



Citroën XM 1989–94.

1. Nu är det skattefritt att ladda på jobbet
2. Så räddades Tesla av Mercedes och Toyota
3. Tesla sätter globalt leveransrekord igen
4. Polestar 2 får bättre räckvidd igen
5. Startar svensk fabrik som bygger ny superversion av Cobra
6. Första elbilen från Alfa Romeo hämtar genidrag från historien
7. Xpeng G6 utmanar Tesla Model Y
8. Nya elbilen utvecklad i Sverige kan få 103 mils räckvidd
9. Donkervoort F22 i naken kolfiber
10. Vi testar Bentley Flying Spur Hybrid
11. Kan BMW i4 konkurrera med den futuristiska Hyundai Ioniq 6
12. Körde 250 mil på mindre än 1 kg vätgas
13. Volvos värsting med 300 hk
14. Så hyllas svenska elbilen Nevs Emily GT av Top Gear
15. Porsche 918 testad
16. Citroën XM bortglömda modellen som snart kan öka i värde
17. När gasturbin var framtiden
18. Goodwood Festival of Speed live stream

1. Nu är det skattefritt att ladda på jobbet

Av Roger Åberg 2023-07-03 kl 10:00

Ny regel började gälla i helgen.



I helgen började lite nya skatteregler gälla för laddning av elbil på jobbet. Tidigare så skulle man egentligen skatta för den ström man fick från sin arbetsgivare om man laddade sin bil på jobbet, men nu är det fritt fram i tre år. Anledningen är att får man drivmedel från sin arbetsgivare så är det normalt en skattepliktig förmån, oavsett om det handlar om bensin för 20 kronor litern, el för 6 kronor per kWh eller el för 12 öre per kWh.

Men mellan 1 juli 2023 och 30 juni 2026 så får arbetsgivaren bjuda på laddning på arbetsplatsen. Förutsättningen är att laddningen sker på jobbet, eller som det heter på Skatteverket språk: "detta gäller under förutsättning att laddningen sker vid en laddningspunkt eller eluttag som tillhandahålls av arbetsgivaren i anslutning till arbetsplatsen". Arbetsgivaren kan alltså inte bjuda på el från valfri laddstolpe på stan.

Anledningen till denna tillfälliga skattefrihet är att man vill att arbetsgivare ska sätta upp laddstolpar på arbetsplatser och på så sätt göra det enklare att ha elbil.



Roger Åberg



2. Succé för Tesla i Q2 – Tesla sätter globalt leveransrekord igen

Posted by Kristofer Rask juli 2 2023

Tesla har under våren fortsatt jobba på att skala upp produktionen, pressa priset på nya bilar och rea ut bilar i lager. Det hela har fungerat och under våren har Tesla ännu en gång slagit både produktions- och leveransrekord.



Under årets andra kvartal tillverkade Tesla 479 700 bilar, vilket är nästan 40 000 fler än det gamla rekordet. Tesla slog också leveransrekord. Under det senaste kvartalet levererade Tesla 466 140 bilar, i runda slängor en ökning med runt 45 000 från det gamla rekordet.

	Tillverkade	Levererade
Model S/X	19 489	19 225
Model 3/Y	460 211	446 915
Totalt	479 700	466 140

Därmed står det också klart att Tesla slog analytikernas förväntningar. I vanligt ordning kommenterar Tesla inte resultatet idag, det kommer först i samband med kvartalsrapporteringen den 19 juni. Förhoppningen är då också att Tesla och Elon Musk klagör lite mer kring de kommande [produktnyheterna man aviserat om tidigare i våras](#).

Historik

Historiska volymer för Tesla senaste två åren, globalt:

Period	Tillverkade	Levererade
Q1 2023	440 808	422 875
Q4 2022	439 701	405 278
Q3 2022	365 923	343 830
Q2 2022	258 580	254 695
Q1 2022	305 407	310 048
Q4 2021	305 840	308 600
Q3 2021	237 823	237 823
Q2 2021	206 421	201 250
Q1 2021	180 338	184 800



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.](#)



3. Så räddades Tesla av Mercedes och Toyota – fyller 20 år

Publicerat 03/07/2023 av Maths Nilsson

Nu fyller Tesla 20 år som företag. Den sagolika resan startade i en oansenlig byggnad i San Carlos i Californien. Resan mot stjärnorna har varit som en berg-och-dal-bana och Tesla har varit nära att gå under flera gånger. Hade det inte varit för Toyota och Mercedes hade inte Tesla funnits. Idag kämpar de traditionella bilmärkena istället för att ta efter Tesla.



Den 1 juli 2003 grundades Tesla och startade sin verksamhet i ett oansenligt kontor i San Carlos i Kalifornien. Redan från början var målet att bevisa att elbilar inte behöver vara en dålig kompromiss, utan kan vara bättre än fossilbilar.

Många tror att Elon Musk startade Tesla, men det är inte sant. De två ganska anonyma och slätstrukna ingenjörerna Martin Eberhard och Marc Tarpenning kom på idén till Tesla 2003. De hade sålt ett företag som tillverkade e-läsare för 187 miljoner dollar och letade efter en ny idé. De inspirerades av GM:s sorgliga nedläggning av elbilen EV1 år 2002, då över 1000 bilar återkallades och förstördes.

Den 1 juli 2003 lanserade de sitt nya företag Tesla Motors i San Carlos i Kalifornien, ungefär tre mil från dagens Fremontfabrik. Den tredje anställda blev nyzeeländaren Ian Wright som skulle ansvara för utveckling. De tre började leta finansiärer och träffade Elon Musk i januari 2004. Elon Musk gick in med 6,5 miljoner dollar och blev ny styrelseordförande i februari 2004.



Teslas första grundare Martin Eberhard och Marc Tarpenning.

En av Musks första åtgärder blev att utnämna Martin Eberhard till företagets vd. Den femte anställda blev JB Straubel. I september 2009 gjordes en uppgörelse att alla de fem först anställda skulle få kalla sig medgrundare. Elon Musk var styrelseordförande, men sägs redan från början ha varit involverad i produktdesignen av Tesla Roadster på detaljnivå.

Planen var att börja med en dyr och avancerad sportbil för att steg för steg kunna övergå till allt billigare bilar för massmarknaden. En plan som måste sägas ha lyckats då Tesla Model Y nu är världens mest sålda bil.

Martin Eberhard var Teslas vd fram till augusti 2007, men petades till teknikchef och fick slutligen lämna företaget helt i januari 2008. Istället blev Ze'ev Drori till vd och koncernchef i december 2007. I januari 2008 var läget kritiskt för Tesla och personalen skars ner med 10 procent, då företaget brände pengar i en okontrollerad hastighet.

Till en början hade Tesla Model S delar från Mercedes-Benz som ägde 10 procent av Tesla.

I oktober 2008 var läget så kritiskt att Elon Musk själv valde att ta över vd-posten. En av hans första åtgärder blev att sparka 25 procent av de anställda. Företaget lyckades undvika konkurs genom att ta in 40 miljoner dollar i konvertibla skuldebrev. Elon Musk lyckades också låna pengar av sina vänner för att Tesla skulle kunna betala sina löner vecka för vecka. Elon Musk lyckades också låna 465 miljoner dollar från amerikansk energidepartementet. Samtidigt lyckades företaget få ut sina första Tesla Roadster till kunder.

Och hade det inte varit för Mercedes-Benz hade Tesla gått under. Elon Musk lyckades få Daimler AG att investera 50 miljoner dollar för 10 procent av aktierna i Tesla i maj 2009. Dessutom skrev företagen ett strategiskt avtal om samarbete. Utan det avtalet hade inte Tesla funnits idag. Mercedes sålde sina aktier i Tesla 2014.



Teslas allra första kontor i San Carlos i Kalifornien.

Många har också glömt att Toyota kom som en räddande ängel genom ett partnerskap 2010. Idag säger Toyotas ingenjörer att Tesla Model Y är ett tekniskt mästerverk och att de ska inspireras av Teslas produktionsmetoder och ska införa gigacasting. Men för 13 år sedan var det Tesla som vände sig till Toyota för att lära sig tillverka bilar.

På en presskonferens med Akio Toyoda tillkännagav Elon Musk samarbetet i november 2010. Då sade Elon Musk att han såg fram emot att lära sig Toyotas tillverknings teknik och kallade den "världens bästa". Idag är förhållandet lustigt nog det omvända.

Idag är det Toyota som vill kopiera Teslas produktionsmetoder med pressgjutna chassidelar.

Elon Musk lyckades dessutom få Toyota att köpa tre procent av aktierna i företaget för 50 miljoner dollar. Dessutom fick Tesla köpa Toyotas och General Motors nedlagda Nummi-fabrik i Fremont för bara 42 miljoner dollar. Där skulle Tesla Model S tillverkas, utan att Tesla hade några ingående erfarenheter om hur bilar massproduceras.

Bilfabriken i Fremont var mer eller mindre fullt utrustad för produktion, och var något av ett lyckoköp för Tesla. En del viktiga fabriksarbetare förmåddes att stanna kvar för att göra omställningen till produktion av Tesla Model S smidig. Avtalet med Toyota gjorde att Tesla fick hjälp att komma igång med sin produktion.

Från Toyotas sida så började man tillverka en elektrisk version av Toyota RAV4 med batteri från Tesla. Endast 2600 bilar tillverkades mellan 2012 och 2014. I slutet av 2016 avslutades samarbetet med Tesla helt och Toyota sålde sina aktier. Toyotas ingenjörer kände att samarbetet med Tesla inte tillförde så mycket och enligt Akio Toyoda började Tesla bli en konkurrent när de etablerade sig i Kina.



Toyota räddade Tesla genom att köpa aktier och sälja Fremontfabriken billigt. Här ses Elon Musk och Akio Toyoda på en presskonferens.

Få kunde då ana att Tesla några år senare skulle köra om Toyota som världens mest värdefulla bilföretag. Tesla är idag värt nästan fyra gånger mer än Toyota på marknaden. Under söndagen rapporterades nya leveranssiffror på 466 000 bilar för andra kvartalet, och företaget jagar nu Toyota även i volym, än så länge är Toyota mer än fem gånger större i antal tillverkade bilar.

