



*Jaguar XJ220 1992–94.*

1. Därför behöver trafikljusen en fjärde färg
2. Bentley lägger ner sin W12-motor
3. Svenskar som avbeställer Toyotas elbil krävs på 100 000 kr
4. Därför använder bilföretagen fortfarande lermodeller
5. Tyska Sono lägger ned solcells bilen Sion
6. Nya BMW X5 M och X6 M blir hybrider
7. Dacia Jogger Hybrid är budgetmärkets första
8. Mercedes smygvisar nya E-klass
9. En titt i Singers fabrik
10. Volvo Lastvagnar blev störst på elektriska lastbilar 2022
11. Jaguar XJ220
12. Tappade bilnyckeln i marken tvingas betala 25 000 kr
13. En av 27 Jaguar XJR-15 till salu
14. Två nya världsrekord för Pininfarina Battista
15. Grattis Ford Thunderbird
16. Formel 1 blir aldrig elektriskt
17. Verstappen vann F1-premiären

## 1. Därför behöver trafikljusen en fjärde färg

Av Torbjörn Karlgren 23 Februari, 2023.

Trafikljusen kan få en fjärde färg i framtiden. Rött, gult och grönt räcker inte. Här är förklaringen till varför det behövs en till.



*Det behövs fler trafikljus, menar forskare vid North Carolina State University.*

I en tänkt framtid där autonoma bilar (AV) rullar upp och ner på våra livliga vägar, behöver trafikljusen ha en fjärde färg, särskild tillagd för självkörande fordon, enligt forskare vid North Carolina State University.

### Vitt och trådlöst

De föreslår ytterligare en färg, ett vitt ljus, som ska signalera till de självkörande fordonen hur de ska hantera korsningen framför sig.

Ambitionen är att minska både trafikstockningar och bränsleförbrukning, skriver **Science Alert**.

Bilarna och lastbilarna som kör själva behöver inte "titta" på det vita trafikljuset, utan kommunicerar trådlöst med det.

Men det kommer att fungera som ett tecken för "mänskliga förare" hur de ska förhålla sig till de självkörande fordon som rör sig i korsningen.

### Rött fortfarande stopp

"Röda lampor kommer fortfarande att betyda stopp. Gröna lampor kommer fortfarande att betyda gå eller kör. Och vita lampor kommer att tala om för mänskliga förare att helt enkelt följa bilen framför dem", säger civilingenjören **Ali Hajbabaie**.

”Det här konceptet vi föreslår för trafik korsningar, som vi kallar en ”vit fas”, utnyttjar datorkraften hos autonoma fordon.”

Autonoma fordon skulle vara i kommunikation med varandra och med trafikljusen i korsningar, inom ett visst avstånd.

Det skulle göra det möjligt att samordna trafikflödet mer effektivt och intelligent.

### ”Följ efter den där bilen”

Alla mänskliga förare i mixen skulle informeras om att följa fordonet framför dem via det vita ljuset: stanna om det stannar, fortsätta om det fortsätter.

När antalet autonoma fordon i en korsning sjunker under en viss tröskel, skulle trafikljusen återgå till det normala röda, gula och gröna.

I simulerade modeller visades AV:er förbättra trafikflödet på egen hand, och ännu mer när den vita fasan infördes – vilket sedan har positiva effekter för att minska bränsleförbrukningen.

Ju högre andel AV:er i en korsning, desto snabbare rörde sig trafiken, med förbättringar på cirka 40 till 99 procent vad gäller totala förseningsminskningar.

### Kan börja snart

”Att ge en del av trafikflödeskontrollen till AV:erna är en relativt ny idé, kallad det mobila kontrollparadigmet”, säger Hajbabaie.

”Men vi tycker att det är viktigt att införliva konceptet med vitt ljus i korsningar eftersom det talar om för mänskliga förare vad som händer, så att de vet vad de ska göra när de närmar sig korsningen.”

Att uppgradera varje vägkorsning kommer naturligtvis att ta tid och pengar, men forskarna tror att vissa aspekter av idén om vit fas skulle kunna implementeras relativt enkelt. Testkörningar inom specifika områden kan vara nästa steg framåt.

**Läs även: [De fem farligaste länderna att köra bil i.](#)**



**RENAULT CLIO**  
oemotståndlig både inuti och utanpå

privatleasing från  
**2790 kr** /mån\*  
inkl. 3 års service & 3 mån leasingskydd  
lägg till vinterhjul från 199 kr/mån



## 2. Bentley lägger ner sin W12-motor – avslutar med extra mycket effekt

Av Magnus Fröderberg. Publicerad 2023-02-22 12:08.

Den sista versionen av W12:an blir den vassaste. Ännu finns en chans att beställa en Bentley med W12.



