilitet i all ära, men det har klara begränsningar. När det regnar, snöar eller haglar är det inte jätteroligt att stå på en scooter", säger Luvlys vd Håkan Lutz till Dagens industri.



*Håkan Lutz är vd och medgrundare av Luvly.*

**Det är inte första gången Lutz** och hans två medgrundare, Björn Lindblom och David Egertz har gett sig på det här med stadsfordon. För över 10 år sedan, med företaget Vehiconomics, försökte de. Men det flög aldrig riktigt. En viss del av det skyller Lutz på att de kanske var lite för tidiga. Men framför allt lyckades de aldrig lösa den tekniska biten.

”Problemet som vi stötte på som var ”oöverstigit svårt” att göra den här typen av teknisk lösning utan att det blir löjligt dyrt”, säger han.

Bolaget har nu tagit patent på en speciell teknik som gör att de kan använda sig av sandwichkomposit – ett mycket hållbart material som används för att bygga både formelbilar och supersportbilar – utan att det kostar skjortan. För Luvly är inte den egna tillverkningen huvudaffären, utan att sälja sin patenterade teknik på licens.

”Vi har egentligen utvecklat ett sätt att bygga lätta, säkra fordon som är billiga. Exakt vilket fordon man bygger på den plattformen är ganska fritt. Vår affär är mer att licensiera ut tekniken. Men vi har för att visa hur bra det här är har vi tagit fram ett eget fordon”, säger Lutz.

Luvly 0 väntar nu på ett typgodkännande inom klassen L7e-cp – vilket egentligen räknas som en fyrehjulig motorcykel med kaross. **På den årliga bilmässan i Bryssel** – där bland annat Citroën Ami, schweiziska Microlino och kinesiska XEV Yoyo visades upp – är tecknen tydliga. Tiden för ”minimobilitet” kan vara nu.

**Flera större städer i Europa** förbjuder fossil trafik i delar av staden. Att prissätta trafik efter storlek, vikt och bullernivå borde vara nästa naturliga steg. En minibil borde rimligtvis inte behöva betala lika mycket i parkeringsavgift och trängselskatt som en 3-tons SUV, anser Lutz.

”Jag tycker verkligen att det skulle vara direkt korkat av oss att inte premiera de som stör mindre och tar mindre plats.”

I dag har bolaget ett tiotal medarbetare, och omsatte drygt 2 miljoner kronor 2021 enligt Bolagsfakta, men handlar inte om ”riktig försäljning” utan är ett resultat av ”aktiveringar av utvecklingskostnader”. Luvly stängde en seed-runda i juli 2022 där bland annat Sörmlandsfonden investerade i bolaget. Hur stora belopp det rör sig vill inte parterna avslöja.



*Luvly O har ett bagageutrymme som rymmer 269 liter.*

### **LUVLY O**

**Vad?** Luvly O är ett så kallat Light Urban Vehicle – i likhet med bland annat Renault Twizy.

**Pris:** Runt 100 000 kronor

**Räckvidd:** Upp till 100 kilometer

**Energiåtgång:** 6 kWh/100km

**Batterier:** Löstagbara som möjliggör att man kan byta batteri till ett fulladdat vid exempelvis en batteribytarstation, istället för att behöva ladda stationärt.

**Topp hastighet:** 90 km/h

**Bagageutrymme:** 269 liter

**Mått:** 270 cm lång, 153 cm bred och 144 cm hög

**Vikt:** 400 kg (utan batterier)



**Per Mattsson**

**Feber**

## 7. Genesis kommer tillverka X Convertible

AV BOBBY GREEN 2023-01-31 KL 15:45.

**Cabben blir tillverkarens flaggskepp.**



I november förra året visade Genesis upp en **cabriolet-version av konceptbilen X** som visades upp i april. Nu får vi reda på att i alla fall cabben ska gå i produktion och bli ett nytt eldrivet flaggskepp. Vågar man även hoppas på att vanliga X som är en coupé ska tillverkas? Den är i mitt tycke snyggare än cabben.

Men smakar det så kostar det. Runt 275 000 euro kommer man att få hosta upp, när nu bilen släpps. Troligtvis blir det också bara i en liten skala, så det här blir knappast något man kommer se ofta ute på vägarna.



