



Kurtis Sports 1949

1. Så smugglas svenska bilar till Ryssland
2. Shellmackarna försvinner från svenska vägar
3. Motonet kommer till Sverige
4. Northvolt bekräftar batterifabrik i Kanada
5. Lucids nya fabrik i Saudiarabien är klar
6. Vi behöver fortfarande förbränningsbilarna
7. Specialversion av Abarth 500e
8. Nya Mercedes AMG GT
9. Tesla Model Y har blivit en sekund snabbare och fått lite ny inredning
10. Tesla större i Sverige än flera märken tillsammans
11. Toyota Prius hyllas men kommer inte till Sverige
12. Säljstart för instegsmodell av BMW iX1
13. BMW i5 får toppbetyg trots högt pris
14. Se nya Lamborghini Revuelto pressas till max
15. Här är nya BMW R 1300 GS
16. Honda har tillverkat sin första V8:a
17. En vårdag i Winnebago 1909
18. Kurtis Sports
19. Cord custom
20. Nu sker 5 viltolyckor varje timme
21. Vad hände hos Nevs under tio år

1. Så smugglas svenska bilar till Ryssland

Av Maths Nilsson 3 oktober 2023, 07:10

Svenska bilhandlare är inblandade i illegal export till Ryssland. Bilar förs ut via Finland och hamnar hos ryska bilhandlare. [Svenska Yle](#) lyckades avslöja smugglingen med hjälp av dolda spårsändare.



Efter Rysslands fullskaliga invasionskrig mot Ukraina har EU infört sanktioner mot att exportera bilar till Ryssland. Men många lyxiga europeiska bilar säljs ändå i landet. Nu avslöjar Svenska Yle att svenska bilhandlare är inblandade i exportfusket.

Med hjälp av spårsändare visar Yle hur en BMW X3 och en Lexus RX350 fraktas till Tomsk i Sibirien via Finland. Samma bilhandlare publicerar sedan bilarna på annons, även en röd Toyota Hilux som sannolikt stod på samma transport. Toyotan har tidigare ägts av flera svenska bilförsäljare, och bytte ägare i snabb takt under två veckor i slutet av förra året. Lexusbilen har tidigare kommit från Kanada, medan BMW:ns bakgrund inte redovisas.

– Du måste förstå att västerländska sanktioner inte är ett hinder för affärer, de bara tillfälligt komplicerar logistikprocessen. Finland har alltid spelat en viktig roll som nav för vår verksamhet, logistiken var väletablerad, alla dokument utfärdades snabbt och utan problem, skriver DeLux-Auto Logistics som säljer bilarna i ett skriftligt svar till [Svenska Yle](#).



Maths Nilsson

2. Shellmackarna försvinner från svenska vägar

Publicerad 2023-09-29 kl 09:38

Text Erik Söderholm

De bensinstationer som fortfarande heter Shell i Sverige ska skyltas om till St1.



Bränslebolaget St1 äger och driver Shellmackarna i Sverige sedan 2010. Nu har St1 bestämt sig för att sluta använda varumärket Shell och skylta om stationerna till St1.

”Varumärkeslicensen gäller fortsatt i ytterligare några år, varför förändringen genomförs först när avtalet löper ut”, skriver bolaget i ett pressmeddelande.

Bolaget som senare blev Svenska Shell grundades 1912 och 1964 tog företaget över Koppartrans.

– Utvecklingen av vårt eget varumärke och dess erbjudande hjälper oss att vara än mer konkurrenskraftiga och effektiva i en utmanade marknadssituation, och vi kommer uppnå det genom att vi fördubblar synligheten av St1-varumärket i marknaden, säger Daniel Wandebäck, ansvarig för stationsverksamheten i Sverige.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Skulle lämna Ryssland – köpte 725 000 ton råolja



Historisk dom: Oljejätten måste kapa utsläppen



Shell slår vinstrekord – tjänar 118 miljarder



Shell backar och ber om ursäkt efter oljebesked

3. Motonet kommer till Sverige – Sundsvall först ut

Publicerad 2023-10-01 kl 12:15 (uppdaterad 2023-10-01 kl 12:23) Text Erik Söderholm

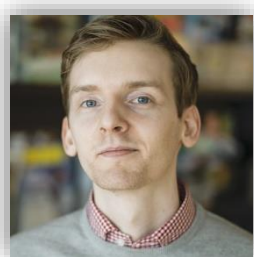
Finska jättekedjan Motonet kommer till Sverige. Första butiken öppnar nu och fler ska följa.



På lördag öppnar det finska företaget Motonet sin första fysiska butik i Sverige. Den hamnar i Sundsvall och därefter finns planer på fler anläggningar. Näst på tur står Gävle och Örebro.

Förutom varuhusen öppnar Motonet särskilda servicestationer med bland annat släputhyrning och möjlighet att dammsuga bilen. Bilägarna kan också få hjälp med enklare ärenden som byte av lampor, olja eller torkarblad, eller att mäta kapaciteten i bilbatteriet.

– Tanken är att säkerställa att bilisten kan fortsätta sin resa. Större service hänvisas dock alltid till en verkstad som kommer öppna i Motonet i Sundsvall under våren 2024, säger varuhuschefen Fredrik Hallstensson.



Erik Söderholm



4. Northvolt bekräftar batterifabrik i Kanada

Av Carl Undéhn Publicerad 2023-09-28

Efter flera månader av rykten står det nu klart att den svenska batteritillverkaren Northvolt ska bygga en fabrik i Kanada. Flera gånger tidigare har platser utanför Montreal i provinsen Quebec pekats ut som möjliga orter för en batterifabrik i Nordamerika.



– Under de sju år som gått sedan Northvolt grundades har vi strävat efter ett enda mål - att etablera en ny, hållbar modell för batteritillverkning. Idag utökar vi våra ambitioner genom att ta Northvolt till Kanada, säger Northvolts grundare och vd Peter Carlsson.

Fabriken följer Northvolts tradition att benämna fabrikerna med nummer och kommer kallas Northvolt Six.

Med en fabrik i Nordamerika kan batterier från Northvolt ta del av det amerikanska paketet Inflation Reduction Act, IRA. Ursprungligen tänkt som ett medel att dämpa inflationen innehåller det även miljardsatstningar för gröna industrier och skattelättnader för kunder som köper elbilar på upp till 7.500 dollar.

För att ha rätt till det krävs det däremot att en viss andel av bilens och batterets komponenter kommer från nordamerikansk tillverkning. Andelen som krävs kommer också öka under de närmsta åren.

Projektet uppges kosta 5 miljarder dollar, omkring 55 miljarder kronor, och beskrivs som den största privata investeringen någonsin i Quebec. Satsningen sker också med ”starkt stöd från Kanadas och Quebecs regeringar”, enligt Northvolt som inte nämner hur stort ekonomiskt stöd det handlar om.

