



Opel Admiral 1938–39.

- 1. NEVS Emily GT genererar stort intresse bland potentiella köpare**
- 2. Superläckan på Tesla**
- 3. Tesla Model Y nu världens bäst säljande bilmodell**
- 4. Egna elbilsfabriker nästa steg för BYD i Europa**
- 5. Lotus och Alpine avslutar samarbete**
- 6. Jag har kikat på nya Porsche Cayenne**
- 7. Aston Martin rullar ut DB12**
- 8. LEVC vässar batterikapaciteten**
- 9. Ny elbil som kan förvandlas till sovrum kostar 90 000 kr**
- 10. Tio roligaste elbilarna vi har kört**
- 11. Många lastbilar fuskar med utsläpp**
- 12. Peugeot Hoggar**
- 13. Italienska BBC**
- 14. Opel Admiral**



1. NEVS "Emily GT" genererar stort intresse bland potentiella köpare

26 Maj 2023

Återuppliva Saabs arv: de spännande utsikterna för Emily GT-produktion vid den historiska fabriken



Den potentiella återupplivningen av Emily GT-projektet kan innebära att produktionen startar vid den historiska Saab-fabriken.

NEVS, ett svenskt bilföretag, har nyligen **presenterat sin elbilsprototyp som heter "Emily GT."** Fordonet har fått stor uppmärksamhet från både investerare och biltillverkare, vilket har väckt diskussioner om potentiell serieproduktion och framtiden för elfordon. Den här artikeln utforskar det växande intresset för **NEVS Emily GT**, dess unika egenskaper och möjligheten att få den till marknaden.

Framväxten av potentiella köpare och investerare

Efter den offentliga debuten av Emily GT by Auto motor & sport har NEVS fått förfrågningar från flera intresserade parter, inklusive företag som syftar till att komma in på bilmarknaden. Många investerare och biltillverkare har kontaktat NEVS och uttryckt intresse för att förvärva fordonet eller dess tekniska lösningar.

Nina Selander, VD för NEVS, **bekräftar att det finns seriösa potentiella köpare som överväger att ta över hela projektet.** Samtal pågår och en överenskommelse kan eventuellt nås före den kommande semesterperioden.

Imponerande funktioner och jämförelse med konkurrenter:

NEVS Emily GT utvecklades på rekordtid av Saab-ingenjörer i Trollhättan och är en elektrifierad sportsedan som kan konkurrera med Tesla Model S och Porsche Taycan. Det som skiljer Emily GT är dess fyrhjulsdrift, där varje hjul drivs av en individuell elmotor.

Denna innovativa konfiguration ger fordonet unika köregenskaper och förbättrad manövrerbarhet. Bilen har en räckvidd på 100 miles, exceptionell väghantering och rymliga interiörer, vilket överträffar många av sina elektriska motsvarigheter.



Nevs Emily GT har utvecklats under stor sekretess i den gamla Saabfabriken i Trollhättan.

Utsikter för tillverkning i Trollhättan:

Trots stort intresse för att producera Emily GT i Trollhättan står staden inför ett stort hinder på grund av frånvaron av fordonsserieproduktion under det senaste decenniet. Den senaste tidens utveckling tyder dock på en strimma av hopp för den svenska elbilen.

Det finns rapporter om att flera intressenter, inklusive etablerade biltillverkare och investerare, överväger att förvärva NEVS Emily GT-projektet.

Målet är att den nya köparen ska ta kontroll över hela projektet och få ut bilen på marknaden inom cirka 18 månader. Den potentiella återupplivningen av biltillverkningen i Trollhättan uppmärksammas, med den senaste tidens ägarförändringar och optimism som uttryckts av viktiga intressenter.

Vittnesmål och positiv feedback:

Högprofilerade personer inom bilindustrin har haft möjlighet att uppleva Emily GT på egen hand. Christian von Koenigsegg, grundaren av **Koenigsegg Automotive**, **berömd modellen för sin avkopplande körupplevelse och märkbara vridmomentvektorer**.

Andra anmärkningsvärda personer, inklusive journalister från Auto Motor & Sport, har också haft chansen att provköra fordonet, vilket ytterligare bidrar till dess positiva mottagande.

Återupplivandet av bilproduktionen i Trollhättan?!

NEVS elbilsprototyp Emily GT har väckt stor uppmärksamhet från investerare och biltillverkare, vilket har lett till diskussioner om potentialen för serieproduktion och framtiden för elfordon. Med sina unika egenskaper och kapacitet kan Emily GT bli en formidabel konkurrent på marknaden och utmana väletablerade elbilstillverkare.

Det intresse som uttrycks av potentiella köpare och investerare ger **hopp om återupplivandet av fordonsproduktionen i Trollhättan**, vilket ger en möjlighet att visa upp den innovativa förmågan hos svensk ingenjörskonst. När förhandlingarna fortskrider återstår det att se hur detta lovande projekt kommer att utvecklas, men framtiden ser ljus ut för NEVS Emily GT.

2. Superläckan på Tesla: "Autopilot dödade mig nästan"

Av Marcus Berggren 26 Maj, 2023

En superläcka på [tyska Handelsblatt](#) har nu avslöjat allvarliga brister i Teslas självkörande system – Autopilot. Det är över 3 000 fall av kunder som hamnat i farliga situationer som har läckt.



Tyska Handelsblatt har läckt över 23 000 Tesla-dokument.

Det är via visselblåsare som tyska Handelsblatt har fått tillgång till 23 398 filer i form av 1 388 PDF:er, 1 015 Excel-bilar och 213 Powerpoint-presentationer.

Det finns även en hel del mejlkonversationer som har läckt.

3 000 fall av kunder som klagar

I de läckta filerna finner man över 2 400 fall av självaccelererande klagomål, 1 500 fall av bromsfel, 139 fall av slumpmässiga autobromsningar.

Utöver detta har 383 fall av fantomstopp, det vill säga när bilen har trott att den ska kollidera när så inte varit fallet.

Fler än 1 000 olyckor

Läckan visar även att fler än 1 000 olyckor har inträffat till följd av brister i Autopilot-systemet.

Bland de ovannämnda 3 000 klagomålen är det första daterat till 2015 medan det senaste är från mars 2022.

Under denna period såldes 2,6 miljoner Tesla-bilar med den aktuella mjukvaran, primärt i på den amerikanska marknaden men det finns även fall i Europa och Asien.

