



*Volvo Philip Concept Car 1953.*

- 1. Kliv in i Nevs Emily GT**
- 2. Fler laddmöjligheter utlovas nära hemmet**
- 3. Då kommer eldriven Sandero**
- 4. Ark Zero en ny eldriven mikrobil**
- 5. Nu kommer HiPhis elbilar till Norge och Tyskland**
- 6. Premiär för Renault Rafale**
- 7. Priskrig i Kina**
- 8. Volvo, Zeekr och Smart gör upp om svenska bilköpare**
- 9. Galnaste suven Ferrari Purosangue**
- 10. Körde 228 km/h därför säljer dansk polis hans Lamborghini**
- 11. Så går det för Volkswagens hållbara ö i Grekland**
- 12. Hyckleri att bojkotta Marabou men blunda för Volvo**
- 13. Rejäl uppförsbacke för Tesla Semi lastbilar återkallas**
- 14. Volvo Philip**
- 15. Grattis Elite**



## 1. Kliv in i Nevs Emily GT!

AV: ALRIK SÖDERLIND Publicerad: 2023-06-16 Uppdaterad: 2023-06-16

Nu på Youtube: Nevs "hemliga elbil" Emily GT är än så länge bara byggd i sex exemplar. Följ med in i den Saablika kupén på en av dessa!



*Provkörningsfilmen har redan fått över 100 000 tittningar, men där bjussade vi inte på interiörgenomgången.*

**Nevs jobbar för högtryck** för att Emily ska bli verklighet och serieproduceras – och det finns flera seriösa intressenter. Skulle man gå på gensvaret från alla Saabfans och elbilsälskare världen över är succén given, speciellt om bilen skulle byggas i Trollhättan.

Så länge får vi hållas oss till att drömma och njuta av bilens design och spännande teknik, som har massvis med Saabkänsla. Det finns tre detaljer i interiören som faktiskt är hämtade från Saabbilar, och de främre stolarna ser verkligen "Saablika" ut.

**Hur mycket habegär får du?**

Film: <https://youtu.be/J-V6wpOpJSU>.

Film: [Tesla från Trollhättan – Nevs Emily GT](#).

## 2. Fler laddmöjligheter utlovas nära hemmet

Av Ola Söderlund 18 Juni, 2023

”Det ska vara enkelt att ladda elbilar nära hemmet”, säger infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD).



*Regeringen vill skynda på elektrifieringen och utöka möjligheten att ladda elbilen nära bostaden.*

I ett [pressmeddelande](#) lovar regeringen att skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur och göra det lättare för fler att ladda elbilar nära hemmet.

Nu har Transportstyrelsen fått i uppdrag att se över och förenkla regelverket för laddning av elfordon på allmän mark, framgår det.

Det ska bli lättare för kommuner att ta fram lokala trafikföreskrifter som snabbar på utbyggnaden av laddinfrastruktur.

### **Ministern vill snabba på elektrifieringen**

**Andreas Carlson** konstaterar att många i dag tvingas åka långt för att ladda sin bil. De som bor i flerbostadshus är i regel hänvisade till boendeparkering på allmän platsmark. Ytterst är tanken nu från regeringen är att fler ska välja elbil.

”För att skynda på elektrifieringen av vägtransporter behöver vi göra det lättare för fler att välja eldrivna bilar”, säger infrastruktur- och bostadsministern.

Transportstyrelsen ska redovisa sitt uppdrag senast 5 april 2024.

**Läs också: [De laddar huset med elbilen istället för tvärt om \[Dagens PS\]](#)**



### 3. Dacia skyndar långsamt – då kommer eldriven Sandero

Publicerad: 2023-06-20

Med lilla Spring lyckades Dacia få ut vad som dubbades till ”Europas billigaste elbil” på marknaden. Hit till oss har den ännu inte kommit och enligt tidigare uppgifter blir det heller **ingen långlivad modell**. Någon direkt efterföljare är inte heller planerad.



Hur Dacias elbilsplaner ser ut för framtid berättar vd Denis Le Vot nu för brittiska [Autocar](#). Fokus ska som innan ligga på att kunna erbjuda modeller till ett lågt pris. Av den anledningen tittar Dacia på olika alternativ i valet av batterikemi. LFP-batterier, utan vare sig nickel eller kobolt, har kommit allt mer på senare tid. Bland annat kommer Volvo för första gången använda det för instegsversionen av sin senaste eldrivna modell EX30.

Men Dacia tittar även på möjligheten att använda ännu billigare natriumjonbatterier, där litium ersatts med natrium. Tekniken testas nu i Kina och bland annat tillverkaren [BYD](#) och världens största batteritillverkare [CATL](#) vill tillverka natriumjonbatterier.

Ännu finns natriumjonbatterier inte tillgängliga i stor skala och energidensitet är lägre än hos dagens batterier. Men Dacia ser heller inte ut att ha allt för bråttom att elektrifiera modellprogrammet. Men senast 2028 planeras tillverkarens bäst säljande modell Sandero att lanseras med elmotor i samband med att modellen kommer i en ny generation. Den kommer då använda teknik från ägaren Renault och baseras på samma grund som kommande elbilen Renault 5.

Hur lågt pris Dacia kommer lyckas med är ännu oklart. Med ett startpris på 179.900 kronor för dagens Dacia Sandero med förbränningsmotor är det en av Sveriges billigaste bilar.



Carl Undéhn

**Feber**

#### 4. Ark Zero - ny eldriven mikrobil

Bobby Green 2023-06-19 kl 11:30

Kostar 5.995 pund.



Nu presenterar den brittiska startupen Ark sin nya modell Zero. Det är en eldriven mikrobil som med sin prislapp på 5995 pund ska vara den billigaste bilen man kan köpa i Storbritannien. Det är också bara där man kan köpa den just nu. För pengarna får man en elmotor på 2,2 kW/3 hästar, räckvidd på 8,1 mil och toppfart på 45 km/h. Det här är alltså en mopedbil och inget man vinglar ut med på motorvägen. Måtten är 2,5 meter på längden, 1,2 på bredden och 1,62 på höjden. Som ni kan se på bilderna finns det plats för två men man sitter på rad.





