



*Renault R8 Gordini 1255 cm<sup>3</sup> 1967*

- 1. Elbilsimporten från Kina fördubblad i september**
- 2. Elbilsköpen ökar trots skrotad bonus**
- 3. Stor ökning för VW:s elbilar**
- 4. Tesla säljer funktioner som inte fungerar**
- 5. DS har tre nya elbilsmodeller på gång**
- 6. Tesla Model Y och 3 nu mer terrängdugliga**
- 7. Ford F-150 Raptor är en terrängbil på steroider**
- 8. BMW i7 M70 en lyxbjässe**
- 9. Koenigsegg Jesko Sweet Mandarin**
- 10. Continental lanserar hjulnavsmotor för elbilar**
- 11. Besiktningmarknaden fortsätter växa**
- 12. Kör med släckta baklycktor men många bilägare har ingen koll**
- 13. Tesla Semi krossade Volvo i räckviddstest**
- 14. Det här är Volvo Supertruck 2**
- 15. Klassiska Saab 900 Turbo ska nytillverkas**
- 16. Renault 8 Gordini 1300**
- 17. Svensken som köpte världens dyraste Bugatti**
- 18. F1-legenden erkänner bedrägeri och får jättegötor**
- 19. Nytt världsrekord i pitstop**



## 1. Elbilsimporten från Kina fördubblad i september

Uppdaterad: 11 okt. 2023 Publicerad: 11 okt. 2023

Trots prat om illojal konkurrens och statlig inblandning, fortsätter elbilsimporten från Kina att öka under september.



*Importen av el och hybridbilar från Kina har mer än fördubblats under september, jämfört med föregående år.*

När siffrorna för september sammanställts, visar det sig att el och hybrid-bilimporten från Kina till Europa under september, ökat med hela 107 procent jämfört med september 2022.

Rapporten kommer från nyhetskanalen **Bloomberg** som sammanställt siffrorna från Kina. Under september importerades hela 91 000 el- och hybrid-bilar till Europa från kinesiska fabriker. Siffrorna baseras på samtliga bilar som skeppats över till Europa och har inte tagit hänsyn till vilket ursprungsland bilmärket kommer från.

### **Mest Teslor**

Därför står "amerikanska" Tesla för lejonparten av den kinesiska elbilsimporten med hela 30 566 bilar. Det är främst storsäljande Model 3 som tillverkas i Shanghai för den europeiska marknaden.

Även Model Y tillverkades i Teslas fabriker i Shanghai tills alldeles nyligen.



*Visst, Tesla är en amerikansk bil på pappret,  
men i verkligheten tillverkas Model 3 i Shanghai.*



*MG är en av de största kinesiska tillverkarna som skeppar bilar till Europa.*

Ett annat stort kinesiskt importmärke i Europa är det klassiska bilmärket MG, som numera ägs och byggs av industrikoncernen SAIC.

MG är dock en av de biltillverkare som just nu står under EU-kommissionens lupp, som utreder om den kinesiska staten subventionerar priserna på de kinesiska bilarna för att på så sätt dumpa den Europeiska elbilsmarknaden.

Ännu har inget slutligt beslut kommit kring varför importen pågår som vanligt. Även i oktober.

**Läs mer:**

[Om Bloombergs rapport här](#)

[Nu kan du ladda MG och Tesla tillsammans \(Dagens PS\)](#)



**Anders Værnéus**

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



## 2. Elbilsköpen ökar trots skrotad bonus

Uppdaterad 13 okt. 2023 Publicerad 13 okt. 2023

**Trots att regeringen tagit bort bonusen för elbilar ökar andelen nyregisterade elbilar på den svenska marknaden.**



Enligt siffror från Mobility Sweden, som Vi Bilägare refererar, är andelen elbilar på nybilsmarknaden uppe i 39 procent.

Det kan jämföras förra årets 32 procent och 4 procent 2019.

Nästan var fjärde ny bil som säljs i Sverige är en elbil.

### **Vill att elbilsköp ändå subventioneras**

Därmed står det klart att elbilar fortsätter gasa trots slopad bonus.

Enligt Vi Bilägare, som hänvisar till statistiken, står företag för 67 procent av de nyregistrerade bilarna, däribland många elbilar.

Samtidigt börjar orderböckerna ta slut och **Mattias Bergman**, vd för Mobility Sweden, säger att det är elbilar som tappar mest.

Branschorganisationen propagerar för att subventioner bör återinföras för elbilsköp trots att statistiken visar att elbilsförsäljningen ökar fast bonusen tagits bort.



### **Ola Söderlund**

Mångårig journalist med erfarenhet från en rad medier.

Läs även: [Turbofart i Volvo Cars bilförsäljning](#)

### 3. Stor ökning för VW:s elbilar – trots krisstämpel

Av Maths Nilsson 13 oktober 2023, 17:21

**Trots allt tal om kris – Volkswagenkoncernen lyckades öka sina leveranser av elbilar med 45 procent första nio månaderna i år. Totalt fick gruppens märken ut 531 500 elbilar. – Vår orderingång ligger dock under våra ambitiösa mål på grund av en lägre än förväntad övergripande marknadstrend, säger Volkswagens försäljningschef Hildegard Wortmann**



*Volkswagens försäljningschef Hildegard Wortmann.*

De tråkiga nyheterna om neddragningar i Volkswagen-koncernens fabriker har varit många på slutet. Men än så länge har det inte slagit igenom i levererade bilar. Koncernen ökade leveranserna till 531 500 elbilar under de första nio månaderna. Det kan jämföras med 366 600 samma period förra året. Det innebär att den elektriska andelen nu är upp i 7,9 procent.

Europa är den största marknaden och i Sverige sålde Volkswagen och dess koncernmärken totalt 21 049 elbilar, en ökning med 41,6 procent. Andelen av totalmarknaden för elbilar var 24,9 procent. Volkswagens försäljningschef Hildegard Wortmann bekräftar dock att försäljningen ligger under målen.