[Tyska Handelsblatt](#) har även följt upp dessa incidenter och bekräftat det med en rad kunder.



Teslan i fråga körde rakt in i ett släp.

En rad utlåtanden

Samtliga incidenter går emot flertalet påståenden som Elon Musk kommit med.

2014 sade han "Om fem, sex år kommer vi att se helt självkörande bilar." 2016 sade Musk att "självkörande bilar är mer eller mindre färdiga."

"Till 2020 kommer vi definitivt att ha en miljon självkörande taxi-bilar" har han även sagt.

Teslas grundare är emot självkörande bilar

Martin Eberhard, en av Teslas grundare, säger att det är "farligt" att låta självkörande bilar köra på allmänna vägar innan det fungerar till 100 procent.

Eberhard grundade Tesla 2003 och fick sparken av Musk några år senare.

Det finns en rad andra motståndare till Teslas självkörande system, [däribland Stevie Wozniak](#) och Dan O'Dowd, miljardären som betalade [tiotals miljoner kronor för en reklam under amerikanska Superbowl-finalen](#).

Läs även: [Jätteläcka från Tesla – över 1 000 larm om olyckor](#)

Läs även: [Tesla kan åtalas för självkörande bilar](#)

Läs även: [De brände 70 miljoner på att såga Tesla](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.



3. Tesla Model Y nu världens bäst säljande bilmodell

Posted by Kristofer Rask maj 26, 2023

Tesla Model Y toppade den svenska statistiken över nybilsregistreringar under det första kvartalet i år – och tog dessutom förstaplatsen för hela Europa. Nu tyder det mesta också på att Tesla Model Y toppade statistiken globalt.



Det är Motor1 och Jato Dynamics som tittat närmare på den globala försäljningen. Jato-data från 53 marknader, samt data från andra nyckelmarknaden styrker påståendet. Därmed har Tesla petat ner Toyota Corolla från förstaplatsen.

Topplistan på de fem bästsäljande modellerna från de analyserade marknaderna under kvartal 1 2023 ser enligt Jato Dynamics ut på följande vis:

Placering	Modell	Antal (Q1 2023)
1	Tesla Model Y	267 200
2	Toyota Corolla	256 400
3	Toyota Hilux	214 700
4	Toyota RAV4	211 000
5	Toyota Camry	166 200

Fotnot från Jato Dynamics: Summorna som visas i tabellen är en summering av JATO-data för 53 marknader plus officiella data/prognoser för 31 andra marknader och uppskattningar för resten av världen.



Kristofer Rask



4. Egna elbilsfabriker nästa steg för BYD i Europa

Publicerad av Carl Undéhn 2023-05-25

Kinesiska BYD satsar stort på att etablera sig snabbt i Europa.



Redan vid säljstarten här förra året kom märket med tre eldrivna modeller på en gång. I slutet av förra året sa BYD-chefen Stella Li att också att de [planerade en, kanske två](#), fabriker i Europa.

Nu kommer mer konkreta uppgifter kring i alla fall en av dem. Enligt både [franska](#) och [kinesiska](#) medier har det skett samtal med ministrar från franska regeringen med BYD kring möjligheten att etablera fabriken i Frankrike. Där hade BYD en kort tid en fabrik för eldrivna bussar, som stängdes hösten 2021 efter att endast omkring 30 bussar tillverkats.

Eventuellt kan BYD också vara på väg att "göra en Tesla", det vill säga bygga en europeisk fabrik i Tyskland. Tidigare har BYD visat intresse för Fords fabrik i tyska Saarlouis som ska stängas. Även Spanien nämns som en kandidat, enligt kinesiska medier. Säkert är i alla fall att Storbritannien inte är av intresse på grund av att landet har lämnat EU.

Tidigare i år stod det också klart att BYD börjar bygga en elbilsfabrik i Thailand med en årliga kapacitet på 150 000 elbilar.



Carl Undéhn

Teknikens Värld

5. Lotus och Alpine avslutar samarbete

PUBLICERAD av Robin Törnros 27 MAJ 2023, KL 15:00

Lotus och Alpine avbryter samarbetet med att utveckla en gemensam sportbil, en ersättare till A110. Men utesluter inte andra samarbeten i framtiden



Under **2021 meddelade Renault att man inlett ett samarbete med Geely-ägda Lotus**. Ett samarbete som skulle resultera i att gemensamt utveckla en elbilsplattform till ersättaren av **Alpine A110**.

En försmak av vad detta hade kunnat leda till fick vi under förra året, **när en eldriven prototyp av nuvarande A110 visades upp**. Men nu är samarbetet alltså avslutat.

”Vi har beslutat att inte gå vidare med den gemensamma utvecklingen av en sportbil för Alpine. Detta är ett ömsesidigt beslut som nåtts i godo”, meddelade Lotus till Automotive News Europe.

Nuvarande Alpine A110 är planerad att fortsätta säljas till 2025, men Alpine har också krav på sig från högre ort inom Stellantis. De måste börja leverera vinst senast 2025. För att lyckas med det ska man **bredda modellutbudet med åtminstone två modeller utöver ersättaren till A110**. En helt eldriven suv i mellanklassen och en större, som väntas någon gång 2027-2028.

Lotus vidhåller att de inte tappat fokus på den kommande eldrivna sportbilen Type 135 trots att samarbetet avslutats.

Renault och Geely fortsätter att samarbeta med bland annat utveckling av en ny förbränningsmotor och bilmodeller, vid Renaults fabrik i Sydkorea.

Lotus och Alpine utesluter inte andra framtida samarbeten.

”Vi har byggt upp en stark relation mellan företagen och kommer att fortsätta att diskutera andra möjligheter”, meddelade **Lotus till Automotive News Europe**.



Robin Törnros



6. Jag har kikat på nya Porsche Cayenne

Roger Åberg tors. 18 maj 2023, 21:00

Hur bra är sista(?) fossilsuven?



En riktig Porsche är väl knappast en suv, men oavsett vad man tycker om det så är Cayenne och Macan otroligt viktiga modeller för märket. En tredjedel av alla Porschar som såldes förra året var faktiskt en Cayenne och man har sålt mer än 1,25 miljoner av modeller de senaste tjugo åren. Vi som sitter och väntar på något riktigt nytt från Porsche sitter ju och väntar på en ny elektrisk Macan, men en elektrisk Cayenne är också på gång. Exakt när är lite oklart, men Porsche själva har börjat prata om den och de verkar riktigt sugna på att lansera.

