



Lloyd Alexander TS 1958–61.

- 1. Snart blir Tesla Supercharger i Jönköping också störst i Sverige**
- 2. Nya Porsche Cayenne**
- 3. Test: Peugeot 408**
- 4. Volvo EX30 kan bli lika rymlig som XC40**
- 5. Volvo Cars huvudägare blir storägare i Aston Martin**
- 6. Här är världens mest sålda bil 2022**
- 7. BMW släpper kortfilm med biljakt i BMW i7**
- 8. Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1 000 elektriska lastbilar på ett bräde**
- 9. Världens minsta tvåsitsiga bil**
- 10. Lloyd**
- 11. Grattis Buick**



1. Snart blir Tesla Supercharger i Jönköping också störst i Sverige

Posted by Kristofer Rask maj 19 2023

Tesla inviger inte bara nya stationer utan bygger också ut befintliga stationer.



Snart blir den populära Supercharger-stationen i Jönköping dubbelt så stor. Stationen i Jönköping var länge en av Teslas största stationer i Sverige med 20 snabbladdare.

För ett par veckor sedan öppnade Tesla en ännu större station med **40 platser i Mantorp** vilket gjorde Mantorp till Sveriges största station med snabbladdare, och tredje största Tesla Supercharger i Europa.

Nu följer Tesla Supercharger i Jönköping efter. Stationen växer med ytterligare 20 platser, något som också på sikt var väntat. Fundamenten för att bygga ut stationen har funnits på plats i marken sedan stationen öppnade i slutet av 2021.

Totalt kommer alltså Tesla Supercharger Jönköping snart erbjuda hela 40 platser. Tesla har inte besvarat frågan om när stationen öppnar men skyltningen på plats säger "öppnar snart".

Jönköping brukar vara välbesökt.

Tesla Supercharger-stationen i Jönköping är öppen för alla elbilar och har ofta hög beläggning. Många är på genomresa i regionen och vittnar ofta om att det är fullt, och ibland stundtals rörigt när elbilar med släpvagn eller laddporten på "fel sida" orsakar oreda vid stationen. Nu när stationen växer lär oredan som ibland uppstår bli mindre vanlig.

2. Nya Porsche Cayenne: Marknadens mest mångsidiga suv?

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg 19 Maj, 2023

Den senaste generationen av Porsches storsäljande suv Cayenne lanserades redan 2017, och har nu fått ett rejält facelift. Vi har provkört i Österrike.



Porsche Cayenne har fått en betydande uppdatering, men på utsidan är förändringarna blygsamma.

Det har hunnit gå över 20 år sedan Cayenne för första gången såg dagens ljus, och fick många Porsche-purister att rynka på näsan i avsky.

Det anrika sportbilmärket hade nämligen aldrig tidigare producerat en modell med mer än två dörrar, och att lansera en stor, fläskig suv innebar således en betydande kursändring.

Med facit i hand kan vi emellertid konstatera att Cayenne, som nu har tillverkats i över 1,25 miljoner exemplar, blev en hejdundrande succé.

Den är i dag Porsches mest populära modell och står för drygt 30 procent av produktionen.



Cayenne är i dagsläget Porsches mest populära modell.



Interiören tar inspiration från elbilen Taycan.

Märkets mest omfattande uppdatering hittills

Enligt Porsche innebär nya Cayenne den mest omfattande uppdateringen av en existerande modell som märket har genomfört hittills.

Bilen har bland annat fått en ny interiör, ett uppdaterat chassi, och nya drivlinor.

Man har inte bara satsat så hårt på modellen för att den säljer bra, utan också för att den ska leva kvar i modellutbudet under en relativt lång tid.

Inom några år kommer nämligen en ny, helt eldriven generation av Cayenne att lanseras, och planen är att de båda ska säljas parallellt med varandra.

Diskret yttre och Taycan-inspirerad interiör

Att nya Cayenne bjuder på några större nyheter är emellertid inte någonting som exteriören ger nys om.

Utöver något kantigare former i frontpartiet, samt nya standardmonterade LED-strålkastare, är det nämligen inte helt lätt att skilja den nya vagnen från sin föregångare.

Interiört är uppdateringarna betydligt mer påtagliga, med en ny instrumentbräda som tar mycket av sin inspiration från el-syskonet Taycan.

Skärmarna dominerar

Taycan-inspirationen märks tydligast på att instrumenthuset nu är helt digitalt, och att växelväljaren har flyttat upp på instrumentbrädan för att frigöra plats på mittkonsolen.

För första gången finns det nu även en stor skärm framför passageraren som tillval.

Denna kan visa allt från navigation till film, och är av trafiksäkerhetsskäl utrustad med ett filter som gör den osynlig från förarplatsen.

Man har också frångått Porsches ikoniska startnyckel till vänster om ratten till fördel för en mer konventionell startknapp.

Detta kan tyckas tråkigt ur ett historiskt perspektiv, men i praktiken känns lösningen både modernare och mer naturlig att använda.



Växelväljaren sitter nu uppe på instrumentbrädan.

Välbyggd, välfungerande interiör

På det stora hela fungerar den nya interiören mycket bra.

Framstolarna är bekväma, det är lätt att hitta en bra körposition, och det finns gott om plats i både baksätet och bagageutrymmet.

Vill man offra lite praktikalitet och bakåtsikt kan man precis som tidigare få sin Cayenne i coupé-version, vilket kostar mellan 30 och 50 tusen kronor beroende på drivlina.

Designen är också attraktiv och kvalitetskänslan är, som sig bör i en Porsche, fantastisk.