**Bobby Green**



## 5. Ohämmad lyx och teknik – nu kommer HiPhis elbilar till Norge och Tyskland

Posted by Kristofer Rask juni 20, 2023

Kinesiska elbilstillverkaren HiPhi har gjort sig ett namn hemma i Kina genom allt annat än ordinära och slätstrukna elbilar. Här är det fokus på lyx, prestanda och avancerad teknik. Nu är det klart att märket kommer till Europa efter sommaren.



Först ut är de tyska och norska marknaderna. I Tyskland kommer man dessutom att öppna den första europeiska visningslokalen, en HiPhi Hub på Münchens flygplats. Klart är också priserna för de två marknaderna.

Till Europa tar HiPhi med sig tre modeller. Den extremt lyxiga suven HiPhi X, den mer teknikorierade sedanmodellen HiPhi Z, samt den mer nedtonade nykomlingen HiPhi Y. De första kundleveranserna ska starta redan efter sommaren.

Suven X har två motorer med en totaleffekt på 440 kW (590 hk), och ska klara 0 till 100 km/h på runt 3,9 sekunder. Från ett batteri på 97 kWh får den en räckvidd på 460 kilometer. Modellen kan fås med två eller tre stolsrader och blir då antingen fyr- eller sexsitsig.

Priset på HiPhi X kommer att starta på 109.000 euro i Tyskland. I Norge blir startar priset på 1,64 miljoner norska kronor.

Sedanmodellen Z har ett batteri på 120 kWh med en räckvidd på 555 kilometer. De två motorerna producerar tillsammans 494 kW (655 hk) och tar bilen från 0 till 100 km/h på 3,8 sekunder. Den går att få som fyra eller femsitsig.

Z startar på 105.000 euro i Tyskland, och i Norge 1,11 miljoner norska kronor.

Nyligen visade HiPhi också [sin tredje modell Y](#) som blir något mer nedtonad. Den var tidigare sagt att leda satsningen i Europa. Men ännu finns inga detaljer om drivlinan eller några klara priser.



FILM: <https://youtu.be/BHRKx7On4z8>.



FILM: <https://youtu.be/oMAlm8rqvO4>.



**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.](#)

## 6. Premiär för Renault Rafale: Här är nya coupésuven

Publicerad 2023-06-19 kl 8:21 (uppdaterad 2023-06-19 kl 8:30) Text Erik Söderholm

Renaults nya coupésuv baseras på Austral och heter Rafale. Den kommer enbart med hybridteknik.



**Renaults nya** flaggskeppsmodell är en coupésuv som presenterades i helgen. Nykomlingen heter Renault Rafale och är tekniskt sett en coupéversion av suv-modellen Austral.

Renault Rafale ska enbart erbjudas som hybrid eller laddhybrid. Instegsmodellen är en vanlig hybrid med en 1,2-liters bensinmotor och en systemeffekt på 200 hk. Senare kommer även en fyrhjuldriven laddhybrid med 300 hk. Elräckvidden är inte officiell ännu.

Huvudnumret med modellen är förstås den sluttande taklinjen och enligt Renault är bilen designad för lågt luftmotstånd. Därför ska det inte behövas någon bakrutetorkare – en trend som **allt fler biltillverkare nu hakar på**, men som **sällan fungerar som tänkt**.

**Storleksmässigt** är Rafale lika lång som Volvo XC60, men något lägre. På insidan bjuder modellen på digitala instrument plus en stående pekskärm för infotainmentsystemet på 12 tum.

Prislappen avslöjas senare, men Renault Rafale ska börja säljas i Europa under våren 2024.



Erik Söderholm

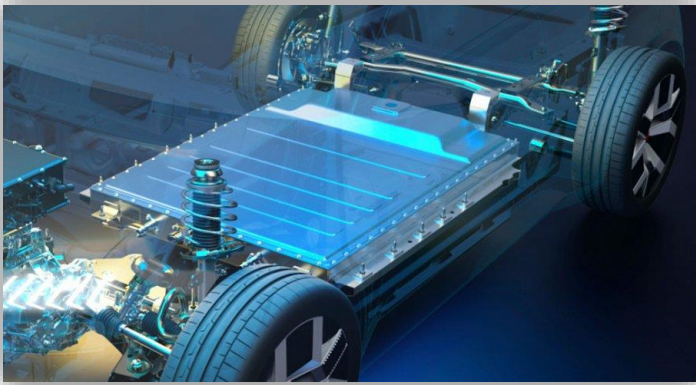


Läs också:



Efter Teslas besked – Renault ser över priserna

**Mer från vi bilägare:**



**Renault ska kapa förbrukningen i nya elbilarna**



**Uppdaterar gamla elbilen – siktar på 100 000 mil**



**Renault: Snabbladdning viktigare än lång räckvidd**



**Fler uppgifter om nya Renault 5 som elbil**

## Teknikens Värld

### 7. Priskrig i Kina – Nio sänker priser

PUBLICERAD: 16 JUN 2023, KL 14:00

**Nio sänker priserna hemma i Kina och tar bort gratis batteribyten på sina Power Swap-stationer.**



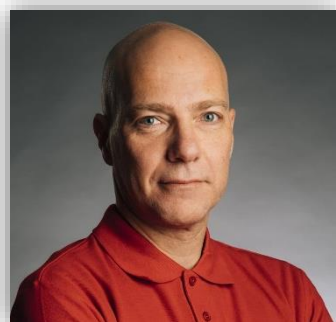
Något riktigt priskrig på elbilar blev det aldrig här när [Tesla](#) sänkte priserna på sina modeller tidigare i år. I Kina är däremot kriget i full gång och nu ansluter sig Nio till skaran. I måndags (12/6) sänkte de priset på sina modeller med 30.000 yuan, motsvarande cirka 45.000 kronor, rapporterar [Automotive News](#). Det betyder en sänkning på mellan 6 och 9 procent beroende på modell.

De som gjort beställningar från måndagen får inte heller tillgång till fyra kostnadsfria batteribyten per månad på märkets 1.300 Power Swap-stationer i landet. I februari annonserade man en utbyggnad av ytterligare 1.000 stationer innan årets slut.