*Bentley Batur blir ensam om 750-hästarsversionen av W12:an.*

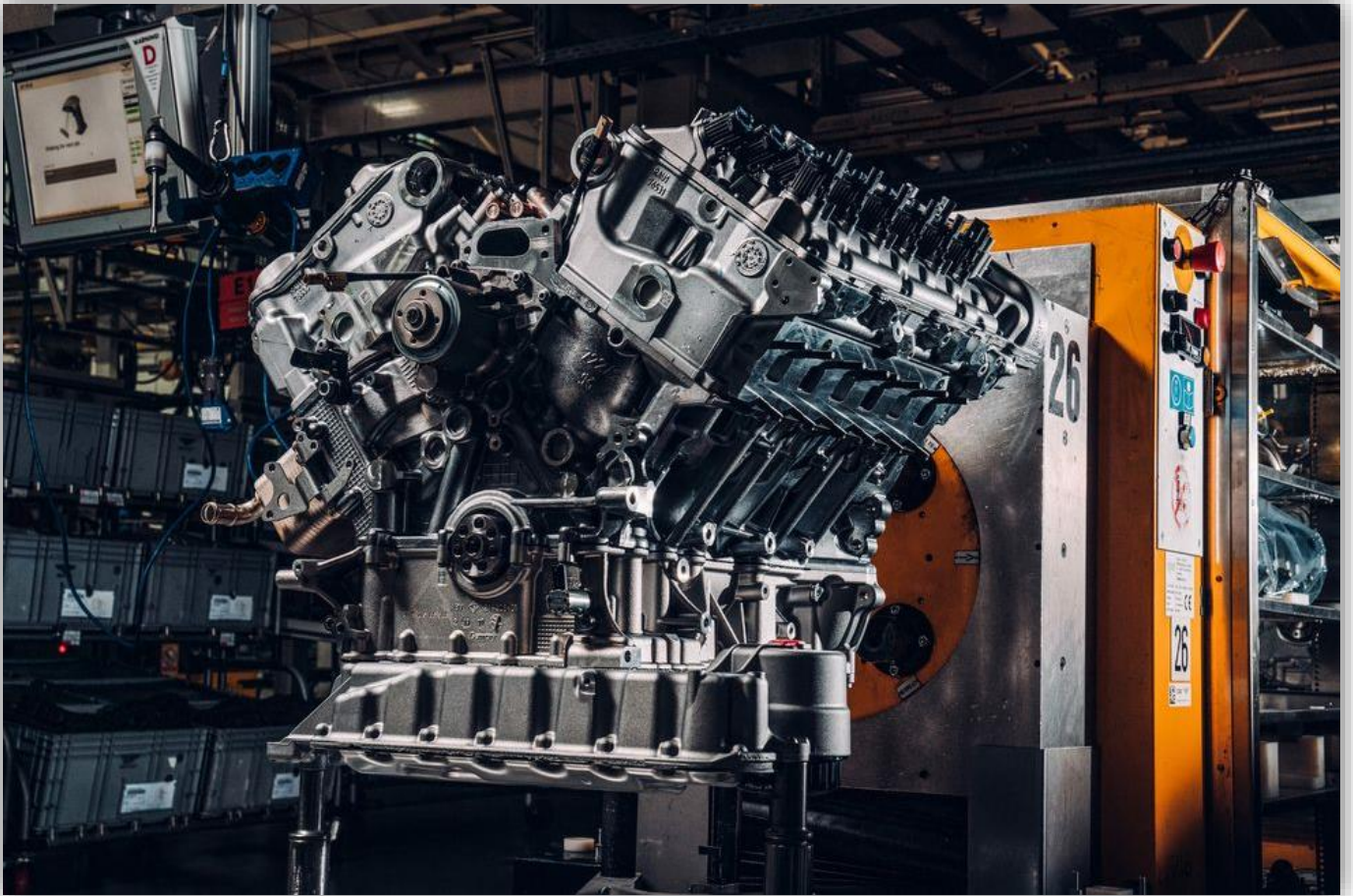
För 20 år sedan introducerade Bentley sin 6-liters W12:a. I april nästa år går motorn i graven efter att drygt 100 000 enheter producerats. Anledningen är att Bentley vill få plats att tillverka fler V8:or och hybrid-V6:or.

Den slutliga versionen av motorn kommer bara att tillverkas i 18 exemplar och sitta i **Bentley Batur**. Motorn ger 750 hästkrafter och ett vridmoment på hela 1 000 newtonmeter, bland annat tack vare ett nytt par turboaggregat som ger 33 procent mer laddlufttryck.

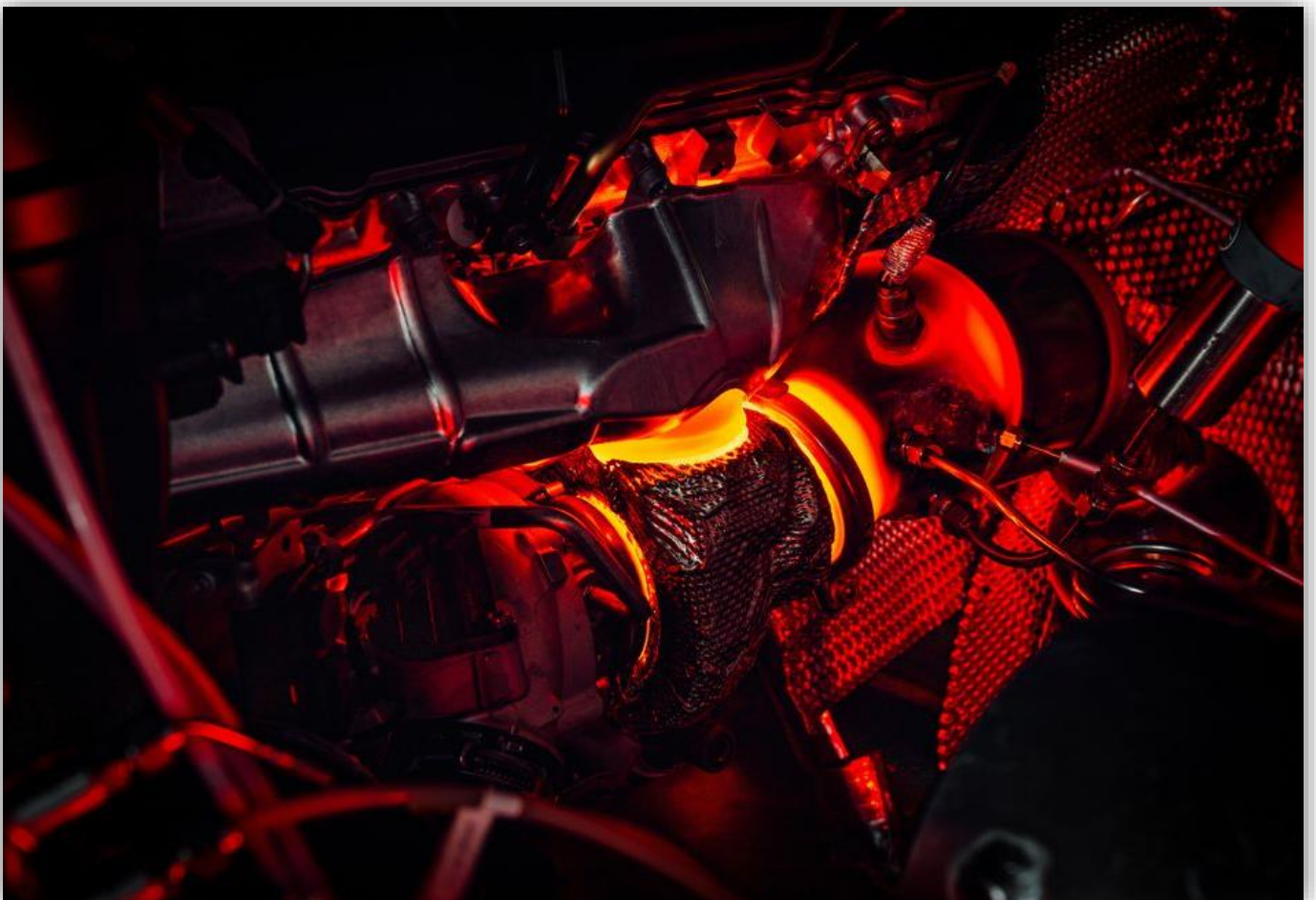
Alla exemplar av Batur är redan sålda, men Bentley har några osålda W12-versioner av **Continental GT**, **Bentayga S** och **Flying Spur** kvar. De har den äldre motorversionen som ger 635 hästkrafter och 900 Newtonmeter.