Att de rejäla handtagen på var sida av mittkonsolen, som har varit med Cayenne sedan starten, lever kvar är också en trevlig detalj.

Uppdateringarna ger utdelning

Det nya instrumenthuset är lättavläst och kan tillhandahålla allsköns intressant information, och MMI-systemet är bortsett från ett och annat irriterande pop-up-fönster smidigt att använda.

Flytten av växelväljaren har gett plats för ett stort, praktiskt stuvfack med en induktiv laddplatta i mittkonsolen, och man har hållit sig till fysiska vippknappar för klimatanläggningens viktigaste funktioner vilket underlättar användandet.

Mittkonsolens blanka, svarta plastyta har dessvärre en irriterande fallenhet för att samla på sig fingeravtryck.

Tre drivlinor i Europa

I Europa kommer nya Porsche Cayenne initialt att erbjudas med tre olika drivlinor.

Basversionen heter kort och gott Cayenne, och är utrustad med en dubbelturbo-V6a på 353 hästkrafter.

Ett steg upp i modellprogrammet finner vi laddhybriden Cayenne E-Hybrid, som kombinerar basversionens V6a med en ny elmotor på 130 kW, vilket är 100 kW mer än tidigare, för en total systemeffekt på 470 hästkrafter.

Batteriet har också växt från 17,9 till 25,9 kWh, och hela den elektriska drivlinan är mer effektiv än tidigare.



Laddhybriden Cayenne E-Hybrid kommer nu 9 mil på ren eldrift.

Resultatet är att Cayenne E-Hybrid nu är mer körbar på ren eldrift, och tar sig upp till 9 mil på en laddning – vilket är tillräckligt för att de flesta stadsbor ska klara av sina vardagsbestyr utan att bensinmotorn behöver gå igång.

Toppmodellen i Europa heter Cayenne S, och har bytt sin föregångares V6a mot en dubbelturbo-V8a på 4,0 liter och 474 hästkrafter.

I resten av världen erbjuds det även en uppdaterad version av Cayenne Turbo GT med 659 hästkrafter och en 0-100-tid på 3,3 sekunder, som antagligen inte släpps in i Europa på grund av våra allt striktare miljökrav.

Harmonisk V8-upplevelse i Cayenne S

Den V6-bestyckade basversionen av Cayenne väntas inte bli en storsäljare i Sverige, och stod därför inte till vårt förfogande vid provkörningstillfället.

Jag började istället dagen i Cayenne S, vars V8 bjuder på ett fint bottenvid ackompanjerat av ett härligt, dovt muller, och fungerar sömlöst med den 8-stegade automatlådan.

På chassifronten har fokus legat på att differentiera de olika körlägena från varandra.

Tanken är att bilen ska vara mer komfortabel än tidigare i det mjukaste körläget, och mer prestandainriktad i sportläget.

Summan av kardemumman

Nya Porsche Cayenne är på många sätt precis som man hade förväntat sig, nämligen extremt kompetent och mångsidig.

Byggkvaliteten är hög, innerutrymmena är goda, och den nya interiören är modern och välfungerande.

Som körupplevelse erbjuder bilen också en kombination av komfort till vardags, och sportighet när andan faller på, som är svårslagen i klassen.

Den största kritiken man kan ge är nog att bilen, trots sina sportiga gener, inte framstår som överdrivet snabb i varken S- eller E-Hybrid-versionen.

Detta löser sig nog emellertid framöver, när mer hästkraftsstinna drivlinor äntrar modellutbudet.



Vill man offra lite praktikalitet och bakåtsikt finns Cayenne fortfarande i coupé-version.

Komforten vid vardaglig körning i normalläget är mycket riktigt fantastisk.

Ljudnivån är låg och luftfjädringen, som förvisso är tillval, sväljer effektivt både små och stora ojämnheter.

Lägger man i sportläget och stressar bilen lite hårdare uppvisar den en nästan oförskämt god flinkhet för en så pass stor och tung bil.

På äkta Porsche-vis harmonierar också alla aspekter av körupplevelsen, från styrning till chassi och drivlina, med varandra riktigt väl.

Cayenne E-Hybrid är inte lika polerad

Körupplevelsen i Cayenne E-Hybrid är däremot inte riktigt lika sömlös.

Drivlinan, som i hybridläget måste balansera mellan el- och bensindrift, är inte riktigt lika sömlös som i V8an, och med ett tungt batteri under bagageutrymmet känns bilen också något sävligare genom kurvorna.

Hade jag inte kört båda bilarna sida vid sida är det dock tveksamt om dessa skillnader hade varit lika uppenbara.

Vad som är värre är att bromspedalen, som på de flesta moderna hybrider växlar mellan regenerering och fysiska bromsar beroende på hur hårt man bromsar, är något svårmodulerad.

Detta beror främst på att pedalen är känslig, men samtidigt ganska trög i början av sin rörelse, vilket gör det svårt att köra mjukt i lägre farter.

Trots detta, och trots att man går miste om det härliga V8-ljudet, framstår E-Hybrid ändå som ett vettigare val än S-modellen, då prestandan är jämförbar samtidigt som den är billigare att både köpa och äga.

Någonting som gäller för båda drivlinorna är att jag saknar ett körläge som jag kan konfigurera själv, och exempelvis kombinera mjuk fjädring eller ett tyst avgassystem med en sportig drivlina.