Källor: [Nikkei Asia](#), [The Street](#) m fl

Teslas milstolpar

Namnet Tesla

Passande nog fick företaget sitt namn efter uppfinnaren Nikola Tesla som på 1800-talet bland annat upptäckte egenskaperna hos roterande elektromagnetiska fält. Hans upptäckter ledde till grund för växelström, som än i dag används i elmotorer. Många ingenjörer beundrar i dag Nikola Tesla för hans historiska upptäckter som förändrade elektrotekniken.

Tesla Roadster

Tesla Roadster var långt ifrån dagens Teslor, men sportbilen hade flera banbrytande egenskaper. Framförallt var räckvidden betydligt bättre än i gamla tiders elbilar. Roadster kom nästan 40 mil på en laddning. Dessutom var accelerationen lika bra som i andra sportbilar. Att bilen kunde laddas i ett vägguttag var också nyskapande. När bilen lanserades kostade den över 100 000 dollar

Tesla börsnotering

Under 2010 löste sig finansieringsproblemen för Tesla då företaget börsnoterades. Bolaget tog in 226 miljoner dollar när aktien introducerades för 17 dollar på Nasdaqbörsen. Ett år senare visade företaget upp prototypen för [Model S](#), elbilen som skulle komma att förändra världen. Tesla meddelade att Model S skulle kosta 76 000 dollar i USA.

Model S lansering

Tesla Model S introducerades på marknaden 2012 och fick genast ett mycket gott mottagande. Den lyxiga sedanen fick utmärkelser och positiva recensioner från flera bil- och miljötidningar och förändrade världens syn på vad en elbil var. Model S hade en räckvidd på nästan 50 mil när den lanserades.



Till en början hade Tesla Model S delar från Mercedes-Benz som ägde 10 procent av Tesla.

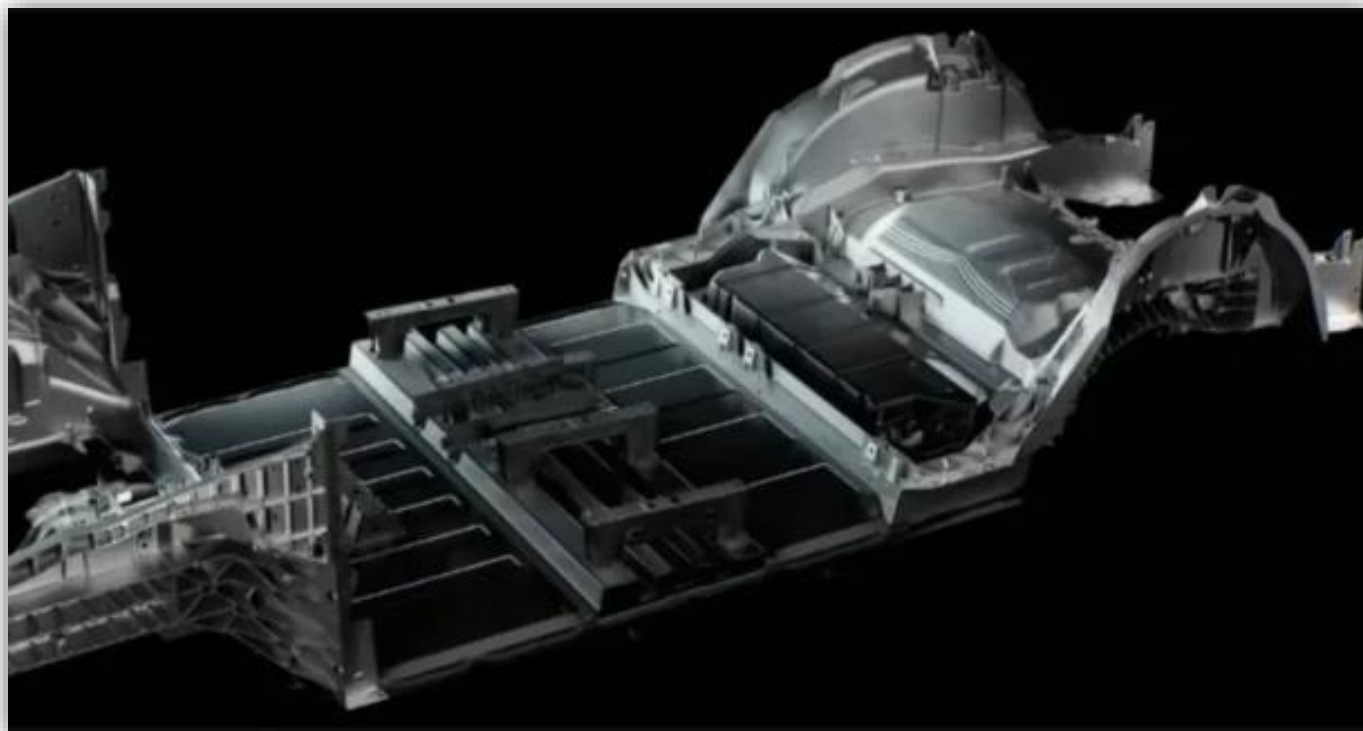
Samma år som Model S började levereras till kunderna började Tesla öppna egna laddstationer, så kallade Superchargers. De första sex låg i Kalifornien och i dagens läge finns det långt över 1 000 stationer i hela världen. Från början var det helt gratis att ladda för den som hade köpt en Tesla.

Under 2013 meddelade Tesla att de skulle bygga en Gigafactory i Nevada. I dag tillverkas en stor del av batterierna till Teslabilarna i Gigafactory Nevada.

Model 3 lansering

2016 blev ett mycket viktigt år för Tesla. I början av året visade företaget upp **Tesla Model 3** som skulle vara den första massmarknadsmodellen överkomlig för vanligt folk. En entusiastisk Elon Musk meddelade att Tesla skulle bygga 200 000 bilar redan andra halvåret 2017. Det blev bara en fjärdedel så många, och Elon Musk kallade tiden för ett "produktionshelvete".

2018 blev ett jobbigt år för Tesla. I början av året producerades bara en bråkdel av de Model 3-bilar som det var planerat för och det tog tid att få fart på produktionen. Det blev ännu mer problem i augusti när Elon Musk twittrade ut att Tesla planerade att bli privata för en kurs på 420 dollar. Börskursen rusade och finansinspektionen startade en utredning mot Elon Musk. Tesla fick betala böter på 20 miljoner dollar. Elon Musk tvingades avgå från posten som styrelseordförande, men satt kvar som vd.



I dag är det Toyota som vill kopiera Teslas produktionsmetoder med pressgjutna chassidelar.

Model Y och Cybertruck lansering

Det följande året blev bättre för Tesla. Företaget visade upp SUV:en **Tesla Model Y** som fick ett gott mottagande på marknaden. I slutet av året visades Cybertruck som gjorde sensation. Elon Musk lyckades krossa en okrossbar ruta under presentationen, men det ökade bara publiciteten runt bilen. Den viktigaste händelsen för svenskt vidkommande var marknadsintroduktionen av Model 3 i mars.

Teslaaktien

Precis som alla andra biltillverkare blev pandemiåret 2020 utmanande för Tesla, men företaget lyckades gå stärkta ur krisen. På börsen slog Tesla rekord efter rekord och blev världens högst värderade biltillverkare och var under en period värt över 1.200 miljarder dollar. Idag ligger börsvärdet på omkring 820 miljarder dollar.

Leveransrekord och Gigafactorys i hela världen

Tesla har numera fabriker i USA, Kina och Tyskland, dessutom byggs en ny fabrik i Mexiko. Företaget utvecklar nu flera nya modeller som ska öka volymen jämte dagens modeller, bland annat en liten billig elbil som ska kosta 25.000 dollar. I andra kvartalet 2023 slog företaget leveransrekord med 466.000 bilar.



Maths Nilsson

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

Teknikens Värld

4. Polestar 2 får bättre räckvidd – igen

Publicerad: 30 jun 2023, kl 16:00

Polestar har förbättrat effektiviteten, prestandan och därmed även räckvidden för 2024 års modell av Polestar 2.



Polestar 2 uppdateras med bättre räckvidd än en gång.

I vintras presenterades en **rejäl uppdatering för Polestar 2**, med bland annat ny grill (samma som för **Polestar 3**) dit sensorer och kameror fått flytta in. Bilmodellen har vid flera tillfällen uppdaterats med både hård- och mjukvara och framför allt gällande batteristorlek, snabbbladdningskapacitet och räckvidd. Nu är det dags igen.

Tack vare hårdvaruuppdateringar som större batterier och nya motorer kan **Polestar 2** nu få upp till 22 procent bättre räckvidd samt förbruka upp till nio procent mindre energi. Polestar betonar också att man samtidigt minskar koldioxidavtrycket med uppdateringen. Nyheterna kommer till 2024 års modell av 2:an.

Long range Single-motorn har gått från en räckvidd på 635 kilometer till 654 kilometer enligt WLTP. Det är fortfarande ett batteri på 82 kilowattimmar och snabbbladdning med upp till 205 kilowatt som gäller. Men Polestar menar att motorn är mer effektiv. Förbrukningen ligger på mellan 1,49 och 1,58 kilowattimme per mil, enligt tillverkaren.

Standard range Single-motorn ska enligt preliminär testdata kunna rulla upp till 532 kilometer, i stället för 518 som man angivit tidigare. Denna har ungefär samma förbrukning som Long range Single-motorn, men kan "bara" snabbbladdas med 135 kilowatt.

Att minska koldioxidutsläppen är viktigt för Polestar och enligt varumärket har man minskat dessa med tolv procent på tre år, tack vare att man bytt till förnybar el i fabriken och att MY24, den nya Polestar 2, fått förbättrad batterikemi – bland annat.



Sanne Väli-Tainio

5. Startar svensk fabrik – bygger ny superversion av Cobra

Publicerat 04/07/2023 av Maths Nilsson

Sverige har fått en ny sportbilsfabrik. HMC har fått typgodkännande att börja serietillverka en modern svensk version av Cobra med en V8 på 460 hästkrafter. – Redan vid första starten kunde jag känna hjärtat bulta av förväntan, säger grundaren Thomas Kümmerling till Carup.



Än så länge är den liten, men Sverige har faktiskt fått en tredje biltillverkare efter Volvo Cars och Koenigsegg. **HMC Handmadecars** har fått EU-typgodkännande för att tillverka och sälja en sportbil som är en replika av legendariska AC Cobra. Det betyder att bilen kan serietillverkas och säljas till kunder och registreras för gatubruk i hela EU. Bilen har genomgått tester och klarar olika säkerhetskrav.