**Magnus Fröderberg**



*Den sista W12:an med 750 hästkrafter.*



*Motorn har fått nya turboaggregat som ger ett 33 procent högre laddlufttryck.*

### 3. Svenskar som avbeställer Toyotas elbil krävs på 100 000 kr

PUBLICERAT 24/02/2023 AV MATHS NILSSON.

I Norge får kunder lämna tillbaka och avbeställa sina Toyota bZ4X gratis då bilens räckvidd är mycket kortare än utlovat. Nu visar det sig att svenska köpare åker på en jättemäll – de krävs på 100 000 kronor för avbeställning. – Det är riktigt trist, jag får se om vi kan dra detta vidare eller få någon typ av kompensation, säger en besviken köpare till Carup.



Den nya elbilen Toyota bZ4X har blivit en stor besvikelse i flera tester och gång efter annan visat att elbilen inte alls lever upp till den utlovade räckvidden. I NAF:s [stora test av räckvidd på vintern](#) kom bilen 32,3 mil och slutade sist med ett resultat som var 36 procent kortare än den angivna WLTP-räckvidden. I ett test som [Vi Bilägare](#) gjorde nyligen kom bilen 27 mil, enligt tidningen har bilen inte mer än 20 miles praktisk räckvidd. Norska ägare som fått bilen levererad har rapporterat om liknande upplevelser.

Att elbilar inte går lika långt som den angivna WLTP-räckvidden som mäts i 23 plusgrader är vanligt, men i Toyotas fall har avvikelsen varit extremt stor. [Toyota i Norge låter nu missnöjda köpare lämna tillbaka bilen och få pengarna tillbaka utan avdrag](#). Den som vill avbeställa bilen kan göra det helt gratis. Även i Sverige öppnade Toyota för att riva upp beställningar för att undvika missnöjda kunder. De första bilarna ska levereras i april.

I Norge får köpare kostnadsfritt lämna tillbaka Toyotas elbil – i Sverige krävs de på omkring 100 000 kronor för avbeställning.

– I de fall en kund inte önskar fullfölja köpet av sin bZ4X ber vi dem att kontakta sin lokala återförsäljare för en dialog kring vilka möjligheter som finns. Vårt mål är alltid att våra kunder ska känna sig nöjda med sitt köp, sade Christian Hallin, informationschef för Toyota i Sverige till Carup tidigare i veckan.

Nu visar det sig att köpare i Sverige som vill avbeställa bilen krävs på en straffavgift på nästan 100 000 kronor för de dyrare modellvarianterna. För att avbeställa bilen måste kunden betala 15 procent av bilens pris, något som står i köpeavtalet enligt MRF:s villkor.

– Min lokala återförsäljare hävdar följande: ”Toyota Sverige kommer inte häva/annullera några bilar som är i produktion. Vill man häva eller annullera gäller MRF-villkoren i köpeavtalet”, säger en bilköpare som vill avbeställa sin bZ4X till Carup. Andra som beställt bilen, men ännu inte har produktionsdatum har dock fått avbeställa bilen kostnadsfritt, uppger de för Carup.

Leveranserna av Toyota bZ4X har inte påbörjats ännu Sverige, men kommer enligt Toyota Sverige att inledas i april/maj. Toyota har gått ut med ett krispaket som innebär att bilens dator ska programmeras om så att bilen visar längre tillgänglig räckvidd, då den idag har en större dold reserv än de flesta elbilar. Toyota lämnar samtidigt marknadens mest generösa batterigaranti på 100 000 mil. Carup har sökt Toyota i Sverige.

# Feber

## 4. Därför använder bilföretagen fortfarande lermodeller

AV ROGER ÅBERG 2023-02-25 KL 16:04.

Känns ju inte speciellt digitalt.



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

3D, VR och andra förkortningar har så klart förändrat processen om hur man skapar en bil. Men modellen i lera är fortfarande väldigt viktig eftersom den faktiskt är på riktigt och är lätt att justera. Här får vi se hur företagen tar fram dem och hur de använder dem i sin process.



Roger Åberg



## 5. Trots räddningsförsöken: Tyska Sono lägger ned solcells bilen Sion

Av Wiggo Björck, Publicerad i går, 16:47, uppdaterad i dag, 01:28.

Lyckades inte få in pengarna som behövdes: "Vi var så nära att få ut den."



*Med ett pris på motsvarande 270 000 kronor och solceller på taket som laddar batteripaketet var Sono Sion en intressant uppstickare – men lanseringen har uteblivit.*

Ett tag skulle den byggas i Trolhättan av det **nu allvarligt krisande Nevs**, men så blev inte fallet. Istället gick kontraktet vidare till finska Valmet – som nu inte får bygga någon **lågt prissatt solcellsbil** heller.

Det tyska uppstickarbolaget Sono Motors meddelade nämligen under fredageftermiddagen att man till slut valt att dra pluggen på hela elbilsprojektet.

"Vi är extremt ledsna över att vi har avslutat Sion-programmet när vi var så nära att få ut den på gatorna", skriver företaget i ett pressmeddelande.

**Företaget har befunnit** sig i kristillstånd en längre tid och de senaste månaderna har man återigen vädjat om mer pengar för att få igång den **kraftigt försenade produktionen** som var tänkt att starta i år. Det lyckades dock inte och nu verkar företagets investerare, som sagts vilja skrota Sion-projektet, ha fått sin vilja igenom.

Sono meddelar man nu istället helt ska fokusera på att tillverka solceller. Företaget har tagit fram kit för att eftermontera solceller på lastbilar och bussar, något man ska fortsätta att utveckla.



*Bland annat Scania testar just nu Sonos solceller på bussar i Luleå.*

**Teknikpaketet och allt** som verkar behövas för att ta över Sion-programmet **listas nu till salu på Sonos sajt** för en okänd summa. Därmed är det fortfarande inte helt uteslutet att det här är det sista vi får se av den lilla elbilen.



**Billiga elbilsdrömmen krossad – skånska Uniti i konkurs**



**Elbilsupstickaren Sono Motors börsnoteras – för att undvika konkurs**



**Sono Sion – en billig och praktisk elbil**

## 6. Nya BMW X5 M och X6 M blir hybrider

Av Joel Sandberg 22 Februari, 2023.

De stora suvarna X5 och X6 får nu en ordentlig M-behandling och kommer i Competition-utförande. Det innebär fler hästkrafter med hjälp av hybridteknologi.



*Nya BMW X5 M visar upp sig.*

Några veckor sedan presenterade BMW [en uppdatering av modellerna X5 och X6](#) som innebar en hel del förändringar.