Byggandet av stationer är kostsamt och har ifrågasatt av investerare. Förlusten för Nio under årets första kvartal uppgick till 4,7 miljarder yuan att jämföra med 1,8 miljarder under samma period 2022.

Försäljningssiffrorna har dalat under priskriget april-maj. Under årets fem första månader sålde man 43.854 elbilar, Teslas siffra är fem gånger högre samtidigt som kinesiska BYD kontrade med 923.343 vilket även omfattar laddhybrider.

I vårt test av Nio EL7 i Teknikens Värld nummer 12 mot tre konkurrenter slutade Nio på andra plats efter Audi Q8 55 e-tron quattro S Line. I Sverige är Nios batteribytesfunktion bara tillgänglig på tre platser och bara om du hyr bilens batteri.



**Peter Klemensberger**

## 8. Volvo, Zeekr och Smart gör upp om svenska bilköpare

Publicerad 2023-06-19 kl 6:30 Text Erik Söderholm

Tre modeller med samma tekniska grund från samma koncern ska börja säljas i Sverige.



Den nya plattformen SEA som [utvecklats inom Geelykoncernen](#) ligger till grund för flera elbilar. Mest intressanta just nu är syskontrion Volvo EX30, Zeekr X och Smart #1.

Modellerna bygger alltså på samma tekniska arkitektur och delar flera tekniska detaljer med varandra. Men designmässigt blir modellerna helt annorlunda, och en tydlig skillnad är till exempel att Volvo [saknar instrument framför föraren](#) – något som de andra modellerna har.

Nu står det klart att alla tre ska säljas i Sverige – men med helt olika upplägg.



**Smart #1 var först ut** att visas upp officiellt av de tre syskonmodellerna. Det är en nystart för märket som haft flera tuffa år försäljningsmässigt, och i Sverige ska Smart nu göra comeback med hjälp av Hedin Bil som blir officiell "agent" för märket, som det kallas.

Hedin Bil ska både sälja och serva Smartbilar i Stockholm, Göteborg, Malmö, Helsingborg, Jönköping, Linköping och Uppsala.

De första leveranserna av **Smart #1** beräknas ske i september. De svenska priserna är inte klara.



**Näst på tur är Zeekr X** som började tillverkas i Kina tidigare i juni. Bilmärket är relativt nytt och ska försöka locka unga, välutbildade och teknikintresserade förstagångköpare.

I april bekräftade Zeekr att märket **också ska lanseras i Sverige** senare under året. Chef för Zeekr i Europa blir Spiros Fotinos som jobbat i Toyotakoncernen i 24 år, på senare tid främst med Lexus. Europateamet består av fler än 1 500 ingenjörer och designers.

Än så länge finns inga detaljer om var eller hur **Zeekr X** ska säljas och servas.



**Volvo EX30 visades upp** sist av de tre syskonmodellerna och beräknas kunna levereras om 8–10 månader, alltså tidigast i februari 2024.

Priserna börjar på **429 900 kronor för den billigaste varianten** med en räckvidd på drygt 30 mil. Senare kommer även en **Cross Country-variant** med tuffare utseende.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Volvo EX30 officiell: Så står sig nya elbilen mot konkurrenterna**



**Ny elbil på ingång – med Geelyteknik under skalet**



**”Volvo har snålat in för mycket i nya EX30”**



**Udda skärmfinessen i Volvos nya koncernsyskon**

## 9. Ferrari Purosangue: Galnaste suven pengar kan köpa

Av Andreas Bergman 17 Juni 2023

Purosangue kan mycket väl vara Ferraris viktigaste lansering någonsin. Det här är nämligen en Ferrari-suv med fyra dörrar och vettig baklucka. Vansinne eller genidrag? Låt oss ta reda på det genom att lägga i Högsta Växeln och recensera Ferrari Purosangue.



*Ferrari Purosangue är en familjesuv med V12.*

När Ferrari tillkännagav att de arbetade på en suv tappade många purister hakan. De såg det som fullkomligt orimligt att världens mest ikoniska sportbilstillverkare, mest känd för stekiga superbilar, skulle bygga en stadsjeep.

### **Ferrari tvingas med på tåget**

Men i en marknad som domineras av bilar som **Porsche Cayenne**, **Lamborghini Urus**, **Bentley Bentayga** och **Aston Martin DBX** framstår det som att Ferrari inte har något annat val än att hoppa på tåget.

Åtminstone inte om de vill behålla sin relevans inom industrin.

### **Kontroversiell men nödvändig**

Som en lågvolumstillverkare av exotiska, och allt som oftast ruskigt opraktiska, prestandebilar ställs Ferrari inför en ännu större utmaning än sina konkurrenter.

**Purosangue** måste nämligen behålla den unika känsla som en Ferrari alltid ger sin förare, den måste kännas som en riktig Ferrari.

### **Mitt i prick**

Det handlar om en rå känsla, att man börjar perspirera ordentligt när bilens gränser tangeras.

I en praktisk familjebil är det en större utmaning än i en tvåsitsig superbil. Men jisses vad Ferrari har lyckats.



*Interiören är attraktiv, men infotainmentsystemet lämnar mycket att önska.*

### **En drömsk drivlina**

Det första steget i denna enorma framgång är drivlinan. Under huven sitter en kopiöst stor V12-motor med obegripliga 725 hästkrafter som går ner i backen via en 8-stegad dubbelkopplingslåda och alla fyra hjul.

Resultatet av är en helt oöverträffad körupplevelse olik någon av konkurrenternas.

### **Rymlig superbil**

Purosangue känns inte på något sätt som en suv, utan som en superbil som bara råkar ha ett ordentligt baksäte och bagageutrymme.

V12-motorn varvar högt och tillräckligt långsamt för att vartenda hårstrå på armarna ska få chans att resa sig innan man når varvmätarens rödmarkering.

Motorljudet har en karaktäristiskt hög stämma och känns helt malplacerad i en bil av den här typen. Och det är precis det som är så fantastiskt.

### **Ferrari Purosangue är groteskt bra att köra**

Det säger sig självt att Purosangue är fruktansvärt snabb men det mest imponerande i min mening är den våg av vridmoment man som förare alltid har tillgång till utan att behöva växla ned. Detta gör landsvägsomkörningar till en sann fröjd.