Och det är snabba ryck i projektet. Redan innan årets slut ska arbetet med att bygga den första delen av anläggningen dras i gång. Fabriken väntas stå klar 2026 och årskapaciteten är planerad till 30 GWh.

Det är mindre än Northvolt Ett i Skellefteå som med tiden ska få en årskapacitet på 60 GWh. Lika mycket är planerat för [Northvolt Drei](#), som ska byggas i norra Tyskland. I veckan inleddes bygget av Northvolts och Volvos [gemensamma batterifabrik i Göteborg](#) som ska få en årskapacitet på 50 GWh.

5. Lucids nya fabrik i Saudiarabien är klar

Av Bobby Green

2023-09-29 kl 13:00

Saudi Arabiens första bilfabrik



Nu har Lucid Motors öppnat sin första elbilsfabrik utanför USA och den ligger i Saudiarabien. Här ska modellen Air tillverkas och till en början ska 5000 exemplar om året bli till här, och alla kommer vara för den inhemska marknaden. I framtiden är målet att 150.000 bilar om året ska bli till i fabriken, och att dessa då även ska skeppas till andra länder. Initialt kommer man i fabriken bara att slutmontera bilarna som kommer "förtillverkade" från fabriken i Arizona. Men efter 2025 är planen att de ska bli till från grunden i den nya fabriken.

Fabriken är Saudi Arabiens första bilfabrik någonsin. Saudi Arabiens regering har lovat att köpa upp till 100.000 bilar från Lucid Motors de kommande tio åren.

[lucidmotors.com](https://www.lucidmotors.com)



Bobby Green



**Lucid har billigare modell på gång
Som ska utmana Tesla Model 3 och Y**



**Lucids SUV Gravity presenteras i november
Företaget siktar på 10.000 tillverkade bilar i år**



**Lucid sänker priserna på Lucid Air
Från svindyrt till skitdyrt**

6. Mercedes: Vi behöver fortfarande förbränningsbilarna

Publicerad 2023-09-29 kl 6:30

Text Erik Söderholm

Att ställa om till eldrift är ett maraton och ingen sprint, enligt Ola Källenius.



Mercedes visade upp en **ny och effektiv elbil** i samma klass som Tesla Model 3 och BMW i4 på bilmässan i München. Men en stor del av märkets försäljning består fortfarande av törstiga och tunga förbränningsbilar.

Ola Källenius som är koncernchef för Mercedes säger i en **intervju med Autocar** att strategin är klar: Mercedes ska bli koldioxidneutralt, men först om 16 år.

– Den här resan är ett maraton och inte en sprint. Du kan inte alltid förvänta dig en rak utveckling på alla marknader hela tiden, säger han och fortsätter:

– Under det kommande decenniet behöver vi därför den taktiska flexibiliteten med elektrifierade och högteknologiska bilar med förbränningsmotorer som vi också erbjuder. ”Vi behöver flexibiliteten med elektrifierade och högteknologiska förbränningsbilar”

Ola Källenius passar samtidigt på att dela ut en känga åt Volvo.

– Inget annat företag har ett lika långt och djupt säkerhetsarv som Mercedes. Du kan gå till ett försäkringsbolag eller krocktestanläggning och få stjärnor men vi säger alltid att en stjärna räcker, nämligen Mercedesstjärnan. Vi gör massor av tester som ingen annan gör. Vi krockar våra bilar, vi krockar konkurrentbilar och vi har en känsla för vad som fungerar och inte.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Rekordresultatet: Renaste förbränningsmotorn hittills



Mercedes ger efter: Därför skriver vi under avtalet



”Det är Mercedes som driver på omställningen”



Mercedeschefen ser ljuset i tunneln: ”Försiktigt optimistisk”



Mercedes siktar på Tesla med nya elbilsmodellen

Feber

7. Specialversion av Abarth 500e – Scorpionissima

Av Bobby Green tors. 28 sep 2023, 16:00

Kommer nu och kostar 509 000 kronor.



I slutet av november förra året presenterades Abarth 500e som är en helt eldriven version av den lilla ettriga Fiat 500:an. I slutet på denna månad, nu alltså, lanseras specialversionen Scorpionissima som bara blir till i 1949 exemplar. 25 av dessa kommer till Sverige och bilen erbjuds i de nya lackerna Acid Green eller Poison Blue, och du kan få den som coupé eller cabriolet (544.900 kronor). Det här är toppversionen och även om den inte har mer effekt än övriga så är den fullutrustad och lite mer exklusiv. För detta får man dock slanta upp, 509.000 kronor vill man ha för den. Elmotorn ger 113,7 kW (155 hästar) och 0-100 km/h ska gå på sju sekunder. Batteripaket är på 42 kWh och det ska ge en räckvidd på 26,5 mil. Man kan ladda med upp till 85 kW. Bilen har körlägena Turismo, Scorpion Street och Scorpion Track.

Övriga versioner av Abarth 500e som erbjuds är dessa:

500e 489.900 kronor

500e Turismo 529.900 kronor

500e Cabrio 524.900 kronor

500e Cabrio Turismo 564.900 kronor Läs mer om bilen på länken nedan och lyssna hur den låter i videon: <https://youtu.be/cFLRRy9KEU>



Bobby Green





**Vi har lyssnat på Abarth 500e
Och även kört en vända**



**Eldrivna Abarth 500e för en massa liv
Måste elbilar härma förbränningsbilar?**



**Fiat presenterar Abarth 500e
Abarths första som bara går på el**



8. Nya Mercedes–AMG GT

Av redaktören bytbil 2023-09-29 Text Morten B. Bek

Nästan 10 år efter den första **Mercedes-AMG GT** kommer nu efterföljaren med samma namn. Nya **AMG GT** har en 4-liters V8 med upp till 585 hästkrafter – och kommer nu med baksäte



Det finns **Porsche 911**, och så finns det alla de andra. **911** är sportbilen med decennier av oavbruten historia, den unika placeringen av motorn i baksätet, omisskännlig design och en otrolig mångfald i modellprogrammet som konkurrenterna har svårt att matcha.

Sedan 2014 har dock Mercedes-AMG gett Porsche en match, och med den första generationen av GT-modellen har Porsche-konkurrenten för första gången etablerat sig med respekt och soliditet i klassen.

Nästan 10 år efter premiären kommer nu en helt ny AMG GT. Fokus har förändrats, men å andra sidan har det inte det. GT är fortfarande en coupé med vulgaritet i linjerna och dynamik i centrum, men den här gången har den baksäte, fyrhjulsdraft och är utvecklad som en systemmodell till den klassiska SL, som i den senaste generationen bara finns som AMG.