Märket valde att skilja mer på modellerna genom att ge X5 en mer robust look medan X6 pryddes med M Sport-paket som standardutrustning.

### **Miljö mot prestanda**

Storsäljaren i Sverige förväntas bli X5 som plug-in hybrid men nu kan den som vill ha extra krut under huven glädja sig åt en ny prestandaversion.

X5 M Competition, tillsammans med sitt coupéformade syskon, får nämligen en 4,4-liters bensin-V8 som producerar 625 hästkrafter och 750 newtonmeter med hjälp av en liten elmotor.



*BMW X5 M och X6 M i Competition-utförande.*



*Interiören i BMW X5/X6 M Competition är ny.*

### **Första gången som hybrid**

Det är första gången M-avdelningen hos BMW utrustar sina bilar med ett mildhybridsystem.

Bilarna får en extra knuff genom ett 48V-system som skickar kraft till en liten elmotor som sitter i växellådan. Det ger upp till 12 hästkrafter och hela 200 newtonmeter extra vrid.

Snabbare respons med hjälp av elmotorn resulterar i en accelerationstid från 0 till 100 kilometer i timmen på 3,9 sekunder.

### **En SUV som kan drifta**

En ny funktion möjliggör att modellerna kan skicka en majoritet av kraften till bakhjulen vilket enligt BMW ger föraren en möjlighet att drifta bilarna.

Utsidan har designats för att vara så aggressiv den bara kan bli och insidan bjuder på fler funktioner och en stor, välvd display.

BMW X5 M Competition kan konfigureras [här](#) och prestandasyskonet X6 [här](#).

Prislappen för den förstnämnda börjar på 1 551 000 kronor och priset för den sistnämnda är aningen högre. Det börjar på 1 588 000 kronor.

**Läs även: [Provkörning av BMW X7 M60i.](#)**

**Läs även: [Provkörning av BMW i7.](#)**



### **Joel Sandberg**

Redaktör på Högsta Växeln. Har kört allt från Ferrari till det mest spartanskt utrustade man kan hitta. Stolt ägare av en Fiat 500 från 1974.

## 7. Dacia Jogger Hybrid: budgetmärkets första

Publicerat av Karl Cajmatz.

23 Februari, 2023.

Provkörning: Dacia Jogger Hybrid 140.



*Kan Dacia Jogger Hybrid få fart på den svenska försäljningen av modellen?*

När den familjevänliga Dacia Jogger lanserades förra året småsprang den rakt in i de europeiska bilköparnas hjärtan, åtminstone på sydligare breddgrader. I Sverige beskrivs dess marknadsandel jämte märkeskollegorna alltså bäst som blygsam.

Det kan finnas flera skäl till det. Svenska bilköpare – särskilt inom familjesegmentet – sätter exempelvis ett högt värde på säkerhet. Jogger har bara en ynka stjärna i Euro NCAP.

Kanske hör det också föräldrarollen att undvika de allra mest utsläppsbenägna åkdonen, så att både barn och barnbarn får en hygglig planet att växa upp på.

Eftersom **Dacia Jogger hittills bara har erbjudits med oelektrifierad bensindrif** kanske det kan förklara bristen på slagkraft i kombilandet Sverige.

### **Dacia Jogger Hybrid jobbar med beprövad teknik**

Om så är fallet borde det nu kunna bli lite bättre rulljans på Jogger. Nu släpps den nämligen i elektrifierat format.

Någon flådlig laddhybrid är det naturligtvis inte fråga om i fallet Dacia, utan Jogger Hybrid får fullhybridtekniken som känns igen från koncernsyskonet Renault, i aningen vidareutvecklat format.



*Den nya digitala instrumenteringen skulle gärna kunna få berätta vilken växel bilen är i.*

Det är alltså i stort sett samma grejer som sitter i Renault-hybriderna [Arkana](#) och [Austral](#). Förbränningsmotorn är en tämligen konventionell, fyrcylindrig historia på 1,6 liter, utan överladdning. Resten av drivlinan är desto mer spännande.

#### **Växellådan klarar sig utan koppling**

Elmotorerna är två till antalet. Den ena ansvarar för utsläppsfri framdrivning och den andra agerar startmotor. Också det låter väldigt traditionsenligt.

Vid närmare undersökning visar det sig emellertid att startmotorn är av högspänningslag – samma sort som man finner i en mildhybrid. Skälet till att så är fallet är kraftöverföringen.

Den automatiska växellådan har nämligen ingen koppling. När en ny växel ska i är det startmotorns uppgift att matcha varvtalen mellan dreven, vilket teoretiskt sett lär begränsa slitaget avsevärt.

Det enda man kan klaga på i relation till växellådan är att det inte är så tydligt vilket läge man har den i.

Detta skulle Dacia enkelt kunna åtgärda genom att tydligt informera om saken i det nya, digitala instrumentklustret.

Hybridbatteriet sitter under golvet bak, och inkräktar inte på innerutrymmena.

Med 1,2 kilowattimmars kapacitet är det nämligen inte större än att det ryms på den plats som i oelektrifierade Jogger är avsedd för reservhjulet.

#### **Högre prislapp, men lägre skatt och förbrukning**

Dacia Jogger Hybrid har ett svenskt grundpris på 299 900 kronor – att jämföra med 232 900 kronor för dess oelektrifierade motsvarighet med samma utrustningsnivå.

Malus är ett par tusen lägre, vilket betyder att det mer eller mindre är 60 000 kronors prisskillnad, bilarna emellan. Kan man ta igen det på lägre förbrukning?

Det beror på hur mycket man kör. Eftersom Jogger är en fullhybrid, och inte en laddhybrid, går det inte att spara in någon förmögenhet genom att köra korta sträckor på ren el.

Besparingar genererar man alltså endast om man kör mycket i stadsmiljö, där bilens förmåga att återvinna bromskraft gör att den – utan någon som helst ansträngning från förarens sida – kan hålla sig under halvlitern per mil.



*Till Sverige kommer endast den sju-sitsiga varianten av Jogger, som har en väldigt hopfällbar tredje sätesrad.*

Det är ett par-tre deciliter under vad man får räkna med i en vanlig Jogger. På papperet skiljer sig bilarnas förbrukning emellertid endast åt med åtta centiliter milen, vilket förklaras av att de presterar likadant i höga och jämna hastigheter.

För att Jogger Hybrid ska löna sig ekonomiskt, för det är ändå vad Dacia handlar om i grund och botten, gäller det alltså att man lever ett liv som taxichaufför – antingen via yrket eller hemma tack vare stor reproduktiv framgång.