Volkswagen ID.4/ID.5 var storsäljaren.

– Vi uppvisade en god totalprestation i våra leveranser av elbilar med en global ökning på 45 procent under de första nio månaderna. Trots den nuvarande allmänna tveksamheten på den europeiska marknaden att köpa elbilar har vi vunnit marknadsandelar och fortsatt vara marknadsledande inom detta segment. Vår orderingång ligger dock under våra ambitiösa mål på grund av en lägre än förväntad övergripande marknadstrend, säger hon.



*Volkswagen ID.4/ID.5 var storsäljaren.*

**De mest levererade elbilsmodellerna under de första nio månaderna 2023 var:**

**Volkswagen ID.4/ID.5: 162 100**

**Volkswagen ID.3: 90 500**

**Audi Q4 e-tron (inkl. Sportback): 77 900**

**ŠKODA Enyaq iV (inkl. Coupé): 54 400**

**CUPRA Born: 32 300**

**Audi Q8 e-tron (inkl. Sportback): 21 800**

*Källa: Volkswagen*



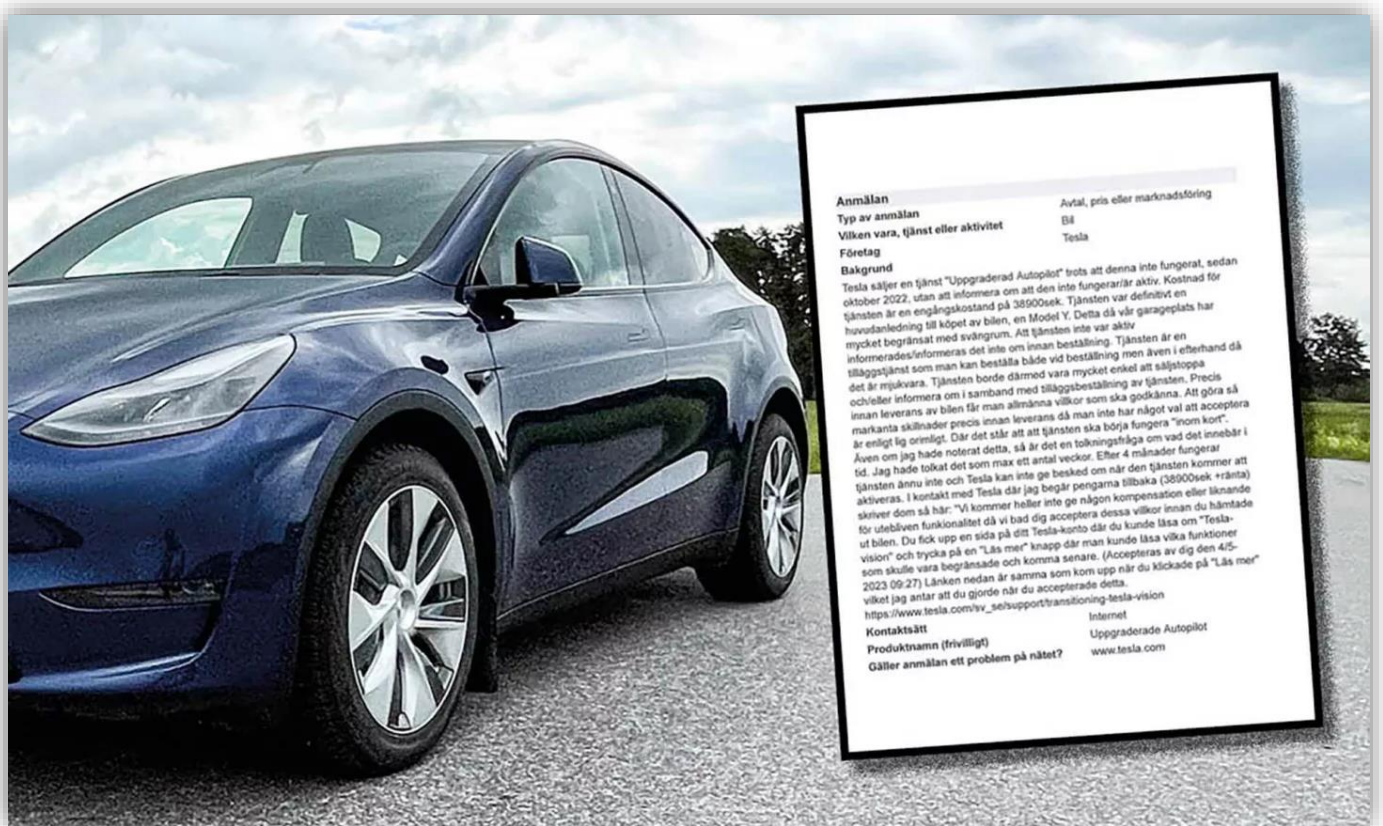
**Maths Nilsson**

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

## 4. Anmäler Tesla: Säljer funktioner som inte fungerar

Av Maths Nilsson 13 oktober 2023, 08:15

I ett års tid har Tesla sålt uppgraderad autopilot med självparkering för 38 900 kronor trots att funktionen inte fungerar i nya bilar. Köpare tvingas skriva på ett avtal och godkänna att funktionerna är ”kommande” för att få ut sin bil. Nu har en köpare ilsknat till och anmäler Tesla till Konsumentverket. – Tjänsten var definitivt en huvudanledning till köpet av bilen då vår garageplats är mycket trång, skriver köparen som vill ha tillbaka pengarna.



För ett år sedan tog Tesla bort ultraljudssensorerna på sina bilar, vilket ledde till att parkeringshjälp slutade fungera. De köpare som beställt sin Tesla med "Uppgraderad autopilot" blev dessutom snuvade på funktionerna autoparkering, summan och smart summan. Finesser som skulle hjälpa ägarna att parkera bilen utan att de satt i, eller att bilen skulle fickparkera själv. Fortfarande visas funktionerna i animeringar vid beställning på Teslas hemsida.

