



*Isdera Commendatore 112i 1993*

1. EU:s skarpa varning till Kina
2. De fejkade avgasrörens tid är över
3. BMW säkrar nya generationen elbilar med ny batterifabrik
4. BMW slopar vanliga M-modeller
5. Porsche 911 S/T
6. Polestar ger besked om premium framför småbilar
7. Polestar 3 värmetestas och snart i produktion
8. Nissan stoppar alla nylanseringar av fossilbilar i Europa
9. Så ska VW bygga sin nya billiga elbil på förnyad plattform
10. Rykte Toyota GR Yaris får 300 hästar
11. Tushek Aeon är supersportbil på slovenska
12. Huawei visar upp Luxeed S7
13. Hennesseys Cadillac CT5-V är ruggigt snabb
14. Första körningen med Toyota C-HR PHEV
15. Pickup och eldrift är en sällsynt kombination.
16. Särskilt körkort för suv föreslås i EU
17. Du kan nu äga världens enda Isdera Commendatore 112i
18. Köpte krockad Ferrari för 26000 kr och sålde den för 193 miljoner



## 1. EU:s skarpa varning till Kina: "Orättvisor"

Uppdaterad: 25 sep. 2023 Publicerad: 25 sep. 2023

EU deklarerar nu för Kina att blocket inte tänker rucka på lika konkurrensvillkor utan tvärt om agera mer kraftfullt för att bekämpa orättvisor.



*Valdis Dombrovskis är EU:s chefsförhandlare och vice ordförande i Europeiska kommissionen.*

“Bristen på ömsesidighet och lika villkor från Kina, i kombination med bredare geopolitiska förändringar, har tvingat EU att bli mer självsäkert”, säger **Valdis Dombrovskis**, EU:s chefsförhandlare och vice ordförande i Europeiska kommissionen, berättar [Bloomberg](#).

Budskapet är att blocket kommer uppträda bestämt för att upprätthålla rättvis konkurrens och “ta itu med orättvisor”.

Utspellet kommer under Valdis Dombrovskis resa till Kina och efter översvämningen av kinesiska elfordon på den europeiska marknaden, som fått EU att inleda en utredning om antisubventioner mot kinesiska elbilar (se länk under artikel).

### **Kina anklagar EU för protektionism**

Från kinesiskt håll är kritiken högljudd och EU:s beslut beskrivs som “en naken protektionistisk handling”.

Under måndagen träffar EU:s chefsförhandlare landets premiärminister **He Lifeng** men håller även bilaterala möten med motparter.

Där till står möten med europeiska företagsrepresentanter både i Shanghai och Peking på agendan.

EU-toppen tillbakavisar att unionen strategi för att minimera riskerna i handeln med Kina är protektionistisk, men det krävs konkreta avtal för att återställa handelsrelationerna mellan EU och Kina, heter det enligt källor till Bloomberg som uppger att Dombrovskis Kina-besök kan bana väg för ett möte mellan Kinas president **Xi Jinping** och EU:s **Ursula von der Leyen** senare i år.



**Ola Söderlund**

Mångårig journalist med erfarenhet från en rad medier.



Läs även: [EU sätter ner foten: Vill stoppa kinesiska elbilar Dagens PS](#)



Läs mer: [Tyska biljättar fruktar vendetta Dagens PS](#)



Läs vidare: [Kina tar över Rysslands marknad för bilar Dagens PS](#)

## 2. Volkswagen: ”De fejkade avgasrörens tid är över”

Publicerad 2023-09-25 kl 7:00 (uppdaterad 2023-09-25 kl 7:51)

Text Magnus Kvandal

Volkswagens formgivare har tänkt om. Från och med nu ska el- och förbränningsbilarna se likadana ut.



*De är dolda – men avgasrören är fortfarande där på Volkswagens storsäljare.  
Ett tag till, i alla fall.*

I och med lanseringen av den **nya generationen Passat** och **Tiguan** har Volkswagen anammat en ny designstrategi. De båda modellerna har ett utseende som direkt för tankarna till de eldrivna ID-modellerna – och det är ingen slump.

Det berättade Volkswagens Matthias Baehr, som presenterade sig som produktspecialist, i samband med en mediavisning av de nya modellerna i slutet av augusti.

– Vi vill föra el- och förbränningsbilarna närmare varandra, både invändigt och utvändigt, sa han.

**Den nya filosofin** innebär att bilarna har nya ansikten, med kylargrillar som är dolda i stötfångarna. Och medan föregående modeller hade konstgjorda avgasrör i gjuten plast är de nu helt dolda – precis som på 90-talet. Och det är den nya riktningen för märket, menar Matthias Baehr.

– De fejkade avgasrörens decennium är över, förklarar han.

”Jag tror inte det kommer säljas några förbränningsmotorbilar här om 10–15 år”

**Tillsammans med ny** laddhybridteknik med upp till tio mils räckvidd på el hoppas Volkswagen att detta ska vänja fler kunder vid tanken på att ha en elbil – något som för många kunder, inte minst i Tyskland, fortfarande är ett främmande koncept.

Med den längre elektriska räckvidden är tanken att de vardagliga resorna ska kunna göras på el, medan bensinmotorn finns där som en extra trygghet.

**De nya bilarna** kommer dock fortfarande säljas med både bensin- och dieselmotorer. Men den teknikens dagar är snart räknade i Europa, menar Matthias Baehr.

– Jag tror inte det kommer säljas några förbränningsmotorbilar här om 10–15 år, säger han.

Efter år 2035 planerar EU att förbjuda alla nya bilar som inte är eldrivna.



### VW visar ny version av sin bästsäljare



### Efter kritiken – nu kommer knapparna tillbaka



### Volkswagens löfte – efter kundernas kritik



### Premiär för nya Volkswagen Passat – klarar tio mil på el



### 3. BMW säkrar nya generationen elbilar med ny batterifabrik

Posted by Kristofer Rask september 26, 2023

**BMW har nu fått klartecken till att bygga en ny batterifabrik i Strasskirchen, 10 mil nordväst om München.**



Godkännandet kom efter en lokal folkomröstning där 75 procent röstade för fabriken. Satsningen är avgörande för BMW:s nya generation elbilar.

Här kommer BMW montera batteripaket till 600 000 elbilar årligen när fabriken står klar 2026. Den nya anläggningen i Strasskirchen kommer leverera batterier till BMW:s närliggande bilfabriker i Dingolfing, Regensburg och München.

Byggstarten är planerad till början av nästa år. BMW är därmed väl rustade för den nya generationen elbilar som är en del av BMW:s satsning **Neue Klasse**. I ett första steg väntas fabriken ge upp till 1600 nya jobb, vilket på sikt i en andra fas kan utökas till 3200 nya jobb för regionen som helhet.



#### **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.](#)

## Teknikens Värld

### 4. BMW slopar vanliga M-modeller

Publicerad 26 sep 2023, kl 14:40

BMW kommer inte att erbjuda några vanliga M-modeller framöver. Eftersom nästan alla kunder föredrar Competition-modellerna blir dessa de nya basmodellerna.