Porsche Cayenne (2023)**Motor:** 3,0-liters bensenmotor, V6, 353 hästkrafter, 500 newtonmeter**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft**Acceleration 0–100 km/h:** 6,0 sekunder**Toppfart:** 248 km/h**Vikt:** 2 130kg**Mått (längd/höjd/bredd):** 4930/1983/1698 mm**Pris:** Från 950 000 SEK (Coupé från 990 000 SEK)**Porsche Cayenne E-Hybrid (2023)****Motor:** 3,0-liters bensenmotor, V6, och en elmotor, 470 hästkrafter, 650 newtonmeter**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft**Acceleration 0–100 km/h:** 4,9 sekunder**Toppfart:** 254 km/h**Elektrisk räckvidd:** 90 kilometer**Vikt:** 2 500 kg**Mått (längd/höjd/bredd):** 4930/1983/1698 mm**Pris:** Från 1 090 000 SEK (testbil 1 120 000 SEK)**Porsche Cayenne S (2023)****Motor:** 4,0-liters bensenmotor, V8, 474 hästkrafter, 600 newtonmeter**Kraftöverföring:** 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft**Acceleration 0–100 km/h:** 5,0 sekunder**Toppfart:** 273 km/h**Vikt:** 2 235 kg**Mått (längd/höjd/bredd):** 4930/1983/1698 mm**Pris:** Från 1 150 000 SEK (testbil 1 200 000 SEK)**Högsta Växelns första intryck av Porsche Cayenne****Slutbetyg: 4,5/5**

Nya Porsche Cayenne har fått sig en rejäl uppdatering, och är alltså en av de mest kompetenta och mångsidiga bilarna i klassen.

Kvalitetskänslan är hög, praktikaliteten god, och körupplevelsen bjuder på en svårslagen kombination av komfort och sportighet.

Missa inte: [Vår podd om bilar – Dragläget – avsnitt 24](#)

Läs även: [Provkörd: Range Rover P510e](#)

Läs även: [Test: Porsche 911 GTS](#)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

3. Test: Peugeot 408 – slående och strålande

Av Morgan Petri 21 Maj, 2023

I vår podcast Dragläget har vi berört ämnet varumärkesförflyttningar och Peugeot är mitt i en omfattande sådan. 408 representerar ännu en pelare i omställningen mot en lyxigare och alltmer elektrifierad framtid. Låt oss recensera nya Peugeot 408 PHEV.



Man kan knappt tro att det är en Peugeot man beskådar.

Peugeot har redan lovat att erbjuda eldrivna versioner av deras modeller redan år 2025 med slutmålet att alla Peugeot som säljs i Europa ska vara eldrivna år 2030.

Det betyder att Peugeot 408 kommer som renodlad elbil inom några år, men det vi har att göra med nu är en kompromiss mellan el- och fossildrift.

Är Peugeot 408 en SUV, sedan eller halvkombi?

Transportstyrelsen lär rynka på ögonbrynen när de ska platsa in Peugeot 408 i en karossfamilj.

Den har markfrigång och insteg som en crossover, en slank profil som påminner desto mer om en sedan och slutligen en halvkombilucka baktill.

Det påminner en aning om Polestar 2, men även koncernsyskonet Citroën C5 X som den delar bottenplatta med.

Peugeot's nya designspråk är polariserande

Redan vid första anblick sätter Peugeot 408 klorna i åskådaren. De skarpa linjerna är inget man enkelt glömmer bort.

Plockar man av emblemen och visar upp den för någon som inte håller stenkoll på bilmarknaden blir de tveklöst förvånade och imponerade när man i nästa skede avslöjar att det rör sig om en Peugeot.

Apropå emblemen pryds 408 av Peugeot's nya emblem, något som understryker märkets nya identitet är även ljussignaturerna som efterliknar klor.

I Sverige erbjuds Peugeot 408 bara som toppmodellen GT och designspråket kan vara polariserande och lite väl aggressivt för vissa, men i mina ögon är den en snygg pjäs.



Designen är i linje med Peugeots andra modeller.

Familjär interiör som imponerar

Invändigt slås man av designen som är olik det mesta, men snarlik Peugeots andra uppdaterade modeller.

Det innebär att man omges av en myriad av skärmar och desto färre fysiska knappar.

Låter man fingrarna vandra bortom rattens ram väntar en positiv överraskning bestående av högkvalitativa material och väl ihopskruvade delar.

Stolarna i testbilen var klädda i nappaläder, som förvisso är tillval, men som är fantastiskt mjuka och bekväma.

Massagefunktionen är en välkommen långfärdskompanjon som förhöjer premiumkänslan ytterligare.

Teknik som underlättar

Infotainmentsystemet är lätt att använda men har onödiga animationer som känns som att de finns där för att dölja en långsam processor snarare än för att vara snygga.

Genvägarna är responsiva och lätta att använda även vid körning, fördelen med touch är att de går att konfigurera till ens tycke.

I kombination med de fysiska genvägarna nedtill går det att navigera systemet på ett smidigt sätt.

360°-kameran är väldigt högupplöst och har en rad smarta funktioner som gör exempelvis fickparkering till en barnlek.

Lastutrymmet i Peugeot 408 lämnar lite att önska

Till det mindre imponerande hör lastutrymmet som tappar volym både tack vare högvoltsbatteriet och FOCAL-ljudsystemet. Resultatet är att Peugeot 308 SW med samma drivlina rymmer över 100 liter mer.

Halvkombiluckan gör Peugeot 408 lätt att lasta i teorin, men den enorma och utstickande plaststötfångaren sätter i viss mån stopp för det.

Något positivt överraskandesom överraskar i en positiv bemärkelse är handsfree-funktionen som fungerar precis varje gång, något jag inte har upplevt med någon annan bil.



Även interiören känns igen från exempelvis 308, men det är ett bra betyg.