Sportbilen har fantastiska prestanda med en Chevrolet LT1 V8 motor på 460 hästkrafter under huven. För att få ner kraften i backen har bilen en sexväxlad manuell Tremec T56-växellåda. Vikten är endast 1 365 kg, så den korta bilen på 388 cm lovar att ha underhållande köregenskaper. Bilarna tillverkas genom ett samarbete med Backdraft i Sydafrika. Karossen görs av glasfiber och fyrkantsprofiler. Bilarna sätts nu ihop i HMC Handmadecars lilla fabrik i Vadstena i Östergötland.

– Med en kraftfull V8-motor under huven har den imponerande acceleration som ger en otrolig körupplevelse. Den har en välbalanserad fjädring och chassi, vilket ger en enastående väghållning och stabilitet även i snäva kurvor. Det är en bil som ger dig möjlighet att uppleva adrenalinkicken från accelerationen och samtidigt ha full kontroll över vägen, berättar Thomas Kümmerling.



Bakom HMC Handmadecars finns entreprenören Thomas Kümmerling med ett långt förflutet inom bilbranschen, och har även varit delaktig i uppmärksammade bilbyggen. I det tysta har han under de senaste åren utvecklat sportbilen Backdraft HMC Classic. Bilen är en läcker reinkarnation av ikoniska AC Cobra, medan chassit och drivlinan uppfyller moderna krav.

– Jag har alltid varit öppen för nya idéer och älskar att kasta mig in i nya spännande projekt. En dag kom jag i kontakt med två kreativa killar som drev en serviceverkstad. När deras företag senare lades ned, vände de sig till mig och presenterade en unik idé – att bygga kit-cars. Jag tog omedelbart tag i möjligheten och grundade HMC Handmadecars, och därmed inleddes projektet “Backdraft HMC Classic”. Vi började med att utveckla och utöka den befintliga verkstaden för att omvandla den till en mindre fabrik, säger Thomas Kümmerling.

Att få EU-typgodkännande för en bil är inte någon lätt process, och får betraktas som något av en bragd. Processen blev betydligt längre och svårare än vad Thomas kunde ana.

– Efter att ha köpt hem två Backdraft vägbilar och en Backdraft för racing, insåg vi snart att vårt naiva försök att genomföra en ombyggnation för enskilt godkännande inte skulle räcka. Vi insåg att vi behövde expertis inom området och vände oss därför till Bengt Lidmalm, en erfaren biltillverkare, grundare och ägare av Indigo.

Processen inleddes redan 2019 och med hjälp av Bengt Lidmalm lyckades teamet passera alla nålsögon. Även teknikern Edvardas Lybus har varit en nyckelperson i den komplicerade resan.

– Till slut, den 6 december 2022, uppnådde vi vårt efterlängtade EU-typgodkännande. Det var en betydande milstolpe för oss och bekräftade att våra bilar uppfyllde alla nödvändiga krav och standarder. Bengt Lidmalms och Edvardas Lybus bidrag till detta framgångsrika resultat kan inte överskattas, och vi är tacksamma för deras engagemang och expertis i hela processen. När jag satte mig bakom ratten för första gången efter att vår fantastiska Backdraft HMC Classic äntligen var EU-typgodkänd, kände jag mig överväldigad av glädje och stolthet, säger Thomas Kümmerling.



FILM: <https://player.vimeo.com/video/819490121?>

Backdraft HMC Classic är en replika av AC Cobra, och Thomas Kümmerling är extremt nöjd med utseendet, även om EU-krav har tvingat fram ett par kompromisser.

– Den är en visuell fest för ögonen med sina eleganta och tidlösa designelement. Genom att kombinera skönheten från 1960-talets klassiska sportbilar med moderna prestanda och kvalitet har vi skapat en bil som verkligen är en syn att beskåda. Karossens rundningar och kurvor är helt enkelt magnifika och fångar blicken från alla håll.

Här berättar grundaren Thomas Kümmerling om den svenska Cobran.

– När jag betraktar fronten med sina djupa luftintag och den klassiska kylargrillen, känner jag en kraft och aggression som omedelbart väcker mitt bilhjärta till liv. Sidoprofilen är strömlinjeformad och ger bilen en dynamisk och aerodynamisk look, medan den välplace-
rade taklinjen och de proportionerade hjulhusen ger en känsla av styrka och stabilitet.

Några eftergifter har dock fått göras för att klara kraven för ett EU-godkännande. Bland annat har bilen fått tre vindrutetorkare för att säkerställa kraven på siktfält. Dessutom har bilen både fyra avgasrör baktill och sidepipes.

Redan nu kan du bygga din egen Backdraft HMC Classic på [företagets hemsida](#) och göra en prisförfrågan. Varje bil är unik och någon exakt prislista finns inte, men bilen börjar på ungefär 197 000 euro, inklusive svensk moms. Det motsvarar cirka 2,3 miljoner kronor.

– Vi har redan sett ett stort kundintresse och får många förfrågningar, säger Thomas Kümmerling.

Tillverkningen är igång i den lilla fabriken utanför Vadstena i Östergötland.



Maths Nilsson

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



6. Första elbilen från Alfa Romeo hämtar genidrag från historien

Posted by Kristofer Rask juni 30, 2023

Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca.



Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca.

Alfa Romeos elbilar ska hämta inspiration från historien för aerodynamikens skull. Det avslöjar den italienska biltillverkarens designchef Alejandro Mesonero-Romanos. Inspirationen kommer att komma från 1960-talets "Coda Tronca"-modeller.

Eller kammback som de heter på svenska. Det är en typ av design som baseras på forskning av Wunibald Kamm under 1930-talet. Bilmodellen karaktäriseras av en abrupt avskuren bakdel. Ett drag som reducerar luftmotståndet nästan lika effektivt som en långt utdragen bakdel – men mer praktisk.

– Dessa fyrkantiga bakdelar var sin tids innovativa design, något som vi gjorde med Giulia SZ och TZ i början av 1960-talet, berättar Alejandro.

Alejandro fortsätter med att förklara att det är ett designdrag för att öka den aerodynamiska effektiviteten och räckvidden. Men också för att ge bilarna ett distinkt, klassiskt Alfa Romeo-utseende.

– Vi måste vara försiktiga med hur mycket inspiration vi hämtar från det förflutna som designers. Lite som kockar som blandar klassiska ingredienser till en "ny sås" som dagens generation kommer att reagera på. Men Coda Tronca kommer att vara en användbar ingrediens för oss, och du kommer att se den på flera framtida modeller, tillade Alejandro.

Alfa Romeos första elbil går för tillfället kunder arbetsnamnet "Kid". Det blir en elbil som kommer placera sig i det populära SUV-segmentet, men med löftet om en sportig karaktär. Lanseringen är planerad till första halvan av 2024 och kommer vara baserad på samma plattform som koncernsysterkonet **Jeep Avenger**.

Året efter det planerar Alfa Romeo att lansera eldrivna ersättare till Giulia och Stelvio, samt lansera en ny större crossover till 2026 för marknader utanför Europa.



7. Xpeng G6 utmanar Tesla Model Y

Publicerad: 2023-06-30

Kinesiska Xpeng lanserade tidigare i år den stora **elsuven G9** här i Sverige.



På hemmamarknaden i Kina kommer nu den mindre crossovermodellen G6 som blir en direkt utmanare till Teslas storsäljare Model Y. Inte minst då den är lågt prissatt och kostar från 209 000 yuan, omkring 310 000 kronor. Priset för Model Y börjar i Kina på 263 900 yuan, omkring 390 000 kronor. Yttermåttan stämmer också nästan exakt överens med Tesla Model Y.

Xpeng G6 använder tillverkarens nya plattform SEPA 2.0 vilket betyder snabb laddning tack vare 800-voltsteknik. Enligt Xpeng går det att ladda 30 mils räckvidd på tio minuter. För det behövs däremot en av Xpengs egna **laddstolpar S4** som ger en effekt på 480 kW. Vilken effekt bilen kan ladda med nämns inte.

Inte heller batteristorleken avslöjas, däremot att batteripaketet är integrerat i bilens kaross. Räckvidden anges vara upp till 75,5 mil enligt den kinesiska körcykeln och förbrukningen låga 1,3 kWh per mil. Xpeng G6 kommer med en elmotor med en effekt på 218 kW, eller fyrhjusdriven med ytterligare en elmotor som ger bilen en total effekt på 358 kW, eller 487 hästkrafter. Med det ska Xpeng G6 klara 0-100 km/h på 3,9 sekunder.

I sätena fram hittas både värme och ventilation. Där finns också en pekskärm på 15 tum som enligt Xpeng ska bjuda på en intelligent interaktion mellan människa och maskin samt röststyrning.

Xpeng G6 börjar levereras till kunder i Kina nu i sommar. Någon bekräftelse för om och när modellen kommer hit finns inte för tillfället.



Carl Undéhn

8. Nya elbilen utvecklad i Sverige – kan få 103 mils räckvidd

Publicerat 30/06/2023

av Maths Nilsson

Här premiärvisas nya Zeekr 001 i Europa. Bilen är designad och utvecklad i Göteborg men tillverkas i Kina. Bilen ger ett lyxigt intryck och kostar från 667 000 kronor med bakhjulsdrift och 62 mils räckvidd. Den kan också komma till Sverige med 103 mils räckvidd.



Utvecklad och designad i Göteborg – tillverkad i Kina. Det är Geelys recept för att skapa nya bilmodeller och bilmärken. Senaste tillskottet är Zeekr 001 som har designats hos Geelys designstudio i Göteborg. En stor del av tekniken och köregenskaperna hos bilen är också utvecklade i Sverige hos Zeekrs utvecklingsavdelning, tidigare CEVT. Carup var på plats i Göteborg när bilen premiärvisades för Europa.

Zeekr må låta osvenskt, men bilen är lika svensk som nya [Volvo EX30](#). Zeekrs första modell är en lyxig shooting brake med hög kvalitetskänsla i inredningen. Nya Zeekr 001 kostar från 667 000 kronor med bakhjulsdrift och den fyrhjulsdrivna versionen kostar från 707 000 kronor.

Zeekrs Europa-ud Spiros Fotinos var tidigare en Big Shot inom Lexus och vet hur man gör en klassresa.