**Bobby Green**





**Genesis rullar ut slanka konceptet X Convertible.  
Läcker!**



**Det här är konceptbilen Genesis X  
En eldriven GT-vagn**



**Genesis presenterar X Speedium Coupé  
En utdragen version av konceptet X**

## 8. Test: Mercedes-Benz Citan – förtjänt av stjärnan?

Av Marcus Berggren 28 Januari, 2023.

Citan lanserades för första gången 2012 och var inte mer än en förklädd Renault Kangoo. I förra generationens fall var likheterna påtagliga och Mercedes fick kritik för att de besudlat stjärnan med franskt mög. Nu har det dock kommit en helt ny Citan.



*Mercedes-Benz Citan delar mycket med syskonet Renault Kangoo.*

Andra generationen Citan är faktiskt också en fransos i tyska kläder men nu har Mercedes ansträngt sig lite mer för att differentiera tysken jämte fransosen.

Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Mercedes-Benz Citan.

### **Tuffa tyska tag**

Designmässigt är det inte helt solklart att Citan och Kangoo i grund och botten är samma bil. Under utvecklingen av nya Citan har tyskarna tagit en större roll vilket inneburit att de i större utsträckning har valt att skilja bilarna åt.

På insidan möts man av en ordinarie Mercedes-interiör à la märkets billigare modeller – som exempelvis A-klass och T-klass. Layouten är logisk och det finns en stor del fysiska knappar och reglage.

Infotainmentsystemet är i form av en fem-tums skärm – och som är standard – känns tämligen utdaterat. Med det sagt fungerar det som det ska och gör det man förväntar sig. Systemet är standard på Citan.

Kvalitetskänslan är även den förhållandevis hög och Mercedes-Benz Citan känns i mångt och mycket som en lite mer premiumbetonad skåpbil.

Tyskarna har sannerligen ansträngt sig för att Citan ska kännas som en Mercedes kontra en Renault.



*Interiören är funktionell men inte överdrivet modern.*

### **Mercedes-Benz Citan har personbilsinfluenser**

Vår testbil var försedd med framhjulsdraft och en dieselpjäs på 95 hästkrafter som gick ner i backen via framhjulen och en 6-växlad manuell växellåda.

En 7-stegad automat finns också att tillgå. Rent kördynamiskt är Citan snäppet styvare än Kangoo och komfortnivån är hög. Den är mer körglad än exempelvis Volkswagen Caddy.

Den manuella lådan fungerar bra med distinkta slag. Kopplingen saknar dock helt feedback. Rent ergonomiskt är automatlådan att föredra.

Det finns även bensinmotorer som erbjuds men i en skåpbil – där tanken är att både lasta tungt och dra mycket – är det vridmomentet som dieselmotorerna erbjuder ett trevligt inslag. Bensinmotorerna upplevs emellertid som piggare.

Dieselmotorn är inte den tystaste spisen på marknaden och en hel del motorljud letar sig in i kupén. Gasen i botten möts av mer snack än verkstad en vid mer sansad körning är det inte ett störningsmoment.

Rent kördynamiskt känns Citan lite som en A-klass med ett enormt bagageutrymme. Förreställ er en modern **Vaneo**. Typ.

Mercedes ingenjörer har lyckats väl med att få körupplevelsen att skilja sig jämte Renault Kangoo, något som pekar på att de sannerligen ansträngt sig.

Citan har väldigt mycket vindljud. Akustiken i kupén är trevlig och man slipper det eko som exempelvis Renault Kangoo medför med lastnätet som sitter mellan kupén och bagageutrymmet. En burkig ljudbild är emellertid inte unikt för Citan.

### **Praktiska ting**

Mercedes Citan erbjuds i två längder – L1 och L2. Vi testade L1 som har ett lastutrymme på 2,9 kubikmeter, att jämföra med 3,1 för Caddy. Citan får lasta upp till 667 kilogram. Dragvikten är upp till 1 500 kilogram.



*Mercedes-Benz Citan har vissa premiuminslag.*

### Summan av kardemumman

Nya Mercedes-Benz Citan har tagit ett rejält kliv upp jämte föregångaren. Medan första generationen Citan kändes som en Renault Kangoo med en Mercedes-logga påklistrad, har Mercedes faktiskt ansträngt sig med nya Citan.

Resultatet är en skåpbil som känns genomarbetad med tydliga premiumbetonade inslag. Interiören är funktionellt utformad och komfortnivån hög. Infotainmentsystemet är en utdaterad historia som ändå gör jobbet.

