



*Koenigsegg Gemera.*

- 1. Ingen aktör får använda Saab-märket för bilar**
- 2. Mobildöden är på väg att krossa Europas bilindustri**
- 3. Europa kämpar med att prispressa elbilar för att mota bort kineserna**
- 4. Därför höjer Mercedes sina priser igen**
- 5. Nya detaljer kring bilarna från Volkswagens samarbete med Xpeng**
- 6. Därför förlorar Ford 340 000 kr på varje såld elbil**
- 7. Likbil på växelström**
- 8. Nu börjar Radar exportera bilar**
- 9. Nya Mercedes V-Klass**
- 10. Alpha Motor testkör pickupen Wolf**
- 11. Provtur i Nya Toyota Prius**
- 12. Ferrari Portofino testad**
- 13. Tesla kan satsa på trådlös laddning**
- 14. Ford patenterar ladd-släp**
- 15. Se Koenigsegg Gemera med 1700 hk utsläppt i det fria**

## 1. Saab: ”Inte någon aktör får använda märket för bilar”

Publicerat 01/08/2023

av Maths Nilsson

Saabs gamla fabrik i Trollhättan ska börja tillverka bilar igen, enligt nya uppgifter. Men den nya svenska elbilen kommer inte att få använda märket Saab. – Saab äger fullt ut Saab-varumärket och därför är det inte aktuellt att någon annan aktör skulle få använda varumärket för bilar, säger Mattias Rådström, presschef för försvarskoncernen Saab, till Carup.



För en vecka sedan kom uppgifter om att den nya svenskutvecklade elbilen med arbetsnamnet Nevs Emily GT ska börja tillverkas i Saabs gamla fabrik i Trollhättan. Bilen har en Saabinspirerad design och gamla Saabingenjörer har lett projektet. Två svenska bolag uppges satsa stort på projektet. Gamla Saabfabrikens nye ägare **Svante Andersson bekräftade uppgifterna**, och säger att många människor ska jobba i fabriken.

Det har rests förhoppningar om att försvarskoncernen Saab, som deläger Saab-museet i Trollhättan och äger rätten till bilmärket Saab, på något sätt skulle vara delaktiga. Det skulle ha kunnat innebära en comeback för bilmärket Saab. **Enligt en varumärkesexpert** skulle chanserna till framgång vara stora. Men nu dementerar Saab alla sådana spekulationer och förhoppningar.

– Saab har inga planer på att återigen börja utveckla eller producera bilar, säger Mattias Rådström, presschef för Saab Group.



*Att Saab-märket återigen ska finnas på bilarna eller fabriken verkar idag uteslutet.*

Det osäkra världsläget har gjort att försvarskoncernen Saab idag har större framgångar än någonsin. Sedan augusti 2014 har Saab Group dragit tillbaka rätten för Nevs att använda varumärket Saab på bilar. Saab vill inte bekräfta om någon ny förfrågan från det svenska bilprojektet kommit in. Men de är tydliga med att det inte är aktuellt att den nya bilen skulle kunna bära namnet Saab.

– Saab äger fullt ut Saab-varumärket och därför är det inte aktuellt att någon annan aktör skulle få använda varumärket för bilar, säger Mattias Rådström.

Elbilen Nevs Emily GT utvecklades i hemlighet på bara tio månader av Saab-ingenjörer på Nevs i Trollhättan. Bolaget Nevs ligger i malpåse och om Nevs-varumärket ska användas för bilen är oklart. Modellnamnet Emily GT togs för att Emily hade namnsdag när projektet startades. Troligen kommer projektet att drivas från ett annat bolag som måste hitta ett nytt bilmärke för bilen.

Nevs Emily GT får fortsätta heta just det, eller hitta ett nytt namn.



### **Maths Nilsson**

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

## 2. Mobildöden är på väg att krossa Europas bilindustri

Publicerat 29/07/2023

av Maths Nilsson

Krönika – åsikterna är skribentens egna.

Trots floppar för flera nya kinesiska märken är tecknen är tydliga. Kina håller på att ta över Europas bilindustri fullständigt. Senaste bevisen är Volvos nya EX30 och att Volkswagens köper in sig i och samarbete med Xpeng. Vi i Europa måste förbereda oss på att vår bilindustri snart flyttat till Kina.



Minns du hur Ericsson och Nokia tillverkade mobiltelefoner för glatta livet i stora svenska och finska fabriker för drygt 20 år sedan? Fabrikena sågs som säkra tillväxtrakter för framtiden. Fortfarande är aktiekurserna i Ericsson och Nokia en bråkdel av vad de var år 2000.

Det som hände var att telefoner som kunde produceras billigare i Kina gjorde att lönsamheten sjönk och att färre ville köpa Ericssons och Nokias lurar. Ovanpå det kom Apple iPhone som ställde allt på ända år den 9 januari 2007. Idag görs såvitt jag vet inte en enda telefon i Europa. Apple iPhone designas och utvecklas till största delen i USA, medan lurarna sätts samman i Kina. Ändå går det fler gånger mer betalt för en telefon idag än när Ericsson skruvade ihop telefonerna i Sverige.

Xpeng och Volkswagen ska nu utveckla nya elbilar tillsammans i Kina. De tyska ingenjörerna har svårt att få mjukvaran att fungera.

När det gäller bilindustrin håller både tillverkningen och den tekniska utvecklingen på att flytta till Kina. Vi i Europa hänger helt enkelt inte med i det höga tempot i Kina. Vi kan fnysa åt nya kinesiska bilmärken som floppar i Europa, men sanningen är att bilarna på många sätt är tekniskt överlägsna de vi utvecklar här hemma. Inte minst när det gäller mjukvaran, där många europeiska bilmärken verkar famla i mörkret.

Ett exempel är **Volvo EX30**. På kort tid har kinesiska ingenjörer hos Geely tagit fram en otroligt flexibel elbilsarkitektur vid namn SEA som verkar överlägsen den SPA2-arkitektur svenska ingenjörer samtidigt utvecklat. Volvo EX30 håller tidsplanen, bilen är relativt lätt och har prestanda i yttersta framkanten.

Volvo EX30 från Kina är lätt, snabb och billig, till skillnad från Volvo EX90 från Sverige och USA som är tung, långsam och försenad.

Den svenskutvecklade och USA-byggda **Volvo EX90** är istället en av marknadens absolut tyngsta elbilar (2818 kg), den är kraftigt försenad på grund av mjukvaruproblem. Prestandadan gör att den är frånråkt när bilen kommer. Dessutom har den kinesiska EX30 en vinstmarginal på 15-20 procent trots sitt låga pris. Vilken arkitektur och vilket byggland skulle du satsa på för kommande modeller om du satt i Volvo Cars styrelse?

Att Audi och Volkswagen tvingas samarbeta med kinesiska SAIC och Xpeng för sina kommande elbilar är ett prestigenederlag för tysk ingenjörskonst. De tyska märkena klarar inte av att snabbt få fram attraktiva elbilar med fungerande mjukvara för att möta marknadens behov. Lösningen blev att Volkswagen köpte 4,99 procent av Xpeng och att bolagen nu ska utveckla bilar ihop i Kina. Audi ska samarbeta med statsägda SAIC om en elektrisk prestige-bil. Audis egna modeller är kraftigt försenade på grund av mjukvarutrassel. Är detta den nya definitionen av Vorsprung durch Technik? Volkswagen har problem med att sälja sina ID-modeller som lanserades för 4-5 år sedan. Redan nu öppnar Oliver Blume, chef för VW Group för att bilarna ska sälja i hela världen.

Tecknena är tydliga, Kina leder utvecklingen och de hungriga kinesiska ingenjörerna verkar köra i åttor runt sina europeiska kolleger. Bilarna blir dessutom avsevärt billigare att tillverka i kinesiska fabriker. Nu sägs det att europeiska fabriker ska spara sig ikapp, det lär knappast vara en lösning. Dyr arbetskraft är inte den största utmaningen, att vi inte är i teknisk framkant är ett betydligt mer problematiskt.

Utvecklingen med att Kina styr bilindustrin både för etablerade märken som Audi, Volvo och Volkswagen och via en hord med nya märken känns som en snöboll som inte går att stoppa. Vi har bara sett början. Blir Nio nästa uppköpskandidat? Spänn fast säkerhetsbältet och gör er beredda på en skumpig resa det närmaste decenniet.