Köparna fick betala 38 900 kronor för "Uppgraderad autopilot". Men ett år senare har de fortfarande inte fått de utlovade självparkeringsfunktionerna. Allt som står hos Tesla är att funktionerna är "Kommande", men ingen vet exakt när. Nu har en svensk köpare ilsknat till och anmäler Tesla till Konsumentverket. Köparen tycker att det är orimligt att tjänsten fortfarande inte fungerar och kräver sina pengar tillbaka.

En ägare har anmält Tesla till Konsumentverket för att inte leverera tjänster de tar betalt för.

**Anmälan**

<b>Typ av anmälan</b>	Avtal, pris eller marknadsföring
<b>Vilken vara, tjänst eller aktivitet</b>	Bil
<b>Företag</b>	Tesla

**Bakgrund**

Tesla säljer en tjänst "Uppgraderad Autopilot" trots att denna inte fungerat, sedan oktober 2022, utan att informera om att den inte fungerar/är aktiv. Kostnad för tjänsten är en engångskostnad på 38900sek. Tjänsten var definitivt en huvudanledning till köpet av bilen, en Model Y. Detta då vår garageplats har mycket begränsat med svängrum. Att tjänsten inte var aktiv informerades/informeras det inte om innan beställning. Tjänsten är en tilläggstjänst som man kan beställa både vid beställning men även i efterhand då det är mjukvara. Tjänsten borde därmed vara mycket enkel att säljstoppa och/eller informera om i samband med tilläggsbeställning av tjänsten. Precis innan leverans av bilen får man allmänna villkor som ska godkänna. Att göra så markanta skillnader precis innan leverans då man inte har något val att acceptera är enligt mig orimligt. Där det står att att tjänsten ska börja fungera "inom kort". Även om jag hade noterat detta, så är det en tolkningsfråga om vad det innebär i tid. Jag hade tolkat det som max ett antal veckor. Efter 4 månader fungerar tjänsten ännu inte och Tesla kan inte ge besked om när den tjänsten kommer att aktiveras. I kontakt med Tesla där jag begär pengarna tillbaka (38900sek +ränta) skriver dom så här: "Vi kommer heller inte ge någon kompensation eller liknande för utebliven funktionalitet då vi bad dig acceptera dessa villkor innan du hämtade ut bilen. Du fick upp en sida på ditt Tesla-konto där du kunde läsa om "Teslavisision" och trycka på en "Läs mer" knapp där man kunde läsa vilka funktioner som skulle vara begränsade och komma senare. (Accepteras av dig den 4/5-2023 09:27) Länken nedan är samma som kom upp när du klickade på "Läs mer" vilket jag antar att du gjorde när du accepterade detta.

[https://www.tesla.com/sv\\_se/support/transitioning-tesla-vision](https://www.tesla.com/sv_se/support/transitioning-tesla-vision)

<b>Kontaktsätt</b>	Internet
<b>Produktnamn (frivilligt)</b>	Uppgraderade Autopilot
<b>Gäller anmälan ett problem på nätet?</b>	www.tesla.com

Tesla vägrar dock att häva ägarens tilläggsbeställning av "Uppgraderad autopilot", trots att det är en mjukvarutjänst som borde vara enkel att avaktivera i bilen. De hänvisar till att ägaren godkänt att funktionen de tagit extra betalt för inte var aktiv när han hämtade ut sin bil.

– Vi kommer heller inte ge någon kompensation för utebliven funktionalitet då vi bad dig acceptera dessa villkor innan du hämtade ut bilen. Du fick upp en sida på ditt Teslakonto där man kunde läsa om "Teslavisision" och en Läs Mer-knapp där man kunde läsa vilka funktioner som skulle vara begränsade eller komma senare.

### **LÄS MER: Sjukt att Tesla ger långfingret till lagar och regler**

Tjänsten Smart Summon som parkerar bilen själv visas i animationer på Teslas hemsida, men har inte fungerat på ett års tid.



*Tjänsten Smart Summon som parkerar bilen själv visas i animationer på Teslas hemsida, men har inte fungerat på ett års tid.*

Teslaköparen har därmed köpt en extrafunktion för 38 900 kronor, men Tesla anser att de inte behöver leverera det de tagit extra betalt för. Ägaren vill nu ha pengarna tillbaka för funktionerna som Tesla sålt och som inte fungerar, trots att han fick godkänna att de skulle komma "inom kort".

– Även om jag noterat detta, så är det en tolkningsfråga om vad det innebär i tid. Jag hade tolkat det som max ett antal veckor. Efter 4 månader fungerar tjänsten fortfarande inte och Tesla kan inte ge besked om när tjänsten kommer att aktiveras, skriver Teslaägaren i anmälan.

Tesla säljer även funktionen "Total självkörningsförmåga" för 77 700 kronor i Sverige. Den innehåller autostyrning i stadstrafik som sägs vara kommande. Tjänsten har dock aldrig fungerat i Sverige eller Europa och det är okänt när den kommer att lanseras. Konsumentverket kan inte kommentera enskilda fall men uppmanar den som är missnöjd att försöka få sitt fall prövat via Allmänna reklamationsnämnden eller domstol.

– Enligt konsumentköplagen kan fel i vara föreligga om varan inte stämmer överens med avtalet i fråga om art, beskrivning, mängd, kvalitet, funktionalitet, kompatibilitet, driftskompatibilitet. Enligt samma lag ska näringsidkaren före köpet upplysa konsumenten om sådana förhållanden som rör varans egenskaper eller användning som näringsidkaren känner till eller bör känna till och som konsumenten med fog kan räkna med att bli upplyst om, under förutsättning att informationen kan antas inverka på köpet. Blir en konsument inte upplyst om något som den med fog kan räkna med att bli upplyst om kan det vara fel på varan enligt lagens definition. Om konsumenten och näringsidkaren inte kan komma överens kan konsumenten alltid vända sig till ARN eller allmän domstol, säger Anton Mattsson, jurist hos Konsumentverket.