Ett baksäte man gärna tillbringar tid i

Ett problem som ofta uppstår med bilar som sätter aerodynamik i första rummet är att baksätet blir näst intill oanvändbart. Det gäller inte för Peugeot 408.

Jag och mina 193 centimeter kan sitta alldeles utmärkt med förarstolen inställd till min föredragna körposition.

De stora bakdörrarna och något högre insteget gör Peugeot 408 utmärkt för att köra fyra vuxna. Det här är även något som gynnar monteringen av otympliga barnstolar.

Peugeot 408 är otroligt behaglig bakom ratten

Bakom den lilla och väldigt franskt utformande ratten finns gott om justeringar för både ratt och stol, vilket är viktigt då man behöver kunna se instrumentdisplayen över ratten.

Väl ute på vägen blir det genast uppenbart hur pass tyst och komfortabel Peugeot 408 är. Trots de enorma 20-tumsfälgarna är komfortnivån riktigt hög.

Dessutom är upplevelsen inte mjuk på samma sätt som [Kia Niro PHEV](#) som uppträder mer som en blöt och tung tvättsvamp, utan Peugeot 408 känns långt mer sofistikerad.

Den lilla ratten och väl inställda fjädringen gör att sportigare körning inte är helt motbjudande, men det är snarare förtroendeingivande och betryggande än exalterande.

Väg- och vindljudet är lågt även i högre hastigheter även om Peugeot 408 trivs bäst i staden, inte minst tack vare drivlinan.

Fullduglig laddhybrid

Drivlinan är densamma som i Peugeots andra laddhybrider vilket innebär att en 1,6-liters radfyra samarbetar med en elmotor för att driva framhjulen.

Plattan i mattan möts av en drivlinekonferens där förbränningsmotor, växellåda och elmotor listar ut en vägkarta för framfarten. När ett beslut har tagits sätter ekipaget fart och Peugeot 408 upplevs inte som slö, men är återigen aldrig exalterande.

Nämnvärt är hur pass sömlöst övergången mellan el- och hybriddrift sker. Det är ännu en viktig beståndsdel i den lyxiga upplevelsen.



Det uppgraderade ljudsystemet snor lastutrymme.

Peugeot 408 har bättre räckvidd än sitt syskon

Räckvidden på ren eldrift är 64 kilometer enligt WLTP och efter att ha kört en 20 kilometer lång sträcka av blandad stads- och motorvägskörning hade jag 66 procent laddning kvar.

Ligger man däremot på en motorväg i 120 kilometer i timmen dyker räckviddssiffran och den totala räckvidden blir närmare 40 kilometer

I varje fall är den bättre än syskonet Citroën C5 X och duger gott för de allra flesta. Annars finns Peugeot 408 som renodlad bensinare.

Summan av kardemumman

Nya Peugeot 408 imponerar rejält med ett helhetspaket som tickar många boxar.

Designen är det främsta man som intressant behöver komma överens med, då all funktionalitet och teknik är toppenbra.

Att tillbringa tid bakom ratten på Peugeot 408 är en fröjd. Med kvalitativa material och en avslappnande körupplevelse är det svårt att klaga.

Modellen uppfyller sin roll i varumärkesförflyttningen och med tanke på marknadens efterfrågan på slanka crossovers lär den sälja bra.

Personligen hade jag sneglat på Peugeots egna 308 SW som till ett lägre pris erbjuder samma drivlina och ett större lastutrymme, men smaken är som baken.

Peugeot 408 PHEV 225

Motor: 1,6-liters, 4-cylindrig, bensin, 180 hästkrafter, 250 newtonmeter + elmotor, 100 hästkrafter, 320 newtonmeter.

Systemeffekt: 225 hästkrafter, 360 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration 0-100 km/h: 7,8 sekunder

Toppfart: 233 km/h

Batteri: 12,4 kWh

Räckvidd på el: 64 km (WLTP)

Vikt: 1 706 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4 687/1 848/1 486 mm

Pris: 529 900 SEK (testbil ca 583 500 SEK)

Högsta Växelns första intryck av Peugeot 408

Slutbetyg: 4/5



Peugeots varumärke är på god väg att få en helt annan status.

Nya Peugeot 408 är ännu ett steg i rätt riktning för Peugeot som genomgår en märkesförflyttning av rang. 408 har en slående design och är en genomgående klockren familjebil.

Läs även: [Citroën C5 X är lika mjuk som en vattensäng \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Peugeot ska bli ett helt elektriskt bilmärke \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Peugeot 308 provkörd i Frankrike \[Högsta Växeln\]](#)



Morgan Petri

Motorjournalist. Skribent på Högsta Växeln. Anser att GT-bilar är överlägsna alla andra och rattar i nuläget en första generationens Audi TT till vardags.



Trots den slanka profilen är baksätet alldeles ypperligt.

4. Ny film: Volvo EX30 kan bli lika rymlig som XC40

Publicerat 19/05/2023 av Maths Nilsson

Så här kommer Volvos nya EX30 att se ut enligt nya renderingar. Bilderna är skapade utifrån Volvos patentbilder. Bilen blir 20 cm kortare än XC40 – men kan bli lika rymlig.



I förra veckan läckte patentbilder på nya **Volvo EX30** ut på nätet. Ritningarna ger en god uppfattning om hur Volvos minst SUV någonsin kommer att se ut. Nu har pixelartisterna på youtubekanalerna AutoYa skapat en rendering som överlåter ganska lite till fantasin.