#### **Summan av kardemumman**

Dacia Jogger Hybrid förfinar det vettiga helhetspaket som den rumänska mångfraktaren står för. Föraren slipper växla själv och slipper åka till macken lika ofta.

Som en vanlig Jogger ligger den stabilt på vägen, även i motorvägsfart, och bjuder på en byggkvalitet som är förvånansvärt gedigen.

De omfattande möjligheterna att fälla och vika ihop sätena bidrar fortfarande med oerhörd flexibilitet. Endast den sju-sitsiga varianten kommer att tas till Sverige.

Bland likheterna finns också några nackdelar. Fickan som ska hålla bältet ur vägen när man fäller andra sätesraden är fortfarande kass och infotainmentsystemet känns föråldrat. Särskilt störande är att GPS:en dras med några sekunders fördröjning.

Det enda riktiga frågetecknet är priset. Givet är att Dacia Joggers tilltänkta kundsegment kanske inte har möjlighet att ladda hemma, är nog fullhybrid inte så dumt.

Att elektrifieringen skulle öka bilens värde med närmare 70 000 kronor är däremot inte solklart.





*Dacias första hybrid är mer tekniskt sofistikerad än man först kan tro.*

### **Dacia Jogger Hybrid 140 (2023)**

**Motor:** 1,6-liters fyra, bensinhybrid, 140 hästkrafter, 205 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Kopplingslös automatlåda, framhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 10,1 sekunder

**Toppfart:** 178 km/h

**Vikt:** 1 385 kg

**Mått (längd/bredd/höjd):** 4547/2007/1691 mm

**Pris:** Från 299 900 SEK

### **Högsta Växelns första intryck av Dacia Jogger Hybrid**

**Betyg: 4/5**

Med elektrifiering blir den redan briljanta Dacia Jogger ännu bättre, men frågan är om förbättringen motiverar det nya priset.

Man måste nog vara taxichaufför för att den ekonomiska kalkylen – som är essensen av hela varumärket – ska gå ihop.

**[Beställ din egen Dacia Jogger Hybrid här!](#)**

**[Läs även: Dacia Spring – Europas billigaste elbil levererar](#)**

**[Läs även: Dacia vill inte längre vara bilvärldens Ullared](#)**

**[Läs även: Dacia Jogger provkörd i Frankrike](#)**



## 8. Mercedes smygvisar nya E-klass

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2023-02-23 kl 10:12, uppdaterad 2023-02-23 kl 14:46.

Mercedes satsar på underhållning med stora skärmar, streamingtjänster, spel, selfie-kamera och superljud i nya E-klass.



*Bland nyheterna: Individuella skärmar för förare och passagerare och aktiv mysbelysning som synkar upp med det som visas på skärmarna.*

I vår ska en ny generation Mercedes E-klass lanseras, men redan nu avslöjar Mercedes hur instrumentpanelen kommer att se ut och vilken underhållning bilen bjuder på.

Interiören är tydligt inspirerad av [EQS](#) och [EQE](#) med stora platta ytor och flera skärmar. En skillnad är att nya E-klass helt saknar runda luftutblås.

Framsätesspassageraren får en egen skärm där hen kan spela Angry Birds, kolla på film via streamingtjänster med mera. För att passageraren inte ska bli åksjuk har luftkonditioneringen ett särskilt program som ska förhindra åksjuka.

**Föraren ska inte kunna se** vad som visas på passagerarskärmen, men när bilen är parkerad kan föraren använda mittskärmen för att exempelvis ha videomöte med hjälp av bilens inbyggda selfie-kamera. Föraren kan också titta på film på mittskärmen när bilen står stilla.

Ljud är en viktig del av en filmupplevelse och den nya E-klassen kan utrustas med ett ljudsystem från Burmeister med 17 högtalare. Led-belysningen i bilen kan ändra färg för att passa till det som spelas upp på skärmen.

**Mercedes följer inte Volvos** väg och satsar på så kallat veganläder, i stället erbjuds lyxigt nappaläder med diamantmönster. En likhet med Volvo är dock att Mercedes samarbetar med Google och navigeringen kommer att bygga på karttjänsten Google Maps.



**Uppgifter: Mercedes tar kål på kombi – Flera modeller slopas**



**Quiz: Vad kan du om Mercedes-Benz?**



**Nästa Mercedes E-klass blir INTE elektrisk**



**Mercedes-AMG One är här – servicen kan kosta 9 miljoner kronor!**



**Magnus Fröderberg**



## 9. En titt i Singers fabrik

AV ROGER ÅBERG 2023-02-26KL 19:00.

De som gör fantastiska Porschar.



FILM: <https://youtu.be/2MSyHu9bMPo>.

Det går bra för Singer, firman som tar Porsche 911 från 1989 till 1994 och uppgraderar dem till perfektion. Här får vi följa med när Top Gear tar en titt på deras fabrik där de plockar ihop bilarna. Alla bilar är från början en skitig begagnad bil som man plockar in och plockar isär. Detta är ett skitigt jobb och görs inte i den nya fabriken som är fokuserad på att plocka ihop de nya bilarna exakt efter kundens önskemål.

Man kommer snart att börja sätta ihop sin variant av Porsche 911 Turbo.

Vill du ha din egna Singer får du ha två saker, en rejält stor plånbok och tålamod. Man har 450 ordrar för den vanliga 911:an och 200 ordrar för turbon så beställer man nu får man vänta till 2027 innan man får sin bil...



Roger Åberg



**Singer släpper ny Porsche 930 Turbo**  
**Ge mig den nu tack**



**Singer visar bilder på kommande kundbil**  
**En 911 Turbo Study med fin spec**



**Singer presenterar sin första cabriolet**  
**Även detta en Porsche 930**



**Chris Harris kör Singers Dynamics & Lightweighting Study**  
**Ja tack**



## 10. Volvo Lastvagnar blev störst på elektriska lastbilar 2022

Skriven av Kristofer Rask.

Publicerad 2023-02-23.

Den tunga transportsektorn tar nu i allt högre takt till sig eldrivna lastbilar. Det är något som svenska Volvo Lastvagnar märker av. Företaget har nu sålt fler än 4300 elektriska lastbilar i 38 länder.



2022 växte marknaden för tunga elektriska lastbilar (över 16 ton) i Europa med 200 procent. I Europa blev Volvo Lastvagnar marknadsledande med en andel på 32 procent. I Nordamerika kom nästan hälften av alla registrerade tunga ellastbilar från Volvo.

Även i Sverige är Volvo Lastvagnar framgångsrika med en marknadsandel på 43 procent.

– Vi är fast beslutna att leda transformationen av elektriska lastbilar och avslutade 2022 som marknadsledare, inte bara i Europa utan även i Nordamerika och andra marknader, vilket är ett bevis på att vi gör just det, säger Roger Alm, VD för Volvo Lastvagnar.