**Maths Nilsson**

**Feber**

## 5. DS har tre nya elbilsmodeller på gång

Av Bobby Green

mån. 9 okt 2023, 14:40

Alla nya från 2024 kommer vara eldrivna.



*Elbilskoncept från DS Automobiles.*

DS Automobiles framtid är också elektrisk och från och med nästa år kommer allt nytt de släpper att vara helt eldrivet. Nu får vi reda på att inte mindre än tre nya modeller är på väg och först ut blir DS 4 EV nästa år. Efter den kommer en helt ny modell baserad på STLA Medium-plattformen. Den kommer enligt uppgift att ha batteripack på 98 kWh och en räckvidd på över 70 mil. Den här kommer att tillverkas i Italien. En eldriven uppföljare till modellen DS 7 väntas också dyka upp någon gång nästa år. Bilarna baserade på STLA Medium-plattformen kan fås med antingen fram- eller fyrhjulsdrift och effekt som sträcker sig från 218 till 387 hästar.

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



**Bobby Green**



**Stellantis storsatsar på elektrifiering  
Ska lägga 30 miljarder euro på utveckling**



**DS presenterar E-Tense Performance Concept  
Ett uppdaterat elbilskoncept med Formula E-teknik**



**DS presenterar eldrivna konceptet Aero Sport Lounge  
Coupé-SUV med 680 hästar**



**DS visar framtidens interiör  
Ser mysigt ut**

## Teknikens Värld

### 6. Tesla Model Y och 3 nu mer terrängdugliga

Publicerad 13 okt 2023 kl 18:30

Om du har drömt om att köra mer i terrängen med din Tesla kan du nu göra det. Med ett höjningskit kan du få nästan 30 centimeter markfrigång.



FILM: <https://youtu.be/pgslGPZft7w>

Tesla **Model Y** och 3 har blivit några av världens mest sålda bilar i världen de senaste åren. En imponerande bedrift. Men särskilt bra för terrängkörning har de däremot inte varit, trots fyrhjulsdraft och massor av vridmoment. Men det kan det bli ändring på nu om du verkligen vill. Det är inte billigt.

Sajten [InsideEvs](#) rapporterar om det kinesiska företaget Pu.Labo som har utvecklat ett kit för att höja Tesla-modellerna. Model Y har i grundutförande markfrigång på 16,7 centimeter och med kitet kan man få ytterligare 6,4-12,7 centimeter, beroende på hur du ställer dämparna. Alltså som mest strax under 30 centimeter total markfrigång.

Enligt Pu.Labo ingår det över 30 delar i kitet som kostar 12 000 dollar, cirka 131 000 kronor. Bland annat två förstärkta hjälpramar, fyra övre och undre länkar, fyra 2,5-tums fjäder- och stötdämpareheter, så kallade coilovers, samt en del andra tillbehör.

Enligt företaget ska det möjliggöra fjädringsväg på upp till 20,3 centimeter.

I nuläget är det endast pris för Model Y som finns tillgängligt men kitet ska enligt företaget passa även till **Model 3**. Troligen är priset likvärdigt. Om inställningsmöjligheterna är likvärdiga för de två skulle det betyda att markfrigången hos Model 3 skulle kunna vara maximalt 26,7 centimeter. Model 3 har 14 centimeter markfrigång som standard.



Robin Törnros



## 7. Test: Ford F-150 Raptor är en terrängbil på steroider

Av Maths Nilsson

15 oktober 2023, 08:00

USA:s mest sålda bilmodell har kommit till Sverige. Carup har testkört värsingen Ford F-150 Raptor. Med en V6 med dubbelturbo på 450 hästkrafter är det en pickup steroider som klarar allt.



För den som behöver en allroundbil som klarar allt är Ford F-150 Raptor kanske det enda valet. Bilen har enorma utrymmen, både på flaket och inne i kupén med generösa fram- och baksäten. Den är en komfortkung på motorvägen, och har ändå få övermän i terrängen. På många sätt oemotståndlig, men ändå kan den sägas vara dinosaurie med en bensinsörplande V6-motor med dubbelturbo.

När jag först närmar mig F-150 Raptor ter den sig lite skrämmande. Den är ännu större och maffigare än en vanlig Ford F-150 som redan den är imponerande. V6:an vrålar när jag trycker på startknappen. Men så fort jag lägger i drive-läget och kör iväg framstår bilen som ganska smidig och lättkörd. Plötsligt kan jag förstå varför miljontals amerikaner har den som favoritbil.

Under huven finns högeffektsversionen av Fords 3,5-liters EcoBoost V-6 på hela 450 hästkrafter. Avgaspiporna är lika grova som en större underarm. Hästarna går ner i backen via en 10-växlad automatisk växellåda som driver alla fyra hjulen, det finns också ett landsvägläge med bakhjulsdrift. För den som kommer från en elbil är det ovant med en effektstark bensinare som vill dra iväg om du inte står på bromsen.



De 450 hästkrafterna låter monstruösa på tomgång, men när jag drar iväg i trafiken stillar sig motorn. På motorvägen lägger sig motorn bekvämt tillrätta strax över tomgång på under 2000 varv. Utsikten över trafiken är härlig. Poängen med vanliga SUV:ar, att se ut över trafiken, har ju gått förlorad när alla har SUV:ar. Med F-150 kommer den härliga känslan att sitta högt i trafiken tillbaka. Styrningen är lite diffus, och på testbilen står ratten lite snett, men bilen är kursstabil och avslappnande att glida fram med. Kabinen har lyxig läderklädsel och är väldigt ombonad, även om kvalitetskänslan på Fordvis inte ligger i den främsta premiumklassen.