Växellådan är helt fenomenal, och växlingarna sker så fort man kommer i närheten av de stora kolfiberpaddlarna bakom ratten, och med en oerhörd aggressivitet.

### **Bromsarna kräver tillvänjning**

Bromsarna är naturligtvis keramiska och biter extremt hårt, så hårt att det kräver viss tillvänjning i vanlig trafik.

Gaspedalen har också en intressant känsla i att den blir progressivt tyngre ju hårdare man trycker.

### **Minus för komforten**

Fjädringen har tre inställningar, från mjuk till hård, men upplevs aldrig som överdrivet hård.

Pressar man Purosangue i snäva kurvor rör den sig förvånansvärt lite i sidled tack vare den elektroniskt justerbara fjädringen.

Väghållningen är fenomenal men konsekvensen av det är att komforten blir lidande jämfört med konkurrenterna.



*Ferrari Purosangue har ett baksäte som fungerar för de som inte är alltför långa.*

### **En Ferrari för vardagen**

Men det är ändå tydligt att Ferrari vill att Purosangue ska vara vardagskompatibel. Den är därför inte så pass hård att det någonsin blir ett problem.

Dessutom är detta den första Ferrarin jag som vertikalt förfördelad sitter genuint bra i tack vare en uppsjö av inställningsmöjligheter.

### **Vardagsvänlig Ferrari**

Ett annat tecken på att Purosangue är vardagsvänlig är att den har ett komfort-läge, till skillnad från Ferraris superbilar, och att sport-läget är det mest extrema körläget.

Här finns inget race- eller track-läge. Men om du är ute efter komfort gör du rätt i att kika på de många andra alternativ som finns i den här prisklassen.

### **Aldrig ta händerna från ratten?**

En filosofi som Ferrari har anammat i något decennium är att plocka bort alla spakar bakom ratten och placera alla dessa funktioner på ratten.

Hur skulle man annars få plats med de väl tilltagna kolfiberpaddlarna?

### **Förvirrande – men smidigt**

Upplägget kan upplevas som förvirrande för den oinvigde men när man väl testat sig fram bland alla funktioner (såsom blinkers, vindrutetorkare, mediavolym och så vidare) inser man snabbt att det är en smidig lösning.

Förutom när man ska blinka samtidigt som man svänger, eftersom knapparna hela tiden rör på sig med rattens rörelser och man då tvingas till lite hjärn-gymnastik.

### **Osmidigt system**

En inte särskilt smidig lösning är emellertid infotainmentsystemet. Där en vanlig bil har en stor touchdisplay sitter några fasta touchknappar och ett litet vred med en touchskärm i mitten.

Vredet styr klimatanläggningen och vissa stolsinställningar på ett så ointuitivt sätt som kräver att man parkerar bilen den första gången man försöker sig på att använda det.



*Ferrari Purosangue känns som en tvättäkta Ferrari.*

### **Infotainmentsystem med förbättringspotential**

Så var sitter då den faktiska infotainmentskärmen? Jo, både framför passageraren i form av en touchskärm och i instrumentklustret.

Infotainment i instrumentkluster har gjorts förut och sällan särskilt bra men i Purosangue fungerar det utomordentligt dåligt.

### **Krävs millimeterprecision**

Allt styrs av en touchpad på högersidan av ratten.

Tanken att man aldrig ska behöva ta händerna från ratten är ju i grunden bra men problemet är att det här krävs sådan millimeterprecision att det fordrar mer koncentration än en vanlig touchskärm i mittkonsolen.

### **Saknar navigationssystem**

Kanske är det just därför som Ferrari valt att inte ens bygga in navigation i systemet.

I stället får man förlita sig på Apple CarPlay eller Android Auto vilket jag faktiskt inte har något emot. Google Maps är ju oftast smidigare än inbyggd navigation i en bil ändå. Synd bara att det inte går trådlöst utan kräver sladd.

### **Ferrari Purosangue har en fördel över alla andra**

Och så till den stora fördelen med Purosangue, de praktiska egenskaperna. Detta är den mest praktiska Ferrarin någonsin vilket i och för sig inte nödvändigtvis säger särskilt mycket.

Men i Purosangue kan fyra vuxna resa bekvämt och de kan ta med sig prylar också. Bakstolarna kan till och med fällas.

### **Dramatisk formgivning**

Visst är innerutrymmena något mindre än i konkurrenterna men ingen annan bil erbjuder sådan prestanda och drama per praktikalitetsenhet.

Och på temat drama, Purosangue är minst sagt dramatiskt formgiven. Huven är lång som på en klassisk GT-bil för att rymma den enorma motorn, och bilen framstår mer som en fyrdörrars shooting brake än en regelrätt suv.



*Purosangue får enormt mycket uppmärksamhet.*

### **Väcker uppmärksamhet**

I mina ögon är inte Purosangue en elegant eller vacker skapelse, utan snarare häftig och respektingivande.

Den väcker också en stor mängd uppmärksamhet som man som Purosangue-förare förhoppningsvis uppskattar. De flesta konkurrenterna är emellertid mer lågmälda.

### **Summan av kardemumman**

En Ferrari ska vara dramatisk, den ska annonsera dess ägares ankomst på ett storslaget sätt och det gör Purosangue med bravur.

Dessutom erbjuder den en helt unik körupplevelse som inte kan toppas av någon annan bil med samma praktiska egenskaper.

Visst har den tillkortakommanden i termer av infotainmentsystemet men det går att leva med. Bilen är så bra på allt annat att den helt enkelt kommer undan med det.

Purosangue är en absolut och total fullträff, en Ferrari ända ut i fingerspetsarna!



*Ferrari Purosangue kan man leva med varje dag.*



*Purosangue kör ifrån nästan allt i suv-väg.*

### **Ferrari Purosangue (2023)**

**Motor:** 6,5-liters bensinmotor, V12, 715 hästkrafter, 716 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 8-stegad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 3,3 sekunder

**Toppfart:** 312 km/h

**Vikt:** 2 033 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 4973/1589/2028 mm

**Pris:** Från 4 500 000 SEK

### **Högsta Växelns helhetsintryck av Ferrari Purosangue**

**Slutbetyg: 5/5**

Ferrari Purosangue är bland det galnaste pengar kan köpa. Den vansinniga drivlinan och fantastiska körupplevelsen väger upp för problematik infotainment.