Ska leva till 2030

Men fossilversionen kommer att leva kvar även när den elektriska versionen kommer. Den större facelift som man nu har gjort ska leva kvar till 2030 då fossilvarianten troligen läggs ner. Om det inte kommer e-bränslen och annat sånt innan dess vill säga. Porsche själva säger att det här är mer än en liten ansiktslyftning och det är väl sant på vissa sätt, men folk på stan kommer inte att ha speciellt lätt att skilja på en ny och gammal Cayenne.

Inga större designändringar

Fram är motorhuven lite bulligare, grillen är lite annorlunda och strålkastarna är nya. Bak är reg-plåten flyttats ner på alla modeller och det kanske enklaste sättet att känna igen en ny Cayenne är på baklysen. De är mer numera mer 3D och två tydliga streck. Rätt snyggt! Som förut finns det en vanlig och en coupé-variant att välja mellan. I Sverige verkar det vara 50/50 mellan dessa, en coupé-variant av en suv är sällan en klok idé men jag tycker att det fungerar på denna eftersom det får bilen att mer likna en 911. Hur som helst är det Porsches grej det där med evolution, en eventuell revolution får vi vänta med tills el-Cayennen kommer i framtiden.



FILM: https://youtu.be/_po3hIXVkql.

Hybriden kommer sälja bäst i Sverige

Tre olika motoralternativ kommer att komma till Sverige, men Porsche hade nog kunna nöja sig med två. Vanliga Cayenne har en V6:a på 260 kW och 500 Nm som gör 0-100 på 5,7 sekunder. Prislappen ligger på 950 000 kronor för basmodellen, ett grundpris man inte skojar bort. Trots detta är det ingen vild gissning att det inte kommer att säljas många exemplar av denna här i Sverige, de kunder som verkligen vill ha fossilt och har råd med en bil över miljonen och rejäla skatter kommer nämligen att välja Cayenne S.

Varför den gräsliga neonfärgen? En av anledningarna till det är att Cayenne S återigen har fått en V8:a som nu levererar 349 kW, 600 Nm och gör 0-100 på 4,7 sekunder. Visst är denna 200 000 kronor dyrare (prislappen ligger på 1 150 000 kronor, men bara en galning slantar de här pengarna och nöjer sig med en V6 när det finns V8. Det "rimliga" valet är istället Cayenne E-Hybrid som gör dig 1 090 000 kronor fattigare. Då får man en V6 som med rätt avgassystem faktiskt låter tillräckligt härligt, men man får också en elmotor som kan ta dig upp till nio mil bara på el eftersom batteriet har vuxit från 17,9 kWh till 25,9 kWh, tillräckligt med batteri för en småbil helt utan fossilmotor. De nio milen är dock inte enligt WLTP, så räkna med att du kommer nio mil i och runt stan, inte på motorvägen.

Större batteri och snabbare laddning

Man har även lagt till en ombordladdare som klarar 11 kW, så har du en laddbox för elbil så laddar du fullt på 2,5 timmar. Det är rejält mycket mindre än tidigare så har du långt till jobbet och laddare både där och hemma kan du köra runt helt på el till vardags.



Elmotorn är på 130 kW (upp från 100 kW) så räcker gott och väl i stan och lite till, tillsammans levererar paketet 346 kW och 650 Nm och 0-100 går på 4,9 sekunder. Jag provade både Cayenne S och E-hybrid och jag hade lätt valt hybrid. Den kostar mindre, skatten är obefintlig och man får det bästa av två världar. Det är sällan jag tycker det om laddhybrider, men här kanske det faktiskt funkar. I stan kan man smyga runt på el (och inte ha bensinångest) och du kommer faktiskt en bit, men växlar man till Sport-läget och säger till sportavgassystemet att göra sin sak så får man helt plötsligt en bil som låter och har sig.

Vädret i Tyrolen där jag körde dessa var uselt och det regnade i princip hela tiden. En dålig kombination med slingriga alpvägar. Eftersom jag är en ansvarsfull person som tycker att det är roligt att leva blev det därför rätt stillsam körning och jag har tyvärr inte så mycket att säga om hur den här bilen fungerar när man tar ut svängarna. Jag har kört Turbo GT på bana så jag vet att även en Cayenne kan flytta på sig och verkligen hålla sig på banan trots sin vikt.

Helt ny inredning

Vad jag däremot kan prata mer om är inredningen, som är helt ny för Cayenne men som hämtar saker från andra modeller i Porsches sortiment. Det skulle alltså kunna bli det bästa av en massa saker men tyvärr så känns det halvhjärtat och lite slapt. Eller slapt är fel ord, men när bilen ska hålla i sju år till och är en Porsche så förväntar jag mig väldigt mycket.

Här får ni en liten film om inredning: https://youtu.be/_po3hIXVkql.

Många, men inte alla, knappar har försvunnit

Tidigare generationer av Cayenne har likt Panamera haft en mittkonsol värdigt ett mindre flygplan. Charmigt och mäktigt. Nu hämtar man istället upplägget från Taycan och det är digitala knappar som gäller. Men inte för allt, klimatanläggning och volym har man som fysiska knappar, mer om det senare. Men vi börjar från vänster.

Nyckel har blivit startknapp En Porsche har nyckeln till vänster om ratten, inte till höger på många av sina modeller. Så är det och så ska det alltid vara och det är mycket tillfredställande av någon anledning. Kanske mest beroende på vad som händer när man vrider runt nyckeln Problemet är att nu för tiden behöver man inte peta in en fysisk nyckel i ett hål för att starta bilen. Tidigare har man på Cayenne haft en "startknapp" som sett ut som en nyckel som man tryckt in i ett hål, om ni fattar, och att man vridit runt denna. Inte riktigt lika tillfredställande, men tillfredställande.



På Taycan blev detta istället till en startknapp, att vrida runt en nyckel i en elbil blev bara fånigt. Nu är det samma sak för Cayenne men man har lyckats göra den ännu tråkigare än i Taycan. Supertrist faktiskt. Dåligt Porsche!

Sen kommer vi till ratten och här är det bara trevligheter. Ratten är nämligen hämtad nästan direkt från 911 och det är ju väldigt trevligt. Man styr enkelt musik och skärmar till höger och vänster på ratten och Sport-läget knuffar man snabbt och enkelt i genom det lilla vredet. Gillar denna extremt mycket av någon anledning.