Det har redan hänt på [BMW X3 M, X4 M, X5 M och X6 M](#). I BMW:s suvliga går det inte att köpa en M-modell utan tillägget Competition, och så kommer det att bli över hela M-utbudet inom kort. Det avslöjar BMW:s M-chef Frank van Meel i en intervju med Car Throttle.

– Vi kommer inte längre att dela upp M och Competition, det kommer bara att vara Competition framöver, säger van Meel till [Car Throttle](#).

Beslutet är logiskt om man betänker att en överväldigande majoritet av BMW:s M-kunder har valt Competition-modellerna. Få tycks nöja sig med "halvmesyren" utan Competition-tillägg. Efter att ha satts som namn på produktionsbegränsade specialmodeller dök Competition upp som tillvalspaket till M6 år 2014 och sedan på [M3](#) (F80 och på efterföljande G80/G81 har det blivit väldigt populärt.

Frank van Meels besked är alltså att man inte kommer att kunna välja M3, eller någon M-modell för den delen, utan Competition. Som högre steg utöver Competition ska dock finnas [CS](#) och [CSL](#). Man anser de inte riktigt renodlade M-modellerna som faller in under M Performance-paraplyt, till exempel M340i, har blivit så högpresterande att de täcker luckan nedåt i modellprogrammet.



Erik Wedberg



## 5. Porsche 911 S/T: Förstör alla andra bilar

Uppdaterad 26 sep. 2023 Publicerad 26 sep. 2023

Porsche 911 visades upp för första gången 1963. Sextio år senare har märket dragit skynket av sin jubileumsmodell 911 S/T. Vi begav oss till Italien på en provkörning.



*Det tyska märket menar på att 911 S/T är märkets roligaste bil.*

“Bella macchina!”, utbrister den italienska mannen.

Vi har precis stannat och fotat nya Porsche 911 S/T framför hans första generationens Fiat Panda.

Ungefär samtidigt uppenbarar sig den språkliga barriären, men hans lyriskhet beträffande Porsches 60-årspresent till 911 smittar av sig och kräver ingen översättning.

Det är lätt att tro att likheterna mellan en Porsche 911 S/T och en Fiat Panda slutar vid fyra hjul, en ratt, och en manuell växellåda.

Faktum är dock att båda bilarna är utvecklade enligt en liknande filosofi, även om det handlar om om vitt skilda bilar. I fallet Fiat Panda handlar det om att demokratisera mobilitet för den italienska massan.

I fallet Porsche 911 S/T handlar det om att göra en bil som är så rolig att köra som det bara går.

Enligt Porsches ingenjörer på plats rör det sig om den bästa 911:an någonsin, åtminstone i termer av körglädje.



*Allt i interiören kretsar kring föraren.*

### **Med föraren i fokus**

Porsche 911 S/T är begränsad till 1 963 exemplar, för att representera året då 911 kom till världen, och är utvecklad helt för att maximera hur kul man har bakom ratten.

I korta drag rör det sig om en Porsche 911 GT3 Touring med en rad uppgraderingar.

Det rör sig primärt om en lägre vikt – 1 418 kilogram kontra 1380 kilogram – vilket kan härledas till magnesiumfälgar, en lättviktskoppling, ett lättare svänghjul, ett lättare batteri, ingen bakhjulsstyrning, och kopiösa mängder kolfiber.

Fortsättningsvis har Porsche justerat utväxlingen i den 6-växlade manuella lådan vilket minskar toppfarten men gör att man som förare tvingas växla oftare – allt i körglädjens namn.

Styrningen redovisar till punkt och pricka vägytans struktur och det sker en strid ström av kommunikation precis hela tiden. Den är oerhört linjär och har även den fått sig en omkalibrering jämte GT3.

### **Bilkörning som främsta intresse**

911 S/T är en bil som avslöjar för omvärlden att ens absolut största intresse i livet är att köra bil.

Interiört möts man av tygsäten, en ratt utan vred, inga handtag, en kolfiberbur, och ett fåtal knappar.

Det finns ett infotainmentsystem, som egentligen är helt onödigt men behövs för bilens elektroniska arkitektur.

Det finns även en knapp för att justera hur mycket bilen låter, som dock är helt onödig, samt en knapp för att justera fjädringen som inte gör något nämnvärt.

### **När din hobby är att köra bil**

Vi begav oss till södra Italien, närmare bestämt Lamezia Terme, för att sätta den redan slutsålda bilen på prov.

Körningen skulle ta oss från den italienska västkusten och 35 graders värme, till 1 380 meters höjd och 18 grader.

I samma sekund som du vrider om nyckeln i 911 S/T vrålar den 4 liter stora boxersexan till liv.

Det är samma pjäs som du finner i Porsche 911 GT3 RS, vilket alltså innebär 525 hästkrafter och 465 newtonmeter.

Ljudisoleringen är som bortblåst och hela kupén fylls med boxersexans ljuva toner.

Kopplingen är lätt, men lättmodulerad och motorn varvar lika friskt som en bålgeting tack vare ett extra lätt svänghjul.



*Idén för Porsche 911 S/T har sina rötter i 60-talet.*

### **Många bäckar små**

Porsches ingenjörer har kortat slagen i den sexväxlade manuella lådan med 10 millimeter vilket gör dem korta och distinkta.

Varje växling är som en handskakning med en gammal polare och bilen uppmuntrar ständigt till att man jagar efter 9 000 varv på mätaren.

Vid 5 000 varv ökar ljudbilden dramatiskt och det blir snudd på omöjligt att föra en dialog i bilen. Sätena håller både förare och passagerare på plats.

Varje raka i Kalabrien uppmuntrar till gasen i botten och varje kurva riskerar att dölja en traktor.

### **Extremt rastlös**

Porsche 911 S/T känns extremt rastlös så fort man inte kör den för kung och fosterland. Den kombinerar denna otroliga otålighet med en förmåga att belöna sin förare. Detta är långt ifrån en bil man kan köra till vardags.

Skicket på syditalienska vägar kan jämföras med byggarbetsplats och får kullersten att framstå som en marmorskiva. Trots det lyckades inte en enda potthål få 911 S/T att hamna utanför sin komfortzon.

Oavsett underlag hugger fjädringen tillbaka – det tog en man 12 månaders heltidsarbete att kalibrera – och det är fascinerande hur orädd den är för ojämna underlag.

I vanliga fall brukar vi under provkörningar snacka friskt med de branschkollegor som vi delar bil med.

I en Porsche 911 S/T sitter vi istället helt knäpptyst för att bilen kräver vår fulla uppmärksamhet.

### **Porsche 911 S/T – svårare än ett matteprov**

Porsche 911 S/T kräver all koncentration som man mäktar med. Den förvandlar körning till en aktivitet som livar upp både kropp och knopp.

Det gäller att vara totalt fokuserad, inte minst när man lockas till att jaga 9 000 varv på mätaren.