Personligen har jag lite svårt för exteriördesignen med en front som andas Lynk & Co och en bakända som vagt för in mina tankar på Nissan Leaf. Bilen hette också Lynk & Co Zero som konceptbil. Men när jag klivit in i bilen känns den desto lyxigare och mer övertygande. Känslan i materialen är högkvalitativ och gedigen, bättre än hos Volvo eller för den delen Tesla. Framstolarna är sköna och baksätet är slösaktigt stort i den 495 cm långa sportkombin.



Zeekrs nya Europa- vd Spiros Fotinos har ett långt förflutet på Lexus, och han försöker övertyga oss om att Zeekr ska bli ett nytt premiummärke som gör samma resa som Lexus. En första genomgång visar att inredningen och detaljkvaliteten ger vid handen att bilen verkar hålla måttet. På papperet verkar bilens prestanda med en räckvidd på upp till 62 mil också matcha kraven, en senare provkörning kommer ge svar på det.

En höjdarbil? Inte omöjligt, men frågan är om det räcker? Inredningen känns verkligen lyxig och gedigen.

Men den stora frågan är hur Zeekr ska undvika att gå i samma fälla som flera nya kinesiska premiummärken tycks ha gått i. Hur bra bilarna än tycks vara är det svårt att attrahera köpare. Det hjälper inte att vara lite billigare än konkurrenterna. Vi verkar gärna köpa en Volvo eller Polestar som är tillverkad i Kina. Men okända kinesiska märken har hittills gått bet på att hitta köpare i lyxklassen. Och det är ingen fördel för Zeekr att ingå i **Geely som är svartlistade av Ukraina.**

Billighetsmärket MG har haft lättare att komma in i Europa, mycket tack vara att det är känt som en brittisk sportbil från början. Det blir spännande att se om Zeekr lyckas bryta isen, jag tror ingen blir besviken på själva bilen, här har ingenjörerna i Göteborg gjort ett kanonjobb.

Kanske är det räckvidden som är "The secret sauce"? Zeekr har en specialversion av 001 med 103 mils räckvidd från ett CATL Qilin-batteri på 140 kWh. Än så länge är det bara bestämt att versionen med 103 mils räckvidd ska göras i 1 000 exemplar och den finns ännu bara i Kina.

– Det är fullt möjligt att den versionen kan komma till Europa, säger vd Spiros Fotinos.



Maths Nilsson



9. Donkervoort F22 i naken kolfiber

Av Bobby Green fre. 30 jun 2023, 18:00

Lätt bil blir ännu lättare



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

I slutet av förra året presenterade Donkervoort sin nya modell F22. Nu får vi se den i naken kolfiber och med kolfiberfälgar sparar man in totalt 20 kilo vikt. Det gör att vågen stannar på nätta 730 kilo vilket ger bilen ett vikt/effektförhållande på 685 hästar per ton. Motor-mässigt sitter här fortfarande samma turbomatade Audi-femra på 2,5 liter och den ger 500 hästar och har 640 Newtonmeter i vrid. Kraften skickas till bakhjulen via en fempetad manuell låda och 0-100 km/h ska gå på 2,5 sekunder.

Bilen vi ser här är specialbeställd av en kund i Mellanöstern, och fler nakna kolfiberver-sioner är på väg till kunder i Tjeckien, Österrike, Finland, Israel och USA. F22 har visat sig vara såpass populär att man bestämt sig för att öka produktionsantalet med 25 till totalt 100 exemplar. En vanlig F22 kostar från 245 000 Euro, vad man får betala för denna version framgår inte just nu. [donkervoort.com](https://www.donkervoort.com)Bil.



Bobby Green



Donkervoort rullar ut modellen F22
500 hästar, 750 kilo40.1°25



Autocar kör Donkervoort D8 GTO-JD70
Kul men dyr



Naken kolfiberversion av Donkervoort D8 GTO
Bare Naked Carbon Edition

10. Miljövänlig lyx: Vi testar Bentley Flying Spur Hybrid

Av Marcus Berggren 2 Juli, 2023

Bentley har som mål att bli helt eldrivna till 2030. Ett steg i detta är att redan nu elektrifiera sin fordonsflotta, något de gjort med flaggskeppet Bentley Flying Spur med epitetet Hybrid.



Vi testade Bentley Flying Spur Hybrid i Stockholm.

Den nya generationen Flying Spur lanserades 2019 och blev kort därefter märkets nya flaggskepp, efter **Mulsanne**, som förvisso ligger på en helt annan nivå i termer av lyx och exklusivitet.

Med det sagt lanserades det nya flaggskeppet med en 6-liters W12 under huven, en bil som vi **lyckades köra 344 km/h i**.

Om du är mer rationellt lagd kan emellertid hybrid-varianten vara mer relevant, vilket vi har tagit reda på.

Det finns egentligen inga direkta konkurrenter men på samma spår finner man **Audi A8 L**, **BMW 750e**, och Mercedes S-klass.

En brittisk lyxlimpa

Exteriört är det ytterst lite som skvallrar om att det rör sig om en hybrid. Hybrid-beteckningen är en uppenbar ledtråd – som kan väljas bort – och även laddluckan (på vänster sida) avslöjar det.

I övrigt är exteriören i linje med det man kan förvänta sig av en Flying Spur. Den osar exklusivitet på ett elegant vis, inte minst när den som har konfigurerat bilen har god smak.

Interiört möts du av den vanliga Flying Spur-interiören. Med andra ord rör det sig om ett brittiskt potpurri av läder och metall med vissa tyska beståndsdelar.

Det innebär en kvalitetskänsla som är rejält hög och Bentleys interiör kan bäst beskrivas som ett hantverk, men med några missar.

Infotainmentsystemet känner man igen från Audi av generation äldre, och många av knapparna är plast och känns inte helt robusta.



Interiören osar för det mesta lyx, även om den känns bitvis plastig och utdaterad.

Traditionell filosofi

I övrigt rör det sig om en väldigt traditionell och intuitiv layout, och interiören känns oerhört ombonad. Det är tveklöst trevligare att tillbringa timme in och timme ut i en Flying Spur kontra exempelvis en Mercedes S-klass.

Baksätet är bestämt rymligt och fullvuxna individer trivs som fisken i vattnet vilket gör att Flying Spur lämpar sig ytterst väl för långresor med full beläggning.

Plattan i mattan resulterar i att elmotorn får skjuts på ekipaget ögonblickligen, snabbt följt av att förbränningsmotorn rustar upp och tar i för kung och fosterland.

Resultatet är att Flying Spur Hybrid känns genuint explosiv, och förvånansvärt atletisk, även på slingriga landsvägar.

Fortsättningsvis känns Flying Spur – likt andra Bentley-bilar – oerhört robust, vilket förespråkar daglig användning. Den känns inte lika ömtålig som exempelvis en **Aston Martin** eller **Ferrari**.

Bentley Flying Spur Hybrid är för den icke-priskänsliga

Bentley Flying Spur Hybrid byter ut V8- eller W12-motorn och ersätter den med en 2,9-liters V6 och en elmotor.

Det innebär en total systemeffekt om 544 hästkrafter och 750 newtonmeter, nog för att katapultera den 2,5 ton tunga bjässen till 100 km/h på blott 4,3 sekunder.

Toppfarten är 285 km/h, vilket minst sagt kan anses vara fullt tillräckligt.

Batteriet är på 18 kWh och räcker till en WLTP-räckvidd på 41 kilometer vilket inte är särskilt imponerande, men det är åtminstone verklighetsförankrat.

Rent kördynamiskt lyckas många laddhybrider – även av den högre kalibern – att kännas bestämt icke-premium när det gäller övergången mellan eldrift och fossildrift.



Det finns inte mycket som avslöjar att Bentley Flying Spur Hybrid är just en hybrid.

En tuff nöt att knäcka

Det som intresserade undertecknad mest innan redaktionen lade vanterna på Flying Spur Hybrid var hur Bentley hade gått till väga för att Flying Spur skulle kännas lika dyr som den är, drivlinan till trots.

Det är främst när en laddhybrid kör runt med ett tomt batteri som körupplevelsen påverkas negativt, men det är något Bentley uppenbarligen varit medvetna om när det gäller Flying Spur.

Även om Flying Spur Hybrid presterar som bäst med batteriet laddat, inkräktar inte ett tomt batteri på hur lyxig körupplevelsen känns.

Den 2,9 liter stora V6:an må inte vara en W12, men den känns både mustig och sportig, mycket tack vare dess 416 hästkrafter och 550 newtonmeter.

Det helt elektriska läget gynnas av den redan knäpptysta kupén och det är en upplevelse som är fruktansvärt trevlig. I termer av livskvalitet är pendling med en Flying Spur-laddhybrid ruskigt högt upp på listan.

Summan av kardemumman

Bentley Flying Spur Hybrid lyckas med konststycket att kombinera otrolig lyx med en miljövänlig prägel. Laddhybrider är i regel kompromisser, men Bentley har sett till att Flying Spur Hybrid är så lite av en kompromiss som möjligt.

I sin tur innebär det att britterna har lyckats behålla lyxkänslan som förknippas med modellen.

I termer av rena och skära kördynamiska färdigheter är [W12-varianten](#) oslagbar i utbudet, men det är svårt att inte imponeras även av Flying Spur Hybrid.

De största missarna har att göra med det utdaterade infotainmentsystemet och knapparna som är i det plastigare laget.

När det gäller just drivlinan skulle även ett större batteri inte skada, även om Bentleys angivna räckviddssiffror överensstämmer med verkligheten.

I det stora hela är Bentley Flying Spur Hybrid en lyxsedan som lyckas väl med att kombinera miljötänk och prestanda, samtidigt som lyxkänslan inte inkräktas på.

Den elektrifierade modellen är ett tidigt steg för britterna mot en helt elektrisk framtid, och vi kan tveklöst säga att det bådär gott för vad som komma skall.

Bentley Flying Spur Hybrid (2023)

Motor: 2,9-liters V6, elmotor 544 hästkrafter, 750 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 4,3 sekunder

Toppfart: 285 km/h

Elektrisk räckvidd: 41 kilometer

Vikt: 2 505 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 5316/1483/2220 mm

Pris: från 2 700 000 SEK

Högsta Växelns helhetsintryck av Bentley Flying Spur Hybrid

Slutbetyg: 4/5

Bentley Flying Spur Hybrid är ett tidigt steg mot det brittiska märkets mer elektrifierade framtid.