Skärmen framför föraren är, nästan, hämtad från Taycan. Nästan säger jag eftersom den har samma look men inte är alls lika bred. Först tänkte jag att det hade någon bra anledning, men när jag tittar på hur skärmen är placerad i Taycan vs Cayenne ser man tydligt att inredningen i Cayenne inte alls är gjord för den där skärmen egentligen. Känslan när man sitter i bilen är inte alls billig eller tafflig, men lösningen är lite udda. Eller udda, det är en facelift-lösning helt enkelt. Man har velat ha den nya skärmen i bilen men det har inte varit läge att göra om hela instrumentpanelen för det, vilket jag förstår. Börjar man pilla med sådant måste man göra om en herrans massa saker och det kostar mer än det smakar.

Vi får helt enkelt hoppas att helt elektriska Cayenne (och Macan innan dess) har en bättre lösning lik Taycan, de bilarna bygger på en ny plattform så där finns inte begränsningen. Klart är iallafall att detta är en kompromiss. En fungerande kompromiss, men en kompromiss.

Vandrar vi till mitten av inredningen så hittar vi den stora skärmen och systemet här är helt ok. Det gör sin sak, det fungerar och det är rätt tydligt och enkelt. Det har blivit färggladare än tidigare versioner och jag vet inte vad jag tycker om det egentligen. Färg är bra eftersom det gör att hjärnan snabbare vet vilken ikon som fingret ska trycka på, men det har varit något rent och snyggt över de stilrena ikonerna som man haft tidigare. Och så mycket är man inte där och pillar.

Fysiska knappar för klimat

Under mittenskrmen hittar vi klimatkontrollen. Här har man gjort annorlunda än i Taycan och ersatt skärmen för klimatkontroll (och lite till) med fysiska knappar. Logiskt eftersom knappar är bra saker, men de få funktioner som den där skärmen i Taycan har förutom klimat (har för mig att man kan se laddstatus där) finns ju inte i Cayenne.



Här kommer samma video igen, men framspelat till avsnittet om klimatkontrollen:

https://youtu.be/_po3hIXVqql.

Längst ner på panelen finns volymen med härligt klickljud och ovanför finns alla kontroller för klimatet. Temperatur och fläkthastighet styrs med härliga, fysiska reglage och övriga saker, som auto och rövvärme, styrs med lite underliga knappar under skärmen. Klickar man på dem så får man fysisk feedback där liksom hela ytan åker ner och klickar, kolla videon ovan för att förstå vad jag menar.

En nästan värdelös skärm för passagerare

I Taycan kan man få en skärm för passageraren men den är inte så mycket att ha, helt enkelt för att det inte finns så mycket att göra med den. Man kan kolla hastighet och lite andra saker och det är väl trevligt, men oklart om det är värt pengarna. I Cayenne har man lastat in fler funktioner i skärmen och det är ju grymt på pappret, men tyvärr så är lösningen för att komma runt lagar och regler för dålig.

En av nyheterna är nämligen att passageraren kan kolla på video på sin skärm. Låter ju fantastiskt, men det har som sagt sina nackdelar. Föraren får ju nämligen inte sitta och kolla på film samtidigt så därför har man lagt på ett filter som gör att skärmen ser svart ut från föraren men inte från passageraren. Ni har säkert sett folk som har "skydd" på sina laptopskärmar så att de som sitter bredvid inte ska kunna tjuvkika på personens viktiga dokument.

Samma video igen, men här framspelat till avsnittet om passagerarens skärm:

https://youtu.be/_po3hIXVqql

Problemet är att det ser skit ut. För det är inte bara föraren som inte ser vad som är på skärmen, inte heller passageraren ser hela skärmen om man inte sitter, precis, precis på rätt sätt, annars har man toningar på skärmen. Om du lutar dig till höger så ser du inte vänsterdelen av skärmen och tvärtom. Ungefär som med ett sånt där tjuvkika-inte-på-mina-viktiga-excel-filer-filter som man kan ha på datorn. Inte en premiumupplevelse direkt.

Man har inte heller stöd för varje streamingtjänst för sig utan har valt en annan lösning som har sina för och nackdelar. Istället för en app för Netflix, en app för Disney+ och sedan ingenting mer använder man en tjänst som heter ScreenhitsTV. Nä, jag har inte heller hört talas om den förut. Tanken är att du har en app i bilen och så kopplar du alla andra streamingtjänster till den appen.



Nya bakljusen är enklaste sättet att känna igen nya Cayenne

Smart för Porsche som slipper bygga en massa appar och bra för oss som vill kolla på annat de allra största tjänsterna och kanske lite lokalt innehåll (Viaplay och Cmore finns bland annat). Tyvärr känns det som att någon sa "det här löser problemet" på ett möte med cheferna och så gick man snabbt över till andra, viktigare frågor.

Det halvhjärtade fortsätter på provkörningen eftersom ingen från Porsche hade bemödat sig med att sätta upp det hela så att det fungerade. Jag försökte skapa konto, fippla med QR-kod och knyta tjänster till appen men när jag skulle försöka få över kontot till bilen var man tvungen att ha sitt Porsche-login och typ där tröttnade jag. Hade jag köpt bilen så hade jag såklart inte tröttnat här och man kan påstå att appens förträfflighet inte spelar så stor roll med video, man ska ju titta på videon, men om det hade varit sant hade inte typ alla varit så arga på HBO-appen genom åren... Hur som helst blev det inget videotittande för mig.

Skärmen kostar 15 400 kronor extra. Köp en iPad Pro istället.

Väldigt mycket Porsche

Men i övrigt är Cayenne verkligen en premiumupplevelse. Vacker är den kanske inte i ordets sanna betydelse men fet är den. Ligger bra på vägen gör den men så snabbt går det inte. Eller alltså, under 5 sekunder till hundra i en SUV är ju inte så illa, men i dessa elbilstider har vi blivit rejält bortskämda och det känns som vardagsmat. Dessutom får jag någon form av sportbilskänsla av den samtidigt som den klarar sig bra i sån terräng som köparna faktiskt når. Vi klättrade upp till 2000 meters höjd på en smal, geggig grusväg som ibland knappt fanns och det var verkligen inga problem. Så även till den mest avlägsna vinterstugan är det lugnt att ta den här. Det är sista sucken för den som vill ha en fet fossil-SUV nu och jag tycker nog att Cayenne är ett riktigt gott alternativ att satsa på. Hybriden bjuder dessutom på en försmak av en del av elbilsfördelarna även om den inte far iväg som ett elbilsskott. Men den är tyst, bekväm och skatten är låg. Ska jag vara helt ärligt så är det lite tur att jag vet att det kommer en elektrisk Cayenne, för den här modellen känns trots fina uppdateringar lite som en del av en svunnen tid. En mycket trevlig sådan, men ändå.