Dessutom är de slingriga, ojämna bergsvägarna i södra Italien belamrade med Fiat Pandor, vespor, traktorer och Iveco-timmerbilar.

Boxersexans ylande sprider sig ut över landskapet. Här är risken minimal att mötas av sömniga italienare som hytter med näven. Tvärtom möts du av glada tillrop, hela familjer som storögt beskådar din framfart, och italienska farbröder som ubrister "bella macchina".



*Porsche 911 S/T är ungefär lika avslappnad att köra som en nattklubb.*

### **Porsche 911 S/T tar körning på allvar**

Att köra en Porsche 911 S/T är en fullständigt terapeutisk upplevelse. Det faktum att den kräver så mycket av föraren gör att du hela tiden befinner dig i nuet. Allt annat du tampas med i livet är som bortblåst.

911 S/T är en punkt A till punkt A-bil.

Det är en bil som förvandlar bilkörning till en aktivitet som kräver minst lika mycket engagemang som att gå till gymmet. Har man en 911 S/T måste man skriva in "köra bil" i kalendern, för att det är en sådan involverande upplevelse.

Efter tre timmar körandes på italienska bergsvägar blir du genuint utmattad. Den ylande motorn, den sanslösa prestandan, och den briljanta manuella växellådan bidrar alla till att stimulera alla dina sinnen.

Det är en bil som kräver lite uppvärmning.

Varje gång du hoppar in i bilen blir det lite som första åket i skidbacken. Det dröjer lite innan du blir varm i kläderna men man uppmanas om och om igen till att pusha lite till, och lite till.

### **Summan av kardemumman**

S/T är en födelsedagspresent av rang för Porsche 911.

Dess syfte att vara så fantastisk att köra som möjligt är något den fullständigt briljerar på. 911 S/T känns extremt rå och levande.

Den uppmuntrar till inspirerade körning men dess kompetens gör att den håller en lite lätt i handen hela tiden. 911 S/T kräver enormt mycket ansträngning, men som förare belönas man under resans gång.

Enligt **rallylegenden Walter Röhrl** är Porsche 911 S/T den bästa bil han har kört. Och vi kan inte annat än hålla med.

Bella macchina var det va?



*Receptet för S/T lyder: Porsche 911 GT3 + en massa prestandadelar = 911 S/T.*

### **Porsche 911 S/T (2024)**

**Motor:** 4-liters sexcylindrig boxermotor, 525 hästkrafter, 465 newtonmeter.

**Kraftöverföring:** 6-växlad manuell växellåda, bakhjulsdrift.

**Acceleration:** 0–100 km/h: 3,7 sekunder.

**Toppfart:** 300 km/h. Vikt: 1 380 kg.

**Mått:** (längd/bredd/höjd): 4573/1852/1279 mm.

**Pris:** från 3 270 000 SEK

**Redaktionens första intryck av Porsche 911 S/T**

**Slutbetyg:** 5/5

Porsche 911 S/T är helt fenomenal att köra. Den erbjuder en upplevelse som förstör alla andra bilar i termer av hur man mår bakom ratten.

911 S/T är extremt rå och kräver förarens fulla uppmärksamhet. Det man belönas med är endorfiner i drivor. Porsche visar hur man firar någons 60-årsdag på bästa sätt.

**Relaterad läsning:**

[Nya GT3 RS – Porsches mest extrema bil någonsin?](#)

[Nya Porsche 911 S/T – Manuell med GT3 RS-motor](#)

[Porsche 959 och 918 testade – magi på fyra hjul](#)



**Marcus Berggren**

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

## 6. Polestar ger besked: premium framför småbilar

Publicerad 2023-09-20

Den kommande elsuven Polestar 3 är uppe och nosar på femmetersgränsen med en längd på 4,9 meter. Och den mindre Polestar 4 är inte så liten den heller med 4,84 meter från stötfångare till stötfångare.



Minstingen är nuvarande modellen Polestar 2 som mäter 4,6 meter på längden. Mindre modeller än så är nog heller inget vi kan räkna med från tillverkaren.

– Kunder frågar oss: ska ni bygga en mindre modell, en riktig instegsversion? Under de kommande fem till sex åren kommer det inte ske. Vi positionerar oss tydligt i segmentet premium, säger Polestars vd Thomas Ingenlath i en intervju med tyska [Manager Magazin](#).

En möjlighet vore annars en Polestarversion av Volvo EX30. Alltså samma upplägg som att Polestar 2 delar teknik med Volvo XC40/C40. Med ett pris från 429.900 kronor blir EX30 Volvos eldrivna instegsmodell och en viktig lansering för att öka volymen av elbilförsäljning för märket.

En något mindre modell blir roadstern Polestar 6 som är planerad att lanseras 2026. Men den kvalar knappast in i rollen som en instegsmodell.

Men även utan något liknande i modellprogrammet håller Polestar fast vid sina försäljningsmål. I år räknar tillverkaren med att sälja mellan 60.000 och 70.000 bilar, efter att målet med 80.000 sålda bilar skrevs ned när det stod klart att Polestar 3 försenas till mitten av nästa år. 2025 ska försäljningen vara uppe i 290.000 bilar om året.

Relationen till Volvo, som äger 48 procent av Polestar, beskriver han som fördelaktig och något som ger det unga märket frihet att kunna växa på olika marknader.

– Vi har inga egna fabriker, utan våra bilar byggs av Volvo. Det är det enda sättet för oss att snabbt ta oss an nya marknader som USA, säger Thomas Ingenlath.

Ett upplägg som kostar Volvo en hel del pengar.



*Polestars chef Thomas Ingenlath föredrar premium framför instegsmodeller.*

Utifrån siffror och kommentarer i den senaste kvartalsrapporten från Polestar pekar **Car-up** på att Polestar är skyldiga Volvo 18,9 miljarder kronor.

Thomas Ingenlath har däremot ambitiösa planer på vinsterna som Polestar ska generera när de nya modellerna lanseras.

– Vi har varit tydliga med att vi vill uppnå en avkastning på investeringen på 20 procent i vår operativa verksamhet, säger han till Manager Magazin.