En man, en motor

AMG GT har kanske inte samma långa historia och udda motorplacering som en **Porsche 911**. Istället har den "One Man, One Engine"-historien – historien om en enda man eller kvinna på AMG som är ansvarig för att montera motorn till en bil. Det är därför det finns en liten plakett på motorblocket med namn och signatur.



Motorn i denna andra generationens **AMG GT** är en fortsättning på den nu allmänt använda 4-liters V8-motorn med biturbo. Det finns två varianter, åtminstone till en början: AMG GT 55 4Matic+ med 476 hk/700 Nm och AMG GT 63 4Matic+ med 585 hk och 800 Nm. Ordet, om man kan kalla det ett ord, 4Matic+ indikerar fyrhjulsdraft, vilket inte har setts tidigare i AMG GT, och den variabla kraftfördelningen gör att bilen bara drar bakhjulen om du vill undvika fyrhjulsdraft.

Vi märker att det finns gott om luft i modellprogrammet. En 63-variant utan ett S i namnet är en typisk inbjudan från AMG, och 585 hästkrafter är säkert bara en tillfällig toppmodell.

AMG är tvingade att elektrifiera, och om nya GT ska kunna köras i nästan 10 år kommer elektrifiering i någon grad att vara oundviklig. Men om **GT-modellen** följer resten av Mercedes-Benz och Mercedes-AMG:s filosofi kommer en heelektrisk GT att bli en unik modell och inte en modell som liknar den bensindrivna versionen.

SL har tagit över rollen från den öppna GT

Den senaste generationen Mercedes SL är den första som endast finns tillgänglig i AMG-versioner, och av goda skäl: den utvecklades hos AMG. På så sätt har Mercedes tagit sin klassiska roadster i en mer dynamisk riktning, och med SL har man samtidigt lyckats med en annan uppgift. SL har tagit över rollen som sportig AMG roadster från den öppna versionen av den första generationen GT.

Designlikheten med SL är dock inte stor, och i sann **Porsche 911**-anda är den nya **GT-designen** en utveckling av sin föregångare. Stora strålkastare, en grill som ser ut att suga in asfalten framför bilen – och en nästan elegant och långt ifrån vulgär design baktill.

I kupén hittar du, föga förvånande, samma layout som i SL. Inga pengar har lagts på att göra interiören unik, och fyra runda luftventiler och en stående pekskärm kännetecknar den grundläggande layouten. Jämfört med interiören i den första **GT:n** är stilen mer elegant och mindre pompös. Och så har vi det nya baksätet, som knappast gör **GT** till en familjebil; det finns plats för två, men de måste verkligen vilja åka i de små skålformade sätena.



I en tid med stora elbilar som närmar sig 3 ton är en stor sportbil med V8 och fyrhjulsdraft som väger 1 970 kilo en lättviktare (63-version). Tack vare en kaross tillverkad av en bra blandning av stål, aluminium, magnesium och kompositfibrer, för att inte tala om en instrumentbräda i magnesium, kan vikten hållas rimligt låg.

Men **AMG GT** är nästan 20 cm längre än **Porsche 911**, och 911 är en betydligt lättare bil. I Turbo-varianten med 580 hästkrafter väger 911 bara 1 715 kilo, så det finns en hel del för AMG att arbeta med för att skapa lättare versioner av **GT**. Kanske skulle de börja med att ta bort baksätena?



Relaterade artiklar:



Mercedes CLA Concept - kompakt eldriven lyxbil med över 750 km räckvidd



Första turen: Nya E-Klass är en äkta Mercedes



Volkswagen satsar på eldrift med GTI



Test: BMW M2 är en M-modell baserad på originalreceptet

9. Tesla Model Y har blivit en sekund snabbare

Av Roger Åberg

2023-10-01 kl 09:00

Och fått lite ny inredning



Model Y

Estimated delivery date: 2-6 weeks

554 217 km/h 5.9 seconds

kilometers Maximum speed per hour 100km acceleration

Range of range

CLTC comprehensive working conditions

Rear-wheel drive

Model Y	¥263,900
---------	----------

Dual-motor all-wheel drive

Model Y long battery life version	¥299,900
Model Y high-performance version	¥349,900

Tesla är ju kända för att uppdatera sina bilar i omgångar och nu har Model Y uppdaterats en smula. Än så länge bara i Kina, men vi får hoppas att ändringarna kommer hit. Alla Model Y som säljs här i Sverige tillverkas i Berlin-fabriken, så först måste den fabriken få uppdateringarna vilket kan dröja.

Hur som helst så rör detta basmodellen av Model Y. Beställer du den i Sverige så tar den 6,9 sekunder på sig till 100 km/h, men beställer du den i Kina så tar den istället 5,9 sekunder på sig till 100 km/h. En inte helt obetydande förändring och det gör att basversionen av Model Y nu är snabbare än den nyligen uppdaterade basversionen av Model 3. Underligt. Skillnaden som ni ser i räckvidd på skärmdumparna beror på att man mäter detta annorlunda i Kina och Sverige, vi använder WLTP och de använder den betydligt frikostigare CLTC.

Man har även ändrat basfärgen till svart. I Sverige är det vitt som gäller som basfärg och man får betala 13.000 kronor för svart, men i Kina är det numera tvärtom. Standard är också svarta gemini-hjul.

Även inredningen har uppdaterats. Både den vita och den svarta har fått en LED-list och i den svarta inredningen är träpanelen borta.

Tesla har nyligen uppdaterat sin Model 3 rejält med Highland-uppdateringen. Den uppdateringen väntas komma till Model Y vart det lider, men hur långt tid det tar innan den kommer är oklart. Att man skickar ut en mindre uppdatering så här gör såklart att vi nog får vänta en stund på att Model Y ska få de nya (och mycket trevliga) uppdateringar som Model 3 har fått. Dessa kan du se i videon: <https://youtu.be/ICcKHwTXMvk>.

10. Tesla större i Sverige än flera märken tillsammans

Av Maths Nilsson 2 oktober 2023, 05:56

Tesla dominerar den svenska nybilsregistreringen under 2023. Under september var Tesla Model Y populärare än de tre näst mest registrerade elbilarna tillsammans.



Svenska nybilsregistreringen fortsätter att tuffa på, mycket tack vare leveranser av tidigare beställda bilar. I september blev Tesla Model Y stor vinnare på marknaden med 3056 registrerade bilar, enligt [Car.info](https://www.car.info). Den registrerades mer än de tre nästkommande elbilarna på topplistan tillsammans. Tesla Model Y slog även samtliga bensin- och dieslbilar.

Elbilarna dominerar stort och står nu för nästan 43 procent av nybilarna, totalt registrerades det nästan 13 000 elbilar enligt preliminära siffror, en ökning med 59 procent mot förra året. Enligt många inom bilbranschen är det tidigare beställda bilar som levereras just nu, medan orderingången, framförallt från privatpersoner, är betydligt lägre än tidigare.