Roger Åberg



7. Aston Martin rullar ut DB12

Bobby Green 2023-05-25 kl 08:30

Mer än en facelift av DB11?



FILM: <https://youtu.be/nKe98FGACoU>.

GrillfestNu presenterar Aston Martin den nya modellen DB12 och den beskriver man som "world's first super tourer". Många skulle nog inte se den som något revolutionerande utan snarare en facelift av föregångaren DB11. Strålkastarna är nya precis som stötfångaren och den större grillen, men visst känner man igen grejerna. Sidospeglarna har blivit lite mindre men annars är det mest DB11 från A-stolpen och bakåt. I hjulhusen sitter nya 21-tumsfälgar och dessa ska vara åtta kilo lättare än de 20-tummare som sitter på DB11. Insidan har en ny ratt och instrumentklustret är numera digitalt. Infotainmentsystemet får en skärm på 10,25 tum och det har 4G, Android Auto och Apple Carplay i sig. Man kan få upp till 15 högtalare, kolfiberstolar och kolfiberbitar på olika ställen i interiören. Väldigt platt och inte så rolig instrumentpanel om ni frågar mig. Men det finns i alla fall många fysiska knappar och det är ju bra. Under huven sitter den dubbelturbomatade Mercedes-V8:an på 4,0 liter och här ger den 680 hästar och 800 Newtonmeter i vrid. Det är ett rejält kliv upp från DB11 som har samma motor men "bara" 535 hästar och 675 Newtonmeter i vrid. Det är också mer krut än den gamla V12:an som bjöd på 639 hästar och det kanske kan vara en tröst eftersom DB12 bara kommer att erbjudas med V8:a. Effekten är tillräckligt för att kunna skicka bilen från stillastående till 100 km/h på 3,6 sekunder. Topparten anges till 325 km/h. Motorn är kopplad till en åttastegad automatlåda som driver bakhjulen. DB12 lanseras under tredje kvartalet men vad den kommer att kosta återstår att se.

Teknikens Värld

8. LEVC vässar batterikapaciteten

PUBLICERAD: 28 MAJ 2023, KL 15:00

Nu erbjuds större räckvidd i LEVC:s bilar. Både taxibilen och transportbilen drar nytta av det större batteripaketet.



Brittiska **LEVC**, som liksom Volvo Cars ägs av kinesiska Geely, släpper ett uppgraderat batteri till båda sina modeller: **Taxibilen TX** och **transportbilen VN5**. Det nya batteripaketet är på 34,6 kilowattimmar i stället för som tidigare 31. Vad det nya batteriet har för nettokapacitet framgår inte, men vi vet att det hittills bara varit 24,2 kilowattimmar.

Med det nya batteriet förlängs räckvidden på el i serieladdhybriderna mer än man kan tro, så gissningsvis har nettosiffran ökat mer än den ganska måttliga bruttoökningen. Taxibilen TX får sin räckvidd utökad från 10,3 till 12,6 mil (enligt WLTP9 innan bensinmotorn behöver starta).

Motsvarande siffra för skåpbilen VN5 är 11,7 mil, upp från tidigare 10,3 mil. Varför skåpbilen inte fått lika stor förbättring som taxibilen vet vi inte. Klart är i alla fall att LEVC hittills levererat 8 500 bilar totalt sedan januari 2018.

Så man är inte någon storspelare i världen. Men sedan tidigare vet vi att man har på gång en ny, renodlad elbilsplattform kallad **Space Oriented Architecture (SOA)**, som ska ligga till grund för ett bredare modellprogram. Den kanske kan sätta bättre sprätt på affärerna.



Daniel Östlund

9. Ny elbil förvandlas till sovrum – kostar 90 000 kr

Publicerat 26/05/2023

av Maths Nilsson

En ny elbil gör succé i Kina. Wuling Bingo EV kan förvandlas till ett sovrum med uppblåsbar madrass. Priset är endast 90 000 kronor.



Kina håller på att förvandlas till elbilarnas nya supermakt, mycket tack vare den enorma hemmamarknaden. Nu har en ny modell gjort säljsuccé och sålde i 17 000 exemplar i april. Wuling Bingo EV är en liten fyradörrars elbil som bara är 395 centimeter lång. Trots det är det möjligt att förvandla bilen till ett sovrum.

När baksätet är fällt kan en uppblåsbar madrass aktiveras och bilen förvandlas till ett sovrum för två personer. Utrymmet är aningen kort, men ändå imponerande för en så liten bil.

Trots prislappen på endast 90 000 kronor har Wuling Bingo funktioner som vanligen bara finns på dyrare bilar. Bland annat så finns två stora skärmar i förarmiljön.

Det som har fått stryka på foten är batteriet och drivlinan. Motorn är på modesta 41 hästkrafter och batteriet är på 17,3 kWh, mindre än på många nya laddhybrider. Räckvidden stannar på 203 km. Det finns dock en dyrare version med 333 km räckvidd för 130 000 kronor. Om bilen kommer säljas i Europa är okänt.



Maths Nilsson

10. Tio roligaste elbilarna vi har kört

Av Marcus Berggren

26 Maj, 2023

Under åren har vi testat hundratals elbilar, men några har utmärkt sig genom att vara roliga att köra, något som inte alltid är fallet med en elbil.



Renault Twizy är en riktigt rolig stadsbil.

Galen acceleration är något som ofta omnämns när det kommer till elbilar. Men bara för att en bil har nackbrytande acceleration blir de inte per automatik roliga att köra.

Ett praktexempel är **Mazda MX-5** som tveklöst är en av marknadens roligaste bilar.

Fortsättningsvis är bilar som **Dacia Sandero** – så kallade gasen-i-botten-bilar – oerhört roliga eftersom de går att köra med plattan konstant i mattan.

Nedan följer de tio roligaste elbilarna vi har kört i bokstavsordning.

En varierad lista

Det finns något av en röd tråd i listan nedan – små stadsbilar

BMW i3 S

BMW i3 har flera år på nacken, men tack vare dess futuristiska design ser den fortfarande modern ut.

Bakhjulsdriften i kombination med nästintill cykeldäck gör den dessutom riktigt körglad.