**Maths Nilsson**

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



### 3. Europa kämpar med att prispressa elbilar för att mota bort kineserna

Posted by Kristofer Rask juli 28, 2023

Europeiska biltillverkare måste stålsätta sig inför en "invasion" av kinesiska billiga elbilar. Den kinesiska konkurrensen har varit den främsta oron som lyfts av investerare under både Renaults och Stellantis halvårsrapporter i veckan.



Under torsdagen kommenterade Renaults ekonomichef Thierry Pieton utmaningarna. Det viktigaste verktyget enligt Thierry Pieton är så klart att pressa kostnaderna på den egna utvecklingen och produktionen. Renault har som mål att sänka kostnaderna med 40 procent från 2026 och framåt med nästa generationens elbilar.

Men redan under det kommande halvåret kommer biltillverkaren att se lägre produktionskostnader till följd av sänkta råmaterialkostnader. För att öka konkurrenskraften ytterligare har Renault Group beslutat att flytta utvecklingen av elbilar till ett fristående bolag kallat Ampere. Ett bolag som även Nissan kommer vara delaktiga i.

– Det är klart att vi är i konkurrens och att tiden är avgörande, men det är så det ser ut i branschen, kommenterade VD Luca de Meo.

Men den hårda pressen kommer inte bara från kinesiska tillverkare som BYD och SAIC. Även Tesla som sänkt priserna flera gånger under året är en stor utmaning för de europeiska biltillverkarna.



*Indiska versionen av Citroën e-C3.*

### **”Extremt brutal”**

Stellantis VD Carlos Tavares kommenterade under onsdagen den kinesiska konkurrensen med orden ”extremt brutal”.

– Deras kostnadskonkurrenskraft är 25 procent bättre än vår. Vi måste kämpa, sade han. För Stellantis del handlar det om att ”använda samma metoder” som kineserna. Det innebär att köpa komponenter från låglöneländer och sluta avtal med batteritillverkare som har rätt kombination av energitäthet, kostnad och vikt.

– Det betyder att vi måste ta fram en inköpsorganisation som gör att vi kan sälja elbilar som nya Citroen e-C3 för 25 000 euro eller mindre på ett lönsamt sätt, sa Tavares.

Den nya elbilen Citroen e-C3 ska Citroen börja tillverka i Slovakien med start nästa år. Den kommer ha premiär i samband med bilmässan i München i höst och **riktpriiset är satt till just under 25 000 euro.**



### **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.](#)**

## 4. Därför höjer Mercedes sina priser igen

Publicerat 01/08/2023 av Erik Aspegren

Trots ett bättre resultat än väntat och flera prisökningar senaste tiden kommer Mercedes nu återigen höja sina priser. Det var i samband med biltillverkarens finansiella kvartalsrapport som det i torsdags bekräftades att ännu en höjning är på väg. – Mercedes kommer fortsätta höja sina priser, sa finansdirektör Harald Wilhelm.



Mercedes släppte förra veckan sin försäljnings- och finansiella rapport för kvartalet, vilket visade på en positiv utveckling hittills i år. Den tyska biltillverkaren registrerade strax över 500 000 leveranser under andra kvartalet 2023. Det innebär alltså en ökning med ungefär sex procent jämfört med samma period förra året. Divisionerna Mercedes-AMG och Mercedes-Maybach hade en tillväxt på 19 respektive 39 procent. Även om det ser ut att gå bra inför andra halvåret har tillverkaren inga avsikter att sänka eller ens behålla sina nuvarande priser.

Istället kommer Mercedes fortsätta höja priserna på hela sin produktportfölj. Nyheten bekräftades av företagets finansdirektör Harald Wilhelm strax efter att den finansiella rapporten släppts. Wilhelm följande till [Automotive News Europe](#) under en presskonferens:

– Kommer prisökningarna vara lika stora under de kommande kvartalen? Vi kommer att vara lite mer försiktiga... men vi har fortfarande kostnadsökningar att jämna ut.

Biltillverkaren hade förutspått att en restriktiv penningpolitik och inflation i vissa länder skulle kunna tynga konsumenternas efterfrågan och ekonomisk tillväxt. Mercedes sa senare att problemen med leveranskedjan och pristryck på energi har lättat. Tack vare det och en stark orderingång höjde biltillverkaren sina vinstustikter för året. Trots det sa Mercedes finansdirektör Harald Wilhelm så här till [Automotive News Europe](#) strax efter rapporten: – Mercedes-Benz kommer att fortsätta höja sina priser för att klara av betydligt högre kostnader 2023.

Mercedes sa också i ett [uttalande](#) som utfärdades på torsdagen att försörjningskedjan var "märkbart förbättrad". Men de säger också att materiella anläggningstillgångar och utgifter för forskning och utveckling kommer att stiga.



## 5. Nya detaljer kring bilarna från Volkswagens samarbete med Xpeng

Av Carl Undéhn Publicerad 2023-07-28

**Volkswagens försäljning av elbilar i Kina går trögt. Analysen är att de nuvarande bilarna i ID-serien inte i tillräcklig grad stämmer överens med vad kunderna där efterfrågar. Det gäller inte minst när det kommer till teknik.**



För att ändra på den saken meddelade Volkswagen i veckan att de går in med 700 miljoner euro i Xpeng och inleder ett samarbete med tillverkaren. Till 2026 ska minst två nya elbilar utvecklas gemensamt. Nu avslöjar Volkswagenkoncernens chef Oliver Blume fler detaljer kring bilarna. De ska båda befinna sig i det övre mellanklassesegmentet och baseras på teknik som hittas i elsuven Xpeng G9. Det betyder bland annat snabbare laddning än hos dagens elbilar från Volkswagen. Xpeng G9 använder en egenutvecklad plattform med 800-voltsteknik. Vid presentationen av G9 hette det att bilen var "världens mest snabbaddande massproducerade elbil" och ska klara en effekt på hela 480 kW. För det behövs däremot också en laddstolpe med så hög effekt. Även det har Xpeng lanserat med sin laddstolpe S4 som ger en effekt på 480 kW.

Med Xpengs teknik kan Volkswagen också erbjuda bilar med mer hästkrafter än idag. Plattformen som används till G9 går att förse med dubbla motorer för upp till 650 hästkrafter.

Om det betyder att det är prestandan och laddeffekten vi kan vänta oss hos de kommande bilarna från samarbetet återstår att se. Även att det som med G9 handlar om två elsuvar är inte klart.

Oliver Blume öppnade också för att vi kan få se modeller från samarbetet med Xpeng även här.

-I vårt samarbete med Xpeng finns även möjligheten att utvidga det utanför Kina. Men först vill vi etablera affärsmodellen i Kina, sa Oliver Blume under en presskonferens.

## 6. Därför förlorar Ford 340 000 kr på varje såld elbil

Publicerat 31/07/2023

av Maths Nilsson

**Ford gör chockerande förluster på sina elbilar. Under andra kvartalet förlorade märket 340 000 kronor på varje såld elbil. Nu tvingas Ford skjuta upp sina tillverkningsmål för elbilar.**



Elbilarna blev en kostsam historia för Ford under andra kvartalet, trots en vinst på 20 miljarder kronor totalt. Tillverkaren förlorade otroliga 19 miljarder kronor på elbilar under andra kvartalet. Orsakerna är att bilarna är dyra att utveckla och tillverka, Ford har heller inte kommit upp i kritiska volymer. Dessutom har Teslas prissänkningar förvärrat situationen ytterligare.

Ford räknar med att förlora nästan 50 miljarder kronor på elbilar i år.

Ford tvingas nu skjuta upp sina volymmål för elbilar. Planen var att nå en rullande årsvolym på 600 000 bilar i slutet av 2023, nu skjuts målet upp till någon gång under 2024. Ford skulle dessutom nå två miljoner elbilar under 2026, nu är det oklart när det målet ska nås.

– Övergången till elbilar sker, det kan bara ta lite längre tid, säger finanschefen John Lawler.



*Försäljningen av Mustang Mach-E minskar, medan Ford F-150 Lightning ökar.*

Ford har fortfarande som mål att tjäna pengar på sina elbilar och tänker inte minska sina investeringar i elbilar. Men när lönsamheten kan uppnås och hur det ska ske vet ingen idag. Ford siktar på 8% marginal.