Citan är dyrare än många av konkurrenterna, något som grundar sig i stjärnan i fronten. Med det sagt erbjuds en hög utrustningsnivå och en tydlig differentiering jämte billigare Kangoo. Mercedes har även förmånliga garantier och ett väletablerat servicenätverk.

Kangoo finns att tillgå som renodlad elbil, medan motsvarande Citan är försenad. Rent generellt erbjuder en Volkswagen Caddy ett mer attraktivt helhetspaket.

Mercedes Citan erbjuder en rad tilltalande egenskaper. Premiumkänslan är tveklöst närvarande, körupplevelsen är trevlig och rent ergonomiskt når Citan riktigt långt.

Segmentet för skåpbilar är emellertid tufft och många av konkurrenterna erbjuder snarlika egenskaper men till ett lägre pris. Frågan är bara vad stjärnan i fronten är värd.

### Mercedes-Benz Citan L1 (2022)

**Motor:** 1,5-liter, fyrcylindrig, diesel, 95 hästkrafter, 260 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 6-växlad manuell låda, framhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 13,8 sekunder

**Toppfart:** 164 km/h

**Vikt:** 1 462 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 4486/1648/1596 mm

**Pris:** Från 210 900 SEK (ex. moms)

### Högsta Växels helhetsintryck av Mercedes-Benz Citan

**Slutbetyg:** 3,5/5

Nya Mercedes-Benz Citan lyckas med att utmärka sig jämte sitt franska syskon. Den är trevlig att ratta och praktiskt lagd. Segmentet är emellertid riktigt tufft.



*Citan passar de som vill ha en stjärna i fronten.*



*Citan är praktiskt lagd.*

Läs även: [Recension av Renault Kangoo.](#)

Läs även: [Recension av Volkswagen Caddy.](#)



**Marcus Berggren**

## 9. Ford F-150 Lightning är en av världens bästa elbilar

Av Marcus Berggren 1 Februari, 2023.

Ford F-150, USA:s mest sålda bil de senaste 46 åren, är lika amerikansk som skolskjutor. Det säljs en F-150 var trettionde sekund, varför den är fullt rimlig att elektrifiera. Vi lade i Högsta Växeln och begav oss på en provkörning av Ford F-150 Lightning.



*Vi provkörde Ford F-150 Lightning på plats i Stockholm.*

Varianten vi körde var en prototyp av en F-150 för den amerikanska marknaden, men som specialregistrerats i Storbritannien för att vi journalister ska kunna testa bilen utan C-behörighet.

Totalvikten är således 3,5 ton medan vår testbil hade en tjänstevikt på 2 730 kilogram.

F-150 har ännu inte typgodkänts för den europeiska marknaden och cheferna i Dearborn, Michigan har ännu inte bestämt huruvida F-150 Lightning ska äntra vår sida av Atlanten via officiella kanaler. Men hur är den då att köra?