Produktportföljen är bred. Volvo Lastvagnar kan täcka in de flesta typerna av transporter med eldrivna modeller.

– Även om marknaden för eldrivna lastbilar fortfarande är liten är trenden tydlig: många av våra kunder påbörjar nu sitt skifte till ellastbilar. Vi har en roll som katalysator för denna omställning och siktar på att 50 procent av vår globala försäljning av nya lastbilar ska vara elektriska år 2030, tillägger Roger Alm.



**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.](#)

## 11. Jaguar XJ220.

Publicerat av Gran Turismo - 28/07/2019.

Den som köpte en Jaguar XJ220 för snart 25 år sedan kan nu få pengarna tillbaka – utan ränta. Så lång tid har det tagit för världen att glömma löftena om en tolvcyldrig superbil från Jaguar.



Tiden läker alla sår. Men ibland är såren djupa och tar ovanligt lång tid att läka. När Jaguar presenterade sin superbil XJ220 på bilsalongen i Birmingham 1988 såg allting rätt ut. Jaguar var mitt uppe i sitt framgångsrika grupp C-program som ledde fram till segern på Le Mans samma år, och gatbilen XJ220 var minst lika lång och svepande i linjerna som racern. V12-motorn var också hämtad direkt från tävlingsprogrammet och för att säkerställa maximalt grepp hade man försett den med fyrhjulsdrevning.

Ferraris då precis lanserade F40 såg därmed lite blek ut i jämförelse, med sin turbo-V8 och bakhjulsdrift, och med sin prisindikation på närmare tre miljoner (mer än dubbelt så mycket som för F40) gjorde man klart för publiken att XJ220 var av en helt annan kaliber än den lilla Ferrarin.

Talet 220 uttryckte – logiskt med Jaguars tidiga sportvagnsbeteckningar – toppfarten i miles per hour, vilket skulle indikera att detta skulle bli världens vid tiden snabbaste produktionsbil med en toppfart på knappt 350 km/h.

Tiderna var goda, priserna på samlarbilar skenade och folk ställde sig i kö för att komma över ett av de 350 exemplar som serien skulle begränsas till. Enligt samstämmiga uppgifter tog Jaguar in hela 1.500 depositioner på vardera 50.000 dollar från hugade spekulanter, och redan där tog girigheten över både anständigheten och drivkraften i XJ220-projektet.

Nästa allvarliga grundskott kom när man lade ut både utveckling och tillverkning till Tom Walkinshaws TWR. Walkinshaw drev redan Grupp C-teamet med den äran, men han var välkänd för sina "kreativa" lösningar både finansiellt och tekniskt. När Rover fick överge sitt nystartade grupp B-projekt i rally-VM (klassen skrotades på grund av flera svåra olyckor) lade Walkinshaw ett bud på rubbet inklusive några hundra treliters V6-motorer. Det var visserligen Cosworthbesläktade maskiner som med hjälp av ett par turboladdare väl kunde bidra med tillräckligt med kraft för att göra XJ220 till just en 220 mph-bil. Men den hade ändå bara sex cylindrar.



Den officiella förklaringen till lappkastet var att bilen hade blivit för tung och klumpig med V12 och fyrhjulsdraft, vilket väl kanske var sant, men man hade ju trots allt vunnit Le Mans med en V12-maskin ombord och det hade räckt långt att bara skrota den planerade fyrhjulsdraften på viktbesparingens altare.

Men det som slutligen sänkte XJ220-skeppet var varken TWR eller överförsäljningen av order, utan det var den tunga lågkonjunktur som slog till i början av 1990-talet. Samlarbilsbubblan brast, och när det var dags att börja leverera bilar till kunder 1991 var timingen totalt fel, och kunderna hoppade av i en strid ström. Hur många av de 1.500 personer som hade beställt bilar som lyckades få tillbaka sin handpenning yrkande att Jaguaren inte hade de specifikationer som utlovades vid beställningen är okänt. Känt är emellertid att företaget körde en stenhård linje och att många försökte stämma tillverkaren, med blandad framgång.

En av de svenska köpare som trots allt och mot sin vilja hämtade sin XJ220 i England drog dock en vinstlott när bilen brann upp under transporten till Sverige, och det blev försäkringsbolaget som fick stå för fiolerna.

Men om vi för en stund bortser från de uppskrivade förväntningarna och det marknads-läge som rådde då – hur blev egentligen bilen, och hur konkurrenskraftig var den vid tiden för tillkomsten?

Fort gick den, även om dåvarande F1-föraren Martin Brundle inte lyckades nå den utlovade 220-noteringen på Nardobanan utan fick nöja sig med 211 mph. Jag tillbringade ett par varv i passagerarstolen bredvid Martin på snabba Salzburgring innan jag själv fick möjligheten att prova bilen vid presslanseringen, och kan intyga att aerodynamiken med ordentliga venturitunnlar undertill verkligen gav rejält med marktryck genom högfartskurvorna på den vackra banan i norra Österrike.



Tyvärr är det väl också det bästa som går att säga om bilen. När vår dåvarande testförare Stanley Dickens provade en XJ220 på Anderstorp 2001 var hans besvikelse så stor att vi knappt hade lust att publicera hans rapport i dåvarande Sportbilen (föregångaren till Gran Turismo). Han hade i stort sett ingenting gott att säga, vilket delvis berodde på hans egna högt ställda förväntningar efter att ha blivit frånåkt på Le Mans av en och annan XJR-Jagga.

Det var ett slarvjobb från början till slut, helt enkelt. Bilen känns även med sin lätta V6-motor stor och klumpig att köra, och bromsarna är undermåliga. Ljudbilden är helt bedrövlig. Istället för ett skönt motorljud är det enda de åkande hör ett ständigt rassel från alla transmissionsdrev. Dessutom tvingas man sitta i en interiör som förefaller vara hämtad från en Ford Scorpio, låt vara med Ghiapaneler.

Men formen var det inget fel på, och blotta volymen gjorde den till en imponerande arkitektonisk pjäs.

Det var väl också detta faktum som gjorde det möjligt för Jaguar att sälja närmare 300 exemplar (mellan 275 och 281, beroende på vilken källa man vill luta sig emot) av den överprisade bilen, den kraschande konjunkturen till trots. Men den som provade att lägga ut bilen på marknaden på 1990-talet blev inte av med den.

Fortfarande i början av 2000-talet gick det att köpa en XJ220 för en bit under miljonen i svenska kronor räknat, och det skulle ta mer än 20 år innan bilen började närma sig de nivåer den en gång betingade som ny. Under denna prisperiod har Ferraris F40 åtminstone femdubblats i värde, vilket säger en del om den skräpstatus XJ220 har haft i samlarkretsar.