– Vi kommer att hitta ett sätt att komma till de 8%, säger John Lawler.

Försäljningen av F-150 Lightning ökade kraftigt under kvartalet, medan Mustang Mach-E tappade 21 procent. Ford säger sig ändå vara nöjda med hur verksamheten har utvecklats och ser utfallet för Ford F-150 Lightning och Mustang Mach-E EV som en stor framgång, och de kommande bilarna ska bli ännu bättre.

– Medan andra försöker komma ikapp har vi rena, nästa generations produkter i avancerad utveckling som kommer att blåsa bort folk, säger koncernchefen Jim Farley (bilden ovan).



**Maths Nilsson**

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



## 7. PROV: Likbil på växelström – Nilsson Special Vehicles

Av Mattias Goldmann

Publicerad 2023-08-01

Uppdaterad 2023-08-01

De flesta begravningsbilar drivs med bensin eller diesel. Laholmsbaserade Nilsson har tagit fram en eldriven likbil, förlåt, begravningsbil.



*En värdig sista resa. I grunden är det en V90 T6 laddhybrid som förlängts 379 cm.*

Nilsson Special Vehicles är formellt sett Sveriges elfte bilföretag genom tiderna, och har sedan 1945 byggt om främst Volvo-bilar till limousiner, servicefordon, ambulanser och begravningsbilar. En storkund var länge östtyska staten, som köpte 123 Volvolimousiner och Volvo-landaletter.

Efter att Ford köpte Volvo 1999 förändrades den långa relationen som underleverantör till Volvo, och fyra år senare gick Nilsson i konkurs för att återstartas året därpå. Nu byggs också bilar på Mercedesgrund, men den särskilda relationen med Volvo är återupprättad och Nilsson har i motsats till många andra konverterare rätt att använda Volvologgan på bilarna.

### **LIKBILSCENTRUM LAHOLM**

Vid mitt besök på Nilsson i centrala Laholm tror jag först att jag kommit fel; den lilla fabriken ligger mitt i ett stillsamt villakvarter. Men så ser jag ett antal Volvo som levererats för ombyggnad, och ett par färdiga ambulanser som snart ska levereras. Vi guidas av Johan Bjurmar, med förflutet på Koenigsegg, men nu på Nilsson.



*Här Nilssons femdörrars begravningsbil byggd i samarbete med brittiska Wilcox.*

De flesta likbilar – förlåt begravningsbilar – i landet kommer härifrån, mestadels ombyggda Volvo vilket också är temat för vårt besök. Knappt hundra begravningsbilar om året brukar det bli, och lite färre ambulanser; båda marknaderna växer i takt med att befolkningen blir äldre och i bästa fall klarar sig efter resan till sjukhuset, men ibland måste de få sin sista färd.

De förlängda limousinerna som genom åren har varit Nilssons adelsmärke tillverkas i mindre volymer; vid vårt besök håller två förlängda Volvo S90 med plåtar från ett land i Mellanöstern på att få sin specialutformade inredning.

### **ETT KAP OCH EN FÖRLÄNGNING**

Begravningsbilar, ambulanser och limousiner byggs till stora delar på samma sätt: Färdiga och fullt utrustade bilar kommer till Laholm, strippas ner till skelettet och de överblivna delarna används igen, främst större delen av inredningen.

Sedan kapas bilen bakom B-stolpen och förlängs med millimeterprecision, all förlängning sker mellan axlarna vilket ger ett längre axelavstånd men innebär också att bak- eller fyrhjulsdrivna bilar behöver förlängda kardanaxlar för att överföra kraften från motorn.

Hur mycket bilen förlängs beror på syftet, men har standardiserats sen limousinens glansdagar eftersom varje version måste krocktestas och godkännas. Nilssons bilar är helbils-godkända för att utan ytterligare besiktning och tester kunna säljas och användas inom hela Europa.

Begravningsbilen utgår från en Volvo V90 T6, som förlängs med just under en meter, till ett axelavstånd på 379 cm. Bakom förarsätet får den en ny akter, tillverkad av en blandning av glas- och kolfiber.

Inredningen utformas som det anstår en värdig sista färd, med dubbel räls att dra ut för kistan, med gardiner för de stora sidofönstren om man vill, glas tonat eller frostat om kunden önskar det, plats för urnor på sidan, innertaksbelysning som en himmel om det känns rätt och mycket annat som kunden kan specia.

I Storbritannien finns också en variant med diskreta bakdörrar och ett baksäte där de allra närmast sörjande kan resa tillsammans med kistan, men i Sverige är den inte tillgänglig.

### **VOLVOS HIMMELRIKE**

Vår testbil är elegant krämvit; det känns udda men Johan Bjurmar berättar att alltfler begravningsbyråer vill ha något annat än de tidigare självklara mörkblå eller svarta. Fronten är klassisk Volvo, om än med flagghållare för begravingar med stil.



*Nilssons Johan Bjurmar inspekterar en Volvo som strippats inför ombyggnad.*

Vi kliver in i en kupé som är 100 procent Volvo, med helt oförändrad förarmiljö jämfört med en V90. Det är så nära himmelriket man kommer i en bil; instrumenteringen är lättöverskådlig och sätena bekväma också för långa arbetsdagar. Eftersom kupén slutar bakom B-stolpen är jag orolig att det ska kännas trångt, men det går att elektriskt skjuta sätet så långt bakåt att en basketspelare utmärkt kan sadla om och bli begravningsentreprenör. Bakom framsätet finns stuvutrymmen, kompletterade med sidofack på utsidan.

Kistutrymmet kan vara i ljust eller mörkt trä, i borstat stål eller någon av många andra lösningar. Ett starkt fokus är en rimlig arbetsmiljö, med många eldrivna funktioner, lätttrullande ramper, lagom lyfthöjd och gott om plats längs sidorna så att man kommer åt.

Samtidigt ska allt vara sobert och värdigt, vilket oundvikligen slår något mot förarupplevelsen; det är ett ganska litet ovallt fönster bakåt vilket begränsar bakåtsikten. Men med backkameror och sensorer är problemet begränsat.

### **KYRKOFÄRD PÅ EL**

Vår färd går till Laholms kyrka, på kullerstengator och med fartgupp som sätter konstruktionen på prov. Men allt är oerhört väl sammansatt och bilen förblir knäpptyst. Vi kör i elläget Pure; då går bilen enbart på el, tyst som i kyrkan, förutom om jag trycker mycket hårt på gaspedalen.

Tidigare var kupévärmaren bensindriven och bensinmotorn kunde hoppa igång oväntat och oönskat om till exempel luftkonditioneringen krävde det. Numera värms kupén med el och det går att lita på elläget; extra viktigt för en begravningsbil som inte vill överraska med en plötslig avgaspuff.

Med en dryg extra meter mellan axlarna, är detta inte den smidigaste bilen på trånga gator och runt skarpa hörn. Vändcirkeln på nästan femton meter är tre meter mer än en vanlig Volvo V90 och betyder att jag får ta ut svängen lite men jag behöver aldrig backa och saxa – faktiskt är det inte mycket värre än de mest otympliga suvarna.



*Batteriet lyfts ur innan bilen förlängs.*

### **FÄRD MED VÄRDIGHET**

Motorbestyckningen är oförändrad från Volvo V90 T6; en turbo- och kompressormatad bensinmotor på 350 hästkrafter, två elmotorer på vardera 88 varav en inbyggd i automatlådan fram och en på bakaxeln.

De många hästkrafterna kommer väl till pass i begravningsbilen som väger drygt 2,5 ton, ett halvt ton mer än V90:n gjorde när den rullades in i bilfabriken – eller just under tre ton med full last. Dessbättre kör vi till kyrkan utan lik i lasten, och då känns inte de extra kilona särskilt betungande. De ger en extra tyngd och värdighet i uppförandet, och lägger på ett par sekunder i accelerationen upp till 100 km/h – men full gas i en begravningsbil är ju otänkbart!

Att begravningsbilen är fyrhjulsdriven betyder inte att den har terränegenskaper, men för ett fordon fokuserat på värdighet kan det vara extra värdefullt att inte bli stående med ett hjul spinnande på en isfläck.