Enligt AutoYa blir nya EX30 cirka 425 cm lång, omkring två decimeter kortare än Volvo XC40. Men eftersom bilarna har en nästan identisk hjulbas kan EX30 bli lika rymlig som sin storebror invändigt. Bilmodeller som är konstruerade som elbilar från första början har nästan alltid större utrymmen än förbränningsbilar. Volvo XC40 är från början konstruerad för att ha bensin- och dieselmotorer. Det är något förvånande att Volvo snart erbjuder två elbilar som är av nästan samma storlek.

Patentbilder på Volvo EX30. Volvo XC40 är två decimeter längre än EX30, men har samma hjulbas.

Volvo EX30 påminner annars om en krympt version av stora lyx-SUV:en **Volvo EX90**. Den får samma Tors Hammar-lampor och L-formade bakljus. Den får svart tak precis om som XC40 har i vissa versioner. Bilen får riktiga dörrhandtag av rejäl Volvo-modell.

Volvo EX30 baseras på Geelys SEA-plattformen som används av Smart #1, #3 och Zeekr X. Mycket talar för att Volvon får samma drivlinor som **Zeekr X**, det innebär ett 66 kWh batteri och elmotorer på 272 hk eller 428 hk drivlinor. Räckvidd bör i så fall landa på cirka 440 kilometer.



FILM: <https://youtu.be/ZRxyB4bM0po>.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter](#)

Senaste nytt:

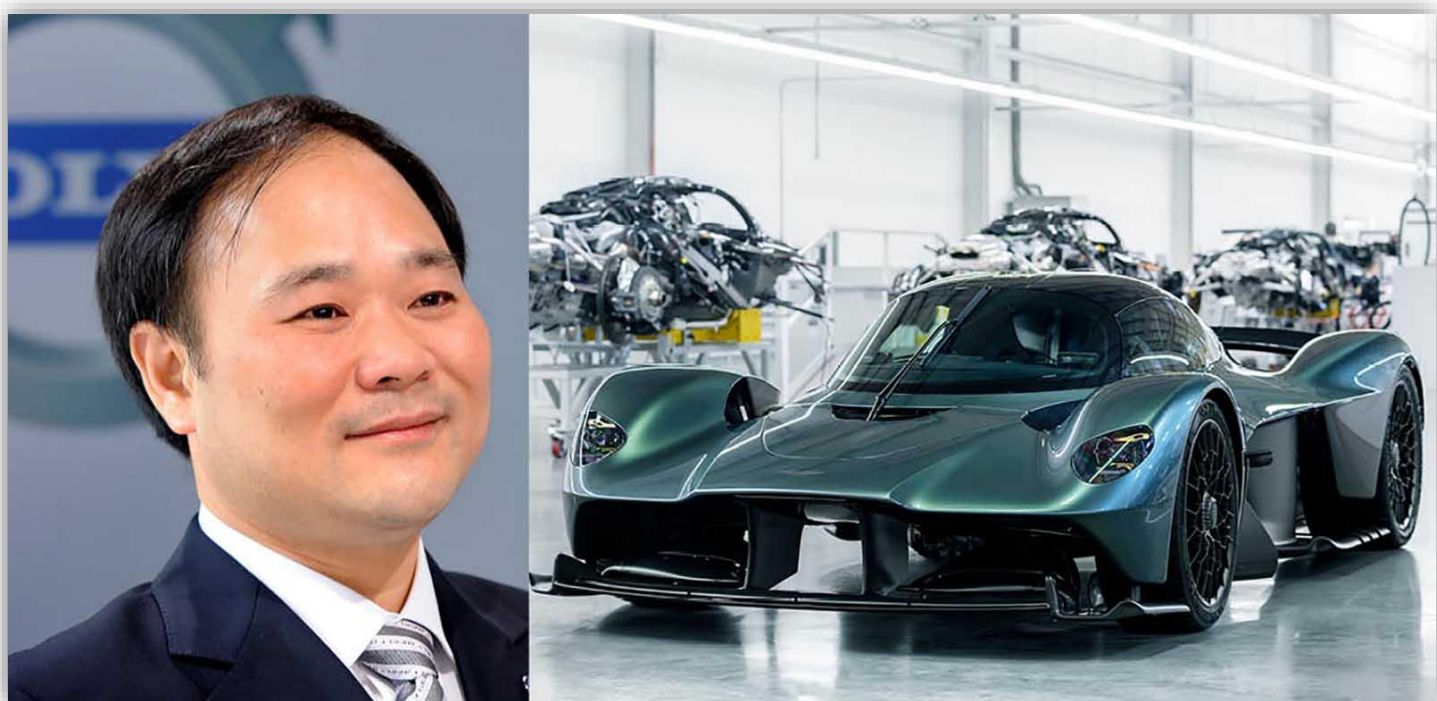
- [Hyundai skippar succékoncept – återskapar Pony från 1974](#)
- [Bildläcka: Här är nya hemliga BMW 5-serie](#)
- [Volvo Cars huvudägare blir storägare i Aston Martin](#)
- [Nästan okörd Volvo V70 säljs: "Häpnadsväckande nyskick"](#)
- [Helt nya elbilar har fel på batteriet i test: "Förstår inte..."](#)
- [Fängelse för dödskrasch med Lamborghini i 297 km/h på E18](#)

5. Volvo Cars huvudägare blir storägare i Aston Martin

PUBLICERAT 19/05/2023

AV MATHS NILSSON

Volvo Cars huvudägare Geely mer än fördubblar sitt ägande i Aston Martin. På kort tid har Geely köpt 17 procent av den klassiska brittiska sportbilstillverkaren och nu inleds ett samarbete. – De ger oss en djup förståelse för den viktiga strategiska tillväxtmarknaden Kina och tillgång till deras utbud av teknologier och komponenter, säger Lawrence Stroll i ett uttalande.