Det kan låta väldigt imponerande med 450 hästkrafter, men bilen känns ändå ganska sävlig. Det finns en fördröjning från det att du trycker gasen i botten tills dess att det fortplantar sig ner i vägen. 2,7 ton skämtar man inte bort även med en kraftfull motor.

På smala småvägar är den lite klumpigare att köra. Visserligen har medtrafikanterna respekt för Raptorn och håller undan lite. Men är det smalt vill man helst inte älga på i 70, det känns bättre att sakta ner för att kunna mötas säkert och tryggt. På grusvägar och i terräng är den däremot underbar. Fjädringen är fantastisk och sväljer det mesta och där du måste sakta ner med en vanlig bil svävar Forden över ojämnheter. Terrängegenskaperna är så kompetenta att du behöver ut på en terrängbana för att sätta bilen på prov, i ganska vattenkammad körning på dåliga grus- och traktorvägar sätts den inte på prov.

Men inne i stan känns det besvärligt att köra Raptor, även om utsikten över trafiken underlättar. Bilen går inte in i normala parkeringsgarage eller P-fickor, det går åt fyra platser för att härbärgera monstret. Att fickparkera den längs gatan är bara att glömma. Svängraden är i alla fall hyfsad med tanke på storleken. Kör du mycket i stan och tätorter bör du fundera på hur du löser parkeringsfrågan innan du slår till på en F-150 Raptor.



Med tanke på storleken är bensintörsten inte så farlig. Ford F-150 Raptor dricker ungefär 1,5 liter per milen under mitt test. Men den som jagar billiga mil väljer knappast den här bilen. Den som vill komma billigare undan väljer med fördel en F-150 med etanoldrift som har lite lägre fordonsskatt. Priset för Raptormodellen är 1,7 miljoner kronor.

För den som ofta färdas på dåliga vägar långt ute på landsbygden och vill ha en äventyrsbil på steroider som är ostoppbar kan Ford F-150 Raptor vara motiverad. Att slänga upp ett stort tält och några mountainbikes på flaket och ge sig iväg till världens ände är inga problem. I staden är den malplacerad och mest en showoff. Ja, sånt säljer ändå bilar. För de flesta räcker nog en mer vanlig Ford F-150, även om den är långt ifrån lika imponerande och uppseendeväckande.



### Maths Nilsson

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





## 8. Första körningen: BMW i7 M70 - en lyxbjässe med 1 100 Nm

Av redaktören bytbil 2023-10-13 Text Simon Hallenslev

Att **BMW i7** är bekväm och extremt lyxig vet du redan. Nu är den också svindlande snabb med M-utrustning, 660 hästkrafter och 1 100 Nm. Vi tar den första körningen i lyxmonstret **BMW i7 M70**.



Bytbil har ett samarbete med danska Bilbasen, som var inbjudna till Portugal av BMW Danmark.

**BMW i7** är en bil i ministerklassen. Den är byggd för att viktiga vuxna ska kunna svara på mejl från det tysta lugnet i baksätet.

Som ministerbil är **BMW i7** spektakulär, men det är först nu som den förvandlas till en riktig mirakelverkare. De bayerska bilbyggarna försöker böja fysikens lagar på sitt vanliga sätt. Därför utrustar de den 2,7 ton tunga ministersläden med M-utrustning, 660 hästkrafter och 1 100 Nm.

Trots att i7 M70 inte är en renodlad M-modell är den den mest kraftfulla elbilen i BMW:s sortiment, och jag har äran att testa den på vägarna utanför Lissabon.



### 5 meter fotnot

Det är faktiskt BMW i5 som är huvudnumret vid presentationen i Portugal och det är den som Bilbasen är inbjuden att se på plats. Det är bara svårt att sätta den 5,4 meter långa bayerska bråkstaken i bakgrunden.

Även om **BMW i7** M70 med en prislapp från 1 872 100 kronor är reserverad för den övre medelklassen, och därför betydligt mindre relevant än den eldrivna 5-serien, gör den sitt för att stjäla lite uppmärksamhet vid presentationen. Bland annat med sina galna specifikationer.

Den har ett batteri på 101,7 kWh som matar en elmotor med 258 hästkrafter på framaxeln och 489 hästkrafter på bakaxeln. Detta ger totalt 1 100 Nm(!), vilket med launch control ger en acceleration från 0 till 100 km/h på 3,7 sekunder.

För att utnyttja den extra kraften har BMW utvecklat ett M-specifikt system för styrning av fyrhjulsdraft, styrning och stötdämpare. Lägg därtill att i7 M70 har en adaptiv M Sport luftfjädring, som förutom aktiv stabilisering även ger fyrhjulstyrning.

### Mirakelmakaren

**BMW i7** M70 är 6,5 cm bredare än en **Toyota Land Cruiser** och väger ungefär lika mycket. Det är fakta som ger undertecknad en klump i halsen när jag står framför en superkurvig kustväg med pulveriserade betongpelare som enda försvar mot ett stenigt stup.

Lyckligtvis förvandlas klumpen i halsen snabbt till ett leende, eftersom den tidigare nämnda M-magin gör i7 M70 till en mirakelverkare. **BMW i7** M70 kan kastas runt som om den helt har glömt bort sin egen tyngd. Det borde helt enkelt inte vara fysiskt möjligt för en bil på 2,7 ton att röra sig så här.



Landsvägarna runt Lissabon är som gjorda för en hot hatch, men lyxlimousinen känns inte malplacerad. Endast bredden är en nagel i ögat här, när jag ibland stöter på mötande som kör i samma häpnadsväckande 90 km/h som är skyltat på sträckan.

Även om underredet inte kan vara helt fritt från krängning, gör det ett sublimt jobb med att hålla det annars mjuka karosseriet så nära nivå som möjligt i skarpa kurvor.

Mycket av den imponerande dynamiken kan tillskrivas den aktiva fyrhjulstyrningen, som får i7 M70 genom portugisiska kurvor på ett sätt som mycket mindre bilar bara kan drömma om. Man måste vara oroväckande försiktig för att inte tvinga fram understyrning.