*Polestar 4.*



**Carl Undéhn**



## 7. Polestar 3 värmetestas – snart i produktion

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-09-26 Uppdaterad 2023-09-26

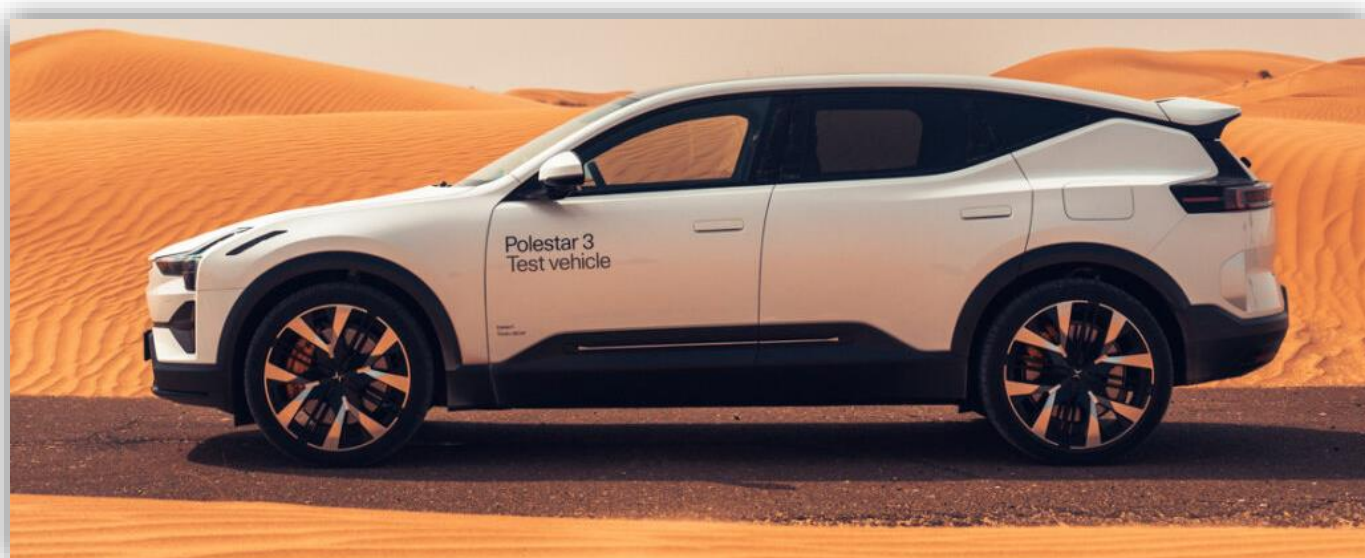
Polestars utvecklingsteam har dragit till Förenade Arabemiraten för att testa nya Polestar 3 i extrem värme. Nu meddelas också när bilen kommer i produktion.



*I 50-gradig värme får en vit och en svart Polestar 3 bekänna färg.*

**Familjesuven Polestar 3** och **systemmodellen Volvo EX90** har **försenats på grund av mjukvaruproblem med säkerhetssystemen**. Men nu verkar problemen lösta och Polestar meddelar att "trea" sätts i produktion under det första kvartalet 2024 – ett kvartal senare än planerat.

**FILM:** <https://youtu.be/6Ej6uSm54sE>





**Just nu pågår de sista sluttesterna av Polestar 3** inför serieproduktionen och utvecklings-  
teamet har precis avslutat ett två veckor långt värmetest i Förenade Arabemiraten. Expe-  
ditionen ägde rum i de städerna och öknarna som omger Dubai och Abu Dhabi i tempera-  
turer upp till 50 grader Celsius.

– Utvecklings- och testprogrammet för Polestar 3 fortlöper väl och jag förväntar mig att  
produktionen startar under första kvartalet 2024, säger Polestars vd Thomas Ingenlath.

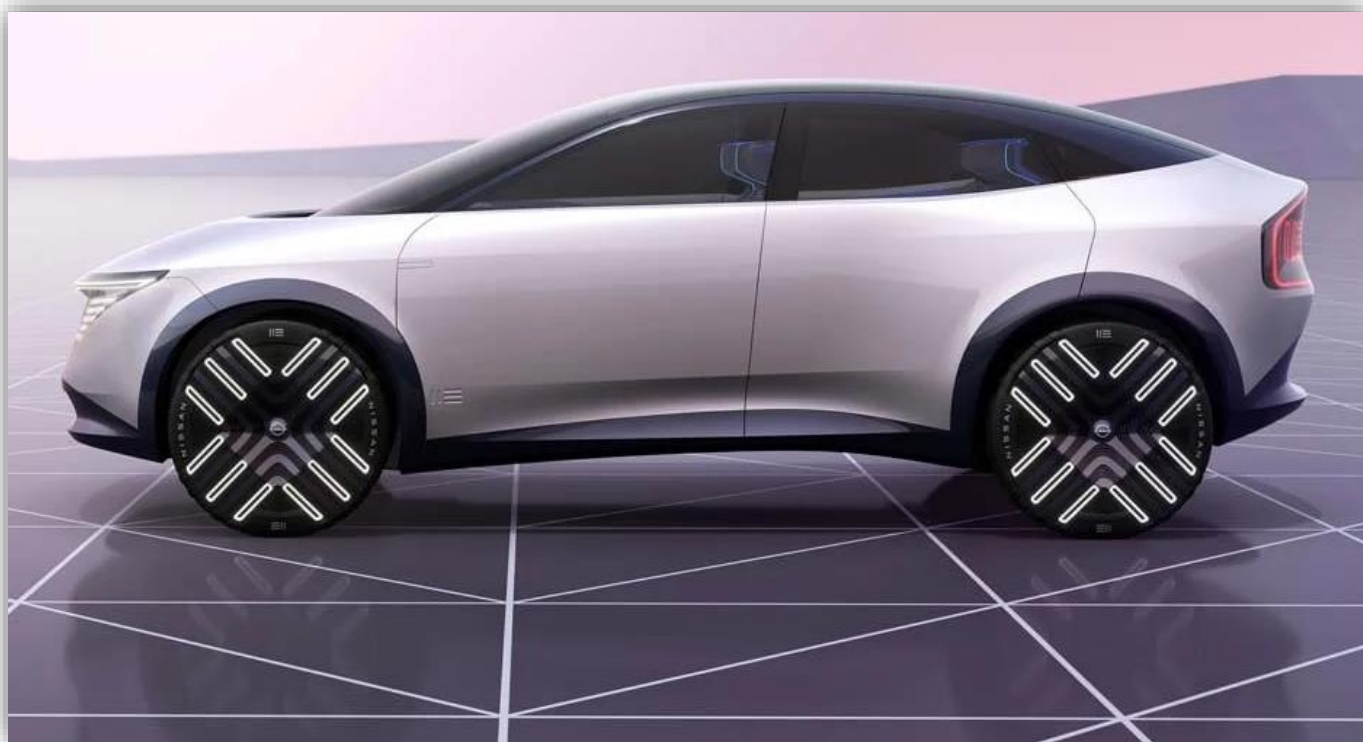




## 8. Nissan stoppar alla nylanseringar av fossilbilar i Europa idag

Posted by Kristofer Rask september 25, 2023

Satsar bara på elbilar.



Allt fler biltillverkare kommer med löftet att sluta sälja bilar med förbränningsmotorer i Europa. Det hela är i linje med EU:s kommande förbud på försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer till 2035.

Nu ansluter sig Nissan till en allt större skara biltillverkare som satt ett stoppdatum för försäljningen av bilar med förbränningsmotorer. Från och med nu kommer varje ny modell som Nissan lanserar i Europa att vara en elbil.

Under de kommande åren kommer Nissan att fasa ut sina redan lanserade bensin- och dieselbilar. Det ska leda fram till att Nissan endast kommer att sälja helt eldrivna bilar i Europa från och med 2030.