*Ford F-150 Lightning har en oerhört pragmatisk approach.*



*Fruken är fullständigt enorm.*

### Genomtänkt ikon

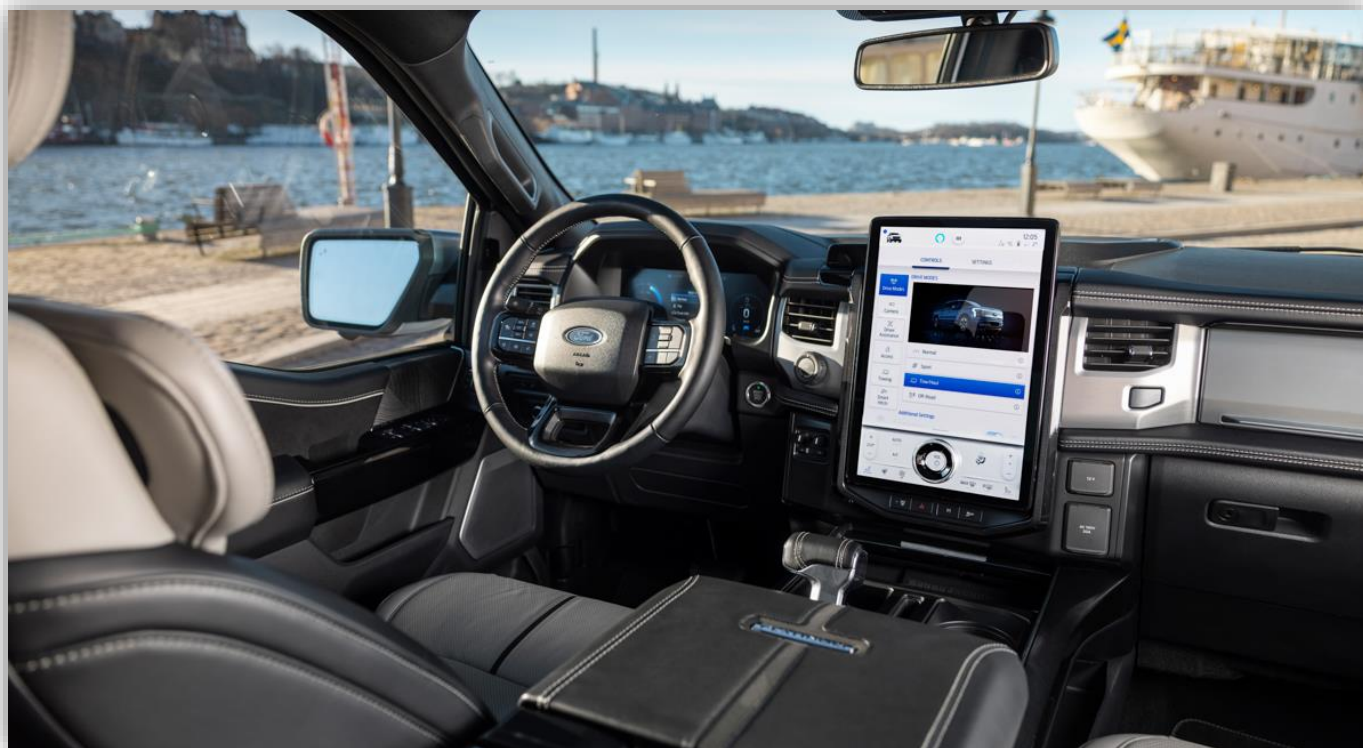
När Ford har utvecklat F-150 Lightning nöjde de sig inte med att bara proppa en vanlig F-150 full med batterier och elmotorer.

I stället sitter den på en egen plattform parallellt med ordinarie F-150, något som maximerar fördelarna med att just Lightning de facto är en elbil.

Exteriört är det ytterst lite som skvallrar om att F-150 Lightning inte har en stänkande V8 under huven.



*Det kryllar av eluttag på Ford F-150 Lightning.*



*Interiören domineras av teknologi och amerikansk lyx.*

De kosmetiska skillnaderna jämfört med det fossila syskonet är en annan grill, andra lyktor fram, annan bakända, samt en interiör som är tagen mer eller mindre direkt från **Mustang Mach-E**.

I övrigt är det i mångt och mycket en F-150 som går på el det rör sig om, vilket är en enorm styrka med hänsyn till den tänkta målgruppen.

Steget från fossilt till elektriskt måste vara så litet som möjligt för vissa, särskilt i ett land som USA.

Framtill finner man en frunk på hela 400 liter, ett lastutrymme baktill på 1 500 liter, en maxlast på 885 kilogram och en dragvikt på 4,5 ton med E-behörighet eller om man är hemmahörande på den amerikanska marknaden.

Dessutom finns det totalt tio eluttag som drivs av ett 9,6 kilowattssystem. Det är nog för att ha en konsert för 2 000 personer eller försörja en halvstor villa i tre dagar **utan att ladda ur**.

### **Ford F-150 Lightning är en innovativ gammal goding**

Rent kördynamiskt premieras Ford F-150 Lightning som biltyp då elmotorerna får en bjässe till bil att kännas oerhört responsiv.

Vi körde toppmodellen som har dubbla elmotorer vilket innebär fyrhjulsdraft och 580 hästkrafter samt 775 newtonmeter.

Det innebär att sprinten till 100 tar blott 4,5 sekunder, vilket i ett ekipage på sex meter känns nästintill explosivt.

Elmotorerna svarar direkt, något som gör att F-150 Lightning känns bra mycket mer flink än vad en första okulärbesiktning får en att tro.

Sikten runtom är dessutom god, med enorma fönster – även baktill – och bilens kantiga formspråk gör att den är lättplacerad, även i tightare områden.

Även om att kalla dess köregenskaper för personbilsliknande är klyschigt blir man snabbt bekväm bakom ratten på F-150 Lightning.