Eftersom bakhjulen endast drivs av elmotorn behövs inga förlängda kardanaxlar, däremot behöver en mängd kablar bytas mot längre och alla styrsystem omkalibreras för att ta hänsyn till den ökade längden – antispinn, antisladd och allt det andra.

På fabriken tar Nilsson ut batteriet och sätter sen in det igen, men absolut inget händer med det under tiden – det är fabriken säkerhetsåtgärd för att inte ha starkström i bilen när den kapas. Kapaciteten förblir drygt 18 kWh, vilket med den extra vikten och det höjda luftmotståndet ger en el-räckvidd på ungefär sju mil, i långsam processionskörning längre.

En begravningsbil ska förstås gå på likström, men Volvos laddhybrider kan bara långsam-laddas med växelström. Med bilens inbyggda tvåfasladdare på 16 ampere laddas den från tomt till fullt på tre timmar.



*Kistutrymmet är generöst, med många smarta funktioner.*

Tyska Kuhlmann, som representerar Nilsson där, tar emot beställningar på en helelektrisk begravningsbil baserad på Mercedes EQE, för leverans under 2024. Men ett halvt ton batterier för femtio mils räckvidd kan vara onödig dödvikt eftersom den sista färden oftast är rätt kort. Laddhybrid är för många segment en kompromiss vi kan lägga bakom oss, men just för begravningsbilar kan det vara en klok väg framåt.

Däremot hoppas jag att en annan trend kan begravas snabbt; alltfler likbilar baseras på enkla skåpbilar, minibussar och pick-ups – är det verkligen värdigt den sista färden? Visst kan man spara ett par hundra tusen kronor jämfört med Nilssons pris som börjar på 1,3 miljoner, men nog borde budgetbegravning vara en dödssynd?

När man kör begravningsbil möts man med respekt. Ingen försöker sig på en ful-omkörning eller tränger sig före; det är så trafiken borde vara jämt! Samtidigt är eldriftens tystnad och mjuka gång det självklara sättet att visa respekt i samband med begravningar – hur begravningsfirmor fortfarande kan välja fossildrivet är för mig obegripligt.

### **TEKNISKA DATA**

**Mått:** Längd 579 cm, axelavstånd 379 cm, höjd 188 cm, bredd 188 cm, vänddiameter 14,7 m.

**Vikt:** Tjänstevikt: 2 520 kg, totalvikt: 2 950 kg.

**Motor och drivning:** Fyrhjulsdraft; bensin- och elmotor fram, elmotor bak. Som Volvo V90 T6 Recharge, fyrcylindrig bensinmotor 350 hk, två elmotorer à 88 hk.

**Räckvidd el:** Upp till 70 km.

**Pris:** 1,3–1,5 miljoner kronor.



## 8. Nu börjar Radar exportera bilar

Av Roger Åberg ons. 26 jul 2023, 12:45

Elektrisk pickup på export.



Det var förra året som vi berättade om Radar, ett nytt märke inom Geely-koncernen. Tanken med märket är att bygga "äventyrliga" pickups och suvar. Första modellen heter RD6 och nu har man fått igång produktionen så mycket att man börjat med export. Så mycket mer än så får vi inte reda på just nu, man säger bara att man tillverkat de första bilarna för export men inte till vilka länder.

Det handlar om en relativt liten pickup som är eldriven med en eller två motorer. Den är byggd på SEA-plattformen, som även Zeekr och Polestar har byggt bilar på. Man ska kunna lägga 450 kilo på flaket och dra 3000 kilo vilket är bra. Det ska även finnas både V2L och V2V så att man kan ge ström både till verktyg, maskiner och andra fordon.



**Geely startar ett nytt bilmärke**

**Säg hej till Radar**



**Roger Åberg**



## 9. Lyxig familjetransport – nya Mercedes V-Klass

Uppdaterad: 30 juli 2023

Publicerad: 30 juli 2023

V-Klass är Mercedes minibuss som har kommit i ny tappning. Med det har även transportbilen Vito uppdaterats – som både förbränningsbil och elbil.



*Mercedes uppdaterar sina familjebussar och skåpbilar.*

Tyska Mercedes gjorde en storsatsning på elektrifiering 2016 och lanserade i samband med det EQ-bilarna.

En av modellerna var **EQV** som är en helt eldriven version av **V-Klass**.

### **El-transportbilen eVito säljer bäst**

Nu uppdaterar Mercedes hela modellserien av V-Klass och Vito.

Mercedes har som mål att minst hälften av transportbilarna som säljs ska vara elektriska år 2030.

Märket har redan en elektrisk motsvarighet till alla förbränningsdrivna skåpbilar i modellutbudet och det har sålts över 40 000 elektriska transportbilar med eVito som bästsäljare.



*Nya familjebussen V-Klass har fått ett ansiktslyft.*

### **Snart ny elektrisk plattform**

År 2026 kommer en helt ny serie elektriska transportbilar och minibussar. Plattformen ska heta Van Electric Architecture.

Innan det är det dock dags för en uppdatering av en rad modeller. Dessa inkluderar V-Klass, V-Klass Marco Polo, Vito, eVito och EQV.

Uppfräschningen innefattar en modernare design både utvändigt och invändigt, och mer ny teknik.

### **Stjärna som stoltserar på huven**

Modellerna får en ny, större grill och omarbetad stötfångare. Även framljusen har fått en ny design och liknar nu Mercedes övriga EQ-modeller.

Väljer man högsta utrustningsnivån, Exclusive, får V-Klass en stjärna i fronten som för första gången någonsin står upp på huven. Mercedes vill nämligen att V-Klass ska leverera en "femstjärnig reseupplevelse".

Baken är sig lik med omarbetad stötfångare och ljus som har en aningen mörkare ton än tidigare.

### **V-Klass blir mer digital och får större skärm**

Insidan har fått en ny look och blivit mer digital. V-Klass och EQV har fått två 12 tum stora displayer för instrumentpanelen och infotainmentskärmen.

Vito får även den två displayer i aningen mindre format. En infotainmentskärm som är 10 tum och en förardisplay som är 5,5 tum.

V-Klass får en rad nya funktioner som trådlös laddning av mobiltelefonen, keyless, uppvärmd ratt och stämningsbelysning i kupén.

Nuvarande generation MBUX, som är Mercedes mjukvara för infotainmentsystemet, kommer för första gången till transportbilen Vito.

### **Camping i lyx i V-Klass Marco Polo**

Stegat upp i lyx omfattar även campingbilen V-Klass Marco Polo som har ett uppfällbart taktält likt [Volkswagen California](#).

Mercedes vill att man ska gå från "camping till glamping" där det senare ordet är från engelskans glamorous camping som innebär att man kommer närmare naturen på ett lyxigare sätt.

I den lilla husbilen kan fyra personer sova och bilen är utrustad med garderober, köksredskap och diverse fritidsutrustning.

Den får dessutom luftfjädring som gör att bilen kan självutjämnas så att golvet blir rakt.



*Transportbilen Vito har moderniserats. På bilden är helt elektriska eVito.*



*V-Klass bakdel är sig lik med små förändringar.*



*På insidan har det största lyftet skett. Nya V-Klass och EQV är klart modernare än tidigare.*



*Mercedes Vito är inte lika lyxig som V-Klass, men den har fått större skärm och fler funktioner.*



*Nya V-Klass Marco Polo är en fullutrustad liten campingbil.*

### **Sista uppdatering för transportbilar**

Uppdateringen är den sista innan märket satsar helt på elektriska transportbilar och minivans.

Mercedes har inte släppt någon information om drivlinor eller priser.

Utgående generation EQV har en räckvidd på 363 kilometer enligt WLTP och utgående eVito klarar 260 kilometer på en laddning enligt WLTP.

**Läs även: [Nya Mercedes E-klass provkörd: Kungen av komfort](#)**

**Läs även: [Mercedes-AMG G 63 testad: Omöjlig att inte älska](#)**



**Joel Sandberg**

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



## 10. Alpha Motor testkör pickupen Wolf

Publicerad: 2023-08-01

Det är lätt att charmas av amerikanska Alpha Motor Corporation. Inte bara namnet osar av förra seklets stora amerikanska biltillverkare.



De senaste åren har företaget – som inte är något jättebolag med huvudkontor i en skyskrapa i Detroit utan ett start up-företag från Kalifornien – visat exempel på en lång rad **retroinspirerade elbilar**. Problemet är att de alla varit datorrenderade bilder och alltså långt från att vara på väg att sättas i produktion. Men kanske, kanske är det på väg att ändras för en av modellerna.