Aston Martins styrelse och ägare har tidigare nubbat uppköpsbud från Geely Holding. Men tar Volvo Cars huvudägare över allt mer av den brittiska sportvagnstillverkaren. I september kom nyheten att Geely köpt 7,6 procent av bolaget. Aston Martin meddelar nu att Geely Automobile Holdings lovat att investera tre miljarder kronor i Aston Martin.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)



Varumärket är minst sagt anrikt, men Aston Martin har gått dåligt i många år.

Samtidigt kommer Aston Martins huvudägare Lawrence Stroll att sälja 42 miljoner till Geely och 28 miljoner nya aktier som ges ut av Aston Martin får köpas av Geely. Det gör Geely till Aston Martins tredje största aktieägare med en andel på 17 procent.

– Geely Holding, som till en början blev aktieägare förra året, ser en enorm potential för Aston Martins långsiktiga tillväxt och framgång. De ger oss en djup förståelse för den viktiga strategiska tillväxtmarknaden som Kina representerar, såväl som möjligheten att få tillgång till deras utbud av teknologier och komponenter, säger Lawrence Stroll i ett uttalande.

Aston Martin har haft stora problem med likviditeten under flera år och bolaget har haft en medioker utveckling på Londonbörsen. Förra året gick Saudiarabiens oljefond in i bolaget, sedan tidigare är Lawrence Stroll största ägare via sitt investmentbolag Yew Tree. Finansmannens son Lance Stroll kör för Aston Martin i Formel 1.

Geely har nu tillgång till en av världens mest imponerande paletter av bilmärken. Sedan tidigare kontrollerar Geely anrika märken som Volvo och Lotus. De har också investerat hårt i nya märken som Polestar, Zeekr och Lynk & Co. Via joint venture med Mercedes tillverkar de Smart-bilar i Kina. Utöver detta finns en mängd märken som Geely Auto, Proton och Geometry som inte marknadsförs i Europa.

– Vårt beslut att öka vårt aktieinnehav i Aston Martin återspeglar vårt förtroende för företagets tillväxtutsikter, dess teknologier och dess ledningsgrupp”, säger Geelys och Volvo Cars styrelseordförande Eric Li.

6. Här är världens mest sålda bil 2022

Av Marcus Berggren 17 Maj, 2023

Under 2022 var **Volvo XC40** den mest sålda bilen i Sverige. I Europa var det Peugeot 208. Men vilken bil sålde egentligen bäst i hela världen?



Två av kandidaterna på listan är något oväntade.

Det är bilmarknadsanalysbolaget **JATO** som har räknat på vilka bilar som sålt bäst under året som varit.

Japanskt dominerar

Jämfört med 2021 har antalet nya bilar som sålts minskat med 2 procent under 2022.

Av de tio mest sålda bilarna under 2022 var 7 av 10 från japanska biltillverkare, medan resterande två var amerikanska.

En inte helt orimlig lista

Det mest överraskande är att 2 av 10 bilar är elbilar, närmare bestämt Tesla Model Y och Tesla Model 3.

Fyra av 5 av 10 bilar var Toyotor, och 4 av 10 av sedaner, en karossform som många trott varit på väg ut.

10. Tesla Model 3

Antal sålda: 482 000



Prisökningen berör inte Sverige.

9. Ford F-150

Antal sålda: 525 000



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

8. Toyota Corolla Cross

Antal sålda: 530 000



Toyota Corolla Cross är en mindre suv i samma storlek som Volkswagen T-Roc och Volvo XC40.

7. Nissan Sentra

Antal sålda: 566 000



Nissan Sentra säljs inte i Sverige.

6. Toyota Hilux

Antal sålda: 632 000



Toyota Hilux säljer som smör i tuffare hörn av världen.

5. Toyota Camry

Antal sålda: 673 000



Toyota Camry säljer otroligt bra i USA.

4. Honda CR-V

Antal sålda: 733 000



Honda CR-V säljer fortsatt bra.

3. Tesla Model Y

Antal sålda: 747 000



Tesla Model Y Performance har också prissänkts.

2. Toyota Corolla

Antal sålda: 992 000



Bilen i fråga var en Toyota GR Corolla som är till för att köras på dynamiskt vis.

1. Toyota RAV4

Antal sålda: 1 016 000



Det såldes över en miljon Toyota RAV4 under förra året.

Världens mest sålda bil finns i Sverige

Av alla bilar saluförs 8 av 10 på den svenska marknaden.

Listan tyder på att världens konsumenter i hög grad premierar vettiga bilar som i många fall är praktiska och robusta.

Läs även: [Hutlöst – nya Toyota GR Corolla kostar 1,6 miljoner \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Recension av Toyota RAV4 Adventure \[Högsta Växeln\]](#)

Läs även: [Oväntade listan – bilarna som lättast når 40 000 mil \[Dagens PS\]](#)



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.



7. BMW släpper kortfilm med biljakt i BMW i7 – biljakt på el med förarassistans

Posted by Kristofer Rask maj 19 2023

En vild biljakt förgyller alla actionfilmer. Skrikande däck, tuffa sladdar, bensinexplosioner, snabba växlingar och vrålade motorer är vad Hollywood använder för att få oss att bli uppslukade av biodeuken.



FILM: <https://youtu.be/VXjVA4cqT6c>.

Men nu går vi mot en elektrifierad framtid och snart är allt det där ett minne blott. I kortfilmen "The Calm" visar BMW oss hur en biljakt kan se ut i framtiden där våra bilar är helt eldrivna och dessutom är fullt utrustade med autonoma förarassistanssystem. Kortfilmen hade premiär under filmfestival i Cannes.