*Rent kördynamiskt imponerar Ford F-150 Lightning.*

Vår testbil var en topputrustad Platinum-variant som har allt och lite till. Det innefattar läder en masse, samma 15,5-tums infotainmentskärm som i Mustang Mach E, ett B&O-ljudsystem med 18 högtalare, möjligheten att ställa in de främre stolarna i ett viloläge som innebär att de blir som två sängar.

#### **Ford F-150 Lightning är riktigt bekväm**

Komforten man möts av interiört är även något som genomsyrar körupplevelsen. F-150 Lightning är utan luftfjädring, men komfortnivån är väldigt hög medan fjädringen hanterar våra grova svenska vägar väl.

Ljudnivån i kupén är dessutom låg, såvida inte underlaget är riktigt grovt.

Jämfört med konkurrenten **Rivian R1T, som vi tidigare provkört i Los Angeles**, fokuserar F-150 Lightning mer på ett mer pragmatiskt förhållningssätt.

Den riktar in sig mot en redan etablerad målgrupp – F-150-köpare – och lyckas väl med just det.

Rivian stoltserar i stället med betydligt mer prestanda och även ett helt annat fokus på terrängkörning.

Med det sagt är Rivian billigare, men det nystartade amerikanska märket har för närvarande inga som helst planer på att ta sig till Europa.

#### **Räckvidd och laddning**

Ford F-150 Lightning kan laddas upp till 150 kilowatt, vilket innebär att 10 till 90 procent tar 42 minuter, vilket är klart godkänt med hänsyn till att batteriet är på hela 131 kilowatt-timmar.

Enligt amerikanska motsvarigheten till WLTP – EPA – som ofta anses vara mer verklighetsförankrad, har F-150 Lightning en räckvidd på cirka 514 kilometer.

#### **Kommer den till Europa?**

Det som dikterar huruvida F-150 Lightning kommer till Europa eller inte är den amerikanska orderbanken.

För närvarande är väntetiden 15 månader i USA, något som innebär att jänkarna knappast har bråttom att få ut bilen på andra marknader.

Prismässigt lär den landa på mellan 1 och 1,5 miljoner i Sverige.



*Flaket rymmer 1 500 liter eller 885 kilogram.*

### Summan av kardemumman

Ford F-150 Lightning slår huvudet på spiken när det kommer till vad en amerikansk fullstor pickup de facto måste erbjuda.

Den tar sig an ett sanslöst beprövat recept och adderar en dos elektrifiering, samtidigt som Ford nyttjar alla fördelarna med det sistnämnda.

Den är lagom framåtsträvande för att utmärka sig, men inte i den grad att den avskräcker den tänkta målgruppen.

F-150 Lightning gör exakt det den ska, och gör det riktigt bra. Helhetspaketet är briljant och den är både trevlig att ratta samtidigt som den är bekväm.

Om Ford beslutar sig för att debutera i Europa lär den sälja som solskyddsfaktor i Sudan, i alla fall enligt Ford som påstår att mängden förfrågningar är över förväntan.

Oavsett vad lär inte allokeringen inte bli särskilt hög och de bilar som når europeisk mark lär gå åt illa kvickt.

### Ford F-150 Lightning Platinum (2023)

**Motor:** Elmotor fram och bak, 580 hästkrafter, 775 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Steglös växellåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 4,5 sekunder

**Toppfart:** 180 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 514 km (EPA)

**Vikt:** 2 730 kg

**Mått: (längd/bredd/höjd):** 5911/2440/1999 mm

**Pris (USA):** \$96 874

**Instegsmodellen av Ford F-150 Lightning (Pro) kostar \$55 974.**



*Ford F-150 Lightning imponerar, men frågan är om den kommer till Sverige.*

### **Högsta Växelns första intryck av Ford F-150 Lightning**

**Slutbetyg: 4,5/5**

Ford F-150 Lightning gör precis det man förväntar sig av den och gör det riktigt bra. Trots dess konservativa approach maximerar potentialen hos modellen som elbil, något som är extremt gynnsamt för den tänkta målgruppen.

Läs även: [Provkörning av Rivian R1T.](#)

Läs även: [Nyhet om Maxus T90 EV.](#)

Läs även: [Provkörning av Ford Ranger Raptor.](#)



**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.

## 10. Superbil på iskallt uppdrag: Gordon Murray T.50 testas i Sverige

PUBLICERAT 29/01/2023 AV MATHS NILSSON.