Trots laddhybrid drivlinan lyckas Flying Spur kännas oerhört lyxig, med en välkalibrerad övergång mellan elektriskt och fossilt, samtidigt som bilen alltid känns tillräckligt prestandastinn.

Komfortnivån är skyhögt, men vissa delar av bilen känns något utdaterad, exempelvis infotainmentsystemet. Både V8- och W12-motorerna är egentligen trevligare rent kördynamiskt, men laddhybriden känns inte som en kompromiss för det.

Läs även: [Test: Bentley Continental GTC Speed – värd 4 miljoner?](#) [Dagens PS]

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

Läs även: [Brutal lyx – vi testar nya Bentley Continental GT Speed](#) [Dagens PS]

Läs även: [Framtidens Bentley blir eldrivet – Batur ska visa vägen](#) [Dagens PS]

Läs även: [Provkörd: Range Rover P510e – lyxigaste laddhybriden](#) [Dagens PS]



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.



11. Duell: Kan BMW i4 konkurrera med den futuristiska Hyundai Ioniq 6?

Av redaktören @bytbil.com 2023-06-30

Text Simon Hallenslev

Vi jämför BMW i4 med Hyundai Ioniq 6.



BMW i4 är en traditionell 4-serie, men med kraft och utan krusiduller. Frågan är om den fortfarande behöver några krusiduller för att konkurrera med en helt ny, futuristisk och aerodynamisk Hyundai Ioniq 6?

Det blir inte mer olika än såhär. Med BMW i4 måste du kisa för att se att det är en elbil. Med Hyundai Ioniq 6 måste du... inte det!

Som elbil representerar BMW i4 det traditionella och delar plattform med 4-serien, som fortfarande finns tillgänglig med en fossildriven drivlina. Här är det tysta sättet det enda från elbilsvärlden som du måste vänja dig vid om du kommer från en bensinbil.

Hyundai Ioniq 6, å andra sidan, är ett helt nytt och futuristiskt tillskott till sortimentet, vilket är uppenbart för alla som lägger ögonen på dess ultra-aerodynamiska form. En form som, förutom ett långt utseende, säkerställer klassledande räckvidd.

Hur är de att köra?

BMW in i benmärgen

Om du har BMW i blodet och kräver att din elbil ska köra som en BMW kan du förkorta lästiden för den här recensionen. Då kan du direkt välja BMW i4.

Det finns något fundamentalt "BMW-aktigt" med hur i4 kör, utan att kunna säga exakt vad det är. Kanske är det den exakta och tunga styrningen, som har blivit ett BMW-trademark, eller kanske är det symbiosen mellan chassit och underredet som ger en allestädes närvarande dynamik.



Hyundai Ioniq 6 Long Range RWD Essential.

Det korta av det långa är att BMW i4 går bra, och det beror främst på att testbilen är en eDrive35. Även om det är svårt att tro, ökar smidigheten när du tar bort motorn från framaxeln och de extra 225 kilo som i4 M50 bär.

Bakom ratten är BMW i4 raffinerad eftersom den kombinerar solid BMW-dynamik med en hög nivå av komfort. Det krävs mycket för att underredet ska slå tillbaka över de bästa brunnslöcken i staden, medan den på motorvägen levererar fantastisk riktningstabilitet.

Komfort med en twist

Även om Hyundai Ioniq 6 skriker högteknologi från utsidan är plattformen återvunnen. Under de aerodynamiska formerna finns samma plattform som den mycket uppskattade Ioniq 5 har körts på sedan 2021. Men det finns uppdateringar som gör att Ioniq 6 körs annorlunda. Och bättre.

Medan Ioniq 6 är 15 cm lägre och plattformen 5 cm kortare, är det en ny underredsuppsättning som gör magin. Här lyckas Ioniq 6 bättre kombinera komforten från Ioniq 5 med mer balans, stabilitet och en touch av dynamik.

Men i direkt jämförelse med i4 saknar Ioniq 6 fortfarande en del av dynamiken för att hänga med. Detta beror främst på mjuk styrning utan mycket feedback och dito pedaler, där bromspedalen i synnerhet är lite svampig.

Om man isolerar komforten är Ioniq 6 den överlägsna bilen. Underredet är en aning mjukare över ojämnheter, medan ljudnivån är i en helt annan liga. Den skär genom luften som ett nyslipat svärd och tillsammans med bullerisolerande fönster ger den en av de tystaste kupéerna i sin klass.

Modellserierna

BMW i4 eDrive35 drivs av ett 70,3 kWh-batteri som klarar 478 kilometer. Det är helt okej – särskilt som i4 är en elbil som håller vad den lovar. Den är exakt i sin bedömning av den faktiska räckvidden i displayen, vilket ger dig sinnesro när du reser långa sträckor.

Noggrannhet eller inte, det räcker inte för att de bayerska bilbyggarna ska kunna hålla jämna steg med Hyundai Ioniq 6, som i Long Range-varianten med 77,4 kWh-batteri har en räckvidd på 614 kilometer. Testbilen är dock utrustad med 20"-fälgar, vilket förkortar räckvidden till 545 km. Det känns dock inte ouppnåeligt om du håller sträckorna långa.

När du väl är uppe i fart skär Ioniq 6 genom vinden och är extremt snål. Lägg därtill att den är välsignad med ett imponerande 800V-system som möjliggör snabbbladdning på svindlande 350 kW jämfört med 180 kW i i4.



BMW i4 eDrive35 M Sport.

Hur är kupéerna?

Bra upprepningar

Det finns en känsla av tradition när du kliver in i i4. Medan de eleganta, sammanhängande skärmarna stjälar den första uppmärksamheten, upptäcker du gradvis den mjuka plasten och känslan av att kramas som BMW gör bäst.

Kupélayouten är klassisk BMW och ganska konservativ, men det betyder bara att allt är där du förväntar dig att det ska vara. Den konservativa känslan försvinner också när du utforskar systemet som döljs bakom den 14,9-tums infotainmentskärmen.

Skärmen är kristallklar i sin upplösning och exakt i sin tryckkänslighet, medan systemet bakom den är bland de bästa på marknaden. Det ger en helt igenom modern känsla.

Även i Ioniq 6 finns det upprepningar, eftersom de lätt kan känna det mjuka och välbyggda ursprunget från Ioniq 5 – men utan samma känsla av exklusivitet som i i4. Förarplatsen har uppdaterats för Ioniq 6 och är nu mer lik den som finns i i4, med en fast mittkonsol som bidrar till en cockpitkänsla.

Hyundai Ioniq 6 döljer också en upprepning av det klena slaget, eftersom infotainmentsystemet och den digitala instrumenteringen förblir oförändrade. Systemet var redan gammaldags i känsla och layout med Ioniq 5 2021, vilket är anledningen till att skärmarna verkar lite grusiga jämfört med i4.

Och ja, Apple CarPlay och Android Auto ansluts inte trådlöst...

Hyundai gör comeback

Efter den digitala rakningen gör Ioniq 6 en comeback när det gäller utrymmet. Även om den sluttande taklinjen åter upp en del av takhöjden är den fortfarande i nivå med BMW, medan benutrymmet å andra sidan är mycket bättre.

Även över långa avstånd kan vertikalt välsignade baksätesspassagerare bli bekväma. Bakdörrarna öppnas också bredast i Ioniq 6, vilket innebär mindre krångel med bilbarnstolar.

Bagageutrymmenas kapacitet är ganska nära varandra om man bara tittar på antalet liter. BMW i4 rymmer 470 liter medan Hyundai Ioniq 6 har plats för 446 liter.

Tyvärr har Hyundai valt att inte låta bakrutan öppnas upp, vilket begränsar användbarheten. Med andra ord är det mer besvärligt att transportera en barnvagn i Ioniq 6 än i i4.



Priser och utrustning

Priset för premium

Mätt i räckvidd kan duellen verka orättvis med 478 km i BMW i4 eDrive35 mot 614 km i Hyundai Ioniq 6 – men när det gäller priset ser det annorlunda ut. Priset för premium måste betalas någonstans, och i den här duellen är det på batteriet.

BMW i4 eDrive35 är basvarianten på 679 500 kronor, vilket är jämförbart med Hyundai Ioniq 6 med det högsta Advanced-utrustningspaketet på 694 900 kronor.

Basvariant eller inte, BMW i4 eDrive35 är välutrustad som standard. Du får saker som 17" lättmetallfälgar, elmanövrerad baklucka, trezons klimatanläggning, trådlöst Apple CarPlay, digital instrumentering och den stora, vackra infotainmentskärmen.

Hyundai Ioniq 6 Long Range Advanced är fullspäckad med utrustning som 360-kamera med parkeringsassistent, ett stort Bose-ljudsystem, premiumframstolar med ventilation och extra bullerdämpande fönster.

I verkligheten är det den högsta Advanced-varianten som är mest meningsfull, eftersom den fortfarande har saker som elektriska framsäten, elektrisk baklucka, head-up display, LED-matrisstrålkastare, adaptiv farthållare med utökad motorvägsassistans och backkamera. En generellt högre nivå än i4 eDrive35.

Traditionella dygder drar

Hyundai Ioniq 6 är en fulländad efterföljare till Ioniq 5. Aerodynamiken har tagits till nya höjder, vilket inte bara ger klassledande räckvidd utan också den tystaste kupén i klassen. BMW i4 kan inte konkurrera med detta.

Lägg därtill gott om utrymme och bekväm körning, och det ser ut som om den bayerska bakhjulsdrivna bilen kommer att få det tufft med kraften. Tyvärr begår Hyundai ett digitalt självmål, där det plötsligt är Ioniq 6 som verkar halvgammal.

BMW i4 kör bättre, har bättre digitala system och en kupé som är både snyggare och bättre byggd. Det är traditionella dygder som drar, och det är därför jag till slut väljer den framför Ioniq 6, som jag är ganska förtjust i.