Suv-karossen till trots känns den som en tvättäkta Ferrari, och är den galnaste suven pengar kan köpa.

**Missa inte: [Podcast: "Rapport från Le Mans 24-timmars"](#) [Dagens PS]**

**Läs även: [Aston Martin DBX 707 testad: Superbil på riktigt](#) [Dagens PS]**

**Läs även: [Provkörd: nya Bentley Bentayga S; sportig trots cylindertapp](#) [Dagens PS]**

**Läs även: [Vi testar Rolls-Royce Cullinan i öknen](#) [Dagens PS]**

**Läs även: [Nya Porsche Cayenne: Marknadens mest mångsidiga suv?](#) [Dagens PS]**



**Andreas Bergman**

Motorjournalist. Medgrundare av Högsta Växeln 2015.

## 10. Körde 228 km/h – nu säljer dansk polis hans Lamborghini

Publicerat 19/06/2023 av Maths Nilsson

Norrmannen Shaka Ameen hade precis köpt sin nya Lamborghini Huracan Spider värd tre miljoner kronor. Efter att han kört i 228 km/h i Danmark beslagtogs bilen och Shaka har dömts till fängelse. Nu säljs bilen på auktion. – Jag är chockad. Det är ren stöld, säger han till TV2.



Han var på hemväg efter att ha köpt en nästan ny Lamborghini Huracán LP640-4 Performante Spyder i Tyskland i slutet av 2021. I Danmark gick det lite väl fort och danska polisen stoppade honom efter att han kört 228 km/h. Det blir polisen i Hjørring i Danmark som kommer att auktionera ut hans Lamborghini.

Vad Shaka Ameen inte visste var att Danmark infört en ny lag som gjorde att de kan konfiskera bilen hos den som kör vårdslöst, över 100 procent över fartgränsen. Nu har den danska högsta domstolen fastställt straffet och bilen ska säljas vidare på auktion, uppger **TV2**. Dessutom får han 20 dagars fängelse och inreseförbud till Danmark i sex år.

– 20 dagars fängelse och inreseförbud är inga problem. Men för att staten ska beslagta en bil värd två-tre miljoner kronor är alldeles för hårt. Det är mycket pengar. Pengar jag jobbade för, säger Shaka Ameen, till **TV2**.

Till vardags driver Shaka Ameen en bilverkstad i Stavanger. Fortkörningen väckte väldigt stor uppmärksamhet, då polisen tog hans Lamborghini värd över tre miljoner kronor. Han hade bara hunnit äga den i några timmar efter att ha köpt den i Tyskland och uppger för norska tidningar att han fortfarande betalar på lånet.

### **Fakta: Detta är vårdslös körning i Danmark**

- Att köra med en hastighetsbegränsning på mer än 100 procent. vid körning över 100 km i timmen
- Köra i en hastighet av 200 km i timmen eller mer
- Att köra påverkad med en promille över 2.00
- Oaktsamt dråp under synnerligen försvårande omständigheter
  - Att oaktsamt orsaka betydande skada på någons kropp eller hälsa under särskilt försvårande omständigheter
- Särskilt hänsynslös körning



**Maths Nilsson**

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



## 11. Så går det för Volkswagens hållbara ö i Grekland

Posted by Kristofer Rask juni 18, 2023

Den grekiska ön Astypalea har sedan 2021 fungerat som ett laboratorium för Volkswagen med fokus på hållbar mobilitet.



Volkswagen har investerat i landets fordonspark och produktion av grön energi.

De första resultaten visar nu på en lyckad satsning. Bland annat åker 25 procent av invånarna regelbundet med samåkningstjänsten Astubys som ersatt den begränsade kollektivtrafiken och öns busslinje. Till skillnad från busslinjen kör Astybus också året runt och ansluter till betydligt fler platser på ön.

Genom fordonsdelningstjänsten Astygo kan lokalborna hyra elbilar från Volkswagen eller den eldrivna skootern Seat Mo. I tjänsten ingår också elcyklar från Ducati. Allt bokningsbart genom en app.

– Under de kommande två decennierna kommer vi kunna se många av de förändringar som utgör Astypalea-projektet även i andra regioner i Europa. Särskilt imponerande är invånarnas omsvängning från inledande skepsis till stort erkännande. Detta visar att snabb omvandling är möjlig om företag, politiker och samhälle samarbetar, berättar Maik Stephan, chef för affärsutveckling i Volkswagen-koncernen.

Studien visar att 80 procent av befolkningen på Astypalea idag har en positiv syn på e-mobilitet och mobilitetstjänster. Det är en betydande förbättring jämfört med den första undersökningen i början av projektet.

Den visar också att kostnaderna idag är den direkt avgörande faktorn för att byta till elbil på Astypalea. Däremot ses inte laddningsinfrastrukturen längre som något hinder.



### Nästa steg

Nästa stora steg i projektet är att förnya energisystemet på ön, som successivt ska ställas om till lokalproducerad, förnybar energi. Redan idag finns det ett mindre solkraftverk som försörjer vagnparken med el.

Nästa steg är ett hybridkraftsystem som består av en solkraftpark med en kapacitet på 3,5 megawatt och ett batterilagringssystem. Det är planerat att tas i drift till 2024 och kommer att täcka 100 procent av öns energibehov för e-mobilitet och upp till 60 procent av det allmänna energibehovet.

Till 2026 ska sedan energisystemet byggas ut för att i slutskedet täcka cirka 80 procent av det totala energibehovet på ön. Fram till idag har ön huvudsakligen försörjts med el från dieselgeneratorer.



### 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.](#)

## 12. "Hyckleri att bojkotta Marabou men blunda för Volvo"

Publicerat 18/06/2023

av Maths Nilsson

KRÖNIKA

ÅSIKTERNA ÄR SKRIBENTENS EGNA.

Det är lätt att bojkotta en bit choklad – men betydligt svårare att bojkotta ett bilmärke. Volvo Cars är genom sin nya Kinatillverkade elbil starkare kopplade till Ryssland än Marabou – men har hittills klarat sig från större kritik. Att bojkotta Marabou men att blunda för Volvo Cars framstår i mina ögon som hyckleri.