Just nu testas en mycket exotisk superbil i Arvidsjaur i norra Sverige. Gordon Murray T.50 med en V12-motor som varvar till 12 100 varv testas på snö och is i 25 minusgrader. – Det var jättekul att köra den under sådana förhållanden. Hjälpsystemen gör bilen mycket mindre skrämmande, berättar teknikerna.



FILM: <https://youtu.be/ecvmQp-icgw>.

Även extrema superbilar måste vintertestas. Dels måste det säkras så att bilen klarar den extrema kylan, dels gör körningen på snö och is att hjälpsystemen kan göras bättre och säkrare för alla underlag.

Superbilen Gordon Murray Automotive T.50 är snart färdigutvecklad och klar för serietillverkning. Just nu testas bilen på isbanor och landsvägar i Arvidsjaur i norra Sverige, något Gordon Murray visar upp i en vacker och sevärd film.

Teknikerna kalibrerar bilens säkerhetssystem som kommer från underleverantören Continental. För att systemet ska fungera optimalt måste bilen testas både under hög- och låggrepp.

– Du kan fortfarande se att bilen fortfarande har snöiga däck som är helt fantastiska jag har aldrig upplevt något liknande dessa Michelindäck levererar otroliga nivåer av grepp. Du kan nästan glömma att du kör på snö och is, berättar testföraren.

Gordon Murray är konstruktören bakom legendariska superbilen McLaren F1, och nu är hans egen superbil Gordon Murray T.50 snart färdigutvecklad. Den kommer att göras i 100 exemplar och kostar drygt 30 miljoner före skatter. Föraren sitter i mitten och bilen har en unik sugfläkt som ger enorm downforce, men om den kan användas i snö är högst tveksamt.

Motorn är en fyraliters V12:a från Cosworth utan turbo. Den lämnar 654 hästkrafter och 467 Newtonmeter. Rödmarkeringen ligger på 12 100 varv per minut.



## 11. Konfigurator för mini-Bugattin öppnad

AV BOBBY GREEN 2023-01-31 KL 19:00.

Se din skapelse i augmented reality.



I början av 2019 presenterade The Little Car Company en liten eldriven "leksaker-bil" för barn och vuxna som aldrig slutar vara barn. Och för de med hyfsat bankkonto eftersom priset börjar på 36 000 euro och stiger till 62 500 euro för den dyraste versionen Pur Sang. Den lilla bilen är en replika av **Bugattis modell Type 35** och under den handknackade aluminiumkarossen finns ett batteripack på 2,8 kWh och en elmotor som ger 14 hästar. Toppfarten anges till 70 km/h så det är en ganska så rapp rackare det här. Nu har den officiella konfiguratoren för bilen släppts på nätet så att du kan specia bilen precis som du vill ha den. När du är klar kan du via en knapp få en QR-kod och se din skapelse i augmented reality.

[configurator.bugattibaby.com](https://configurator.bugattibaby.com)