Mest registrerade elbilar september 2023

1	Tesla Model Y	3 056
2	Volkswagen ID.4	1 229
3	Volvo XC40 Recharge	898
4	Skoda Enyaq	708
5	BYD Atto 3	599
6	MG 4	451
7	Audi Q4 e-tron	340
8	Kia Niro EV	331
9	MG Marvel R	313
10	Polestar 2	304



Maths Nilsson

11. Toyota Prius hyllas – men kommer inte till Sverige

Publicerad 2023-09-29 kl 07:15

Text Erik Söderholm

Toyota Prius har kommit i ny generation men ska inte säljas i Sverige. Köparna verkar gå miste om en riktigt bra bil, enligt testförarna som är på plats vid Årets Bil-testerna i Danmark.



När allt fler bilköpare väljer en suv har Toyota valt att inte börja sälja **nya generationen Prius** i Sverige. Modellen har fått en helt ny design och kombinerat med Priusens vanliga "snålknep" för att sänka förbrukningen väntas modellen sälja bra i andra länder – men alltså inte i Sverige.

Vi Bilägare har nyligen varit i Danmark för det **årliga Årets Bil-testet**, där årets viktigaste bilnyheter finns på plats. En av dem är Toyota Prius som hyllades av flera testförare. I **senaste avsnittet av Vi Bilägares podcast** kan du höra om förarnas favoriter från testet.

– Prius ser häftig ut, den är bra att köra och bekväm. Dessutom gick den bra i undanmanöverprovet. En bil jag absolut kan tänka mig att ha på parkeringen hemma. En given finalist för mig, säger Jan-Erik Berggren på Expressen.

"Varför ska man ha suven Toyota C-HR när Prius är både rymligare och sannolikt snålare?" **Han får medhåll av** Carl-Johan Lejland från Dagens Industri:

– Äntligen har de fått till bilen! Nu känns det som att man verkligen vill ha den, och inte bara för den smarta tekniken. Det är synd och tråkigt att Toyota inte tar den till Sverige, säger han.

Även Anders Helgesson från Vi Bilägare håller med.

– Den är fenomenal. Varför ska man ha suven Toyota C-HR när Prius är både rymligare och sannolikt snålare?



Tommy Wahlström från Vi Bilägare, Jan-Erik Berggren från Expressen och Carl-Johan Lejland från Dagens Industri är på plats i Danmark.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Pionjären lever vidare – men radikala designen försvinner



Hyllas världen över – men Sverige blir utan Toyota Prius



12. Säljstart för instegsmodell av BMW iX1

Publicerad av Carl Undéhn 2023-10-02

BMW breddar nu utbudet av sin elsuv iX1 med den framhjulsdrivna versionen iX1 eDrive20.



Med det ökas räckvidden från 41,7 mil hos fyrhjulsdrivna iX1 eDrive30 till 47,5 halv mil. Med endast en elmotor minskar så klart effekten, som här är 204 hästkrafter jämfört med 313 hos iX1 med fyrhjulsdrift.

Men minskar gör också priset. Framhjulsdrivna iX1 eDrive20 blir instegsmodellen bland BMW:s elbilar och får ett pris från 599.000 kronor. För fyrhjulsdrivna iX1 börjar priset på 640.500 kronor.

Även instegsmodellen kommer med bland annat BMW:s navigeringssystem BMW Maps, klimatanläggning med två zoner och "en rad förarassistanssystem", utan att nämna vilka som ingår. På insidan hittas den BMW Operating System 9 som kan uppdateras trådlöst over the air (OTA) för nya funktioner.

Batteriet är på 64,8 kWh och kan snabbaddas med 130 kW. Med det kan bilen enligt BMW ladda från 10 till 80 procent på 30 minuter, eller trycka in 12 mils räckvidd på 10 minuter. För att optimera laddeffekten finns automatisk eller manuell förvärmning av batteriet.

Tillverkningen av BMW iX1 eDrive drar i gång i november, men bilen går att förbeställa nu. När leveranserna är planerade att börja har inte meddelats.



Carl Undéhn

13. Första testerna: BMW i5 får toppbetyg trots högt pris

Av Maths Nilsson 2 oktober 2023, 07:39

BMW:s nya elbil BMW i5 hyllas stort efter de första testerna. Bilen kör ifrån såväl Tesla som andra konkurrenter när det gäller komfort, förfining, och kördynamik. – Om BMW:s uttalade mål här var att kombinera 3-seriens dynamik med 7-seriens lyx, är det uppdraget fullbordat, skriver Top Gear.



BMW har bjudit in pressen till de första testerna av sin nya elbil BMW i5 i Portugal. Till skillnad mot de flesta andra biltillverkare har BMW valt att släppa sina nya 5-seriemodeller både med bensin, diesel och elektriska motorer. Den elektriska 5-serien heter i5 och bygger vidare på grundkonceptet som lanserades redan 1972 och nu har tillverkats i 10 miljoner exemplar.

Den senaste 5-serien är ett stort steg framåt och för första gången har modellen blivit elektrisk. BMW räknar med att ungefär varannan kund i Europa väljer den elektriska versionen, i Sverige torde det bli ännu större andel. Till att börja med är det den bakhjulsdrivna BMW i5 eDrive40 och den fyrhjulsdrivna M60 xDrive M Performance som lanseras.

Bilarna har femte generationens e-Drive-teknik, radar, sensorer och kameror och är mer avancerade än någon annan BMW-modell tidigare. Infotainmentsystemet är ett under av teknik, på gränsen till krångligt, och du kan bland annat spela spel på bilens skärm med mobiltelefonen som spelkontroll.

BMW i5 eDrive40 har ett 81,2 kWh batteri som ger upp till 581 km räckvidd. Elmotorn ger 313 hk, och upp till 340 hk i sportläge och max 430 Newtonmeter på bakaxeln. Sprinten går på 6,0 sekunder till 100 km/h, vilket inte är direkt snabbt i elbilssammanhang. Prislappen i Sverige startar på 815 000 kronor.



Den som vill ha kvickare egenskaper får gå på i5 xDrive M60 med fyrhjulsdrift, bilen har upp till 601 hk och 820 Newtonmeter tillgängliga i boostläge. Det ger en acceleration upp till 100 km/h på 3,8 sekunder. Räckvidden krymper till 516 km, medan priset sväller till 1 257 000 kronor. Men ska vi tro de första testerna får köparna full valuta för de investerade slantarna – hyllningskören till BMW i5 är tämligen unison.

Brittiska **Top Gear** är lyriska över bilen som både är givande att köra samtidigt som förar-miljön och kupén är i världsklass. Till de starkaste sidorna hör även väghållning, köregenskaper och prestanda. Egentligen är det enda dåliga att prislappen är så hög.