Kristofer Rask

8. Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1 000 elektriska lastbilar på ett bräde

Publicerat 22/05/2023 av Maths Nilsson

Volvo Lastvagnar kör ifrån Tesla. Nu har den svenska tillverkaren sålt 1000 elektriska lastbilar på ett bräde. Cementjätten Holcim slog till med ordern som är Volvos största hittills.



Medan Tesla bara har levererat ett fåtal trailerdragare av typen Semi har svenska Volvo Lastvagnar blivit störst i världen på tunga elektriska lastbilar. Nu slår Volvo till med en rekordorder.

Volvo Lastvagnar har undertecknat en avsiktsförklaring om att sälja 1 000 elektriska lastbilar fram till 2030 till Holcim, en av världens största leverantörer av byggmaterial. Affären är den största kommersiella ordern hittills för Volvos ellastbilar, och de första 130 lastbilarna kommer levereras under 2023 och 2024.

De första 130 tunga, eldrivna lastbilarna, av modellen Volvo FH och Volvo FM, kommer att levereras till bland annat Frankrike, Tyskland, Schweiz och Storbritannien under det fjärde kvartalet 2023 och under hela nästa år.

– Långsiktigt samarbete och ett starkt engagemang för att verkligen vilja göra skillnad är avgörande för att uppnå stora CO2-minskningar. Jag är väldigt stolt över det samarbete vi har med Holcim och de resultat vi uppnår tillsammans, säger Martin Lundstedt, VD och koncernchef AB Volvo.

Genom att ersätta 1 000 befintliga Volvo FH diesellastbilar med eldrivna Volvo FH som använder grön el på en typisk sträcka, kan upp till 50 000 ton CO2 sparas varje år.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

9. Fredagsfilmen: Världens minsta tvåsitsiga bil

Av Jim Lundberg 5 maj 2023

Världens minsta tvåsitsiga bil heter. Den är storebror till ensitsiga Peel P50 som i sin tur aspirerar på titeln världens minsta bil (Fredagsfilmen om Peel P50 kan du se [här](#))



FILM: <https://youtu.be/FfM5GN8rl1M>.

Peel Trident gjordes bara 1965 och 1966 och bara en handfull exemplar finns kvar idag. Den är 185 cm låg och 99 cm bred. Motorn är en 50cc DKW-motor på drygt 4 hästkrafter vilket ger Peel Trident en toppfart på cirka 45 km/t.



Klassiker

10. Klassiskt bilmärke: Lloyd

Publicerad 17 december 2010 (uppdaterad 30 december 2015)

Text Redaktionen

De senaste 45 åren har det skrivits alldeles för litet om det rara lilla bilmärket Lloyd. Vi tar därför vårt ansvar och gör en smärre insats för att ett av Bremens minsta märken inte alldeles ska glömmas bort.



Alexander TS

Lloyd ingick i det stora bilkonglomerat som skapades av Carl F. Borgward, bilmagnaten som till slut föll på en överkomplicerad modell och tron att han skulle kunna överträffa Mercedes-Benz.

Precis som fallet var under årtionden i England var det också i Tyskland ett väldigt trasslande hit och dit med företagskonstellationer och bilmärken.

Namnet Lloyd syntes i den tyska bilindustrin redan före det första världskriget, men de bilar vi ska titta på här kom som en nystart efter det andra stora kriget.

Visserligen konstruerades och utvecklades Volkswagenen under 30-talet och visserligen startade riktig serietillverkning under 40-talet, men det var inte detsamma som att folk i allmänhet hade råd att köpa bilen.

MOTORNYTT

Folkvagnen var helt enkelt för stor, och därmed för dyr, för de stora skarorna av bilsugna. Det blev ingen ordning på Europas finanser förrän en bra bit in på 50-talet, och under denna tid föddes därför ett stort antal små, små bilar, många av dem tämligen mediokra i kvalitetshänseende.

Lloyd var en av dessa små bilar. Men Lloyd var på många sätt en betydligt bättre bil än de flesta av konkurrenterna, bland annat för att Lloyd var en riktig bil, om än i något mindre skala.



Tio hästkrafter

Tillverkningen startade i juni 1950 med den framhjulsdrivna modell 300 vars luftkylda två-taktsmotor hade en cylindervolym på bara 293 cc. Motoreffekten var tio hästkrafter och någon 0–100-tid kunde aldrig uppmätas eftersom toppfarten låg på 75 km/tim.



MOTORNYTT

I april 1951 presenterades också en stationsvagn och en coupé! Karosserna var litet speciella genom att de inte hade stål- eller ens aluminiumpaneler utan var konstruerade som en pegamoidklädd trästomme. Drygt 18 000 av dessa 300-bilar byggdes.

Ett gott resultat kan man tycka, men så kom modell 400 med litet fräsigare linjer och 13 hästar. Åren 1953–57 såldes nästan 110 000 sådana bilar!

Det rådde verkligen ingen tvekan om saken: med Lloyd hade Doktor Borgward skapat en succé.



Lloyd 400.



Modell 600 lanserades 1955 och var Lloyds första fyrtaktare. Nu var effekten uppe i 19 hästkrafter och toppfarten noterades till 100 knutar jämnt. 60 sekunder tog det att komma dit från stillastående.



Lloyd Alexander.

Den första modellen utan sifferbeteckning var Alexander, som kom 1957 och hade fyrväxlad låda. Alexander TS byggdes från 1958 och var hela 25 hästar stark. Litet snabbare och litet piggare var den förstås, men fortfarande var dörrarna av gammal kidnappartyp.