Idag känns linjerna ganska rätt igen, och som klassiker bedöms dess egenskaper på andra grunder än de kyligt faktiska. Fort går den tvivelsutan fortfarande.

**Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.7 2015.**



## 12. Tappade bilnyckeln i marken – tvingas betala 25 000 kr

PUBLICERAT 02/01/2023 AV MATHS NILSSON.

En förstörd bilnyckel kan stå dig dyrt. Ragnar Hagen tappade nyckeln till sin Jaguar I-Pace elbil i marken. Det kostade honom 25.000 kronor att få en ny.



Norrmannen Ragnar Hagen tog en promenad med sin hund i norska Lærdal i Vestland. Han råkade tappa sin bilnyckel i asfalten, något som skulle visa sig vare ett av hans livs dyraste misstag.

– Locket gick sönder, och nyckeln fungerade inte längre. Som tur är har jag två, säger han till [Motor.no](https://www.motor.no).

Han bestämde sig ändå för att lämna in bilen till en Jaguarverkstad då det är bäst att ha två fungerande bilnycklar. De sa åt honom att kontakta försäkringsbolaget först. När kostnadsförslaget kom fick han en chock: 25 000 kronor skulle den nya nyckeln kosta.

Hans försäkringsbolag Gjensidige ville inte heller ta kostnaden. Så här förklarar Jaguar-handlaren Sandven i Bergen kostnaden:

– En styrmodul måste bytas ut samtidigt. Det blir ett fyra timmars jobb. Med delar kommer det hela upp på 20.000 plus moms, så ja – summan stämmer, säger Frode Skaar-Ottesen, general manager på Sandven AS, Motor.

Enligt verkstaden är detta standardpriset för ett nyckelbyte. Andra Jaguarverkstäder uppger samma pris för nyckelbytet. Ragnar Hagen har trots kostnaden bestämt sig för att reparera sin Jaguar I-Pace. Han lyckades faktiskt laga den trasiga nyckeln, men den höll bara ett kort tag. Efter att tidningen varit i kontakt med försäkringsbolaget Gjensidige väljer de att betala delar av Ragnars nya nyckel.

### 13. Parkerad i 32 år – 1 av 27 Jaguar XJR-15 till salu

Av Marcus Berggren 16 Februari, 2023.

Jaguar XJR-15 är en bil som ofta hamnar i skuggan av McLaren F1. Totalt 53 bilar tillverkades varav 26 byggdes för en racingserie. Resterande 27 byggdes för gatan och nu är ett nästintill oanvänt exemplar till salu.



*Jaguar XJR-15 är så nära en racingbil för gatan man kan komma.*

**FILM:** <https://youtu.be/FKbVQEBuemQ>.

Jaguar tog hem vinsten både på Le Mans och Daytona 1988 samt 1990. XJR-15 är **produktionsversionen** av Grupp C-bilen XJR-9.

XJR-15 fick samma motor, en 6-liters V12 på 450 hästkrafter och 569 newtonmeter – i kraftigt modifierad skick för att kunna användas på allmän väg.

#### **En tvättäkta racingbil**

Bilen designades av ingen mindre än Peter Stevens – samma man som ritade McLaren F1. Jaguar XJR-15 är dessutom världens första produktionsbil med kolfibermonocoque. Bilen väger blott 1 050 kilogram, 88 kilogram mindre än en **McLaren F1**.

Kraften går ner i backen via en femväxlad manuell låda och bakhjulen. Sprinten till 100 avverkas på 3,2 sekunder medan toppfarten är 307 kilometer i timmen.

Jaguar XJR-15 är en drömbil för racefantasten

Bilen i fråga, chassinummer 42, har tillbringat hela sitt liv i originalägarens privata samling, någonstans i Asien.

Den levererades helt ny i juli 1991 och har sedan dess varit utställd i den nuvarande ägarens garage.

Den blåa färgen – Mauritiusblå med Savile-grå inredning är det mest eftertraktade utförandet på den ikoniska modellen.

Jaguar XJR-15 042 har aldrig registrerats i landet den levererades till och kom till USA i slutet av 2022 för att gå under klubban. Bilen har endast 246 kilometer på mätaren.

I köpet ingår även radio-headset för förare och passagerare för att kunna kommunicera.



*Bilen går under klubban i Florida i början av mars.*



*När bilen var ny 1991 kostade den motsvarande 18 miljoner kronor i dagens penningvärde.*



*Bilen har endast rullat motsvarande 246 kilometer.*

### **Behöver en genomgång som heter duga**

Bilen har inte startats, körts, eller setts i offentligheten sedan den lämnade Storbritannien 1991. Den kräver således en fullständig mekanisk service innan den tas i bruk av den nya ägaren.

Den Jaguar XJR-15 som är till salu fick nya däck i januari 2023 och den nuvarande ägaren har även köpt en rad reservdelar i original som krävs för att bilen faktiskt ska kunna köpas.

Att köpa en tvättäkta racingbil för gatan för att sedan ställa undan den i över 30 års tid kräver dels en bilsamling som heter duga, dels en tråkig inställning till fräna bilar. Vi får hoppas att nästa ägare kör den för kung och fosterland.

**Jaguar XJR-15 042 går under klubban den 4 mars på Amelia Island, Florida.** Den uppskattats att gå för mellan 12,5 och 15,6 miljoner svenska kronor, vilket känns som en rejäl underskattning.

**Läs även: [Skäm bort din bättre och bilgalna hälft.](#)**

**Läs även: [Lågkonjunktur? Klassiska bilar är glödhett.](#)**



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.



## 14. Två nya världsrekord för Pininfarina Battista

**BOBBY GREENI GÅR KL 13:00.**

**Snabbast på kvartsmilen och halvmilen.**



**FILM: <https://youtu.be/GWuZ5YruhF8>.**

Pininfarina har varit och kört med sin eldrivna superbil Battista i Indien och med sig hem fick de två nya världsrekord. Snabbaste produktionsbilen på kvartsmilen (402 meter, 8,55 sekunder) och snabbaste produktionsbilen på halvmilen (804 meter, 13,38 sekunder). Förutom detta toppade man även 358.03 km/h vid ett tillfälle vilket gör den här till den snabbaste produktionsbilen som körts i Indien. Det tidigare rekordet för toppfart låg på 332 km/h.