– Vi får vänta med att prova förbränningsversionerna av den nya 5-serien, men om BMW:s uttalade mål här var att kombinera 3-seriens dynamik med 7-seriens lyx, är det uppdraget fullbordat. M60 xDrive är dyr, men är värd vartenda öre den miljardinvestering som det säkert var för sin tillverkare, skriver Top Gear.

Amerikanska elbilssajten **Inside EV** har också testat BMW:s nya elektriska femman och pekar ut den som en svår konkurrent till Mercedes-Benz EQE och Tesla Model S. De konstaterar att direkt att bilen inte är lika ful som BMW i7. De imponeras särskilt av att bilen är både smidig och bekväm.

– Åkturen är superb, och jämnar snyggt ut de ofta usla vägarna som finns i små portugisiska städer. Oavsett kraftuttag kör i5 som vilken bra 5-serie som helst: smidig och bekväm på motorvägen, men lika bra när den kastas in i ett hörn på en smal portugisisk landsväg. BMW Blog har genomfört ett omfattande test i Lissabon.

Brittiska **Auto Express** förkunnar direkt att BMW i5 är den mest kompletta elektriska sedanen som finns på marknaden och att konkurrenterna inte kan matcha bilen. De ger BMW:s nyhet betyget 4,5 av 5. Precis som andra konstaterar de att bilen är dyr, till och med dyrare än Mercedes EQE, men ändå värd sitt pris då den utklassar Mercedes rival. Det enda negativa är att det tunga batteriet förtar en del av körglädjen.



Amerikanska **Autoblog** har också tagit sig till Lissabon för att testa BMW:s nya elektriska sedan, och de blev inte besvikna. De är ganska nöjda med att BMW behållit 5-seriens grunddesign på elbilen och konstaterar att bilen inte ser ut som en smält tvål eller rymdålderskoncept. Veganklädsel är visserligen standard, men finsmakarna kan fortfarande specialbeställa djurhudar att sitta på. Trots sedankarossen erbjuder bilen rejält med huvud- och benutrymme i baksätet. På amerikanskt vis är de dock inte helt övertygade om att i5 trumfar sina bensindrivna varianter.

– Att köra i5 ger oss mycket att se fram emot med BMW:s andra 5-seriemodeller; de bensindrivna 530i, 530i xDrive och 540i xDrive som kommer senare i år. Efter det har vi en fullfet M5 att se fram emot, driven av samma laddhybrid-V8-drivlina som BMW XM SUV. Men ärligt talat, med tanke på hur solid och fridfull i5 M60 är, är jag redo för den helt elektriska versionen av BMW:s högprofilerad lyxsedan, skriver testföraren.

Tyska Autogefühl har filmat ett test på engelska av nya BMW i5.

Tyska **Autobild** slås av att sjunde generationen av 5-serien vuxit över fem meter och nu är hela 23 centimeter större än Mercedes E-klass. Bilen är snabb ända upp till toppfarten, med 193 km/h är kanske inte så mycket att komma med på autobahn. Det som kan ligga bilen i fatet är också prislappen, som är över 130 000 kronor dyrare än för instegsversionen med fyrcylindrig motor. Men de flesta i Tyskland kommer vänta in Touring, spår tidningen.

– Med i5 eDrive40 och i5 M60 xDrive har BMW tagit traditionen med affärssedan in i en ny era. Ändå – och det är smart – förbehåller sig bayrarna rätten att erbjuda volymmodellen med alla andra typer av drivningar. Sett över hela världen skulle detta säkert kunna fortsätta framgångssagan för sina föregångare. Och i Tyskland? Du kan se fram emot Touring, som kommer att presenteras i februari 2024. Den kommer också att finnas med alla typer av drivning, från bensin till diesel till laddhybrid till rent elektrisk.



Maths Nilsson

14. Se nya Lamborghini Revuelto pressas till max

Av Maths Nilsson

30 september 2023, 10:22

Här visas Lamborghini Revuelto upp på bana för första gången. Lamborghinis fabriksförare Andrea Caldarelli släpper loss 1015 hästkrafter från V12:an och tre elmotorer på Vallengunga-banan.– Låt oss pressa den till gränsen, säger han.



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

Nya Lamborghini Revuelto som ersätter Aventador visades upp i våras. Bilen har en V12-motor på 6,5 liter som tillsammans med tre elmotorer ger mäktiga 1015 hästkrafter. Nu visar Lamborghini upp bilen på bana för första gången.

Fabriksföraren Andrea Caldarelli pressar bilen på Vallengunga-banan i Italien. Han blir själv imponerad när accelerationen på 2,5 sekunder upp till 100 km/h provas för fullt. En stor spoiler ser till att bilen har rejält med downforce i kurvorna. Batteriet till elmotorerna är endast på 3,8 kWh av viktskäl, men enligt Lamborghini ska det ladda upp sig under körningen.

Banprestandan ser klart imponerande ut, men den som vill köpa bilen får ge sig till tåls till 2026, då den är helt slutsåld två år framåt.



Maths Nilsson

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

15. Här är nya BMW R 1300 GS

Av Johan 29 september, 2023

För mer än fyra decennier sedan etablerade BMW Motorrad motorcykelsegmentet Touring/Enduro. Sedan dess har GS-modellerna med boxermotorer fått en mycket trogen fanskara bland motorcyklister.



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

Helt nya BMW R 1300 GS befäster sin position inom adventure-segmentet med ny design, ny teknik, lägre vikt och tar samtidigt GS till nästa nivå.

Helt nya BMW R 1300 GS är essensen av funktionell körglädje på två hjul. Den nya generationen möter GS-traditionen med en mer kompakt konstruktion, en ny boxermotor, ny fjädring, nästan helt ny design och en viktbesparing på 12 kg jämfört med föregångaren.

Designen speglar den dynamik som finns i motorcykeln, speciellt genom den plattare bränsletanken. Matrix LED-strålkastare med innovativ design och funktion, moderna LED-ljusenheter runt om och blinkers integrerade i handskydden är några av de andra egenskaperna. Ett antal färg- och dekorvarianter finns tillgängliga för personliga preferenser och uttryck. Ett brett urval av sitthöjdsvarianter gör det också möjligt att optimera förarens sittposition.



Lanseras i november

Helt nya BMW R 1300 GS lanseras den 4 november men går redan idag att förnadsboka hos närmaste BMW Motorrad-återförsäljare. Priset börjar från 197.000kr och ett omfattande utbud av extrautrustning och tillbehör från BMW Motorrad kommer också att finnas tillgängligt.