BMW i3 S.



Dacia Spring Electric var tänkt att komma till Sverige. Men vad hände?

Dacia Spring

Med sina 45 hästkrafter är Dacia Spring en typisk gasen-i-botten-bil. Den går att köra för kung och fosterland precis hela tiden, utan att riskera vare sig liv eller körkort.



Honda e är rolig men dyr.

Honda e

Honda e, vinnare av Årets Högsta Växeln-bil 2020, är med sina kompakta dimensioner, bakhjulsdrift och lekfulla väghållning en genuint körglad bil. Tyvärr är den också väldigt dyr.



Vi provkörde bilen på plats i Florida.

Hummer EV

Hummer EV är inte körglad på samma sätt som Dacia Spring, men den maffiga amerikanarens 1 000 hästkrafter och fullständigt brutala prestanda gör att det inte är omöjligt att skratta åt hur bisarr den är.



Cooper SE Cab kör man med fördel med vinden i håret.

Mini Cooper SE Cabriolet

Mini Cooper SE Cabriolet tar den naturnära upplevelsen en cabriolet kan erbjuda till nästa nivå.

Dess gokart-liknande väghållning, knäpptysta drivlina, och möjligheten att erbjuda vinden i håret gör bilen riktigt körglad.



Battista börjar på strax över 31 miljoner kronor och alla kunders önskemål kan tillgodoses.

Pininfarina Battista

Pininfarina Battista erbjuder en körupplevelse olik någon annan elbil. Utöver att vara helt sanslöst snabb – något 1 914 hästkrafter garanterar – känns den som en levande varelse.



Porsche Taycan har en otrolig kompetens.

Porsche Taycan

Porsche Taycan fullständigt osar kompetens och känns i mångt och mycket som en eldriven Porsche 911. Den är således förvånansvärt rolig att köra.



Renault Twizy är en riktigt rolig stadsbil.

Renault Twizy

Renault Twizy, som vi tidigare har kört på gokartbana, är minimal i storlek, och är helt fantastisk att susa omkring i, särskilt inne i stan.



Trots den korta räckvidden framstår Smart EQ Fortwo som ett vettigt val.

Smart EQ Fortwo

Smart EQ Fortwo, är lika andra bilar på denna lista, väldigt liten och kan köras för kung och fosterland utan att någon egentligen märker av det.

Volkswagen e-up/Škoda Citigo-e/Seat Mii Electric

Volkswagen e-up, Škoda Citigo-e, och Seat Mii Electric, är alla egentligen samma bil. Men receptet – småbilar med elmotor – är oslagbart och alla tre bilar är fantastiskt charmiga.



Cupra UrbanRebel Racing Concept är en racingbil tillika konceptbil.

Andra nämnvärda elfordon i kategorin roligast

Vi har kört en rad elbilar – och andra fordon – som även de förtjänar lite extra tid i ramp-ljuset.

Cupra UrbanRebel Racing Concept

Cupra UrbanRebel Racing Concept är en tvättäkta rallycrossbil.

Vi fick möjlighet att köra den dels på en grusoval, dels i samband med Race of Champions. Båda gånger var det med ett stort leende på läpparna.



Renault Kangoo E-Tech

Även om **Ford E-Transit** vann Årets Högsta Växeln-transportbil var det inte för dess kördynamiska egenskaper.

Den kronan går i stället till Renault Kangoo E-Tech vars köregenskaper – utan last – gör den riktigt rolig att ratta.

Scania Citywide LE

Scania Citywide LE är egentligen inte en bil, utan en buss. Men eldriften innebär att den är förvånansvärt pigg och sensationen av att sitta framför framaxeln är speciell.

Att dessutom kunna trycka på knappar för att öppna och stänga dörrarna är oslagbart.

Läs även: **Topplistan – de fem dyraste bilarna vi testat.**



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

11. Många lastbilar fuskar med utsläpp: "Oroande"

Publicerad 2023-05-25 12:22 Text Magnus Kvandal

Siffror på ett papper är en sak och de verkliga utsläppen en annan. Det kan anställda i EU-projektet Cares konstatera efter att ha genomfört omfattande avgasmätningar ute på gatorna i tre europeiska städer.



Vanligt att manipulera avgasreningen – står för en stor del av utsläppen.

Moderna dieselfordon, särskilt de som är utrustade med Adblue-teknik, har väldigt låga utsläpp av kväveoxider. Men det är bara sant så länge de avancerade avgasreningssystemen fungerar som de ska – vilket de inte alltid gör. Många lastbilsförare väljer att deaktivera systemen helt och hållet, med hjälp av särskilt framtagna emulatorer.

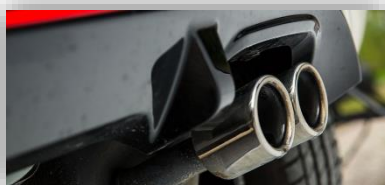
Cares, som står för City air remote emission sensing, har mätt utsläppen från 250 000 fordon i Milano, Prag och Krakow, städer som har stora problem med dålig luft.

Mätningarna visar att nära 40 procent av alla lastbilar med Euro-klass 4, 5 och 6 hade misstänkt höga kväveoxidutsläpp eller släppte ut mer än vad som är tillåtet. De avslöjar också att den siffran ökade till över 70 procent på natten.

– Resultatet är oroande. Det visar att det är vanligt att lastbilars avgasrening manipuleras, säger Åke Sjödin, koordinator och utsläppsexpert på det svenska miljöinstitutet IVL, i ett pressmeddelande.

IVL, som lett Cares-projektet, uppmanar nu till förbättrad miljökontroll av fordon i Europa.

– Att fusket är så omfattande visar också hur viktigt det är att vi fortsätter att arbeta med kontroller – och att det finns åtgärder som böter, säger Åke Sjödin.



Nya besiktningensregeln – som bilägarna kan få betala för

12. Bilen vi aldrig fick: Peugeot Hoggar

Publicerad: 2023-05-20 14:15 Text: Gunnar Ljungstedt

Basen för Hoggar var den brasilianska Peugeot 307, mest lik en faceliftad europeisk 206. I det hårdare utförandet fick man tuff svart plast på köpet. Framför bakhjulet skymtar ett praktiskt fotsteg.