**Bobby Green**





**Drivetribe provkör Bugattis lyxiga lådbil  
Priset börjar på 30.000 euro**



**Bugatti Baby II börjar tillverkas  
Åk med stil från 14 års ålder**



**Bugatti presenterar sin första elbil  
Din för endast 30.000 euro**



**Bugatti W16 Mistral-köpare får möjlighet att även köpa den här  
För 84.000 euro extra**



## 12. Daimler SP250

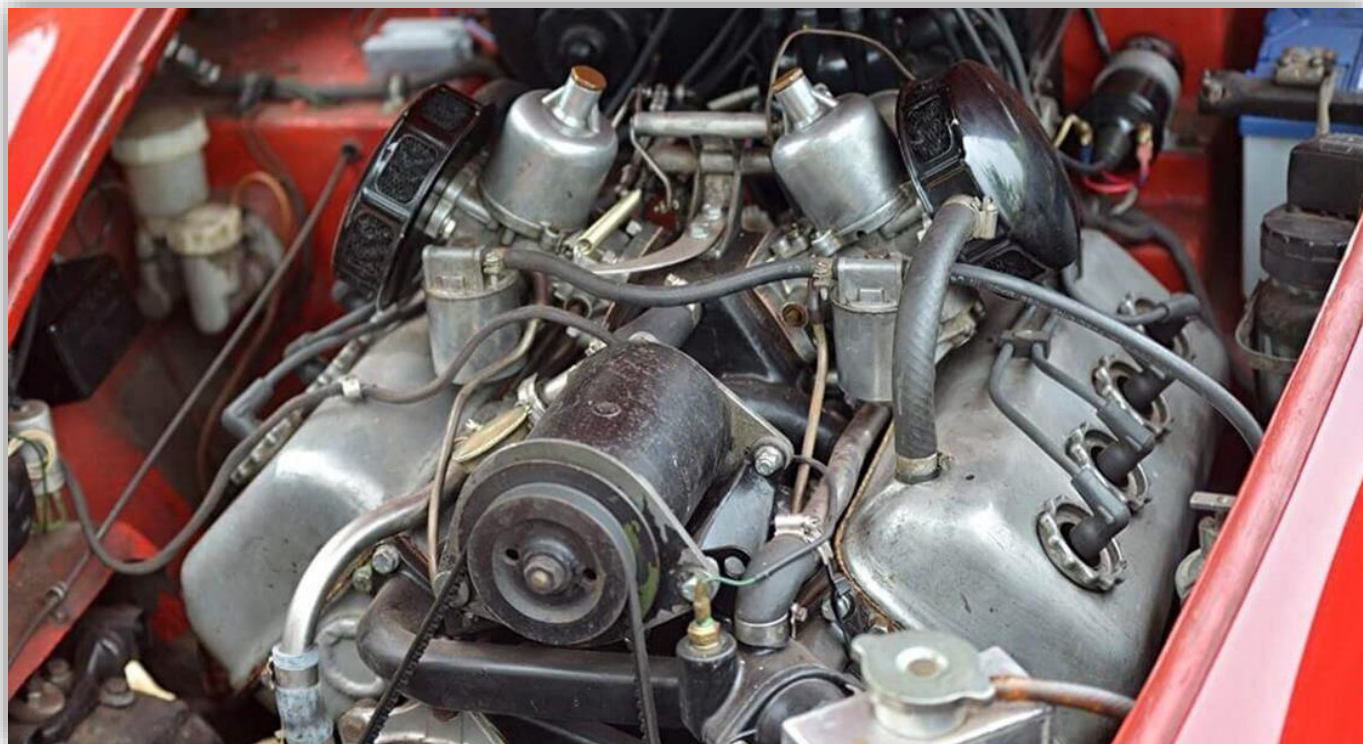
20.06.2018.

**MASKINÖVERSATT.**



I slutet av 1950-talet kom många europeiska biltillverkare in på marknaden för sportiga tvåsitsiga Roadsters. Särskilt i USA var det en stor efterfrågan på denna typ av fordon. Även Daimler som den äldsta fortfarande aktiva brittiska biltillverkaren på den tiden försökte komma in på detta område, även om de tidigare var mest kända för lyxsedaner med ett ståtligt anspråk. En sportig Roadster såg lite konstig ut inom deras modellprogram – och var också designad konstigt.





Företagschefen Edward Turner anställde 1956 en ny chefsdesigner, Jack Wickes, vars styrkor faktiskt låg i byggandet av motorcyklar. Nu kan man åtminstone berömma den oförskämda tankegången att någon som bygger motorcyklar förmodligen också misstänker hur bra en sportig bil måste köra för att lyckas. Men att driva designen av glasfiberkarossen till den här mannen gränsar också till brittisk humor. Percy McNally, chef för Carbodies och designer av den berömda London Taxi, hjälpte honom. Det är han som ansvarar för de förlängda hjulhusen samt de mindre stjärtenorna. Mindre? Ja, i den ursprungliga designen av Jack Wickes hade de mycket mer format. Daimler hade ingen tradition av att bygga roadsters, så SP250 Dart borde göra allt rätt från början. Otvetydigt var resultatet mycket ovanligt, men även den amerikanska marknaden är ovillig att köpa allt utan motstånd.





Denna ganska skeptiska inställning till Daimler Dart, som så småningom erbjöds som Daimler SP250 på grund av namnrelaterade konflikter med Chrysler-gruppen, observerades redan vid New York Auto Show 1959 under dess världspremiär. Det fanns bara två olika reaktioner: absolut avslag (övervägande) eller total entusiasm (minoritet). Den amerikanska marknaden var redan trött på svansfenor, så kanske en mer typisk europeisk design skulle ha fungerat bättre. Tekniken kunde åtminstone inspirera journalister och bilexpert.

Den nyutvecklade 2,5 liters V8-motorn ger 142 SAE-hästkrafter. Medan prototypen fortfarande bar en Solex dubbelförgasare under världspremiären och därför behövde en motorhuvskåpa för att hysa den, bytte de till två SU enkelförgasare för serieproduktion.