Lloyd Arabella.

7 000 till Sverige

1959 presenterades en till utseendet helt ny Lloyd. Den kallades Arabella, förmodligen mest för att matcha Isabella, och hade ganska stora fenor. Arabellans aluminiummotor på 897 kubik var en fyrcylindrig boxer och gav i sitt vassaste utförande 45 hästkrafter.

Liksom alla andra Lloyd-bilar var också denna modell framhjulsdreven. Drygt 45 000 ex byggdes fram till Borgward-koncernens sammanbrott 1961 och därefter ytterligare 1 493 bilar åren 1962 och 63, fast då kallades de Borgward Arabella.

Sedan starten 1950 hade gott och väl 350 000 Lloyd-bilar byggts i Bremen. Omkring 7 000 av dem såldes i Sverige.



Borgward Arabella



Lloyd Alexander Frua Coupé.

11. Grattis Buick – 120 år!

Publicerad: 2023-05-19 11:00 Text: Gunnar Ljungstedt

Ett av världens äldsta ännu existerande bilmärken fyller 120 år idag, 19 maj. I alla fall om man räknar från det datum Buick Motor Company grundades.



Skottlandsfödde David Dunbar Buick startade eget under namnet Buick Auto-Vim and Power Company redan 1899 och byggde då motorer.

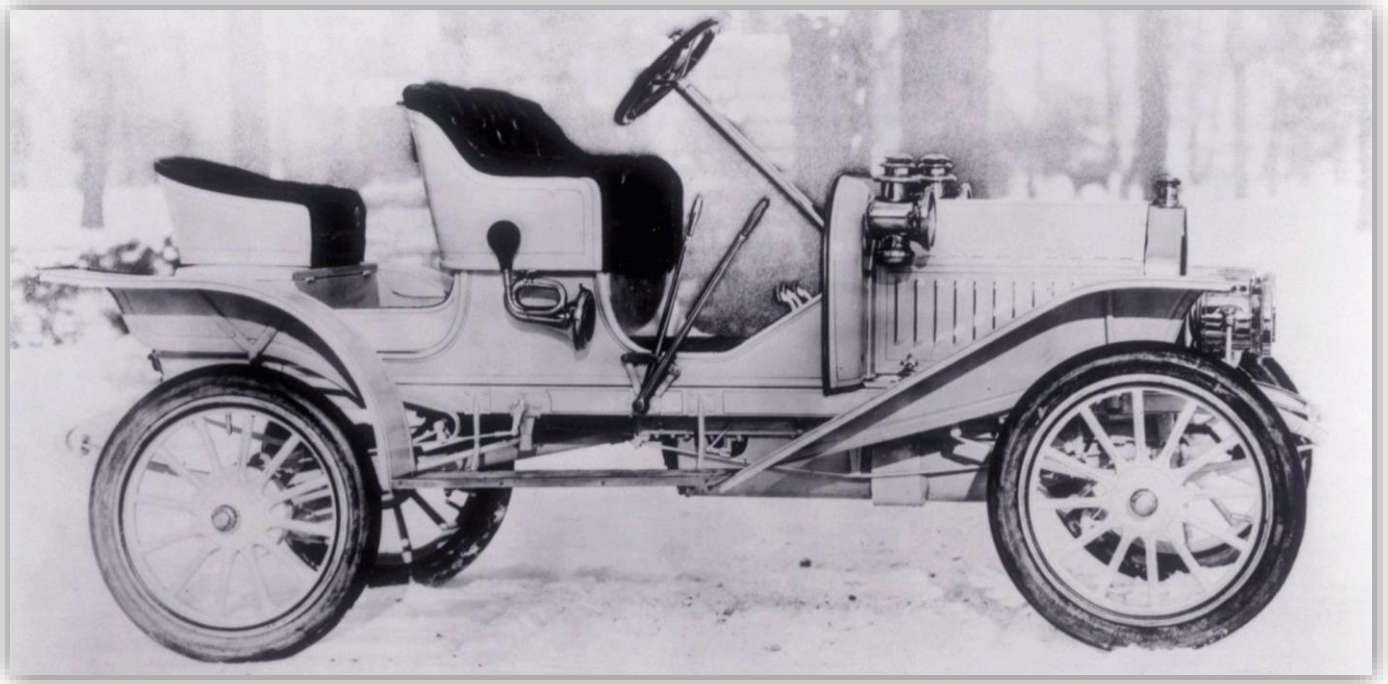
Men det var i och med Buick Motor Company som företaget började bygga bilar. Först modellen Buick Model B som byggdes i 37 exemplar. Sedan gick det fort, bara några år senare hade William C. Durant gjort Buick till USA:s största biltillverkare och startat General Motors. Den historien kan du [läsa mer om här](#).

Många bilmärken har kommit och gått under GM:s stora paraply. Långlivade amerikanska märken som Oldsmobile och Pontiac har bitit i gräset under senare år men Buick hänger kvar som ett premiummärke positionerat mellan Chevrolet och Cadillac.

Förra året annonserade Buick att man från 2030 enbart tänker ha elektriska bilar i sortimentet.



David Dunbar Buick startade eget redan 1899, ett bolag som omformades till Buick Motor Company 19 maj 1903 - för 120 år sedan.



Redan några år efter sin första bil, Model B som byggdes i 37 exemplar, var Buick USA:s största biltillverkare. Här Model 10 Roadster från 1908.



Det är väl framför allt det hungriga "dollargrinet" som vi förknippar med namnet Buick. Här i 1947 års tappning.



Gunnar Ljungstedt

MOTORNYTT

SLUT