– Elbilar är den ultimata mobilitetslösningen. Mer än en miljon kunder har redan följt med på vår resa och upplevt det roliga med en elbil från Nissan. Det finns ingen återvändo nu, säger Makoto Uchida, Nissans VD i ett uttalande.

– Elbilar som drivs av förnybara energikällor är nyckeln till att vi uppnår koldioxidneutralitet, vilket är centralt för vår Ambition 2030-vision. Nissan kommer att göra bytet till full el till 2030 i Europa. Vi tror att det är rätt sak att göra för vår verksamhet, våra kunder och för planeten, fortsätter Makoto Uchida.

Fram till 2030 kommer Nissan att lansera 19 nya elbilar. Under denna perioden kommer Nissan också introducera en ny koboltfri batteriteknik som ska sänka kostnaderna för elbilsbatterier med 65 procent till 2028.



*Nissans designcenter i London arbetar på nya elbilar.*

Nissan har hittills bekräftat två kommande elbilar för den europeiska marknaden. Det inkluderar en efterföljare till Nissan Micra som bygger på teknik från Renault. Den modellen kommer att bli Nissans framtida instegsmodell. Den andra modellen väntas bli en efterföljare till den något större Nissan Leaf.

### **98% laddbart om tre år**

Under en övergångsperiod fram till 2030 räknar Nissan också med att försäljningen av laddhybrider kommer fortsätta att öka, parallellt med att elbilsförsäljningen ökar. Från 2018 till 2022 steg den laddbara marknaden från fem till 44 procent och helt eldrivna fordon steg från en till 12 procent.

Idag består 16 procent av Nissans försäljning i Europa av elbilar och totalt hälften av försäljningen är laddbar, en andel som inom tre år kommer uppgå till 98 procent.

– Med genombrott inom batteriteknik kommer elbilar att bli ännu mer tillgängliga, och Nissan kommer att fortsätta att kämpa för elbilar som det bästa sättet att ge renare, enklare och mer prisvärd mobilitet, kommenterar Guillaume Cartier, Nissan ordförande för AMIEO-regionen.

Nissan är inte ensamma om sina tydliga mål. Ford och Stellantis planerar också att vara helt elektriska i Europa till 2030. Volvo Cars planerar att sälja endast elbilar globalt 2030.



**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.](#)

## 9. Så ska VW bygga sin nya billiga elbil på förnyad plattform

Publicerat 25/09/2023 av Maths Nilsson

Volkswagens nya elbilsplattform är försenad ända till 2029. Nu släpper koncernen istället en uppdaterad version av nuvarande MEB till 2025. Nya arkitekturen ska även användas till folkbilarna Volkswagen ID.2 All och Cupra Raval.



Volkswagen-gruppen har nu byggt mer än 1,1 miljoner elbilar på den så kallade MEB-plattformen. Bland annat är det VW ID.3, Skoda Enyaq och Audi Q4 e-tro. Planen var att koncernen skulle gå över till den nya arkitekturen SSP som skulle kunna användas för alla bilar. Men nu meddelar Volkswagen att SSP är försenad till 2029 och att det kommer en ny MEB+ år 2025 istället.

Den nya plattformen ska få 10 procent bättre räckvidd och effektivitet, vilket innebär närmare 80 mils räckvidd, då redan dagens ID.7 kommer 70 mil. Bilarna ska kunna accelerera upp till 100 km/h på under fem sekunder.

Även de kommande folkbilarna som Volkswagen ID.2 All och Cupra Raval som ska kosta under 300 000 kronor ska använda MEB+. De kommer dock få betydligt kortare räckvidd än 70 mil. Det har tidigare talats om att Volkswagen köper komponenter från Hyundai för att hålla nere kostnaderna för de nya billiga elbilsmodellerna.



Maths Nilsson

**Feber**

## 10. Rykte Toyota GR Yaris får 300 hästar

Av Bobby Green

2023-09-25 kl 16:20

Och åttastegad automatlåda



I början av nästa år ska tydligen Toyotas potenta lilla GR Yaris få sig en uppdatering. Det snackas om att den då kommer få samma effekt som GR Corolla vilket innebär 300 hästar (upp från dagens 260). För första gången ska även bilen erbjudas med automatlåda, och det blir då en åttastegad sådan. Den sexpetade manuella väntas få hänga kvar som alternativ också. Drivningen ska precis som tidigare ske på alla fyra hjulen. Utseendemässigt väntas bilen få uppdaterad front och bak, och en större ving på bakluckan.



**Bobby Green**



**Toyota presenterar hårdare GR Yaris**  
**Lättad och saknar baksäte**



**Toyota har byggt en vätgasdriven GR Yaris**  
**Behåller förbränningsmotorn**



**Toyota rullar ut GR Corolla**  
**300 hästar stark busbil**

## Teknikens Värld

### 11. Tushek Aeon – supersportbil på slovenska

Publicerad 19 sep 2023 kl 2119

Nu kommer det inte bara en utan två supersportbilar från oväntat håll, nämligen Slovenien. En laddhybrid med 1 957 hästkrafter och en elbil med massiva 2 535 elektrifierade hästar.



*Nya supersportbilen Tushek Aeon finns i två utföranden.*

En ny supersportbil, eller rättare sagt två, skönjar horisonten i form av **Aeon** från det slovenska märket **Tushek**. Bakom dessa två minst sagt imponerande skapelser står Aljoša Tušek (utan h) som har en bakgrund inom motorsportens värld. Målet är att inte bara skaka om bland övriga supersportbilar, de är enligt egen utsago ute efter att dominera hela genren.

Dels kommer Aeon i ett laddhybridutförande med hela 1 957 hästkrafter i ett paket som ska väga in på runt 1 480 kilo och dessutom vara utrustad med fyrhjulsdraft. Hur många av hästkrafterna som drivs av V8:an respektive elmotorn under skalet vet vi inte. Men vi vet att den har ett vikt/effektförhållande på låga 0,76 kg/hk.

Syskonet Aeon e har i stället en helt elektrisk drivlina och ett kraftuttag på monstruösa 2 535 hästkrafter. Om den också är begåvad med fyrhjulsdraft vet vi dessvärre inte. Vi vet heller inget om vare sig batteristorlek eller räckvidd. Den har dock ett imponerande vikt/effekt-förhållande på extremt låga 0,63 kg/hk.

För att särskilja sig lite mer erbjuder Tušek en hög grad av personlig prägel där kunderna har stora möjligheter att påverka hur interiören ska se ut. I övrigt är informationen knapphändig, men vi är övertygade om att mer info kommer inom en snar framtid.



**Patrik Lindgren**

## 12. Huawei visar upp Luxeed S7: "Bättre än Tesla"

Publicerad 2023-09-26 kl 15:16 Text Erik Söderholm

Flera biltillverkare har planer på att lansera mobiltelefoner, och omvänt har också flera mobiltillverkare planer på att lansera elbilar. Ett exempel på det sistnämnda är Luxeed som grundats av statligt ägda Chery och mobiljätten Huawei.