FAKTA

Hyundai Ioniq 6 Long Range RWD Essential

Motor	Elmotor (bak)
Effekt	228 hk/350 Nm
0-100 km/h	7,4 sek

Topphastighet	185 km/h
Förbrukning	14,3 kWh/100 km
Räckvidd	614 km (545 km med 20" fälgar)
Batterikapacitet	77,4 kWh
Laddningskapacitet	240 kW
Mått (L/V/H)	486/188/150 cm
Vikt vid start	1 985 kilo
Bogservikt	1 500 kg
Bagageutrymme	401 liter + 45 liter fram
Pris	619 900 kronor

BMW i4 eDrive35 M Sport

Motor	Elmotor (bak)
Effekt	286 hk/400 Nm
0-100 km/h	6 sek
Topphastighet	190 km/h
Förbrukning	16,2 kWh/100 km
Räckvidd	470 km
Batteristorlek	70,2 kWh
Laddningskapacitet	180 kW
Mått (L/V/H)	478/185/144 cm
Vikt vid start	2 065 kg
Bagageutrymme	470 liter
Pris	721 400 kronor



Simon Hallenslev

Relaterade artiklar:



Hyundai fortsätter att köra på högvarv med Ioniq 6



Hyundai avslöjar designen på Ioniq 6



Premiär för streamlinern Hyundai Ioniq 6



Så långt kommer Hyundai Ioniq 6 på en enda laddning

12. Otroliga rekordet – kör 250 mil på mindre än 1 kg vätgas

Publicerat 30/06/2023 av Erik Aspegren

Åsikterna om vätgas är splittrade och vissa betvivlar dess räckvidd. Men nu tystas tvivlarna av en grupp studenter som på ett år skapat en vätgasbil som krossar alla tidigare världsrekord. – Det känns helt överkligt.



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

Tänker man på vätgas är det kanske bilar som Toyota Mirai eller Honda Clarity som dyker upp först. Mirais eldrivna bränslecell har en full tank på cirka 5,5 kilo vätgas, och kan köra på ett kilo i drygt 125 kilometer, i perfekta förhållanden. Vätgasbilar har fått en del kritik för att inte vara lika energieffektiva som elbilar med batteri.

Med sin nya aerodynamiskt designade lilla Eco-Runner XIII har en grupp personer i Nederländerna lyckats köra sin vätgasbil i nästan 2 500 kilometer, på bara 950 gram vätgas. Det handlar om Eco-Runner Team Delft som består av 23 studenter från Delft University of Technology. Teamet är uppdelat i fem avdelningar och de jobbar för att driva på omställningen av en hållbar framtid inom bilindustrin.

Eco-Runner Team DelftEco-Runner Team DelftTeamet jublar efter rekordet.

På deras hemsida skriver de att målet med deras arbete är att – “främja en hållbar framtid genom att bygga världens mest effektiva vätgasdrivna bil”. Och det är precis vad de lyckades göra förra veckan.

Fredagen den 23 juni påbörjades världsrekordförsöket med Eco-Runner XIII på Emmendingenbanan i Tyskland. Målet var att köra mer än 2 056 kilometer på en tank med 950 gram vätgas. Under dag tre, på söndagen den 25 juni hade räknaren vid 21-tiden nått målet på 2 056 kilometer, men Eco-Runner XIII hade då fortfarande tillräckligt med vätgas kvar för att fortsätta.

Resultatet när tanken var helt tömd var en sträcka på 2 488,5 kilometer. Detta innebär ett nytt överlägset världsrekord för Eco-Runner Team och därmed även för hela vätgasindustrin. Hela rekordet finns filmat och dokumenterat av Eco-Runners själva på deras YouTube-kanal. “Det känns helt överkligt, vi klarade inte bara vårt mål på 2 056 kilometer, vi körde ytterligare 400 kilometer” – säger en av personerna i teamet strax efter rekordet.

I en framtid där vätgasdrivna fordon spelar en viktig roll i övergången till ett koldioxidneutralt samhälle är det här nya rekordet viktigt. Som en förnybar energikälla sätter det en ny standard inom energieffektiva fordon och visar vätgasens fulla potential.

13. Volvos värsting med 300 hk säljs: "Makalöst fin"

Publicerat 30/06/2023 av Erik Aspegren

V70 R var Volvos snabbaste bil någonsin när den kom. Med bara 3407 exemplar tillverkade säljs nu en av de speciella bilarna på auktion. – Makalöst fint skick, uppger säljaren.



Historien om Volvo V70 R har sina rötter på 1990-talet när Volvo, kända för sin säkerhet och praktiska egenskaper, bestämde sig för att satsa på en sportversion av V70. Tanken var att utmana de tyska företagen som BMW och Mercedes genom att skapa en V70 som kombinerade utrymme med prestanda. Nu finns ett mycket fint exemplar av denna speciella bil ute på auktion.

Bilen som säljs [via Bidders Highway](#) är den andra generationen av V70 R som Volvo introducerade 2003. Den har en femcylindrig 2.5-liters turboladdad motor. Den ger 300 hk och går från 0-100 km/h på under sex sekunder. Denna V70 R är också utrustad med den kända 6-växlade manuella växellådan som ofta kallas för "Spaceball" då växelkulissen är i slät borstad aluminium.

Sammanlagt tillverkades 3407 exemplar av V70 R under sin fyra år långa livslängd. Varför modellen avbröts efter så kort tid beror i huvudsak på dåliga försäljningssiffror.

Några av de specifika detaljerna för just R-modellen var bland annat Aktivt Chassi (Four-C) med de olika körlägena Comfort, Sport och Advanced, Brembo-bromsar och 330 mm bromsskivor. Även de mörkblå mätartavlorna var unika för V70 R.

Enligt säljaren är bilen, bortsett från några mindre fläckar och en liten repa på höger framskärm, i mycket fint skick. Den sägs vara i utmärkt skick. Pegasus-fälgarna är i toppskick och visar inga tecken på slitage, liksom däcken, glaset och läderklädseln.



Interiört är bilen i mycket fint skick och helt utan anmärkningar. Just denna V70 R är utrustad med de tidstypiska blå sätena och aluminiumlägg som passar fint till den silvriga lacken. Instrumentpanelen och reglage är fria från märken eller tecken på slitage. Samtliga mätare och andra funktioner interiört är i ett gott och fungerande skick.

– Bilen går mycket bra mekaniskt och går riktigt fint på vägen. Bilen har underhållits väl under åren med samtliga böcker, servicebok, nycklar och annan dokumentation”. Bilen har rullat drygt 14 500 mil och gick igenom den senaste besiktningen utan anmärkning, uppger säljaren. Denna V70 R har rullat drygt 14 500 mil och gick igenom den senaste besiktningen utan anmärkning, uppger [Bidders Highway](#).

Även om Volvo V70 R slutade tillverkas för 15 år sedan, är det fortfarande en eftertraktad modell bland dem som uppskattar blandningen av sportighet, säkerhet och mycket utrymme. V70 R är ett av få exempel i företagets historia när Volvo vågade skapa en sann prestandabil.





Erik Aspegren

Erik Aspegrén skriver för Carup, har studerat design och har en bakgrund hos återförsäljare för Porsche, BMW och Audi. Nås på erik.aspegren@carup.se

14. Så hyllas svenska elbilen Nevs Emily GT av Top Gear

Publicerat 01/07/2023 av Maths Nilsson

Ny hyllas den nya svenska elbilen Nevs Emily GT av brittiska Top Gear. De tror att elbilen med 100 mils räckvidd som utvecklades av Saab-ingenjörer kan förändra världen. – Det här är en bil som kan förändra hur vi designar elbilar för alltid, säger Tom Ford.



FILM: <https://youtu.be/-1VAkXNTR1Y>.

Om du ogillar det engelska talet kan du ändå njuta av bilderna.

Redan nu tycks bilbranschen ha cementerat hur elbilar konstrueras. Varenda ny elbil som lanseras är konstruerade på exakt samma sätt som Tesla Model S som kom för 14 år sedan. Men kanske finns det ett bättre sätt att konstruera elbilar. Nu har Top Gear testat den svenska elbilen Nevs Emily GT som i hemlighet utvecklades av Saab-ingenjörer på bara 10 månader.

– Den här bilen har fyra elektriska motorer, men de sitter inte där du brukar hitta dem, alla sitter inne i hjulen. Resultatet är spektakulärt. Det är en riktigt stor bil i klass med Tesla Model S och Lucid Air, säger Tom Ford på Top Gear.

Hjulmotorerna i Nevs Emily GT ger stora fördelar som andra elbilar saknar. Bilen kan förpackas på ett helt annat sätt, vilket skapar större innerutrymmen och ger plats till ett enormt batteri på 175 kW som ger 100 mils räckvidd. Men det finns också nackdelar, den ofjädrade vikten ökar och elmotorn svänger med hjulet genom ojämnheter och gropar i vägen.



Det mest spektakulära är väghållningen. Vid normal körning känns bilen ungefär som vilken annan bil som helst. Men när den pressas i en extrem situation har den köregenskaper som skiljer ut sig från andra bilar. Orsaken är att varje hjul kan köras med individuell torque vectoring. Top Gear demonstrerar skillnaden genom att köra slalom med systemet påslaget och avstängt. – Det här är en väldigt stor bil och du tror definitivt inte du ska klara konbanan, men det gör den. Utan systemet missar jag den totalt. Det är helt otroligt, säger Tom Ford.

Med torque vectoring på hjulmotorerna går det som en dans, utan systemet kör Nevs Emily GT av banan.

Framtiden har sett osäker ut för Nevs Emily GT sedan verksamheten hos Nevs i Trollhättan lagts på is. Men tack vare att projektet blev offentligt förhandlar nu Nevs nya vd Nina Selander med flera intressenter som vill köpa projektet och förverkliga den svenska elbilen med hjulmotorer.

– Chanserna för att Emily blir sålt har däremot ökat betydligt och det i sig är fantastiskt! Målet var ju att få projektet att leva vidare och nå allmän väg. Genom att göra bilen publik tog vi ett avgörande kliv för att förverkliga den drömmen, [berättade Nina Selander för Carup för några veckor sedan.](#)



Förhoppningsvis landar förhandlingarna i att projektet förverkligas. Då kan vi se fram emot rymligare elbilar med otroliga köregenskaper. Systemet har beskrivits som lika revolutionerande som när carvingskidan slog ut den gamla slalomskidan.

– Det är en märkligt färdig design och teknologi. Det är otroligt vad de gjorde på 10 månader. Är detta framtiden för elektrifiering? Jag vet inte, men jag ser fram emot att få reda på det, säger Tom Ford.

FAKTA: NEVS EMILY GT

Pris: Ingen prislapp finns på själva prototypen, men hela projektet håller på att säljas.

Motorer: 4 st elmotorer, systemeffekt 653 hk/2 200 Nm, 480 hk i prototypversion.