Automobili Pininfarinas nya vd Paolo Dellachà säger: "Vi var mycket stolta över att ta Battista till Indien för första gången. Samarbetsevenemang där med vår aktieägare Mahindra & Mahindra Ltd levererades vid en betydande tidpunkt för Automobili Pininfarina. Under 2022 började vi producera Battista vid vår nya Atelier-anläggning i Italien, med leveranser till kunder över hela världen som började strax efter. I år är nya Battista-ägare glada över att utforska den oöverträffade prestandan hos detta design- och ingenjörsmästerverk. Dessa hastighetsrekord - och oberoende tester - har validerat vår ambition att skapa en ny generation hyper- och lyxbilar som leder med Battista, varigenom elkraft levererar prestanda som helt enkelt inte kan uppnås i ICE-drivlinornas värld.



**Bobby Green**



**Pininfarina Battista snabbast i världen från 0-100 km/h  
1,86 sekunder**



**Top Gear kör Pininfarina Battista  
Elbilen bjuder på sjuk prestanda**



**Per Svantesson slutar som vd för Automobili Pininfarina  
Ersätts av Paolo Dellachà**

# Klassiker

## 15. Grattis Ford Thunderbird!

Publicerad 3 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013). Text Redaktionen.

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Gunborg och Gunvor har namnsdag passar vi på att hylla Thunderbird!



GM:s sportbilssatsning Corvette må ha varit först 1953 men Fords svar Thunderbird var betydligt kraftfullare när det kom 1955. Namnet Thunderbird valdes bland **5 000 förslag** och bilen hade en 4,8-litersversion av företagets nya **V8-motor** medan Corvette bara hade en rak sexa. Försäljningsframgångarna blev därefter, T-bird varvade Corvette flera gånger om i statistiken. Det var bara första T-birden som var tvåsitsig, när generation två kom 1958 var det med baksäte. Modellnamnet hängde sedan med i närmare 40 år och prydde mer eller mindre lyckade modeller. Det sportiga anslaget vattnades ut alltmer med åren. 1997 lades Thunderbird ned men 2002 återkom den som en retromodell byggda på Lincoln LS. Utseendet anknöt till ur-Thunderbirden och entusiasterna strömmade till. Tyvärr var de inte tillräckligt många och 2005 lades modellen ned igen.



*Thunderbird i 1960 års upplaga. Nu hade Thunderbird baksäte.*



*Thunderbird blev bara större med åren, här den häftiga -62:an.*



*Läckert bakparti på 1964 års T-bird.*



*Och vad har vi här då? 1968 års Thunderbird i fyrdörrarsutförande med landaulettak var långt ifrån den smäckra roadster som lanserades på 1950-talet. Men rolig är den.*



*Supersize me! Det finns vissa paralleller mellan Thunderbird och Elvis. Här är 1976 års upplaga. Av Thunderbird alltså.*



*Ford Thunderbird 2005.*

## 16. F1-bossen: "Formel 1 blir aldrig elektriskt"

Av Mia Jacobs 20 Februari, 2023.

F1 kommer aldrig att bli elektriskt. Det säger högste chefen för racing-cirkusen, och riktar starkt kritik mot politikerna som har en "dogmatisk" syn på energiomställning.



*Max Verstappen kommer aldrig att köra en elektrisk F1-bil enligt högste bossen Stefano Domenicali.*

F1-chefen **Stefano Domenicali** tvekar inte: Formel 1 kommer aldrig att bli elektriskt. Domenicali tog över posten som vd för Formula One Group på hösten 2020, och enligt honom kommer F1 aldrig att "gå över till elektriskt" [uppgår Bloomberg som citerar italienska Il Sole 24 Ore.](#)

### **F1 mot nollutsläpp**

F1 gör dock sin del i arbetet med att minska utsläppen genom att utveckla ett nollutsläppsbränsle som "skulle kunna användas av flygplan och fartyg", enligt Domenicali.

Stefano Domenicali är inte nådig mot politikerna, som enligt honom sätter upp omöjliga energiomställningsmål.

Stefano Domenicali, högste chefen för Formel 1, riktar hård kritik mot politikernas inställning. Foto: TT

### **Elektrifiering "ideologisk"**

Han anser att det handlar om en ideologisk inställning till elektrifiering.

"Det är möjligt att nå noll utsläpp utan att byta motorer eller slänga bort existerande bilar", [säger F1-bossen enligt Bloomberg.](#)

Uttalandet kommer samma vecka som EU-parlamentet undertecknade avtalet med medlemsstaterna som kräver att biltillverkarna når noll-utsläppsmålet 2035.

De ska också minska utsläppen med 55 procent innan 2020-talet når sitt slut.

**Läs även: [Parkerad i 27 år – 1 av 27 Jaguar XJR-15 till salu.](#)**

**Läs även: [Ford återvänder till Formel 1 – med stora planer.](#)**

## Drömdag för Verstappen – vann F1-premiären

PUBLICERAD 05 MARS 2023 KL 17.38 AV ANTON JOHANSSON.

Leclerc bröt.



FILM:<https://youtu.be/f9j8nhMNYO4>.

Max Verstappen vann F1-premiären i Bahrain överlägset. Men bakom honom var det desto mer dramatiskt. Titelkonkurrenten Charles Leclerc tvingades bryta och 41-årige Fernando Alonso körde upp sig på pallen.

Han har blivit mästare två år i rad och av årets första formel 1-helg att döma är **Max Verstappen** stor favorit att bärga en tredje raka världsmästartitel.

I Bahrain startade Red Bull-föraren i pole position och han klarade av det första hindret: att hålla konkurrenterna bakom sig vid starten.

Förra årets totaltvåa **Charles Leclerc** gjorde visserligen ett gediget jobb i starten och tog sig förbi Verstappens ställkamrat Sergio Perez. Men Verstappen kunde inte rå på.

Nederländaren ökade sedan bara avståndet och efter 57 varv tog han sig över mållinjen som överlägsen segrare.

– Det är precis den starten vi ville ha och behövde, säger Verstappen i stallradion.

### Leclerc bröt

Bakom honom hände det däremot desto mer – där Ferrari hade en mardrömsdag.

Charles Leclercs bli la av på det 41:a varvet och monegasken tvingades bryta loppet.

– Kom igen..., säger han uppgivet i stallradion.

### 41-åringen på pallen

Stallkamraten Carlos Sainz kämpade dock om en pallplats men fick se sig slagen av 41-årige **Fernando Alonso**.

Alonso startade som femma men tappade direkt flera placeringar i starten. Men den rutinerade spanjoren arbetade sig upp i fältet och kunde ta sig förbi Sainz på det 45:e varvet och slutade trea.

Sergio Perez blev tvåa.

### LÄS VIDARE



### Smart drag av Ferrari under F1 i Bahrain?



### Stor guide med stall, förare och bilar inför Formel 1 2023

SLUT