*Teknikjätten Huawei utvecklar en ny elbil tillsammans med kinesiska bilgiganten Chery.*

Den första produktionsmodellen kommer i november och heter Luxeed S7. Det blir en eldriven sedan med coupéliknande design och dubbla elmotorer, och ett designspråk som ser ut att åtminstone delvis vara inspirerat av Mercedes EQS.





**De exakta specifikationerna** är inte officiella men chefen för Huaweis bildivision, Richard Yu Chengdong, har redan sin konkurrentanalys klar.

– Den kommer bli överlägsen Tesla Model S på flera sätt, säger han till [South China Morning Post](#), utan att utveckla mer.

Luxeed ska konkurrera med hög teknisk nivå och Huawei har bland annat utvecklat en egen teknisk plattform för självkörande bilar och för att kontrollera temperaturen i ett elbilsbatteri.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Biltillverkarna som ska samarbeta med Huawei**



**Ny spelare i bilvärlden – fyra elbilar på gång**



**Räckviddsförlängare i nya suv-modellen**



**Utvecklar supersnabba elbilsaddare: Upp till 600 kW**

**Feber**

### 13. Hennesseys Cadillac CT5-V är ruggigt snabb

Av Bobby Green

fre. 22 sep 2023, 18:00

**Gör 0-100 km/h på runt 2,5 sekunder.**



Sedan i somras har den amerikanska trimfirman Hennessey pysslat med Cadillacs mycket potenta modell CT5-V Blackwing och nu meddelar man att den behandlade bilen är klar för de som är intresserade. Man kallar versionen för H1000 och siffran syftar till effekten - just det, 1000 hästar. Vridet landade på 1309 Newtonmeter. Original lämnar bilens kompresormatade V8:a på 6,2 liter 677 hästar och 893 Newtonmeter i vrid men det tyckte alltså (som vanligt) Hennessey inte var tillräckligt. Resultatet blir enligt dem "världens snabbaste och lyxigaste sedan med förbränningsmotor", och den har siffrorna som backar upp. 0-100 km/h ska gå på runt 2,5 sekunder och toppfarten ska ligga på över 330 km/h. Kvartsmilen (402 meter) klaras av på 10,1 sekunder. För att lyckas med bedriften har ingenjörerna bland annat monterat en större kompressor, portat topparna, masserat insugs- och avgasventilerna, installerat vassare lyftare och stötstänger (old school), monterat likalängds-grenrör och mappat om ECU:n. Bilen går att få med manuell eller automatlåda och det är två års garanti på jobbet. Vad kalaset kostar framgår inte dock.





**Bobby Green**



**FILM: <https://youtu.be/4QHR3A8w5ME>**



**FILM: <https://youtu.be/3RzeAzNCdn4>**



**FILM: <https://youtu.be/Re1XFS-q5FY>**



**TheSmokingTire gillar CT5-V Blackwing**  
**Tycker det är den bästa Cadillacen hittills**



**Cadillac lyfter CT5**  
**Får stor skärm på insidan**



**Cadillac presenterar CT5-V och CT4-V Blackwing**  
**Får 677 respektive 479 hästar**



## 14. Första körningen: Toyota C-HR PHEV

Av redaktören bytbil 2023-09-25 Text Simon Hallenslev

Det är första gången som **Toyota C-HR** finns tillgänglig som laddhybrid – och den känner sig hemma med mer kraft!



Prius var huvudnumret, medan C-HR värmde upp. **Toyota** slog två flugor i en smäll genom att avtäckta nya C-HR på en presentation som egentligen var reserverad för nya Prius.

Även om det var tillåtet att skrapa på ytan, är det först nu som **Toyota** C-HR är huvudnumret och blir stjärnan på sin egen fest. Framför **Toyotas** europeiska huvudkontor i Bryssel står världens första åtta exemplar av **Toyota** C-HR PHEV redo – och jag kör en av dem.

### Varför är den kamouflageklädd?

Det är det första jag frågar mig när jag ser de åtta **Toyota** C-HR som visas upp. Världspremiären ägde rum i juni, med bilder av C-HR som publicerades vitt och brett. Så vad finns det att dölja? Ingenting, försäkrar en **Toyota**-anställd mig.

Det sparsamma kamouflaget är bara för att illustrera att detta är förproduktionsbilar. Det här är de första åtta som rullar ut från fabriken, handbyggda eftersom den automatiserade produktionen ännu inte har startat.

På PR-språk är det ett sätt för **Toyota** att skydda sig om något skulle gå fel. Lyckligtvis gick inget fel, och bilarna var i ett komplett produktionsfärdigt trim utan några defekter eller reservationer. Den första körningen i **Toyota C-HR** är därför exakt hur kunden vill uppleva den.



### Hur körs den?

Det är första gången som **Toyota C-HR** finns som plug-in hybrid och tekniken består av ett 13,8 kWh batteri, en elmotor med 160 hästkrafter och en 2-liters bensinmotor med 152 hästkrafter. Detta ger en total systemeffekt på 223 hästkrafter och en acceleration från 0 till 100 km/h på snabba 7,4 sekunder.

Förutom att ge C-HR mer kraft än tidigare, har **Toyota** kortat och breddat de kantiga högbenen och omarbetat styrningen och stötdämparna.

Sammantaget är resultatet en C-HR som körs som den ser ut. Spårvidden är bredare, medan hjulen är större och sitter närmare sina respektive hörn, vilket naturligtvis ger en mer planterad känsla på vägen. Styrningen är lättviktad men stramas åt när hastigheten ökar.

**Toyota** säger att de nya stötdämparna elektroniskt skiljer mellan låg- och högfrekventa stötar. Det låter smart – och det är det också! För på testbanan strax utanför Bryssel rundar C-HR av de skarpa guppen utan att det kostar i rullning. Det är en bra balans mellan dynamik och komfort.

Med 160 elhästar är **Toyota C-HR** mycket snabb ur startgroparna och behåller också energin när pedalen är begravd i mattan på motorvägen. Även på motorvägen är C-HR riktighetsstabil men lider lite av vägljud från 20-tumshjulen – den levereras också med relativt stora 19-tumshjul som standard.

Hur är hybridsystemet?

Det passar **Toyota C-HR** med mer kraft. Inte bara för att den är kvick, utan också för att hybridsystemet arbetar i överskott. De 160 elhästarna räcker för att hålla bensinmotorn och dess följeslagare, CVT-växellådan, utanför ekvationen vid både stads- och landsvägskörning.



När elmotorn får slut på kraft skruvas varvtalet upp, men utan att bli så irriterande som det kan bli i Corolla Cross och Yaris Cross. Dels för att motorutrymmet är bättre ljudisolerat, men också för att både bensin- och elmotorer är kraftfullare.

Räckvidden är upp till 66 kilometer, vilket är utmärkt för ett 13,8 kWh-batteri. Huruvida det håller är svårt att bedöma på en kort teststräcka.