Efter Jaguars förvärv av Daimler fokuserade ingenjörerna på problemen med SP250. Bland annat hade de, som alla dåtidens tillverkare, tydliga kvalitetsbrister med plastkarosserna. De uppgraderade fordonen fick det interna suffixet "B-Spec". Från denna serie erbjuder det brittiska auktionshuset Classics at Brooklands ett vackert exemplar den 7 juli. Med en uppskattning på 24 000 till 30 000 GBP kan du säkert tala om ett intressant erbjudande om du kan leva med utseendet.



MATTHIAS KIERSE

Författare: Matthias Kierse - Secret ClassicsImages: Historics at Brooklands.



### 13. Saudiarabiens förmögenhetsfond ville köpa Formel 1

AV FRODE WIKESJÖ 2023-01-21 KL 13:00.

Det blev dock ett nej tack.



Bloomberg rapporterar att Saudiarabiens förmögenhetsfond, Public Investment Fund (PIF), hörde sig för om det fanns några möjligheter för dem att köpa Formel 1 för en sisådär 200 miljarder kronor. Enligt rapporten tackade dock den nuvarande ägaren av motorsporttävlingen, Liberty Media, nej till budet.

PIF sägs dock fortfarande vara intresserade av att köpa tävlingen och verkar därav fortsätta hålla dialogen öppen. Så det återstår att se om Liberty Media fortsätter att ge Saudiarabien kalla handen eller om de anser att prislappen borde vara högre. När Liberty Media köpte Formel 1 för drygt fem år sedan betalade de 45 miljarder kronor för kalaset.

PIF har på senare tid satsat stora pengar på att investera i diverse sportgrejer. Detta har i folkmun kallats för "sportswashing" då folk anser att dessa investeringar görs för att avleda uppmärksamheten från allt fuffens landet håller på med när det gäller mänskliga rättigheter och sådant.



Frode Wikesjö

## 14. Porsche 963 redo efter 33 000 kilometer

Publicerad: 2023-02-01 kl 11:27. Text: Joakim Nyberg.

Porsche Penske Motorsports nya LMDh-prototyp 963 fick sin tävlingsdebut under 24 Hours of Daytona. Innan dess har bilen testkörts mer än 33.000 kilometer. I sista kvalrundan knep stallets två bilar sjätte och sjunde startplats.



Med 963 vill Porsche bygga på det framgångsrika arvet lämnat efter grupp C-bilen 962. LMDh-bilen bygger, som reglementet bestämmer, på ett LMP2-chassi. I Porsches fall är chassit byggt av Multimatic, ett val som gjordes efter en djupgående utvärdering. Multimatic och Porsche har sedan tidigare ett samarbete då chassitilverkaren levererar delar till bland annat 911 RSR och 911 GT3 R. Multimatics produktionskapacitet var också en viktig faktor då 963:an inte bara kommer köras av Porsche utan flera kundstall på båda sidor av Atlanten.

Medan hybridkomponenterna i drivningen är standardiserade tillåter reglementet större frihet när det kommer till förbränningsmotorn. Effektuttaget är begränsat till 520 kW, motsvarande 697 hästkrafter och vikten får inte vara lägre än 180 kilo. Valet föll på en 4,6 liter stor V8 från Porsche 918 Spyder. Motorn har redan från början ett torrsumpsystem, platt vevaxel och kort slanglängd vilket gjorde att den kunde placeras lågt i LMDh-bilen.

I mitten av V-konfigurationen har två turboaggregat monterats för att öka på effekten. Men laddtrycket är endast 0,3 bar.

– Det positiva är att motorn behåller samma karaktär som en sugmotor och har snabb gasrespons. Laddtrycket byggs upp snabbt och det finns inget turbolagg, säger Stefan Moser, chefsingenjör för drivlinan.

Att förbereda motorn för sitt nya uppdrag var lättare än man kan tro. 80 procent av konstruktionen är densamma som i produktionsbilen 918. Vissa delar krävde förstärkning för att göra motorn till en bärande del i LMDh-bilens konstruktion.



Tävlingsdebuten blev ingen lyckad affär. I 24 Hours of Daytona slutade Porsche på 14:e plats med en bil och den andra fick bryta till följd av en trasig växellåda. Helt redo för en sån prövning blir man väl aldrig, inte ens efter 33 000 kilometers test.



MOTORNYTT

**SLUT**