På de linjära sektionerna som förbinder de snäva kurvorna är du lika imponerad av det tryck som bilen ger. **BMW i7** M70 hanterar vridmoment och traction control på ett sådant sätt att hjulen griper tag i asfalten som vassa klor, så att kraften kan utnyttjas fullt ut.

### **Svävar som en fjäril...**

...sticker som ett bi! Precis som Muhammed Ali sa. För när jag är klar med att utmana ödet på de smala vägarna lämnar jag över ratten till min co-pilot och sätter mig tillrätta i baksätet, där i7 fortfarande är som bäst – som en sammetslen fjäril.

Även om accelerationsljuden från Hans Zimmer i högtalarna är roliga när du kör snabbt, är det bäst att stänga av dem när du kör cruising. Då blir kupén i **BMW i7** M70 som en vakuumkammare, där vindbruset kommer in först när hastigheten blir olaglig.

Ställ in allt på komfort och du kommer snabbt att glömma hur enkelt den just har färdats på en slingrande kustväg. Särskilt när du, som jag, ställer in baksätet på liggande lounge-läge, slår på 31,3-tumsskärmen med 18 Bowers & Wilkins-högtalare och låter dig underhållas.

Den främre raden är inte en dålig plats att vara på om privatchauffören har en sjukdag. Allt detta är bra saker, och flaggskeppsmodellen skiljer sig från de mindre i7-modellerna med saker som belysta M-dörrlistor, Merinoläder, en M-ratt och M-specifik design på den stora BMW Curved Display.

Pricken över i:et i M70 är dock de automatiska dörrarna som gör att privatchauffören bara kan köra. Om du har din i7 M70-nyckel i din telefon öppnas dörren automatiskt när du närmar dig – utan att du behöver öppna bilen bredvid. Ja, det är precis så arrogant som det låter.



*Så här kan det också se ut ...*



### **Är det vettigt?**

Nej, det är det inte. Åtminstone inte i vår del av världen. Med ett pris från 1 872 100 kronor kommer kunderna knappast att köa hos återförsäljarna. Det är snarare hos återförsäljarna i Dubai som folkmassorna kommer att samlas.

Den är så dekadent och bekväm att du inte skulle tro det, och nu är den också häpnadsväckande snabb och kapabel i alla bergspass med slingrande vägar. BMW gör det inte för att det är vettigt, de gör det för att de kan, och genom att göra det har de skapat en mirakelverkare till lyxbil.

**BMW i7 M70**

**Motor:** Två elmotorer (fram och bak)

**Effekt:** 659 hk / 1 100 Nm

**0-100 km/h:** 3,7 sekunder

**Topp hastighet:** 250 km/h

**Batterikapacitet:** 101,7 kWh

**Räckvidd:** 488-560 kilometer

**Förbrukning:** 18,2-20,8 kWh/100 kilometer

**Laddningskapacitet:** 205 kW

**Mått (L/V/H):** 539/195/154 cm

**Vikt vid start:** 2 770 kilo

**Bagageutrymme:** 500 liter

**Pris:** från 1 872 100 kr (i7 eDrive50 tillgänglig från 1 321 100 kr)

**Relaterade artiklar:****Första körningen: BMW i5 är allt alla hoppades på****BMW i7 med extraordinära tillvalsmöjligheter****Första körningen: Toyota C-HR PHEV****BMW M5 Touring är tillbaka som en vild hybridkombi**

## 9. Koenigseggs senaste skapelse: Jesko Sweet Mandarin

Av Maths Nilsson 15 oktober 2023, 18:09

Koenigsegg visar upp sin senaste kreation vid fabriken i Ängelholm. Koenigsegg Jesko Sweet Mandarin har en lackering som verkligen piggar upp.



Efter en lång väntan är leveranserna av Koenigsegg Jesko äntligen igång. Flera kundbilar har redan visats upp, men frågan är om inte det här är den tuffaste någonsin. Det handlar om banversionen Attack av Jesko, med en stor spoiler på bakpartiet.

Nyligen tillverkades en bil i den extravaganta lackeringen Sweet Mandarin som verkligen ger en fin kontrast till kolfibern. En lackering som inte går obemärkt förbi och verkligen piggar upp. Inredningen går i samma stil med svart kolfiber och accenter i Sweet Mandarin.

– En glödande Sweet Mandarin Jesko Attack kom precis till liv, skriver Koenigsegg på Instagram.

Färgen matchar verkligen prestandan som kommer med 1625 hästkrafter i banversionen av Jesko. Den lär synas ordentligt på banan, var så säker.



**Maths Nilsson**

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



## 10. Conti lanserar hjulnavsmotor med inbyggd broms för elbilar

Av Roland Wildberg

Denna hjulnavsmotor kan revolutionera elbilar



14.10.2023—Med det nystartade företaget Deepdrive utvecklar Continental en ny typ av hjulnavsmotor med integrerad trumbroms. Båda förenklar elbilar dramatiskt, minskar vikten men ökar räckvidden. All info!

Drivtekniken är redan mycket enklare än för förbränningsmotorer, men den här innovationen kan göra den ännu enklare, mer kostnadseffektiv och effektivare: Den Hannover-baserade leverantören Continental samarbetar med det München-baserade start-up-företaget Deepdrive för att utveckla en elmotor som är inbyggd i hjulnavet och där en trumbroms är integrerad.

Det hela är så enkelt och effektivt att det borde öka med i genomsnitt 200 kilometer. Eftersom motorn är placerad direkt i hjulet behövs inte längre hela drivlinan mellan motorn och hjulet. Det finns inget behov av rörliga och tunga delar som växellåda, kardan, differential och drivaxlar, där en del av drivenergin fastnar på grund av mekanisk kraftöverföring. Detta ökar dramatiskt effektiviteten hos en elbil utrustad med en "dubbelrotor" hjulnavsmotor, med upp till 20 procent, enligt en taleskvinna för Continental.