Om **Toyotas** eget navigationssystem är aktiverat hanterar hybridsystemet användningen av el- och bensindrift. Växlingen mellan de två är också ganska sömlös, och inte ens en kraftig acceleration får bensinmotorn att ge ett slarvigt ryck.

Förutom att tänka om när det gäller styrning och stötdämpare har **Toyota** också sett över bromssystemet. Inte nog med att skivorna är större, samarbetet mellan dem och elmotorns rekuperation har också optimerats. Resultatet är en helt förutsägbar och väl avstämd bromspedal som gör resan till trafikljuset till en fröjd för alla i kupén.

Hur ser kupén ut?

C-HR:s breda och lite biffiga exteriör har förts över till kupén. Även om de två 12,3-tums-skärmarna tar den första uppmärksamheten, så har dörrsidorna och instrumentpanelen formgivits så att de ser ut att ha gjutits ihop.

Infotainmentskärmen är den senaste versionen och är densamma som finns i nya Prius. Instrumenteringen är också helt ny med en mycket tydligare upplösning och en moderniserad layout. Detta gör mycket för den övergripande upplevelsen, även om mängden information kan vara lite överväldigande.

Kupén är inte längre utrustad med animaliska produkter som läder, utan består istället av textilier och plast från återvunna material som fiskenät och plastflaskor. Som ett resultat finns det dubbelt så mycket återvunnen plast i nya C-HR än i dess föregångare.



Trots en vuxen mängd återvinning föredrar **Toyota** fortfarande en "premium"-hytt. Exakt vad det innebär är svårt att säga, men det finns helt klart utrymme för mer mjukplast. Dörrsidorna och instrumentpanelen är bättre stoppade, medan baksätet verkar mer ordi-närt.

Och på tal om baksätet, **Toyota** har försökt att få in mer ljus i baksätet, som tidigare har varit kraftigt underprioriterat till förmån för design. Nu finns det lite mer ljus och fortfarande gott om utrymme. Framstolarna är också bekvämare, eftersom de är helt nya och betydligt bättre än de som föregångaren körde runt med.

Hybrid eller laddhybrid?

Som nämnts är de första **Toyota** C-HR som körs i camo här nära Bryssel plug-in hybrider. Vad **Toyota** C-HR Hybrid har i rockärmen kommer därför att vara lika spännande.

### Relaterade artiklar:



**Toyota Century är som en japansk Bentley Bentayga**



**Nya Toyota Land Cruiser i retrostil**



## 15. Pickup och eldrift är en sällsynt kombination.

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-09-21 Updaterad 2023-09-22

Ford Ranger Plug-in Hybrid blir ett av de få alternativen.



*Ford Ranger laddhybrid – hantverkarens miljöbil.*

Den som önskar ren eldrift kan välja **Maxus eT90** eller **Ford F-150 Lighting**. Ett mer konservativt val är nya Ford Ranger Plug-in Hybrid. Tyvärr börjar inte tillverkningen förrän i slutet av nästa år och leveranserna dröjer till början av 2025.

Ford Ranger Phev har en fyrcylindrig 2,3-liters bensinmotor på 273 hästkrafter som kombineras med en elmotor med ännu okänd styrka. Ford anger inte heller hur stort batteriet är, men räckvidden på el anges till 45 km.



En positiv detalj är att dragvikten på 3,5 ton är oförändrad. En fördel jämfört de nuvarande versionerna är eluttag på flaket för att driva verktyg med högvoltsbatteriet.

## Teknikens Värld

### 16. Särskilt körkort för suv föreslås i EU

Publicerad: 25 sep 2023, kl 08:43

EU kan få flera nya, extrema körkortsregler. I alla fall enligt ett förslag i EU-parlamentets Trafikutskott. Enligt förslagen ska särskilda körkort för suvar införas, och nya körkortsinnehavare ska inte få köra fortare än 90 km/h.



Det stormar i EU-parlamentets Transportutskott. Förslag från gröna parlamentsledamöter har skapat rubriker genom att vara ovanligt extrema, allt för att minska antalet döda i trafiken till noll. Franska Karima Delli leder förhandlingarna om det nya körkortsdirektivet för EU-parlamentet där hon föreslår bland annat att den som har ett nytaget körkort inte ska få köra fortare än 90 km/h och inte heller köra mellan midnatt och klockan 06. För att få ta körkort ska man också genomgå en läkarundersökning.

#### LÄS MER: [EU vill ha körkorts krav för A-traktorer](#)

Det mest radikala förslaget anses vara en sänkning av viktgränsen för körkort klass B från 3,5 ton till 1,8. Enligt Karima Delli ska den som vill köra en tyngre bil ta ett särskilt körkort, B+. Transportutskottet ska rösta om förslagen i december och det är högst osannolikt att de går igenom. Förslagen har mött hård kritik. Tyska Welt rapporterar att bilägarorganisationen ADAC anser att viktgränserna är godtyckliga och saknar motivering. Förordningen skulle inte bara omfatta stora suvar, utan även familjebilar och elbilar som inte sällan väger mer än 1,8 ton. Förslaget går också rakt emot den senaste tidens [debatt i Sverige, här lutar det åt att viktgränsen för B-körkort kommer att höjas](#).

EU:s långsiktiga mål är en nollvision till år 2050, med inga trafikdöda eller allvarligt trafikskadade och fram till 2030 ska andelen döda och allvarligt skadade i trafiken halveras jämfört med 2020. Sverige har i dag minst antal döda i förhållande till befolkningens mängden. Värst är det i Rumänien där fler än fyra så många omkommer per capita.



Erik Wedberg



## 17. Du kan nu äga världens enda Isdera Commendatore 112i

Älskar du att sticka ut? Köp detta unika V12-superbilskoncept från nittioalet

Av Greg Potts Publicerad: 01 feb 2021.



Isdera Commendatore 112i är en 211mph, 400bhp + V12-motorad superbil från 1990-talet.

Det här är det enda exemplet som någonsin byggts. Låt oss gräva i Isderas historia för att förstå varför.