Den eldrivna pickupen Wolf har en kaross som hämtat från en actionfilm på VHS-kassett från 1980-talet. Det är också tanken, de båda grundarna av Alpha Motor har sagt att inspirationen kommer från bilar de såg på tv i unga år. Wolf ser ut att vara modellen det fokuseras mest på. Tidigare har det byggts en **showbil** som ställdes ut vid bilmuseet Petersen i Los Angeles. Nu kommer nästa steg för Wolf och den här gången visas vad som i alla fall beskrivs som en körbar prototyp.

I en **video** (ni kan spola över den lite krystade inledningen kring hur en riktig pickup ska se ut) får vi se den eldrivna pickupen köra i öknen så dammet ryker. De exakta detaljerna är däremot ännu lite oklara. I videon bekräftas tidigare uppgifter om att Wolf ska erbjudas med drivning på bakhjulen eller alla fyra hjul och få en räckvidd på omkring 44 mil med ett batteri som är på 85 kWh. Det talas även om mindre batterier på 65 kWh och ett pris från 36 000 dollar, vilket motsvarar 380 000 kronor.



Videon fokuserar på äventyr i naturen och vi får även se Wolf ta sig an en del klättringar. Hur goda off road-egenskaperna är återstår att se. För den bakhjulsdrivna versionen nämns en effekt på 284 hästkrafter.

Om Wolf någonsin lyckas ta sig hela vägen till produktion är oklart. Enligt Alpha Motor planeras det i alla fall och då också i USA. Var det ska ske och om företaget planerar en egen fabrik eller likt Fisker lägger ut tillverkningen hos andra, finns det inga uppgifter om. Den som vill kan boka ett exemplar av Wolf idag. Enligt Alpha Motor har det hittills kommit in över 11 000 förbokning av Wolf.



**Carl Undéhn**



## 11. Provtur i Nya Toyota Prius

Av redaktören @bytbil.com 2023-07-29 TEXT Simon Hallenslev

– snyggare, snabbare och fortfarande ekonomisk.



**Det är bara att putsa glasögonen. Det är en Toyota Prius som både ser bra ut och är trevlig att köra. Våra danska kollegor har tagit en provtur – i Sverige finns ännu inga planer på att lansera den nya Prius.**

Bytbil samarbetar med Bilbasen som var inbjuden till Hamburg av Toyota Danmark. Toyota Prius säljs inte i dagsläget Sverige, så denna artikel avser den danska lanseringen.

Toyota har byggt en fin Prius. Själv var jag säker på att helvetet skulle frysa till is innan det hände, men här står vi nu – med en fin Toyota Prius.

Den japanska hybridpionjären tar elektrifieringen till nästa nivå och lanseras endast som plug-in hybrid i Europa. Den gör det med ett större batteri, mer kraft och bättre pris – och jag har nöjet att få testa den i praktiken i soliga Hamburg.

### **Form över funktion?**

Under fyra generationer har Prius fått mycket kritik för sin storlek, särskilt den senaste fjärde generationen, som bara personer med Toyota-tatuering kunde älska.

Det är annorlunda med den femte generationen av den enkla anledningen att proportionerna är bättre. Nya Toyota Prius är 5 centimeter lägre, 2 centimeter bredare och 4,6 centimeter kortare, vilket ger den en skarp silhuett med coupétendenser, även om den fortfarande är en förnuftig halvkombi.

Den nu smala formen, i kombination med en skarp nos och kort bakdel, signalerar verkligen att bilen ska vara aerodynamisk – men det är den inte. I ett aldrig tidigare skådat val av form framför funktion är nya Prius mindre aerodynamisk än sin föregångare.



Cd-värdet är nu 0,27, medan den tidigare plug-in Prius från 2017 uppnådde ett Cd-värde på 0,24. Om det är priset för att gå från ögonglob till önskvärt, så är det helt okej för mig. Aerodynamiken är också det enda område där Toyota har tagit ett steg bakåt.

### **Fler hästkrafter**

Trots det aerodynamiska bakslaget är nya Prius både den mest ekonomiska och smidiga Prius som Toyota någonsin har byggt. Den totala systemeffekten har ökat med 101 hästkrafter från föregångaren med 122 hästkrafter.

Nu finns 223 hästkrafter att tillgå, tack vare en nytvecklade tvåliters bensinmotor på 152 hästkrafter och en elmotor på 160 hästkrafter. Den accelererar från 0 till 100 km/h på 6,8 sekunder. Det är inte snabbt, men det är tillräckligt snabbt med tanke på de genomsnittliga utsläppen på 11 gram CO<sub>2</sub> per kilometer.

Elmotorn drivs av ett 13,6 kWh-batteri som är 50 % mer energieffektivt än sin föregångare med 30 % färre celler. Detta ger en elektrisk räckvidd på upp till 86 kilometer.

### **Hur är den att köra?**

Föreställ dig vilken chock den genomsnittliga Prius-kunden skulle få om den nya femte generationens Prius gick som en sportbil. Det gör den inte, men den går ändå bättre än du kan föreställa dig, med tanke på de fyra platta tidigare generationerna.

Förutom att köra på den senaste generationens GA-C-plattform för ökad styvhet, har Toyota tillhandahållit en lättare och mer vridstabil kaross för Prius. Tillsammans med den låga hållningen och batteriet under baksätet, ökar en låg tyngdpunkt dynamiken.

Vid de få tillfällen då Hamburgs bjuder på skarpa kurvor känns Prius stabil. Styrningen är lätt men exakt, vilket ger en överraskande mängd lättfotad smidighet till den två ton tunga hybriden.



Första intrycket är att Toyota Prius är en bil i balans. Fjädring och chassi spelar bra med vad du får höra om styrningen och bromsarna, varav de senare upplevs utan staccato-växling mellan återhämtning och vanliga bromsar.

Underredet gör ett bra jobb med att förhindra att otäcka potthål letar sig in i kupén. På motorvägen slappnar den lätta styrningen av och ger riktningstabilitet, medan vindbrus verkar smyga sig runt de smala A-stolparna.

### **Hybrid som håller länge**

Om det är något som Toyota förstår sig på så är det hybridteknik, och de var banbrytande med Prius. Toyota Prius var världens första massproducerade hybridbil med både el och bensen, vilket naturligtvis höjer förväntningarna på denna femte generation.

Nya Prius klarar 86 kilometer på el och elmotorn drar bilen upp till 135 km/h utan att be om hjälp från bensenmotorn. I EV-läget känner du inte av de 160 elhästarna som står till ditt förfogande och accelerationen är svag – men det är bra för stads- och landsvägskörning.

Hybridläget växlar så intelligent och sömlöst mellan el och bensen så att du knappt märker det. Det är bara när du trampar på gaspedalen som varvtalet ökar, och trots de miljoner växlar låter ljudet aldrig som en irriterande dammsugare.

Huruvida Prius klarar de 86 kilometer som den är angiven för är svårt att bedöma på teststräckan. Å andra sidan är det imponerande hur Prius lyckas köra som en bil med sluten hybridkrets när batteriet är urladdat. Det finns ofta tillräckligt med kraft för att hålla bensenmotorn avstängd, vilket håller förbrukningen nere.

Den enda hybridbesvikelsen är enfasladdningen, vilket innebär att Prius kan dra maximalt 3,3 kW. Detta ökar laddningstiden drastiskt och anses enligt moderna standarder vara ganska ineffektivt för ett annars effektivt hybridssystem.



### **Hur är kupén?**

Det är frestande att kalla hytten för en klassisk Toyota-hytt. Allt verkar välgjort, men som helhet är den helt utan smak. Det finns försvinnande få former och färger för att underhålla ögat. Istället finns det många plastmaterial i olika grå nyanser.

Materialkvaliteten är bra utan att vara prålig, och även om mycket är fint och mjukt behöver man inte anstränga sig för att hitta billig plast.

Körställningen är som den exteriöra designen indikerar: låg. Tillsammans med den cockpitliknande inredningen med högmonterad digital instrumentering och en liten ratt som lånats från BZ4X ger det en känsla som matchar hur Prius faktiskt körs.