När var och varannan åker runt i en jättestor svart Ram med dubbelhytt så kan man ibland drömma sig tillbaka till pickupper i mer behändigt format. Som Subaru 1800 Pickup, en inte allt för ovanlig syn i trafiken för 20-30 år sedan innan rosten tog alla. Eller varför inte praktiska slitvargen Skoda Pickup, de ser man ju än idag – även om det glesnar i leden.



Egentligen skulle det bli A-traktor, men det sket sig. I stället fick Bilsports projekt-Skoda tjänstgöra som reportagebil under många år, oftast med Håkan "Molle" Molin bakom ratten. Eller på flaket, som här.



Man behövde inte åka längre än till England innan den Sierrabaserade P100 blev en vanlig syn på gatorna. Här hemma? Not so much. Modellen byggdes ända till 1993.

Små anspråkslösa flakbilar med total avsaknad av lyx, flärd, komfort och prestanda. Byggda med bara ett syfte, att frakta jox på billigast möjliga vis.

Det har varit ont om moderna alternativ. Fiat Strada är väl den enda som faktiskt gått att köpa i Sverige i en någorlunda nutid.

Annat är det ute i den vida världen, där en pickup inte nödvändigtvis måste vara en statussymbol. Vi här hemma i Sverige har missat många sköna mikropickisar baserade på personbilar. Ford P100, till exempel. En Ford Sierra med flak och ram. Den fick vi aldrig, men något enstaka exemplar har privatimporterats.

En pickis vi gärna sett är Peugeot Hoggar, som släpptes i Brasilien 2010. Baserad på samma plattform som den brasilianska Peugeot 207, som egentligen var en ansiktslyft gammal 206 utan speciellt mycket gemensamt med den 207 som vi fick i Europa.

Den som minns 80-talet kanske kan framkalla bilden av rostiga Peugeot 504-pickupper, en modell som vi också saknar.

Trots behärskade mått lastade Hoggar hela 742 kilo, att jämföras med B-kortsreggade fullsize jänkepickisar som på grund av svenska körkortsregler ofta bara tillåts lasta runt hälften av det – eller ibland ännu mindre.

Pressbilderna visar både en simpel basversion helt utan krusiduller men även en tuffare variant med påhängda plastattribut. Under huven kunde man välja på 1,4-liters 82-hästares motor eller en fränare 113-hästares 1,6:a, bägge flexfuelmaskiner.

Frågan är om Peugeot Hoggar blev någon succé hemma i Brasilien, modellen försvann nämligen redan 2014. Men vi älskar den, trots att vi aldrig kört den.

Snälla, kan ingen importera en?



Basmodellen är skönt befriad från tingeltangel och fokuserar på billiga transporter istället för status.



Den mer påkostade Escapade hade både aluminiumfälgar och tuffa skärmbreddare. Den kanske ger sken av att vara fyrhjulsdriven, men det är bara en kuliss. Lastar hela 742 kilo!



Gunnar Ljungstedt

Klassiker

13. Italienska BBC

Publicerad 2023-05-22 07:10 Text Mårten Carlsson

Vad hade en vapensmedja, en motorcykelkonstruktör och en greve gemensamt? Jo - en småbil!



I efterkrigstidens Italien var det trögt att starta upp igen. Det rådde brist på det mesta och många företag sökte efter att bredda sin marknad efter behoven.

Fordon var en stor bristvara, främst enkla vanliga folkbilar.

Den marknaden dominerades av Fiat men skulle det finnas plats för fler?

Det trodde Giuseppe Benelli - en av bröderna bakom det berömda motorcykelmärket. Beretta mest kända för vapen ansåg dom kunde bidra med sitt kunnande inom metaller och precisionsmekanik. Den tredje parten var Luigi Castelbarco - Greve och racerförare och hans uppgift var finanserna.

Benelli konstruerade en luftkyld V-twin på 750cc. Den gav 21 hästkrafter - det låter inte mycket men var faktiskt fem hästar mer än i Fiat 500B.

En fyrväxlad låda gjordes och den blev framhjulsdreven. Beretta byggde drivlina och chassi och Luigi Castelbarco betalade kalaset.

Men greven hade en mer betydande roll än så. Han kalkylerade kostnader och var kordinator för hela projektet. Så det föll på hans lott att hitta någon som kunde göra en kaross åt det hela. Det kunde Carozzeria Rosso i Turin och vad dom kom fram med var en modern pontonkaross på fyra meters längd.

Det var en ganska avancerad bil som tog form. Framhjulsdraft, kuggstångsstyrning, teleskopdämpare i coilovers fram och en fyränksupphängning bak. Inuti var det plats för fem och baksätet fällbart för mer lastutrymme.

Prototypen - eller rättare sagt tre bilar stod färdiga 1948 och kallades BBC efter trojkan bakom dom. En skall ha varit en cabriolet samt en liten pickup som var mest Benellis egna design.

Men nu hade luften gått ur projektet som skulle kunnat blivit Italiens nästa stora lilla bil. Fiat hade moderniserat sin 500 och dom sålde bara mer och mer. Fiat hade även en hel del ekonomiska intressen i Beretta som fick dra sig ur det hela. Där förvann den stora möjligheten att producera den - och hade man kunnat göra det skulle den ändå blivit alldeles för dyr.

Den kvarvarande prototypen står idag i Berettas privata samlingar utanför Brescia.



14. Opel Admiral

Opel Admiral var en lyxklassbil av Adam Opel AG på 1930-talet, som byggdes i sin första version endast från 1937 till 1939



Historia

Admiral var den största Opel som tillverkades på 1930-talet och använde ett korsformat chassi som liknar Super Six. Som en ny Opel-topppmodell **presenterades Admiral** tillsammans med den mindre **Super 6** i februari 1937 på den 27:e internationella **motorcykel- och motormässan** (IAMA) i Berlin. Admiralen presenterade med sin 75-hästkraftsmotor. Motorn var i stort sett densamma som Chevrolet SIX, men med en större påborrningen gav en kapacitet på 3,6 liter och för hans tid många specialtillbehör för jämförelsevis billiga 6 500 Reichsmarks.

MOTORNYTT

Fabrikskarosser på Admiral-chassit var bara två, en fyrdörrars salong och cabriolet. Ett antal företag byggde dock anpassade karosserier, inklusive Glaser vars tvådörrars cabrioletfabrik, bilen var tillgänglig som en stängd, fyrdörrars sedan, som en Pullman sedan och som en fyrdörrars cabriolet. Till skillnad från Kapitän med självbärande kaross var Amiralen lämplig med sin separering av chassi och kaross för skräddarsydda specialkarosser, såsom tvåsitsiga cabrioletter, som bland annat tillverkade karossen pullman-limousine av Hebmuller och Gläser-Karosserie. Opel-toppmodellen tog den under det enda obegränsade produktionsåret i billyxklassen.