Mitt under upptrappningen av Ukrainakriget och Marabou-bojkotten släpper Volvo Cars nyheten att **nya elbilen EX30 ska byggas i Geely Autos fabrik i Zhangjiako Kina**. Samma Geely Auto som de senaste månaderna har seglat upp som Rysslands tredje största bilmärke med en ökning på nästan 700 procent. Ett bilmärke som blivit stor vinnare på det blodiga och grymma Ukraina-kriget.

Volvos ledning uppger att den nya Geely-tillverkade bilen blir en riktig vinstmaskin. Snacka om tondövt och dåligt tajmat. Geely Autos fabriker i Kina som nu tillverkar 7000 bilar varje månad till det krigförande Ryssland ska alltså bygga Volvos nya elbil för Sverige och andra marknader. Volvo Cars slår ifrån sig och försvarar sig med att beslut i huvudägarens andra bolag inte är deras sak.

Geely Auto som tillverkar Volvos nya elbil sålde över 7.000 bilar i Ryssland i maj.

Men Volvos bortförklaring klingar falskt. Geelys växande affärer i Ryssland var besvärande redan innan för Volvo Cars. När Volvo aktivt tagit ett beslut att bygga nya [Volvo EX30](#) bil i en fabrik som ägs av Rysslands tredje största bilmärke börjar det kännas både enfaldigt och känslolokalt att säga att det "inte är vår sak".

Det är lätt att se det som att Volvo Cars nu är hårdare kopplat till Ryssland än svenska Marabou. Svenska Marabou och O'boy tillverkas i Sverige och har inga kopplingar till ryska Mondelez, annat än via ägande. Volvos nya elbil görs däremot i fabriker ägda av Rysslands tredje största bilmärke Geely Auto som exporterar över 7000 bilar till Ryssland per månad. Som en jämförelse kan jag nämna att Volvo sålde 4500 bilar i Sverige i maj.

Volvos nya slogan "Volvo For Life – when you feel safe you can truly be free", känns som ett hån mot de som dör i Ukraina samtidigt som Volvo väljer att blunda för att ägaren Geely och tillverkningspartnern Geely Auto har en kraftigt växande och blomstrande verksamhet i Ryssland som de kan tacka Ukrainakriget för.

Att bojkotta Marabou men att blunda för Volvo Cars är i mina ögon hyckleri. Nu haglar beskeden om företag och organisationer som bojkottar Marabous choklad. Allt från Ikea och Försvarmakten till Volvo Cars Göteborgskollegor Liseberg och Göteborgs Stad har kastat ut chokladbitarna. Samma organisationer har i flera fall samarbeten med Volvo Cars, men blundar helt för Rysslands-kopplingarna. Det är lätt att bojkotta en chokladkaka, men betydligt svårare att ta avstånd från en bil för 500 000 kronor som du kör varje dag och vet att du ska äga i flera år framåt.

Varken Mondelez/Marabaou eller Geely/Volvo Cars är förvisso ensamma. Ikea kastar nu ut Marabou, men äger fortfarande 14 öppna köpcentrum i Ryssland. Rader av globala företag är fortfarande verksamma i Ryssland. Ska du vara konsekvent efter Marabou-bojkotten blir det besvärligt att vara konsument idag. Men det finns faktiskt många andra företag, bland annat bilmärken med ryska fabriker, som också tagit miljardsmällor och valt att lämna Ryssland.

Den som bryr sig om Ukraina och menar något mer än symbolpolitik med att bojkotta Marabou bör åtminstone ta sig en allvarlig funderare på hur äkta och genuin devisen "For Life – when you feel safe you can truly be free" känns. Lösningen kanske inte är att bojkotta Volvo, att problemet uppmärksammas och debatteras är ett viktigt första steg.



**Maths Nilsson**

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

### 13. Rejäl uppförsbacke för Tesla Semi – lastbilar återkallas

Av Johan Augustin 20 Juni, 2023

Det går inte riktigt som Elon Musk hade tänkt sig när det gäller el-lastbilarna Tesla Semi. Nu återkallas lastbilarna och då uppstår frågan hur få fordon som egentligen finns på marknaden.



*Tesla Semi behöver återkallas efter mjukvarufel.*

Det var med pompa och ståt som **Elon Musk** i december förra året uppgav att hans Tesla Semi skulle börja levereras till kunder som Pepsi, och att el-lastbilen skulle bli “värstingen på vägarna”.

#### **Tesla Semi återkallas**

Som ofta förut, så tog Musk ut alldeles för mycket glädje i förväg, där det nu står klart att lastbilar som tillverkats mellan 30 november och 15 mars kommer att behöva uppdatera sin mjukvara – efter ett fel som gjorde att förare kunde avvisa varningar om en osäkrad dörr, [skriver Fortune](#).

#### **Oklart hur många lastbilar på marknaden**

Sammanlagt kommer 36 el-lastbilar behöva återkallas, och det gör att frågan om hur många fordon som faktiskt finns på marknaden har kommit upp till ytan. Tesla har inte kommenterat de nya uppgifterna så det är oklart hur många fordon det i såfall finns som inte kommer återkallas.

Vad som står klart är dock att Elon Musks mål om att nå 50 000 lastbilar i Nordamerika till slutet av 2024 fortfarande ligger långt bort på horisonten.

Läs även: [Tesla Semi: räckvidden omöjlig, enligt Daimler \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Svenska Einride tar upp kampen mot Tesla Semi \[Dagens PS\]](#)



**Johan Augustin**

## 14. Grattis Volvo Philip!

Publicerad 2 maj 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Filip och Filippa har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Philip.