Prestanda: 0–100 km/h 3,2 sekunder, prototypversion 4,8 sekunder. Toppfart 250 km/h.

Räckvidd: 10 000 km (WLTP).

Batteri: Upp till 175 kWh.

Laddeffekt: AC 11 kW, DC 350 kW.

Mått: Längd, bredd, höjd, mm 4 861/1 940/1 395 mm. Axelavstånd 3 000 mm.

Tjänstevikt: 2 375 kg. Maxlast 595 kg. Bagagevolym 540 l. Frunk 150 l.



Maths Nilsson

15. Porsche 918 testad: Fortfarande lika makalös

Av Marcus Berggren 1 Juli 2023

Vi begav oss till Stuttgart, Tyskland för att provköra Porsche 918.



Vi lånade bilen av Porsches museum.

Porsche 918 lanserades 2013 i syfte att visa att hållbarhet och prestanda kan gå hand i hand. Vi begav oss till Porsches museum i Stuttgart för att stifta närmare bekantskap med den.

När 918 lanserades 2013 var det i samma skede som [Ferrari LaFerrari](#) och [McLaren P1](#) dök upp.

Tillsammans kallas de för den [heliga treenigheten](#) och enligt många var det 918 som gick segrande ut ur titanernas kamp.

Bilen tillverkades i 918 exemplar, till ett pris som började på 781 000 euro år 2013, motsvarande 11 miljoner kronor idag.

918 tillverkades från september 2013 till juni 2015.

Bilen vi körde var emellertid bil 926, en förseriebil som ägs av Porsche själva.

Lika modern då som nu

Rent designmässigt hade 918 kunnat lanseras imorgon. Utblåsen som är monterade på ovansidan av den mittmonterade motorn, den svarta kolfibervingen och de extremt aggressiva detaljerna får 918 att verkligen skrika superbil.

Vår testbil var utrustad med Weissach-paketet som var ett tillval som kostade närmare en miljon kronor då det begav sig.

Det är ett lättvikts- och aerodynamikpaket som innebär att man får magnesiumfälgar, mycket alcantara, och kopiösa mängder kolfiber, vilket bidrar till bilens tidlösa och bestämt superbilskompatibla utförande.

Uppmärksamheten du får är total.



Rent designmässigt är Porsche 918 en riktig fullträff.

Porsche 918 är den sortens bil som får medtrafikanter att anstränga sig för att komma närmre, vare sig det är i form av tveksamma filbyten eller att hålla samma avstånd som en kolibri till en blomma.

Tysk funktionalism

Interiört möts du av en bestämt tysk och funktionell historia. Skalstolarna osar prestanda, tillika sexpunktsbältet. Vår testbil var pepprad med kolfiber, något som dominerar interiören.

Du möts även av en typisk Porsche-instrumentpanel – förutom att varvmätaren går upp till hela 10 000 varv.

I mitten finns en skärm med bedrövlig upplösning och en mittkonsol som ser ut som en Nokia-telefon, vilket i sammanhanget är totalt irrelevant.

Även om infotainmentsystemet inte är det snyggaste är det förvånansvärt intuitivt. Det visar även att 918 var skapt för att kunna brukas varje dag, men idag har man en för att kunna köra så det ryker.

Råare än råbiff

Det räcker att köra några enstaka meter för att snabbt konstatera att Porsche 918 inte är som något annat som finns ute på vägarna.

918 är mer skapt för banan, något som genomsyrar hela upplevelsen, för att inte tala om att det är den första produktionsbilen som lyckades köra runt **Nürburgring** på under sju minuter – den exakta tiden är prick 6 minuter och 57 sekunder.

Den känns som en tvättäkta **racingsbil** i termer av styvhet.

Vår tur började på Porscheplatz 1 – Porsche-museets adress – i riktning mot slingriga serpentinvägar via Stuttgarts flygplats för att hämta vår fotograf.

Porsche 918 är en riktig dyrgrip

I sakta mak är 918 inte särskilt skräckinjagande – såvida man inte tänker på att man befinner sig i en bil som på en dålig dag är värd närmare 20 000 000 kronor, och det är utan att ta hänsyn till att det rör sig om bil #926.



Interiört möts du av kolfiber och alcantara.

Komforten är obefintlig och det finns mer isolering i ett plåtskjul än det finns i en 918. Det innebär att du är ungefär lika ombonad som på en tysk busstation, vilket bidrar till att bilen upplevs som speciell.

I sin tur innebär att vägljudet är påtagligt och man känner verkligen av varje litet gruskorn på vägen, på gott och ont.

918 är emellertid lättkontrollerad och svarar snabbt på förarens inputs vilket under mer normal körning gör att den känns lika användarvänlig som en bredare [911](#).

Förvränger ens inälvor

Gasen i botten i Porsche 918 bjuder på en annan sensation. Den 4,6-liter stora V8-motorn utan överladdning vrålar till liv och får eldunderstöd av två elmotorer.

I samma ögonblick som du mosar gaspedalen slår ens inälvor bakut.

Elmotorerna drar till en början det stora lasset, men sedan genomför de högoktaniga fossilhästarna en kavallerichock av guds nåde, något som ackompanjeras av en mekanisk skönsång i form av en ylande V8 med utblåsen inom räckhåll.

Köra rakt fram i all ära, men för att se om bilen bjöd upp till dans tog vi Porsche 918 till de kringelkrokiga vägarna i Schwarzwald.

Styrningen är lika precis som en hjärnkirurg och bilens sylvassa kompetens genomsyrar varenda millimeter av körupplevelsen.

Porsche 918 är snällare än väntat

Trots bilens skräckinjagande prestanda är 918 förvånansvärt tillmötesgående.

Det betyder inte att vem som helst kan sätta sig bakom ratten och leka **Walter Röhrl**, men det innebär att du kan få ut mycket av körupplevelsen utan att riskera livet.

Den totala systemeffekten på 887 hästkrafter och fullständigt galna 1 280 newtonmeter innebär att 918 är brutalt kvick. Motorns varvtal och bilens hastighet matchas av det adrenalinrus man känner.

Bakom ratten blir man fullständigt lyrisk, och vill bara köra och köra och köra.

När man närmar sig valfri sömning tysk by kan man helt enkelt vrida om körlägesväljaren till elektrisk, vilket ändrar ljudbilden från att överrösta en musikfestival till att vara i paritet med ett bibliotek.

Dynamisk körning belönas dessutom med att batteriet snabbt laddas upp – något som gynnar både prestandan och möjligheten att glida genom samhällen utan att bli ovän med samtliga invånare.

Det innebär i praktiken att du aldrig befinner dig i en situation där batteriet är helt tomt, och således kan dra nytta av den fulla effekten när man så vill.

Summan av kardemumman

Porsche 918 levererar ett paket som står med bravur än i dag. Dess prestanda är fullständigt överväldigande och designen är enastående.

Körupplevelsen är sensationell och känns mer i paritet med en tvättäkta racingbil snarare än en gatbil.

918:s förmåga att rista in sig i historieböckerna och visa att elektrifiering minsann kan användas för att tillverka superbilar av rang är minst sagt imponerande.

I dag finns det en hel drös med prestandaladdhybrider, men Porsche 918 var ett sätt för tyskarna att för tio år sedan visa hur man kan göra det så exalterande som möjligt.

De lyckades med bravur, och 918 är tveklöst en av de mest exalterande bilarna som tillverkats.

Porsche 918 Spyder Weissach Package (2013)

Motor: 4,6-liters V8, två elmotorer, 887 hästkrafter, 1 280 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 2,6 sekunder

Acceleration 0–200 km/h: 7,2 sekunder

Acceleration 0–300 km/h: 19,9 sekunder

Toppfart: 345 km/h

Elektrisk räckvidd: 19 kilometer

Vikt: 1 634 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4643/1167/1940 mm

Läs även: [Porsche 959 provkörd: En av historiens viktigaste bilar](#) [Dagens PS]

Läs även: [Bugatti Chiron provkörd – världens snabbaste bil](#) [Dagens PS]

Läs även: [Snabbare än en F1-bil – Pininfarina Battista provkörd](#) [Dagens PS]

Läs även: [BMW M1 provkörd – tog upp kampen mot Lamborghini](#) [Dagens PS]



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

16. Citroën XM: Bortglömda modellen som snart kan öka i värde

Publicerad 2023-06-06 kl 6:30 Text Calle Carlquist

Ännu vet ingen hur billig en Citroën XM kan bli. Snart lär dock priserna stiga på denna särpling.



För oss i Sverige är Citroën XM fortfarande en tämligen välkänd modell. För somliga på gott, för andra mest på ont.

Efterträdaren till CX nådde viss popularitet de första åren efter debuten 1989 och tillverkningen pågick i tolv år, med endast smärre yttre utseendeskilnader. Någon storsäljare var det förstås inte men XM hade sin publik bland dem som sökte komfort, komfort och åter komfort.

En vidareutveckling av det gashydrauliska fjädringssystemet, svällande stolar och soffor bak, samt, inte minst, den extra vindisolerande bakruta innanför den ordinarie som förekom i vissa versioner, borgade för detta.

Utrymmena var ett annat starkt kort och de som ryggade för Citroën på grund av märkets traditionellt konstiga instrumenteringar behövde inte oroa sig ens för detta: XM-panelen var nästan alldeles logisk i varje detalj.

Utomlands var det annorlunda, i synnerhet på den franska hemmamarknaden gick det trögt direkt för XM och att sikta en på franska vägar i dag är nästan omöjligt. Likadant i Tyskland och England. Totalproduktionen blev också jämförelsevis låg, i synnerhet den maffiga kombiversionen Break riskerar att bli alldeles utskrotad om några år.

Liksom på mellanklassmodellen BX tidigare skapades XM Break genom ett ”enkelt” tillägg av en låda bak, med bibehållen linje från halvkombin i bakdörrarnas rutramar – det blev billigare så.



"Ännu vet ingen hur billig en XM kan bli" brukar det skämtsamt heta och det har onekligen funnits väldigt många, väldigt billiga exemplar till salu under lång tid. Kanske är den tiden förbi, så mycket lägre kan de i alla fall inte sjunka?

Gamla Citroën brukar inte kosta mycket, det dröjde exempelvis väldigt länge innan priserna på DS-modellerna började stiga, men gissningvis kan det bara gå uppåt för XM nu. Det är en högst speciell modell som dessutom visat sig hyfsat driftsäker (elspöken undantagna) och som klarat sig anständigt från rost.