### Varför navmotorer ger en skjuts åt utvecklingen

Eftersom det nu krävs betydligt mindre installationsutrymme för körningen finns det mer utrymme för passagerare, bagage – och fordonet kan i sin tur utformas för att vara mindre och lättare. Som ett resultat av detta skulle elbilar som drivs på detta sätt vara cirka 100 kilo lättare än konventionella elbilar.

En annan effekt är att placeringen utanför fordonet minskar bulleremissionerna. Motorn kyls till stor del av luftströmmen, vilket också sparar material och vikt. Samtidigt är det möjligt att installera ett mindre och lättare batteri för att producera detsamma. Som en ytterligare innovation berättade Conti-taleskvinnan för AUTO BILD att den nya principen möjliggör hög regenereringsprestanda.

Navmotorer är den nya stora grejen inom elektromobilitet. Även om designprincipen har varit känd länge: den berömda Lohner, elbil från 1900, och Ferdinand Porsche, hade redan hjulnavsmotorer. Det är många som forskar om vidareutveckling.



*Den nya motorn är inrymd i hjulet tillsammans med bromsen, så hela drivlinan utelämnas.*

### **Varför är hjulnavsmotorn beroende av en trumbroms?**

Hjulnavsmotorn är utrustad med en av (leverantören har arbetat med en modern version i flera år). Denna design är betydligt mer kompakt än en skivbroms. Den är också mer robust, vilket är en fördel med tanke på att, som vanligtvis använder regenereringsbromsen.

Conti motiverar integreringen av trumbromsen med den beprövade tekniken. Det är riktigt att installationen av en skivbroms skulle göra det möjligt att installera den i ett större antal fordon. Detta skulle dock kräva ytterligare nya lösningar, eftersom hjulnavsmotorer är mindre, medan skivbromsar förlitar sig på större volymer.

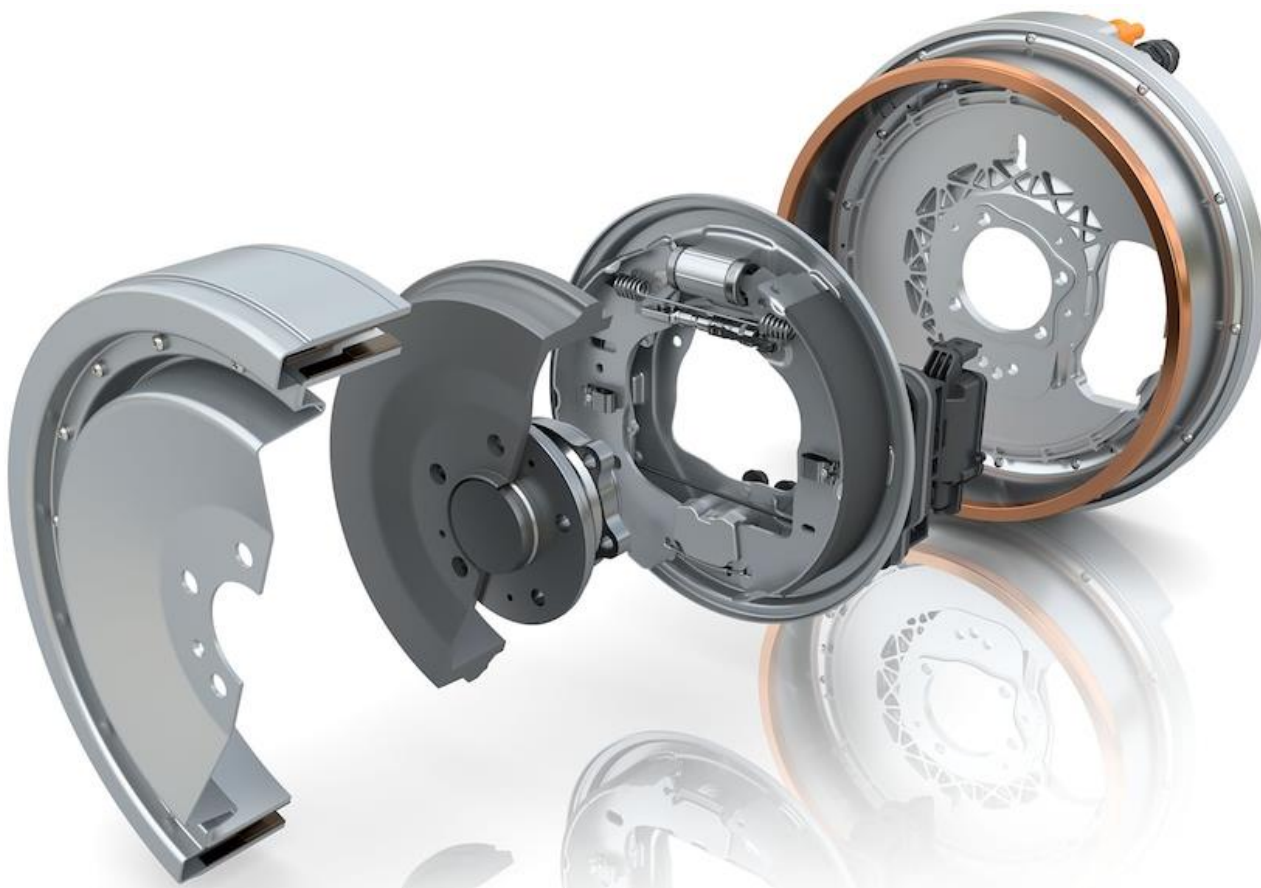
### **Conti-navmotor utan sällsynta jordartsmetaller**

Den nya "dubbelrotorn" gör sig ett namn på grund av flera egenskaper: Den kräver inga sällsynta jordartsmetaller, vilket minskar kostnaderna och koldioxidavtrycket. Sammantaget kräver drivningen 50 procent färre magneter, 80 procent mindre järn och kräver tillverkningskostnader som är nästan en tredjedel lägre än konventionella elbilsdrifter, enligt företaget.