I motsats till dagens besatthet av crossovers är Prius mycket låg, vilket märks när man kliver i och ur, där man också måste komma ihåg att böja huvudet för C-stolpen. I baksätet behöver du inte vara längre än 1,80 meter innan taklinningen förstör din frisyra.

Benutrymmet är däremot inget problem ens för långa personer. I alla fall om de inte har mycket bagage, eftersom bagageutrymmet rymmer mediokra 284 liter. Inte ens en bred baklucka kan kompensera för det.

### **Hur mycket kostar Prius?**

I Danmark får du betala 429 990 danska kronor för inestegsmodellen Toyota Prius Style. Ingen borde dock välja den, inte för att den är dålig, men du får mycket mer för väldigt lite genom att hoppa upp till Elegant-trimnivån, som börjar på 439 990 danska kronor.

För bara 10 000 danska kronor extra får du intelligenta LED-strålkastare, som i sig är värda extrakostnaden. Du får också en digital backspegel, elektrisk baklucka och uppvärmd ratt, samt ett elektriskt justerbart förarsäte, 12,3-tums infotainmentskärm med trådlös Apple Carplay och ett stort säkerhetspaket, som alltid är standard.



Den största utrustningsvarianten är Executive, som växer explosionsartat till 529 990 danska kronor. Här får du saker som 19" lättmetallfälgar, 360-kamera, uppvärmda baksäten och ventilation i framsätena, parkeringsassistent och soltak. Det senare kan under rätt omständigheter ge upp till 8,7 kilometer extra räckvidd per dag.

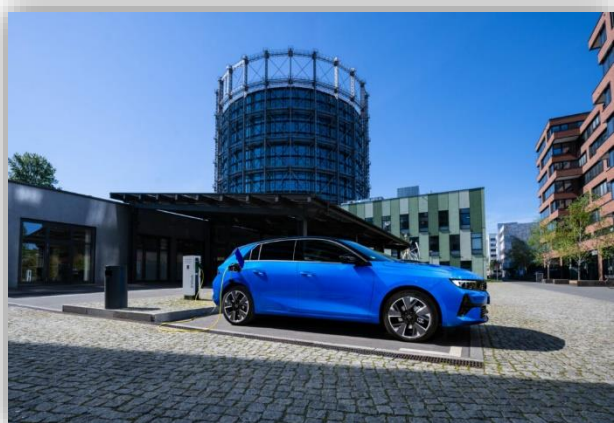
I Danmark väntar man de första exemplaren av nya Toyota Prius i augusti.

#### **Fakta: Toyota Prius 2.0 VVT-iE Plug-in Hybrid**

- Motor: R4, 1.987 cm + elmotor
- Effekt (bensin/el): 152 hk/160 hk
- 0-100 km/h: 6,8 sekunder
- Topphastighet: 177 km/h
- Förbrukning: 200 km/l
- CO2-utsläpp: 11 gram/km
- Räckvidd på el: 84 kilometer
- Mått (L/V/H): 464/176/147 cm
- Egenvikt: 1 545 kilo
- Bagageutrymme: 284 liter



**Relaterade artiklar:**



**Provtur: Opel Astra Electric gör inte mycket väsen av sig**



**Toyota firar 15 miljoner sålda hybrider**



**Här är nya Toyota Prius**



**Världspremiär för nya Prius laddhybrid**



## 12. Ferrari Portofino testad: Himla kapabel men ej till salu

Uppdaterad 29 juli 2023

Publicerad 30 juli 2023

Ferrari Portofino M är en ansiktslyft variant av Ferraris [instegscabriolet](#). Den råkar också vara en av de mest kapabla cabrioleterna du inte kan köpa eftersom den nu fasas ut.



*Portofino är tänkt att vara en GT-bil, varför vi testade den på en roadtrip.*

**För att vinka adjö till den begav vi oss ner på kontinenten för att recensera Ferrari Portofino M.**

### **Modifierad cabriolet**

”M” står för ”Modificata” vilket för en Ferrari innebär att modellen i fråga fått åka på ett redigt träningsläger.

Portofino M får därför några extra hästkrafter, ett uppdaterat avgassystem (som låter helt gudomligt) och ett gäng designmässiga och aerodynamiska förbättringar.

Detta innebär inte att det rör sig om en helt ny modell men likväl en som ska vara bättre än den föregående på alla sätt och vis.

Det är inte heller en av de vackraste bilarna du kan köpa, men alltså brutal och Ferrarig till sitt formspråk.

Baken ser något klumpig ut och saknar något sorts designelement som bryter av partiet mellan baklyktorna vilket får bilen att se baktung ut.



*Ferrari Portofino.*

### **En interiör att dö för**

Förra generationens Ferrari i form av Portofino M visar sin ålder på så vis att den fortfarande har knappar och vred, samt ett ordentligt infotainmentsystem.

Det är ärligt talat uppfriskande att ta ett steg tillbaka från det moderna Ferrari-systemet som styrs helt via en touchpad och touchknappar på ratten och som inte fungerar särskilt bra.

En modern Ferrari har ingen blinkers- eller ljusspak, för där sitter ju de stora växelpaddlarna i kolfiber som styr den 8-stegade F1-lådan.

I stället sitter alla sådana funktioner på ratten. Det kräver en hel del tillvänjning men när man väl fått pejl på det fungerar det faktiskt förvånansvärt bra.

Testbilen var i en sann drömspecifikation med den något mörkare Rosso Portofino-lacken med Toscana-brun läderinteriör vilket är otroligt läckert.

Särskilt läcker var den att sitta i tack vare att varenda panel är täckt i cognacs-färgat läder.

Kvalitetskänslan är också mycket hög med en distinkt känsla av hantverk, med vissa mindre undantag i form av ett antal knappar och reglage.

### **Motormagi är bara förnamnet**

Under huven sitter en turboladdad V8 på 3,9 liter med 620 hästkrafter som sjunger sin ljuva högstämmiga sång för sin omgivning.

Motorn är, som i fallet av de flesta Ferraris jag kört, allra mest givande så nära varvstoppet som möjligt.

Det känns då som om elektricitet färdas genom hela bilen, från motorn till utblåsen, på ett alldeles underbart vis som gör att man bara vill fortsätta köra till jordens ände.

Styrningen är oerhört direkt och bromsarna redigt potenta. Portofino M har chockerande bra väghållning, särskilt med biltypen i åtanke.

Den är så kapabel att det är föraren bakom ratten som oftast är den begränsande faktorn, snarare än att man lyckas nå bilens gräns.

Portofino har, till skillnad från Ferraris superbilar, ett ytterst glid-kompatibelt komfortläge där bilen blir relativt mjuk i sin fjädring.

Den som föredrar mer entusiastisk körning har ett race-läge att tillgå där hela bilen väcks till liv ännu mer.



*Ferrari Portofino har en välgenomtänkt interiör med hög kvalitetskänsla.*

### **Ferrari Portofino erbjuder en 2-i-1-lösning**

Portofino är en cabriolet utrustad med en hardtop som snabbt och enkelt fälls ner med ett knapptryck.

Taket äter upp en del utrymme där bak heller men det går ändå enkelt att få med sig några mjuka väskor. Det vill säga mer än den genomsnittliga Ferrari-ägaren tar med sig inför en weekend.

Fördelen med en hardtop är ju också att man på sätt och vis får en 2-i-1-bil, en cabriolet när solen tittar fram och en coupé när det är kallt, om man nu har mod nog att ratta en bakhjulsdriven Ferrari på vintern.

Taket ville dock inte alltid samarbeta, trots att det inte låg något i vägen i skuffen vilket kan bli irriterande i längden.

Portofino har tekniskt sett ett baksäte men det är så tigt att det vore rent ut sagt ovärdigt att tvingas färdas där, för att inte säga omöjligt. Såvida man nu inte har en treårings fysiska dimensioner.

### **Summan av kardemumman**

En Ferrari, gammal som ny, känns alltid magisk på ett sätt som andra bilar inte gör. Detta gäller även för Portofino M som på pappret är lite av en instegs-Ferrari men som känns precis lika speciell som de dyrare modellerna.

Det största problemet jag personligen ser med Portofino är emellertid att den är lite för skrikig och erbjuder inte samma nivå av elegans som exempelvis **Bentley Continental GTC** eller i den nyligen lanserade **Roma Spider**.