Citroën XM Break 1989–94.



Calle Carlquist

17. När gasturbin var framtiden

Publicerad: 2023-04-05 12:45 Text: Gunnar Ljungstedt

Toyota Prius var absolut inte den första hybridbilen, men det är den första hybridbilen som massproducerades och modellen har idag över 25 år på nacken.



Man vill ju bara krama den och ta med den hem! Efter decennier i glömska dök Sports 800 GT Hybrid plötsligt upp i offentligheten igen 2009. Nu med scoop på huven, modernare fälgar och svartlackat targatak.

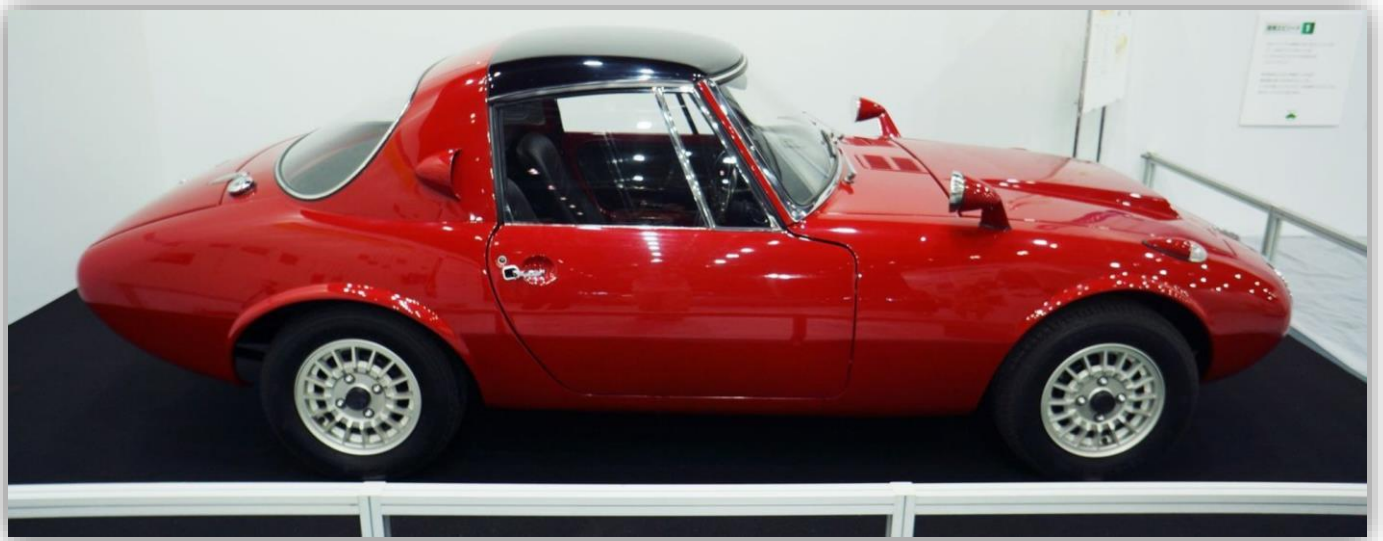
Prius har blivit synonym med begreppet hybrid. Och även synonym med tråkig bil. Backar vi ytterligare ett par decennier hittar vi ett betydligt festligare hybridkoncept från Toyota. En liten käck sportbil med lekfulla linjer – och en tjutande gasturbinmotor!

Toyotas första sportbil – Toyota Sports 800 – visades på Tokyo Motor Show 1962. Eller i alla fall ett koncept. Produktionsbilen dök upp 1965 med ett helt annat tak än konceptbilen.

Produktionen var blygsam, endast 3 131 bilar byggdes under de fyra år modellen producerades.

Vad det har med hybridteknik att göra? Ingenting. Inte då. Sports 800 drevs av en 790 cc stor (liten) tvåcylindrig boxermotor. Men när Toyota testade sin nya djärva hybriddrift var det bland annat i en Sports 800.

När bilen visades på Tokyo Motor Show 1977 (en del källor säger 1979, men Toyota säger 1977) hade den lilla sportbilens bäst före-datum gått ut för länge sedan men när studien påbörjades 1965 var den i allra högsta grad aktuell.



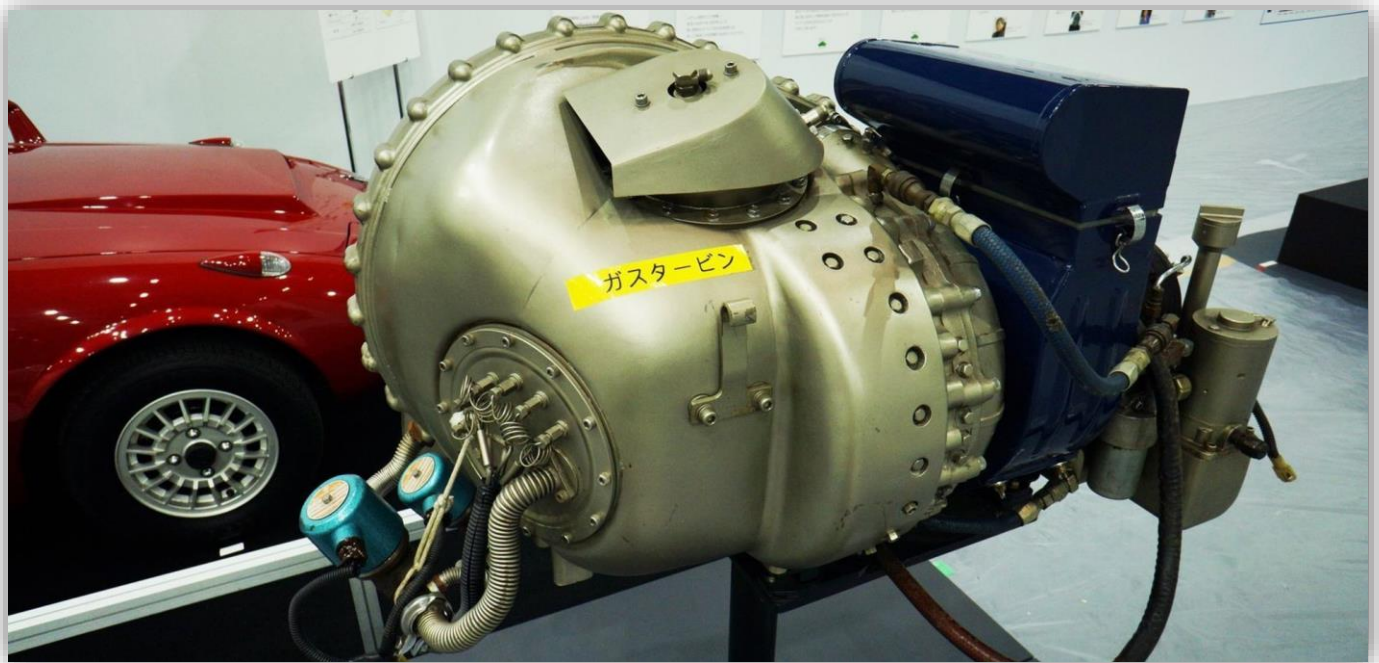
När bilen först visades 1977, eller om det var 1979, var den designmässigt omodern men en snygg uppvisning i konsten att packa in avancerad teknik i ett litet skal. Tyvärr lär prestandan varit usel med 50 procent mindre effekt och nästan dubbelt så hög tjänstevikt.

Gasturbinmotorer som drivkälla för bilar hade testats några gånger tidigare. Bland annat av Rover och Chrysler. Resultaten var inte direkt lyckade. En gasturbin, i alla fall en enaxlad där kompressor och alla expansionssteg är grupperade på samma axel, gillar inte tomgångskörning och låglast, den vill ha rejält motstånd och gå på konstantvarvtal mer eller mindre hela tiden.

Motstånd, som i en generator. Konstantvarvtal, som i en generator. Slutsats, ska en gasturbin sitta i en bil så ska den driva en generator. Och på det spåret jobbade man, dels med Toyota Sports 800 GT Hybrid (GT för Gas Turbine, inte Gran Turismo), men även med ett bussprojekt med tvåaxlad turbin.



Den lilla kända sportbilen var inte Toyotas första hybrid, en gasturbinkonverterad Century med en elmotor per framhjul visades två år tidigare.



Är det något en enaxlad gasturbin inte är lämpad för så är det tomgångskörning och varierade gaspådrag. Däremot gillar den att råma på konstantvarvtal med ständig belastning, som exempelvis en generator.

Sports 800 GT Hybrid var trots allt inte först med tekniken. Redan två år tidigare visades en Toyota Century med samma koncept upp, med en större gasturbin (GT45 mot GT24) och två elmotorer, en för varje framhjul.

Medan Century var en stor rackare till bil, och den enda modellen i företaget med tillräckligt motorutrymme för den nya installationen, var Sports 800 precis tvärtom. Här fick ingenjörerna briljera med hur kompakt man kunde bygga tekniken.

Men även om det var kompakt var det inte speciellt effektivt. Sports 800 med bensinmotor vägde in på superlätta 580 kg medan hybridversionen kom upp i hela 1.000 kg. Samtidigt gick effekten ned från redan blygsamma 45 hästar till försvinnande låga 30 häst. Bränsleekonomi? Några sådana siffror presenterades inte, men man kan ju bara gissa. Dåtidens gasturbiner var knappast kända för att vara snåla på såsen.

Utvecklingen av Toyotas batteriförsedda gasturbinhybridsystem fortsatte in på 80-talet. Efter att man nått vägs ände med enkelaxelturbinen styrde man över till den tvåaxlade motorn Gas Turbine II som satt i Toyota GTV visad på Tokyo Motor Show 1987, en bil baserad på Toyota Carina och nu med CVT-transmission i stället för hybriddrift.

Toyotas sista försök till gasturbinbil var Carina-baserade GTV från 1987. Nu var motorn tvåaxlad och drev en CVT-transmission i stället för en generator. Ingen hybrid, alltså. Här lades dock grunden till den transmission Prius skulle använda.

Någon serieproducerad gasturbinhybridbil blev det aldrig. I alla fall inte då. Framtiden kanske bara ligger lite längre fram i tiden?



Gunnar Ljungstedt



18. Goodwood Festival of Speed live stream



LIVE: <https://youtu.be/s1x2sVTm3EI>.

SLUT