Den nya generationen kommer enligt traditionen att byggas på BMW Motorrads fabrik i Berlin, Tyskland. Sedan den första BMW R 80 G/S 1980 har över en miljon GS rullat ut från denna fabrik.

Relaterade



2024 års BMW F 900 GS/Adventure och F 800 GS



Harley-Davidson Pan America här

Feber

16. Honda har tillverkat sin första V8:a för folket

Av Bobby Green fre. 29 sep 2023, 08:40

Har VTEC, men är inte för bil



FILM: https://youtu.be/C1-IZN_ZHPM

Honda har aldrig tidigare tillverkat någon V8:a för sina personbilar och det har de inte gjort nu heller. Den här är istället framtagen för marinbruk och det handlar om en utombordare på 5,0 liter som ger 350 hästar. Självklart har den Hondas **VTEC-teknik (Variable Valve Time & Lift Electronic Control)** och pjäsen ska väga in på 347 kilo.

Prislappen för maskinen ska enligt uppgift ligga på 46.000 dollar. Läs mer om den på länken: marine.honda.com



Bobby Green



Svenska ZParq satsar på elektriska båtmotorer
Har bland annat utvecklat en elektrisk utombordare



Mercury presenterar V12-utombordare
Något att hänga på lilla gummibåten



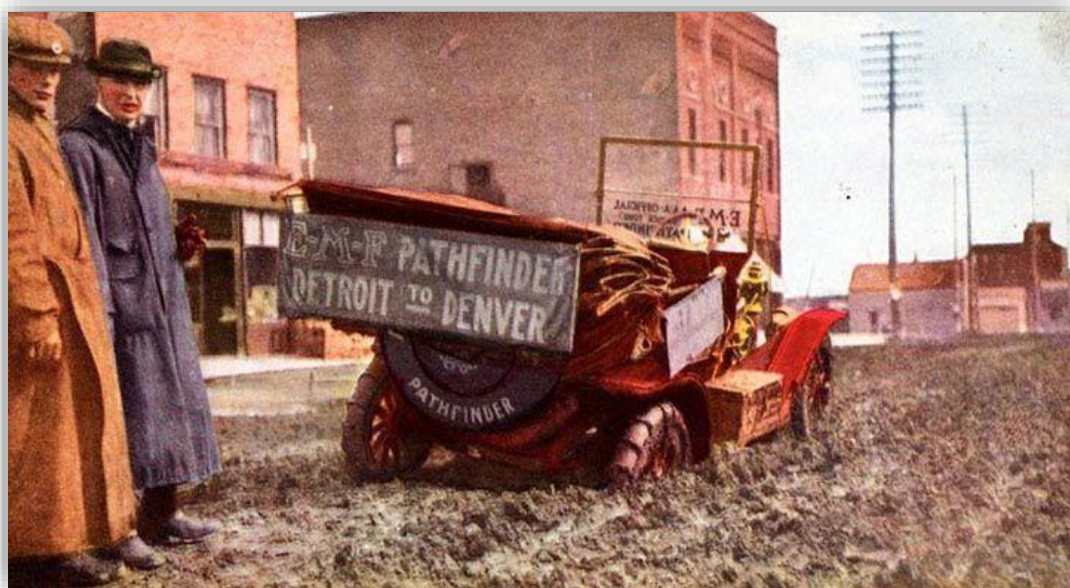
Evinrude slutar tillverka utombordare
Lägger dock inte ner helt och hållet

17. En vårdag i Winnebago 1909

Publicerad 2023-10-02 kl 7:00

Text Märten Carlsson

Det klagas på dåliga vägar idag - men så här var verkligheten för många automobilpionjärer för sådär hundra år sedan.



I USA existerade knappt vägar utanför städerna. De som fanns saknade ofta både bärlager och beläggning och var dimensionerade för häst och vagntrafik.

Här har en EMF kört fast ordentligt i centrala Winnebago Minnesota en vårdag 1909.

Ekipaget rekar vägen för Glidden tour som var en slags uthållighetstävling. Detta år gick Glidden mellan Detroit och Denver - via omvägar en total sträcka på 420 mil.

Den tävlingen gick av stapeln i juli 1909 då vägarna antagligen var något bättre än i april då man lade upp sträckan. Av de 420 milerna gick bara en och en halv mil på belagd väg - det var de första kilometrarna vid starten i Detroit.

Vad är då en EMF då?

Jo det stod kort för Barney Everitt, William Metzger och Walter Flanders Tre herrar som redan hade en gedigen bakgrund inom automobilindustrin. 1909 köpte dom en fabrik i Detroit för att producera bilar i egen regi och försäljningsdetaljen skulle skötas genom Studebaker.

EMF blev snabbt känd för sin usla kvalitet - i en tid då bilar i allmänhet var långt från felfria. Så varför Glidden tour valde just en EMF för att reka vägen är något av en gåta. Den fick snabbt öknamn som Every Morning Fix-it, eller Every Mechanical Fault.

Trots det sålde EMF mycket bra. 1911 låg man tvåa i statistiken efter Ford med 26827 bilar. Men nu hade Studebaker tagit över kontrollen av företaget då herrarna E, M och F inte drog jämt. EMF existerade bara mellan 1909 och 1912 innan Studebaker ersatte det med sina egna modeller.



18. Kurtis Sports

Denna tvåsitsiga sportiga lyxbil såg ut som inget annat, men höga kostnader förseglade sitt öde



Kurtis Sports 1949

Frank Kurtis var ett av de största namnen inom amerikansk motorsport på 1950-talet. Hans Kurtis-Kraft-bilar dominerade amerikansk ovalracing i årtionden och vann allt från lokala smutstjurfäktningsarenor till Indianapolis. Son till en invandrad kroatisk smed, Frank Kurtis började i bilbranschen vid 14, när hans familj flyttade till Los Angeles och han tog en lärlingsplats med Don Lee Coach and Body Works, som byggde anpassade karosser för lyxbilar, särskilt för Hollywood-eliten. Från början visade Kurtis naturliga fabrikationstalanger, och på sin tid producerade han ett antal engångstullar för privata kunder.

På 1930-talet började Kurtis fokusera på konstruktion av racerbilschassier. Hans utsökt konstruerade bilar var så beundrade att en fick smeknamnet "juvellådan" av konkurrenter. Framgången väckte efterfrågan på hans chassi och från och med 1930-talet byggdes över 1100 Kurtis Kraft-dvärgar när Frank Kurtis bilar blev den heta biljetten i open-wheel racing. Den legenden skulle fortsätta genom 1960 -talet med fem Indy 500 -segrar och otaliga vinster på lokala banor över hela Amerika.