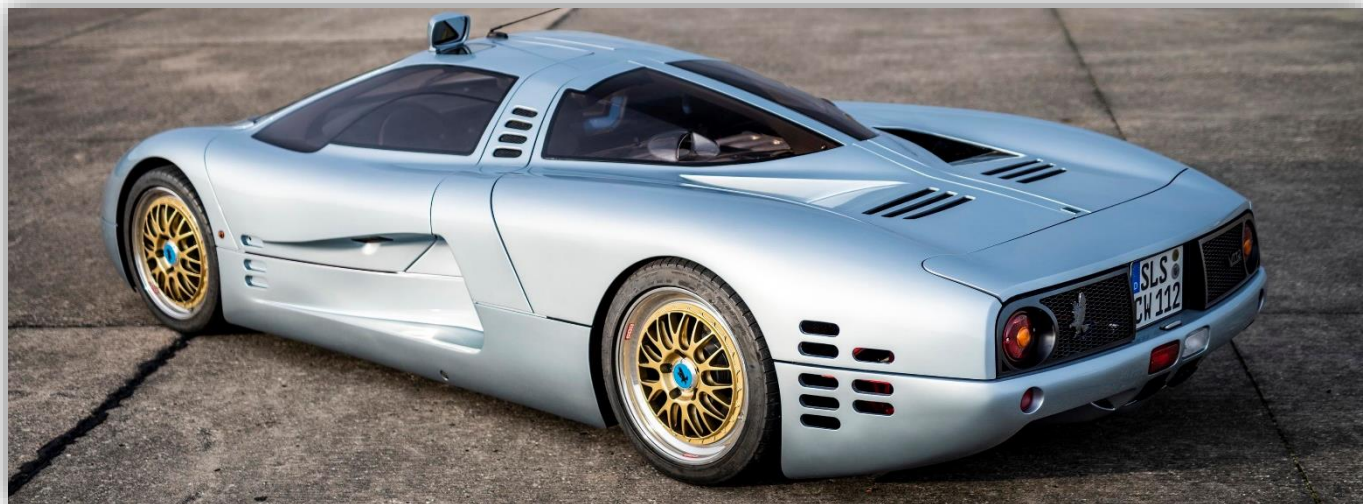




Historien börjar med en man vid namn Eberhard Schulz, som tyckte om ett jobb i den tyska bilindustrin i början av 1970-talet. Han utförde den uppgiften på ett helt normalt sätt genom att bygga en Ford GT40-inspirerad superbil i sitt hus och köra den till huvudkontoren för Porsche och Mercedes-Benz.

Porsche gav Schulz ett jobb och han arbetade därefter på designavdelningen i åtta år. Efter att ha lämnat började han arbeta på den Frankfurtbaserade tunern B&B, där Schulz designade CW311 – en "andlig efterträdare" till Mercedes-Benz 300SL. Googla det, det är fantastiskt.





Slutligen gick Schulz ut på egen hand 1982 och grundade Isdera - namnet är en förkortning av den lite för långa Ingenieurbüro für Styling, Design und Racing.

Det nya företaget satte CW311 i produktion som Imperator 108i och levererade mindre än 20 exemplar. 1993 presenterades dock denna Commendatore - uppkallad efter Enzo Ferrari själv. Det är en lysande snygg sak, eller hur? Den är låg, långsvansad och elegant, med de lysande popup-strålkastarna från en Porsche 968.

Panelerna är tillverkade av glasfiber och det finns både måsvingedörrar och ett måsvingemotorskydd. Den motorn är förresten den ikoniska 6,0-liters M120 Merc V12 som senare skulle ta sig in i Pagani Zonda.

Vid den tiden fanns det ingen manuell växellåda för M120, så Schulz köpte en femväxlad enhet från RUF, anpassade den för att passa, lade till en sjätte växel och skickade all motorns kraft till bakhjulen ensam. Det fanns också aktiv fjädring utvecklad i samarbete med BBS och Bilstein som tappade bilen med tre tum i hastighet. Mycket smart.

Det hade allt att göra med att minska motståndet, vilket också var anledningen till den konstiga mittspegeln. Schulz föredrog periskopet framför konventionella vingspeglar.

Tyvärr för oss alla kom det mesta av Schulz finansiering från Japan och landets ekonomiska nedgång samma år som Commendatores avtäckning dödade därefter projektet (och en uppenbar dröm om att tävla på Le Mans). Boo. RM Sotheby's notering säger att ett schweiziskt konsortium räddade bilen och därefter visade den med nya hjul, tråkiga vingspeglar och Mercedes-märken på Frankfurt Motor Show 1999, men den köptes nyligen tillbaka och återvände till sin konceptbilform '93 av en pånyttfödd Isdera. Tron på världen återställd.

Det finns mindre än 6 500 miles på 112i: s mätare och den är för närvarande registrerad i Tyskland, så den som så småningom vinner budgivningen kommer att få en av de mest spännande väglagliga bilarna genom tiderna. Hur mycket kommer det att gå för, Internet?



## 18. Köpte krockad Ferrari för 26 000 kr – såld för 193 miljoner

Publicerat 26/09/2023 av Maths Nilsson

De två lärarna köpte en krockad Ferrari i miserabelt skick på skroten för 26 000 kronor. Tillsammans renoverade de bilen minutiöst – något som verkligen lönade sig. Deras Ferrari 250 GT SWB California Spider 1962 såldes för otroliga 193 miljoner kronor.



Den vackra Ferrarin lackerad i den ovanliga färgen Azzurro Metallizzato var från början Ferraris utställningsbil på New York International Auto Show 1962. Bilen var därför specialutrustad och hade fått en ovanlig lackering. Bilen köptes av en entusiast som hette John Lane som lackerade om den i vinrött och gav den svart läderklädsel.

Runt 1970 var olyckan framme och Ferrarin körde in i en trottoarkant i hög hastighet. Olyckan skadade Ferrarins framhjul på förarsidan, bromsskiva, pedallåda, fjädring och avgassystem, men karossen och chassit klarade sig bra i krocken. Men det visade sig att bilen var dyrare att laga än vad den var värd, så den köptes av Rudi Klein, ägare av Porsche Foreign Auto Wrecking i Carson, Kalifornien. Han hade specialiserat sig på att köpa dyra europeiska sportbilar i dåligt skick.

Det var på Rudi Kleins skrotgård de två lärarna och Ferrari-entusiasterna Charles Betz och Fred Peters hittade bilen 1970. Varje gång de besökte skrothandlaren frågade de om de fick köpa bilen. Till slut, i oktober 1972, gav Rudi Klein med sig och sa "Ok, jag säljer er jänkla bil!" och sålde bilen till lärarna för 2400 dollar, motsvarande 26 000 kronor.

Lärarna Betz och Peters ägo reparerade bilen direkt och den förvarades bland deras växande samling av bilar och delar. De sålde många andra bilar, men Ferrarin bestämde de sig för att spara då den kändes speciell. I början av 2000-talet bestämde de sig för att renovera bilen till ett perfekt skick. De totalrenoverade bilen och lackerade om den i sin ursprungliga Azzurro Metallizzato-färg. Sätena fick tillbaka sitt ljusa skinn.



När bilen började visas upp gjord den sensation, den fick massor av priser och uppmärksammade stort vart den än visade sig. Idag ser bilen ut exakt som när den levererades, enligt [Gooding & Co](#) som nu sålt bilen på auktion.

Det byggdes endast 106 exemplar av 250 GT California Spider och bara 56 av den slutliga SWB-varianten med kortare hjulbas. Av dess bilar hade endast 37 täckta strålkastare som denna bil. Under huven sitter Ferraris legendariska V12-motor på tre liter med tredubbla Weberförgasare. Motorn har 240 hästkrafter vid 7000 varv.

Inte undra på att budgivarna på [Gooding & Co](#):s auktion blev som tokiga. Bilen blev en av de dyraste som sålts i år när den klubbades för 193 miljoner kronor.



**Maths Nilsson**

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

MOTORNYTT



**Roger Warolin**