*Philip finns idag på Volvos museum i Göteborg.  
Behaglig färgsättning och vita däcksidor bidrar till stilen.*

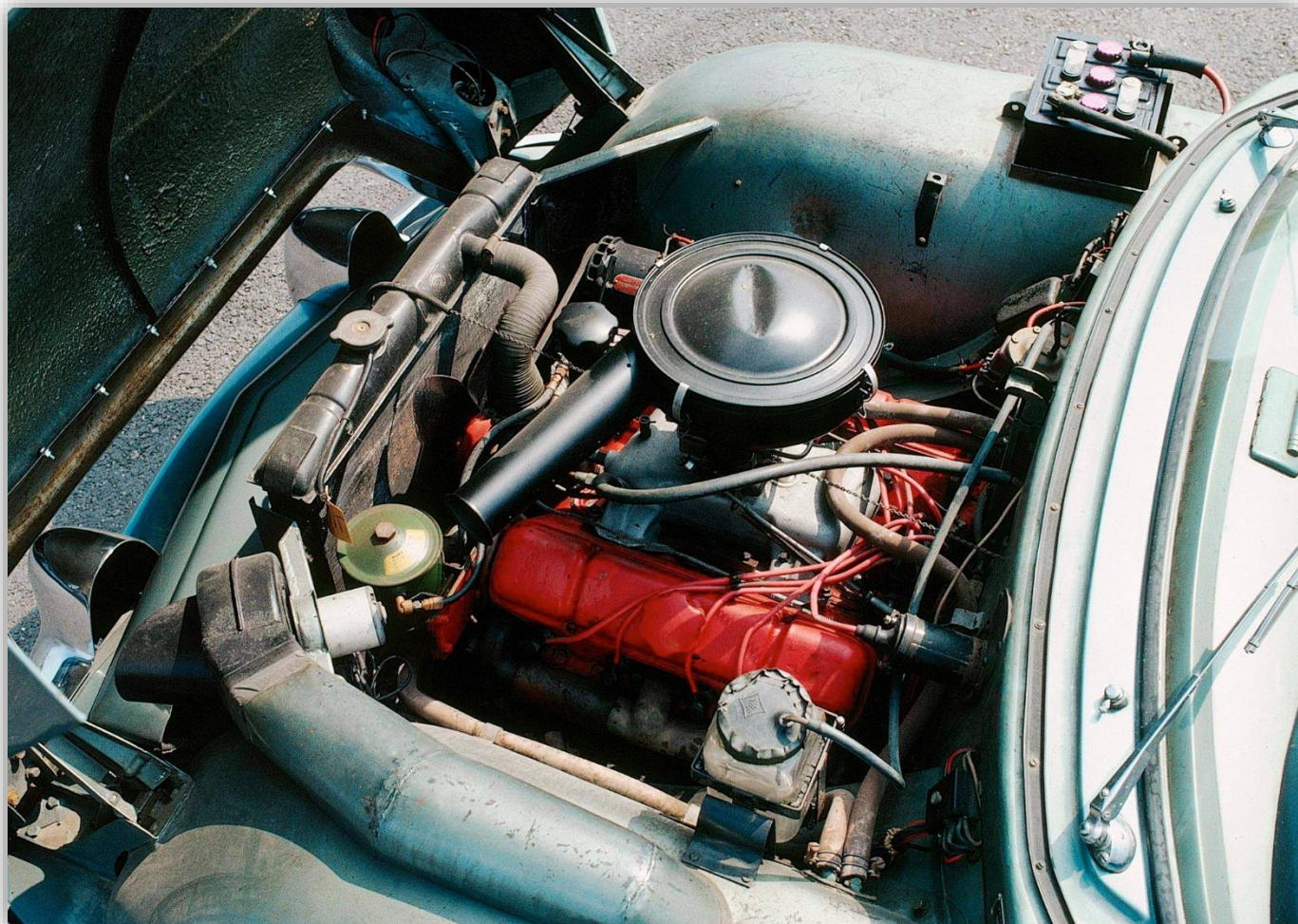
Först 1950 inrättade Volvo en avdelning som enbart var satt att arbeta med formgivning. Tidigare hade bilarna mer eller mindre skapats utifrån enskilda medarbetares färdigheter och känsla för form, med gott om än något konservativt resultat.

Det enda verkliga brottet mot denna ingenjörsgrundade formgivningsprocess var mellan-spelet med den vågade Volvo PV 36 Carioca 1935 som USA-vännen **Ivan Årnberg** var pappa till.

Årnberg var en av få svenska män med praktisk erfarenhet av bilproduktion i USA. Han handplockades av Volvos ledning att bli företagets konstruktionschef. Men Carioca blev ingen försäljningssuccé och Volvo gick tillbaka till betydligt konservativare värden.

I slutet av 1940-talet började de sakliga herrarna **Assar Gabrielsson** och **Gustaf Larson** ändå förstå att Volvo behövde följa med i efterkrigstidens snabba förändringar vad gäller design.

Den nya avdelningen var liten och dess yngste medarbetare var Jan Wilsgaard som just avslutat sina studier på konstskola och inte hade någon erfarenhet av bildesign. Och heller inga förutfattade meningar. Hans första uppdrag blev att skapa en ersättare till Volvo PV60, alltså en representabel vagn i det övre skiktet av marknaden. En lyxkärra med svenska mått mätt.



*Arbetet att ta fram en helt ny V8 (den fick namnet B8B) var inte förgäves. Den kom att bli lastbilmotor och den fanns även i marint utförande. Motorn presterade 120 hästar vid 4 300 varv.*

Volvos olika designförslag döptes efter namnsdagar, och Moses, Bertil, Viktor och Emil nådde aldrig längre än till skalmmodellstadiet. Annat var det med Philip, som kom att handbyggas i ett enda exemplar.

Det var en stor bil, nära fem meter lång med ett axelavstånd på nästan tre meter. Stilen var rakt av amerikansk och ganska mycket Kaiser, ändå en smula egen. Motorhuven till exempel öppnades framåt och kan nästan beskrivas som en flipfront. Interiören med vågade **bumerangformer** i tyget var också väldigt oväntad, men helt i linje med hur en drygt 20-årig begåvad formgivare resonerade i början av 1950-talet.

Under huven låg en egenkonstruerad **V8 på 3,5 liter** med tillhörande automatlåda som hade tagits fram i samarbete med en dansk som tidigare arbetat för Chrysler.

Experimentbilen premiärvisades för pressen den 22 maj 1953 och den väckte berättigt intresse. Men den visade sig för dyr att tillverka - eller var det helt enkelt så att herrar Larson och Gabrielsson chockerades av de extravaganta linjerna? Det skulle komma att dröja åtskilliga årtionden innan någon Volvomodell ens kom i närheten av de generösa glasytor som Philip kunde erbjuda.