Medan Kurtis byggde sin framgångsrika Midget-, Sprint- och Indy-bilverksamhet, höll han sitt team sysselsatt under lågsäsongen genom att bygga Hollywood-filmbilar och engångserbudanden. År 1948 byggde han en unik sportbil baserad på en förstörd Buick från 1941, och bilen orsakade en sådan sensation att han bestämde sig för att en produktionsversion skulle vara det perfekta sättet att expandera sin verksamhet till en ny marknad.

Den ursprungliga planen var att bilen skulle finnas i kitform, med köpare som fick en grundläggande ram och kaross och de kunde sedan installera vilken motor de ville. Det var också upp till dem att göra det tidskrävande (och därmed kostsamma i arbetstermer) detaljarbetet. För dem med mer pengar skulle det också finnas en färdigbyggd bil tillgänglig från Kurtis fabrik.



När Kurtis arbetade med prototypen av sin nya sportbil gjorde han ett avtal med Studebaker om att leverera fjädringskomponenter och dess kommande OHV V8-motor. Baserat på ett omarbetat Champion-chassi skulle bilen designas och byggas av Kurtis och säljas via Studebaker-återförsäljare. Men produktionsförseningar med V8 fick Frank Kurtis att bli alltmer otålig. Hans första prototyper använde Studebakers in-line sex (till och med en Lea Francis-motor planerades), först naturligt aspirerad, sedan senare överladdad.

Trots positiva recensioner från sådana som Tom McCahill från **Mechanix Illustrated** som testade den överladdade sexcylindriga prototypen, kände Kurtis att Fords platta V8, med några valuppgraderingar, skulle ge den prestanda som han verkligen ville ha. En överenskommelse slöts med Benson Ford (William Clay Fords bror) för att tillhandahålla en leverans av V8: er och när produktionen började 1949 använde Kurtis sportbil en kombination av Studebaker-underlag med Ford V8-kraft, insvept i en modern och distinkt strömlinjeformad kaross av glasfiber, stål och aluminium.

När den introducerades Kurtis sportbil prissattes till \$1495 för grundsatsen, som bestod av grundramen, oavslutade karosspaneler, dörrarna, vindrutan, hårdvaran och bromslän-karna. För ytterligare \$2000 skulle Kurtis också leverera motorn, växellådan och alla tillbe-hör redo för montering, men inom ett år hade skenande inflation drivit denna kostnad upp till \$4700, med en Edelbrock-utrustad Ford V8-motor.

Kurtis sportbil var hyfsat snabb och hanterades bra, men ett devalverat brittiskt pund vid denna tidpunkt innebar att Jaguar XK120 som levererades till södra Kalifornien prissattes till under \$3000 - och köparen behövde inte sätta ihop allt när det kom. Trots mycket positiv täckning i pressen (bilen presenterades på framsidan av det första numret av **Motor Trend**) visste Kurtis att han kämpade en förlorande kamp med Jaguar som var mer prestigefylld, mer sofistikerad och billigare.

I slutet av 1949 köpte Earl "Madman" Muntz rättigheterna, ritningarna och verktygen för Kurtis sportbil för 75 000 dollar enligt Kurtis, även om Muntz hävdade att han betalade 200 000 dollar. Det hävdas också ofta att endast 15 Kurtis sportbilar tillverkades, men fabriksregister visar att 34 tillverkades och Kurtis själv hävdade att någonstans mellan 36 och 38 levererades, några av dem som kit i olika stadier av färdigställande - och det är troligt att vissa aldrig blev färdiga.



När Muntz hade köpt Kurtis Sports Car-projektet sträckte han chassit för att rymma fyra säten och monterade en Cadillac V8-motor, mjukade upp bilen och förvandlade Kurtis Sports Car till en boulevardkryssare. I processen skapade han Muntz Jet, som [behandlas i en separat artikel](#) om Below The Radar.

Bilen på bilden såldes av Hyman Ltd, som skrev:

Vår presenterade 1949 Kurtis Sports är chassinummer KB003, den allra första produktionsbilen och utan tvekan den mest kända av alla bilar som byggts. Detta mycket speciella exempel var Frank Kurtis personliga bil som han använde i stor utsträckning för att marknadsföra projektet. Från ny var denna bil utrustad med en het Ford 8BA "stroker" byggd av Vic Edelbrock själv med Edelbrock-huvuden, Offenhauser-intag och dubbla Stromberg 97.

År 1949 fördes Kurtis till Bonneville Salt Flats för att delta i de allra första Bonneville Nationals, där KB003 i händerna på Wally Parks (känd grundaren av NHRA och första redaktör för Hot Rod magazine) kördes till ett världsrekord i sportbilsklass på 142.515 miles per timme.

Efter Bonneville installerades en mildare Ford V8 och KB003 stannade kvar hos familjen Kurtis, med både Frank och hans son Arlen som njöt av den på vägen. Den såldes senare till en racer från New York, där den tros ha fått en Cadillac-motor. Det kan ha varit lite av en handfull med Cadillac-kraften, eftersom kroppen fick viss skada i händerna på några mindre än begåvade förare. Bilen upptäcktes så småningom i mitten av 1970-talet av Charles Treadway från Iowa som köpte den från Genevieve Cowan. Treadway påbörjade en restaurering men sålde den snart till Marlin Weakly från Moline, Illinois i slutet av 1970-talet. Både Treadway och Weakly hade korresponderat med Frank Kurtis i försök att få delar och information om denna mycket ovanliga bil, men tyvärr skulle restaureringen stanna tills många år senare.

I händerna på den senaste ägaren, en samlare och aficionado av ovanliga sportbilar, behandlades Kurtis Sports äntligen med den omfattande restaurering som den så förtjänade. KB003 har undersökts grundligt och återställdes till sin ursprungliga specifikation med en Ford flathead V8 med periodhastighetsdelar inklusive Edelbrock-huvuden, dubbla Stromberg 97 och ett Offy 2 x 2-intag - alla originaldelar kommer från tidiga hot rod-expert. Karossen totalrenoverades och färdigställdes till en hög standard i mörkgrönt och den omfattande kromen - inklusive det karakteristiska breda bandet som sveper runt bilen - var vackert refinish. Den saknade vindruteramen omarbetades med hjälp av en originalmall och många andra viktiga föremål anskaffades med hjälp av Arlen Kurtis och andra.



19. Cord custom: Underbart eller helgerån?

Uppdaterad 28 sep. 2023

Publicerad 29 sep. 2023

Att ta en Cord, en av bilvärldens mest ikoniska bilmodeller och specialanpassa den är ett vågat drag som drar blickar och åsikter till sig.



*Vulgär, fascinerande eller bara hemsk?
Åsikterna är många om denna grovt customiserade Cord 812.*

Entreprenören **Errett Lobban Cord** var en av de herrar som var med och drog upp den amerikanska biltillverkningen till dess marknadsledande position.

Cord basade inte bara över bilmärket som han gett sitt eget namn, utan också de övriga lyxbilsvarumärkena Auburn och Duesenberg.