I en Ferrari existerar aldrig något annat än stunden, och varje ögonblick blir till något minnesvärt.

En Ferrari ger verkligen sin förare en fullkomligt unik känsla vilket gör att man snabbt förlåter bilen för alla dess eventuella tillkortakommanden. Och det gör jag också. Med en enorm mängd kärlek och passion.



*Ferrari Portofino är en fröjd att ratta.*

### **Ferrari Portofino M (2023)**

**Motor:** 3,9-liters bensinmotor, V8, 620 hästkrafter, 760 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 8-stegad F1-låda, bakhjulsdrift

**Acceleration 0–100 km/h:** 3,45 sekunder

**Toppfart:** Över 320 km/h

**Vikt:** 1 545 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 4594/1318/1938 mm

**Pris:** Inte längre till salu – från 3 300 000 SEK

**Redaktionens helhetsintryck av Ferrari Portofino M**

**Slutbetyg: 4,5/5**

Ferrari Portofino M är märkets – nu utgående – instegsmodell. Den erbjuder samma speciella känsla som övriga bilar i det italienska märkets utbud.

Den är fantastisk att köra samtidigt som dess plåttak möjliggör körning åter runt. Dessvärre går inte bilen längre att köpa ny, men det finns en stor mängd bilar att tillgå på begagnatmarknaden.

Läs även: [Recension av Ferrari Purosangue – galnaste suven pengar kan köpa](#)

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

Läs även: [Recension av Polestar 1 – en svensk klassiker](#)



**Andreas Bergman**



### 13. Tesla kan satsa på trådlös laddning – har köpt tysk startup

Posted by Kristofer Rask juli 31 2023

Rebecca Tinucci som är ansvarig för laddningsinfrastruktur hos Tesla berättade i mars att man utforskar tekniker för att förhöja laddningsupplevelsen. I samband med det visade hon upp en bild på en Tesla Model S som laddade trådlöst.



Lagom inför sommaren kom sedan de första uppgifterna om att Tesla skulle köpa upp det tyska laddningsföretaget Wiferion. Ett bolag som bland annat specialiserat sig på lösningar för just trådlös laddning.

Nu har det uppmärksammats att Wiferion faktiskt bytt ägare, det genom ett namnbyte på bolaget som stod bakom Wiferion. Enligt tyska bolagsverket heter ägaren numera Tesla Engineering Germany GmbH.

I det tyska bolagsregistret står det att företaget sysslar med *”produkter och tjänster inom området kraftelektronik och andra tekniska discipliner för att stödja utvecklingen av elfordon och stationära energilagringssystem och -anordningar”*.

Bland sina produkter visar Wiferion idag upp tekniker för trådlös laddning av lagerrobotar och logistikflöden. Att tekniken också kan hitta in i Teslas framtida elbilar är så klart inte en långsökt tanke.

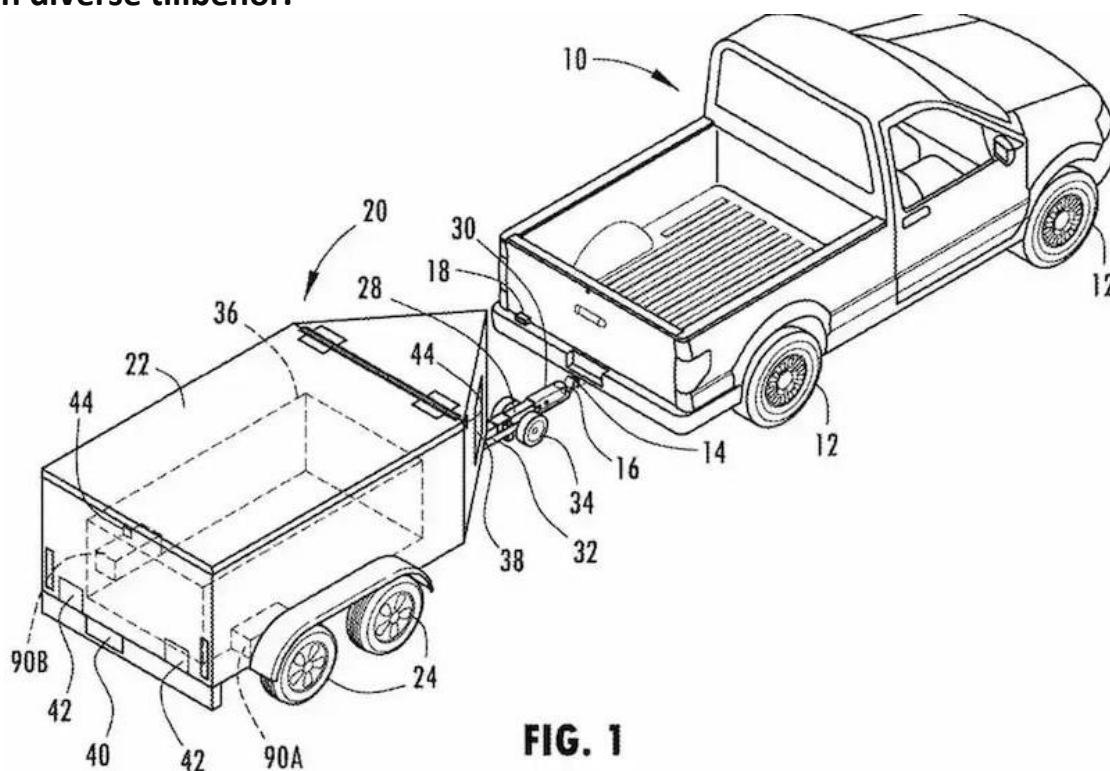
Tesla har inte kommenterat uppgifterna officiellt. Men tyska medier har uppmärksammat att Tesla förra kvartalet redovisade företagsförvärv motsvarande 750 miljoner kronor.

## Teknikens Värld

### 14. Ford patenterar ladd-släp

PUBLICERAD: 31 JUL 2023, KL 08:27

Amerikanska Ford har sökt patent på en ny typ av släpvagn som ska kunna ladda dragbilar och diverse tillbehör.



**FIG. 1**

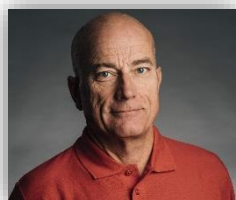
*Det ser ut som ett vanligt släp, men det ska kunna ladda dragbilen.*

**Ford** har skickat in en ansökan om patent på en släpvagn som ska kunna göra mer än att rulla efter en bil. Den ska samtidigt kunna ladda bilen som drar den.

Släpvagnen har ett stort batteripaket och uttag för att kunna ladda en dragbil eller annan utrustning. Släpvagnen har även en egen elmotor och fjärrkontroll så att den på egen hand kan positioneras så att den står bra till för laddning.

Idén är inte helt ny. Bland annat har amerikanska släpföretaget Lightship, som specialiserar sig på just släp för elbilar, lanserat en elektrisk husvagn som med ett batteripaket och elmotor minimerar elförbrukningen för dragbilen. Men Fords patentsökta släp har en mer nyttoorienterad vinkel, menar tillverkaren.

Ford har även nyligen sökt patent på ett takmonterat extrabatteri som kan fungera som räckviddsförlängare.



**Mikael Stjerna**



## 15. Se Koenigsegg Gemera med 1700 hk - utsläppt i det fria i Sverige

Av redaktören [redaktören@bytbil.com](mailto:redaktoren@bytbil.com) 10 apr 2020

Njut av första bilderna på nya megabilen på banan i Ängelholm



### Nya Gemera med knallgul inredning utsläppt i det fria i Ängelholm.

Koenigseggs uppvisning av nya modellen Gemera blev en världssensation och tillverkaren var ensam om att visa upp en bil från den nedstängda Genève-salongen. Men hittills har vi bara fått se bilen inifrån den mörka mässhellen – eller på photoshoppade releasebilder. Nu kommer ett härligt påskkort från den svenska superbilstillverkaren: Koenigsegg Gemera i full frihet i Ängelholm! Och visst känns bilens knallgula interiör perfekt för påsk?

Nya fyrsitsiga megabilen Gemera kommer att tillverkas i 300 exemplar och får en prislapp på 18,25 miljoner kronor med moms i Sverige. Den otroliga prestandan, 0-100 på 1,9 sekunder, och en toppfart på 400 km/h som bilen når på 20 sekunder möjliggörs genom ny svensk superteknik i världsklass.