Experimentbilen skrotades inte som brukligt inom bilindustrin, utan fungerade som direktionsbil på **Bolinder-Munktell** i Eskilstuna under många år innan den återbördades till Volvo och dess museum.

*(Källa Volvo Personvagnarna - från 20-tal till 80-tal, Björn-Eric Lindh)*



En Volvo med fenderskirts! Notera de fräsiga linjerna i bakdörrens nederkant och övre hörn. Även där bak går taket ner i en mjuk spets på mitten av rutan. Fokuseringen på stänkskydd är tydlig, men på inget av dem står det Volvo.



## Klassiker

### 15. Grattis Elite!

Publicerad 30 juni 2009

(uppdaterad 30 augusti 2018)

Text Redaktionen

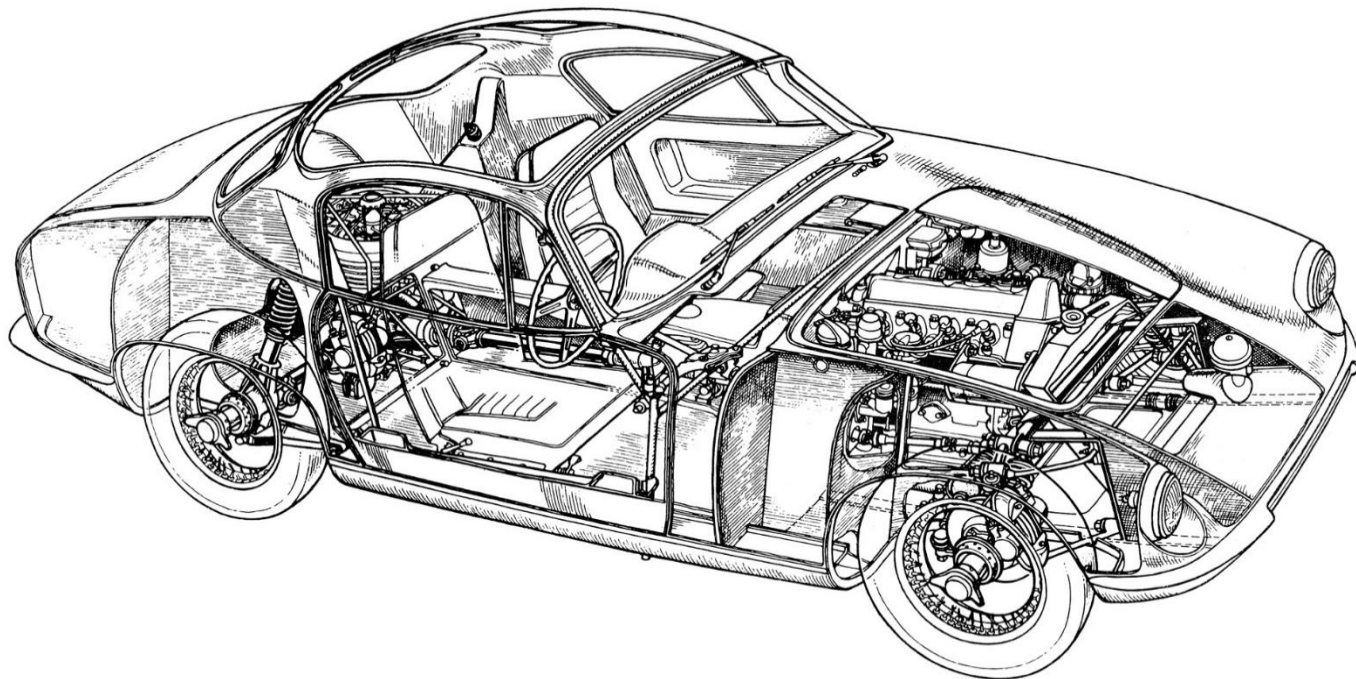
Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Elof och Leif har namnsdag vill vi även uppmärksamma Elite! Elite som modellnamn har använts både av Lotus, Ford och Moskvitch.



*Lotus Elite 1957–63.*

Lotus var först ut med namnet på London Motor Show vid Earls Court presenterade de hösten 1957 Type 14 Elite. Det var en tvåsitsig touringvagn som tack vare sin lätta glasfiberkaross och ärtiga Coventry Climax-motor helt i aluminium var extremt snabb för sin tid. Den byggde i mycket på samtida racingteknik och var i princip en tävlingsbil godkänd för gatan. Karossen var ritad av Peter Kirwan-Taylor och hade exceptionellt lågt luftmotstånd, Cd 0.29!

Liksom alla samtida Lotus fanns Elite att köpa som byggsats, då slapp man i England landets motsvarighet till moms. Den avancerade och bitvis veka karosskonstruktionen gjorde Elite till en mycket krävande bil att äga och med tiden att renovera. Produktionen kom igång 1958 därpå och totalt byggdes ett tusental exemplar fram till 1963.



*Lotus Elite 1957–63*



11 år senare kom nästa Lotus Elite. Som märkestraditionen bjöd var karossen av glasfiber men annars bröt denna Elite rejält mot övriga Lotusmodeller, den var nämligen en fyrsitsig halvkombi!

Servostyrning, luftkonditionering och med tiden även automatlåda fanns som tillval - allt för att locka nya kunder. Det var den första Lotusbilen att förses med företagets raka fyr-cylindriga motor med 16 ventiler och dubbla överliggande kamaxlar som utvecklats till Jensen-Healey.



Moskvitch 408 tillverkades mellan 1964 och 1976 och var en stabil vagn med design åt det italienska hållet. Den såldes under olika namn på olika marknader, i Norge hette den Carat och i Sverige och Finland Elite.

Moskvitch Elite GT hade 85 hästkrafter och gav enligt reklamen från importören Matreco blixtnabb acceleration och maxfarten kan hållas på topp vid långkörningar."



*Ford Elite 1976.*

Ford Elite var en kortlivad variant på Ford Torino, en mid-size coupé som konkurrerade med Chevrolet Monte-Carlo och Chrysler Cordoba. Modellen byggdes mellan 1974 och 1976 men sålde ganska bra under sin korta tid på jorden.

MOTORNYTT

**SLUT**