Admiralen ansågs vara en representativ, bekväm och snabb touringbil, som var konstruerad för användning på de nya kejsarliga motorvägarna: Med en förbrukning på ca 18 l/100 km kunde köras nästan 400 km.

Produktionen upphörde redan i oktober 1939, eftersom motorerna behövdes för den tre ton tunga Opel Blitz 3,6 på grund av kriget. Många Opel "Admiral" rekvirerades strax innan kriget började av Wehrmacht för att användas som personalbil för generaler och högre officerare. Vissa fordon konverterades också till provisorisk ambulans och mottogs från B-stolpens slutna lådkropp.

Efter kriget fanns det bara ett fåtal fordon redo att användas. Men det fanns också nya fordon som hölls i ett gömställe av ägarna under kriget. Snarare isolerad var en "admiral" utrustad med ett trögassystem. Pannan installerades vertikalt stående bak. De amerikanska ockupationsstyrkorna använde några fångade bilar.

Toppmodellen på Opel var från och med nu kaptenen, vars produktion återupptogs i nästan oförändrad form 1948. Russelsheim-produktionen av 3, 6-litersmotorer kunde inte användas för en remake av "Admiral" efter kriget, eftersom produktionen av motorer med mer än 1,5 liters kapacitet hos ockupationsmakterna fortfarande var förbjuden under några år. Det var inte förrän 1964 som Opel lanserade en helt ny "Admiral" - 25 år efter att den första modellen med detta namn avbröts.

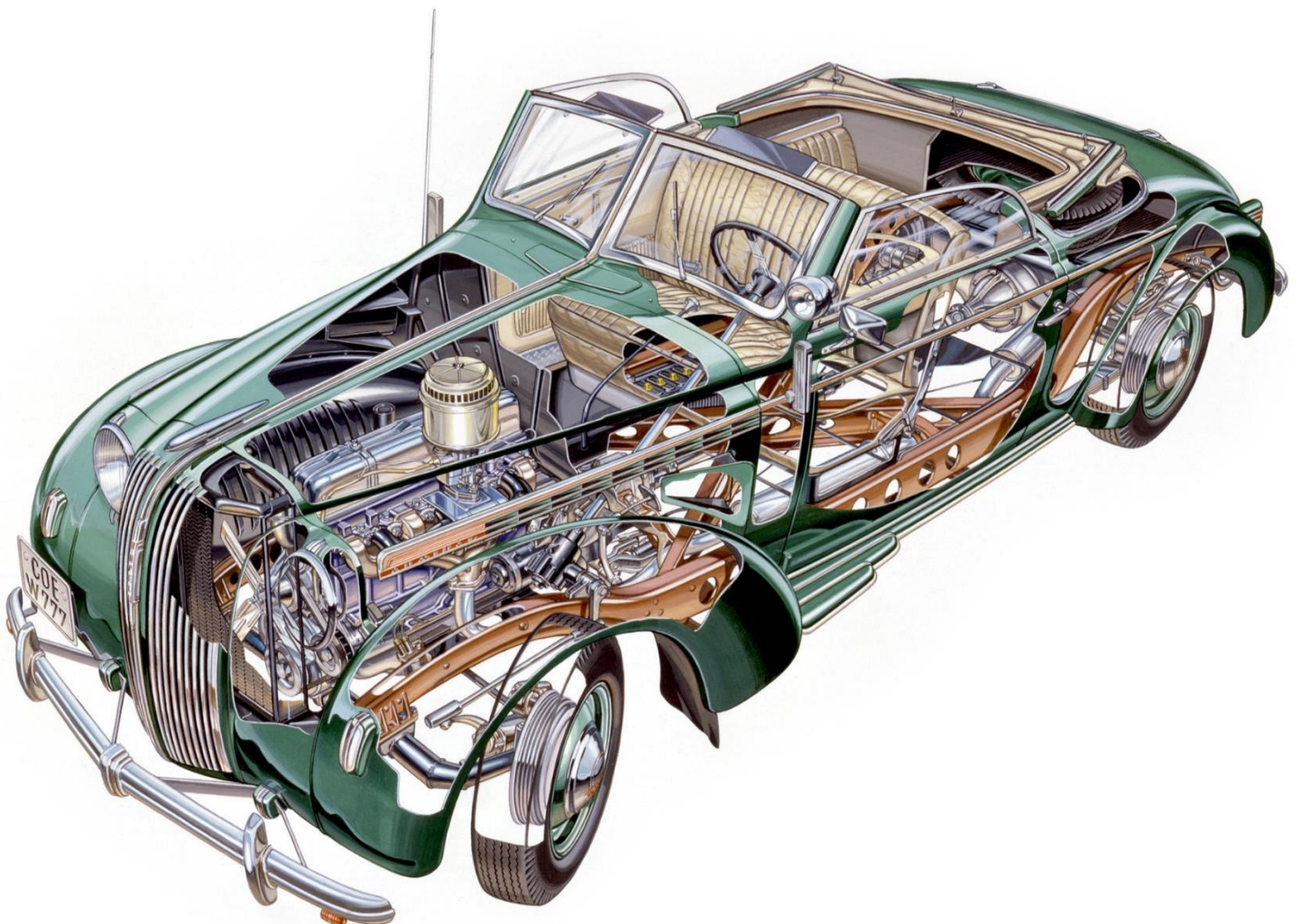
Totalt byggdes endast 6 404 fordon av "förkrigstiden" amiral varav 590 var chassin som levererades till bussbyggare. Som ett resultat av detta lilla antal bitar och eftersom nästan alla fordon kom till krigsinsatsen och förstördes i samband med detta, är denna typ idag en mycket sällsynt veteranbil.

Produktionsperiod:	1937 till 1939
Klass:	Lyxbil
Kroppsversioner:	Sedan, cabriolet
Motorer:	Bensin: 3,6 liter (55 kW)
Längd:	5270 mm
Bredd:	1800 mm
Höjd:	1630 mm
Hjulbas:	3155 mm
Curb vikt:	1605 kg
Max hastighet:	82 mph (132 kmh)





1938 Opel Admiral 4-door Cabriolet.



Opel Admiral 2-door Cabriolet 1938–39.

MOTORNYTT

SLUT