Bilen har en kombinerad effekt på 1700 hk från tre elmotorer och en liten trecylindrig motor. Motorn innehåller den nya unika svenska tekniken med fria ventiler och Koenigsegg kallar den för "Tiny Friendly Giant". Motorn kan vara framtidens drivlina för bilar med förbränningsmotor. Enligt Koenigsegg är den helt optimerad för biobränslen och kan köras på både E85, metanol och i värsta fall bensin. Den nya motorn är lättare än dagens motorer tack vare att den inte har någon kamaxel som öppnar och stänger ventiler i motorn. Tidigare har den nya motorn med fria ventiler varit svåra att tillverka till rimlig kostnad och att få fungerande i praktiken, men den utmaningen tycks vara löst.



Systemet med fria ventiler ger motorn den unika förmågan med oberoende kontroll av insugnings- och avgasventilerna. Den kan optimera ventilerna utifrån motorns aktuella belastning och öppna och stänga precis så mycket som behövs. Systemet kan även bestämma hur man använder ventilerna beroende på körförhållanden. Vilken kombination som ska användas för att maximera prestanda, minimera bränsleförbrukningen eller sänka utsläppen. Det innebär betydande prestanda- och miljöfördelar.

Genom den nya svenska tekniken är motorn lika effektiv och stark som en stor V8 med dubbelturbo, men motorblocket väger bara 70 kg och ryms i en liten resväska. Koenigsegg och dotterbolaget Free Valve siktar naturligtvis på att kunna sälja tekniken vidare till fler biltillverkare och på sikt få till en massproduktion. Den skulle kunna vara en lösning för framtidens hybridbilar med längre räckvidd och nollutsläpp via biobränslen.

– Vi vill avsluta fossilberoendet för förbränningsmotorer. Den är CO<sub>2</sub>-neutral om den körs på rätt bränsle. Elbilar är fantastiska, men det finns inte batterier så att det räcker till alla ännu, och inte laddstationer överallt, säger Christian von Koenigsegg.

Men i en Koenigsegg är ljudet är minst lika viktigt som att bilen är miljövänlig. Koenigsegg har försett bilen med ett specialanpassat Akrapovič-avgassystem och lovar att den kommer att ha ett ”grymt sound” kombination med de fria ventilerna.

Även tekniken med elmotorerna ligger i absoluta framkanten. Bilen kan köras upp till 50 km på endast el, och har en elektrisk toppfart på 340 km/h. Totalt är det tre elmotorer som driver bilen, två på bakaxeln om vardera 500 hk, och en på framaxeln på 400 hk. Batteriet är på 15 kWh, ovanligt stort för en laddhybrid. Genom fyrhjulsstyrning och så kallad torque vectoring, en slags aktiv kraftfördelning, på drivhjulen ska bilen ha väghållning i särklass och dessutom en rekordsnäv vändradie. Totalt sett ger drivlinan bilen 1700 hk och 3500 Nm. Koenigsegg har inte uppgett hur länge kraften finns tillgänglig vid fullgasacceleration, men bilen ska alltså komma upp till 400 km/h på endast 20 sekunder.

Bilen får en rekordlång räckvidd när den körs i hybridläge, hela 1000 km. Med en hjulbas på 3000 mm utlovar Koenigsegg en aldrig tidigare skådat komfort och stabilitet. Bakhjulsstyrningen ska ge extra kontroll över bilen.

– En av de roligaste och säkraste bilarna på planeten, lovar Koenigsegg.



## Fakta om Koenigsegg Gemera

### Förbränningsmotor

- Koenigsegg Tiny Friendly Giant Twin Turbo Freevalve 3-cylindrig förbränningsmotor med torrsumpsmörjning.
- Kompression: 9.5:1 – Borring: 95 mm – slaglängd: 93.5 mm
- Effekt 440 kW (600 hk) vid 7500 varv, max varvtal: 8500.
- Vridmoment: 600 Nm mellan 2000 och 7000 varv.
- Mittmonterad motor som driver framaxeln.
- Motorvikt: 70 kg.
- Bränsle: Biobränslen, bland annat E85-E10 och metanol.

### Elmotorer

- Tre elektriska motorer, en för vardera bakhjul med 500 hk och en på 400 hk som jobbar tillsammans med förbränningsmotorn på framaxeln.
- Total effekt: 1700 hk.
- Totalt vridmoment: 3500 Nm
- Totalt hjulvridmoment: 11 000 Nm.
- Effekt på endast el: 1100 hk.

### Räckvidd:

- Endast förbränningsmotor: 950 km
- Endast el: 50 km
- Hybridläge: 1000 km.

### Chassi:

- Monocoque tillverkad i kolfiber.
- Ram och hjulupphängningar tillverkade i aluminium.
- Hydrauliskt ställbar markfrigång fram och bak.



### **Kaross & chassi**

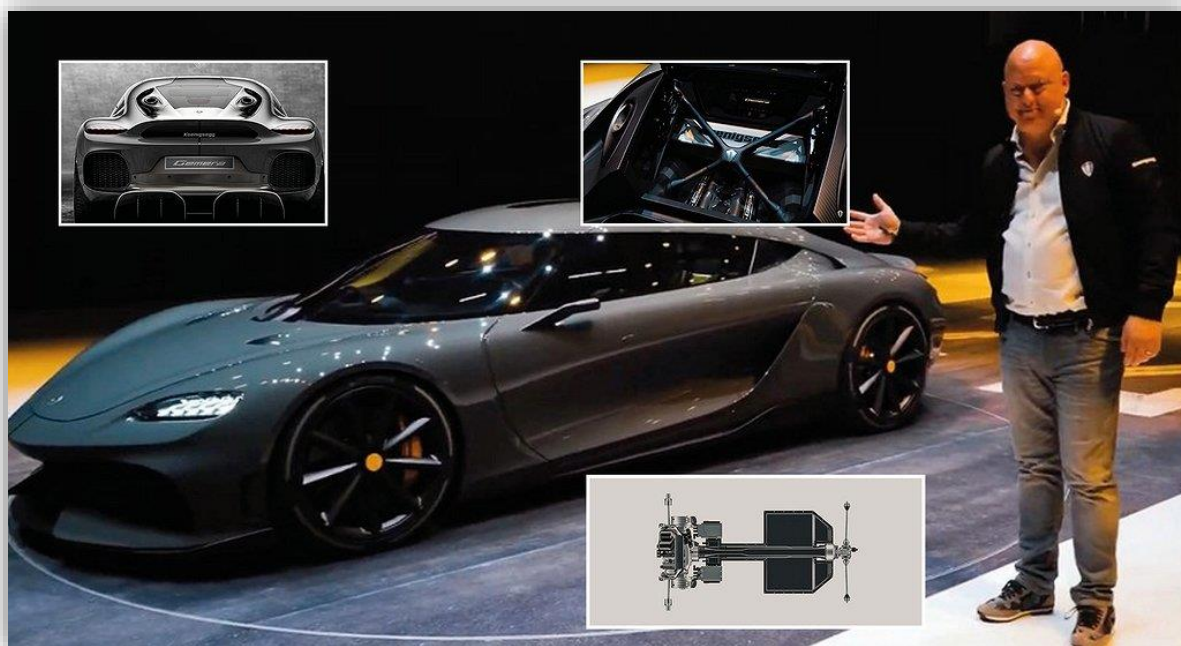
- Tvådörrars firsitsig kupé utan b-stolpar.
- Karosspaneler i kolfiber.
- Kolfiberfälgar (tillval)
- Styrning: Fyrhjulsstyrning
- Fjädring: Justerbar med gashydrauliska stötdämpare
- Greppkontroll med tre lägen: Våt, normal, bana.

### **Bromsar:**

**Fram:** Ventilerade keramiska skivor med sexkolvsok.

**Bak:** Ventilerade keramiska skivor med fyrkolvsok.

Elektrisk bromsboostare, keramiska kolvar.



**Svenska supertekniken i nya Koenigsegg kan förändra bilvärlden**



Pris 425:- kr  
*Aterförsäljare anlagas!*

**PILOT**

Effekt  
0,8 hkr.  
cyl.-volym  
49,5 cc

påhängsmotor för Eder cykel

SLUT