När Duesenberg stod för den absoluta lyxen, var det med Cord som ingenjörerna fick spinna loss. Med Modellen L29 var Cord mycket tidigt ute med framhjulsdraft, och med modellerna 810 och 812 presenterades en design som aldrig tidigare skådats.



*Så här ser en Cord 812 ut om ingen har varit framme och pillat på den.
En stilikon utan Art Deco-konkurrens.*

Succé vid premiären

Bilen presenterades på New York Auto Show i november 1935. Mannen bakom linjerna var designern **Gordon M. Buehrig** som hade skapat tidernas främsta art deco-bil.

Kunderna gillade bilen men köpte den inte. Efter bara knappt tre år på marknaden, lades modellen således ned.

Eftertraktad ikon

I dag är dock tonerna annorlunda.

En Cord 810/812 är en av bilvårdens mest eftertraktade modeller. Att då bygga om en sådan till en grovt omknådad hot rod, är minst sagt ett vågat grepp.

Det är just vad som hänt den Cord som nu är till salu på amerikanska Hemmings. Bilen föddes 1937 som en fyrdörrars Sedan, men har nu gjorts om till en vild tvådörrars Delivery.

Grovt customiserad

Knappt något har lämnats orört. Chassiet är kortat. Karossen likaså. De bakre dörrparet har lagts igen och fönstren täckts för.

Under huven tronar inte längre den vackra original Lycoming V8:an. Nu är det en amerikansk Chevrolet 350 smallblock som tagit dess plats.

Bara huven kvar

Det som verkligen fortfarande skvallrar om kreationens bakgrund är den så typiska Cord-motorhuven med sina lika typiska runtgående gälar, samt de friliggande hjulen.

Annars är det omgjort, ändrat och customiserat.

Känner du ändå att detta är bilen för dig, är den alltså till salu.

För strax under miljonen blir den din. Och du kommer garanterat att synas på bilträffarna nästa sommar.



Superballt eller groteskt? Hur som, det är inte mycket som är kvar från originalet om du jämför med den gula bilen ovan.



*Allt är nytt, snyggt och prydligt gjort.
Och du lär garanterat få uppmärksamhet var du än dyker upp.*



Anders Værnéus
Journalist, författare och expert på klassiska båtar.

20. Högsäsong för vilt: Nu sker 5 viltolyckor – varje timme

Publicerad 2023-10-03 kl 6:25

Text Erik Söderholm

Våren och hösten är högsäsong för olyckor med vilt – och viltolyckorna har blivit vanligare de senaste åren. Experten har ett knep på hur du ska göra vid en krock för att inte få sladd.



Så här års gäller det att hålla extra bra utkik längs vägarna för att undvika viltolyckor. Under våren och hösten är nämligen risken för viltolyckor som störst, och särskilt vid gryning och skymning.

Hittills i år har det rapporterats in 144 viltolyckor varje dag. Bara i september har över 3 600 viltolyckor rapporterats in. Förutom risken för allvarliga personskador innebär det miljonbelopp i självrisker och reparationskostnader för bilägarna.

Den senaste statistiken från Nationella Viltolycksrådet visar att de allra flesta viltolyckor sker med rådjur.

Krockar du med ett vildsvin ska du inte gå ur bilen utan sitta kvar och polisanmäla olyckan.

– Skadade vildsvin är inte att leka med, säger Boris Karlqvist, informatör på Älgskadefondsöreningen, i vår artikel om hur du som bilist kan [klara av tolv krissituationer i trafiken](#).

”Man vill inte offra ett djur men varför ska man sticka ned till skogen eller ut i mötande trafik och offra sitt och andras liv där?”



Ett av de viktigaste knepen för att undvika viltolyckor och hålla koll på djuren längs vägen är att inte bara stirra rakt fram längs vägen utan hålla ordentlig uppsyn även vid sidan av vägen.

Om olyckan är omöjlig att undvika är det inte alltid en bra idé att börja väja för att undvika djuret. Det kan göra att man får en okontrollerad sladd som är svår att häva.

– Det man ska göra är att bromsa så mycket man bara kan och hålla sig på sin körbana, säger Boris Karlqvist och fortsätter:

– Att väja är en okontrollerad manöver som kan leda till att man hamnar i mötande trafik eller i diket och där vet man inte vad som finns. Jag menar, ett träd viker inte på sig. Man vill inte offra ett djur men varför ska man sticka ned till skogen eller ut i mötande trafik och offra sitt och andras liv där?

I stället kan man förflytta sig inom vägbanan. Det kan räcka att flytta sig 20 centimeter i sidled utan att gå i diket. Om djuret på vägen är en älg eller kronhjort ska förflyttningen ske mot bakbenen.

Du kan läsa mer om hur du hanterar en viltolycka i faktarutan här intill.



Erik Söderholm

LÄS OCKSÅ:**Krockat med vildsvin med svinpest? Så ska du göra****SÅ GÖR DU VID EN VILTOLYCKA:**

- Om du krockar med björn, varg, järv, lodjur, älg, kronhjort, dovhjort, rådjur, utter, vildsvin, mufflonfår och örn ska du polisanmäla olyckan oavsett om djuret är skadat eller inte. Annars kan du tvingas betala böter.
- Placera ut din varningstriangel och anmäl olyckan till 112.
- Se till att märka ut platsen för olyckan tydligt. Det kan vara bra att ha med sig så kallade markeringsremсор i bilen. Du kan hämta dem hos polisen eller på besiktningsstationer. Häng upp markeringsremsan på den sida av vägen som viltet försvann efter kollisionen.
- Om det kan göras säkert kan du avlägsna djuret från vägbanan, men inte annars. Du ska inte avliva djuret om du inte har den kunskapen.

Källa: Nationella Viltolycksrådet

MER FRÅN VI BILÄGARE:**Proffsens tips: Så hanterar du krissituationen i bilen**



21. Dokumentär: Vad hände hos Nevs under tio år?

AV: REDAKTIONEN

Publicerad: 2023-10-02 Uppdaterad: 2023-10-02

Följ med på resan mellan olika ägare och mer eller mindre fantastiska bilprojekt drivna av Nevsfolkets engagemang och optimism.



På tio månader gick Nevs Emily GT från skiss till nästan produktionsfärdig elbil.

Nevs tog över när Saab gick i konkurs. Följ med på resan mellan olika ägare och mer eller mindre fantastiska bilprojekt. Den gemensamma nämnaren under alla år har varit Nevsfolkets engagemang och optimism. Finns det en rättvisa kommer Emily GT att byggas! **Följ med på** den otroliga och mycket spännande resan som Nevs har gjort under tio år.



FILM: <https://youtu.be/XTJ4SfbMEmE>



Roger Warolin