### **Utmanande konstruktion**

Men det finns också designutmaningar: Hjulnavsdrift gör det lättare att tillverka fyrhjulsdrivna fordon. Men de fyra motorerna måste vara perfekt kalibrerade för att energin ska kunna överföras synkront till vägen – t.ex. vid kurvtagning och vid hög acceleration. Detta kan endast göras med hjälp av elektronik, vilket är anledningen till att sådana frekvensomriktare inte var möjliga förrän för några år sedan. Hjulnavsmotorer har ännu inte kommit in i storskalig bilproduktion. Experimentella fordon som den med bränslecellsdrift är välkända. [VW eT!Honda FCX Concept 2005](#)

Men ett nytt problem uppstår också, eftersom de så kallade ofjädrade massorna ökar. Detta beror på att hjulmotorenhetens relativt höga egenvikt inte kan skyddas från vibrationer av fjädrar eller dämpare på grund av dess konstruktion. Av denna anledning betonar Continental: "Kombinationen av drivning och broms i en enda enhet banar väg för en så kallad hörnmodul, som integrerar andra chassikomponenter, såsom luftfjädringssystem, i en kompakt enhet direkt på ratten."



*Conti designar de integrerade trumbromsarna.  
De är mer kompakta och rostbeständiga än skivbromsar.*

### **När kommer hjulnavsmotorn?**

Enligt Conti befinner sig driv-/bromsenheten för närvarande i förutvecklingsfasen. De första tillämpningarna planeras för små och medelstora bilar. Continental räknar med att den ska vara redo för serieproduktion mellan 2025 och 2030.

### **Dessa motorer presenterades av Deepdrive**

Det München-baserade företaget Deepdrive grundades 2021. Företaget har nu 47 anställda och stöds förutom av Conti även av Bayerns fond för offentlig tillväxt. Bland investerarna finns Peter Mertens, tidigare styrelseledamot i Audi och Volvo. [BMW](#)

Det nystartade företaget har redan presenterat två varianter av sin motor, som kallas central drift. Deepdrive CSD 450 utvecklar 230 kW (cirka 313 hk) med ett maximalt vridmoment på 450 Nm och sägs vara lämplig som huvuddrivning för elbilar antingen för fram- eller bakhjulen.

Deepdrive positionerar CSD 700 med 350 kW (476 hk) vid ett maximalt utgående vridmoment med "radiellt flöde" som huvuddrivning för premiumfordon och särskilt fyrhjulsdrivna bilar. Enligt företaget är motorernas verkningsgrad redan 4500 procent.



**Roland Wildberg**

## 11. Besiktningmarknaden fortsätter växa

Publicerad 2023-10-13 07:55 Text Joakim Nyberg

Men konkurrensen är skev. De fyra största besiktningföretagen i Sverige hanterar 90 procent av alla besiktningar. Samtidigt delar de fem minsta på så lite som 0,6 procent av kakan, rapporterar Transportstyrelsen.



Trots att marknaden bedöms vara måttligt konkurrensutsatt fann Transportstyrelsen i sin årliga undersökning att kunderna är förhållandevis nöjda med tillgången och prissättningen på kontrollbesiktning. Snittpriset höjdes inte lika mycket konsumentprisindex förra året.

– Besiktningmarknaden är förhållandevis statisk. Vi ser inte några stora svängningar eller omkastningar utan de följer en förväntad utveckling. Vi ser att antalet genomförda besiktningar stadigt ökar. Detsamma gäller antalet besiktningstationer och antalet besiktningstekniker som nu är det högst uppmätta sedan omregleringen 2010, säger Transportstyrelsens analytiker Peter Holmlund.

Under 2022 genomfördes 6.150.000 besiktningar i Sverige.

### Besiktningföretag i Sverige

**AB Svensk Bilprovning.**

**Besikta Bilprovning i Sverige AB.**

**Carspect AB.**

**DEKRA Automotive AB.**

**Fordonsprovorna i Kungälv AB.**

**Fordonsprovorna i väst AB.**

**Kiwa Inspecta AB.**

**Opus Bilprovning AB.**

**Rise SMP Maskinprovning AB**

**Ystad Bilbesiktning AB.**

## 12. Kör med släckta bakljus – men många bilägare har ingen koll

Publicerad 2023-10-05 kl 16:55 (uppdaterad 2023-10-05 kl 17:09) Text Erik Söderholm

En ny studie visar att tända bakljus dagtid är säkrare än släckta, och rekommenderar att reglerna ändras.



**Många nya bilar sätter** inte på bakljusen i dagsljus, åtminstone inte i bilens autoläge. Men att köra med släckta lampor äventyrar synligheten och därmed även säkerheten.

Det visar en [ny studie](#) från VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) som kombinerat ett fältexperiment med 850 förbipasserande fordon, en enkätstudie som 9 282 personer med körkort svarat på och en observationsstudie med 794 passerande bilar.

I studien körde fyra av fem bilförare, 82 procent, med släckta bakljus. Värre är att tre av fyra, 76 procent, trodde att bakljusen var tända i dagsljus.

– **En stor majoritet tror att det är på ett visst sätt, men i själva verket är det precis tvärt om.** Fyra av tio vet inte heller vad lagen egentligen innebär, sammanfattar Björn Lidestam, senior forskare, som genomfört studien.

**Att tända bakljusen** är kopplat till bättre synlighet, högre trafiksäkerhet och att det blir lättare för andra att avgöra om bilen är igång eller inte. Studien visar också att bilister håller större avstånd när de kör förbi en parkerad bil som har tända ljus än med släckta.

VTI rekommenderar nu att reglerna görs om för att bakljusen ska vara tända även dagtid.

– Skillnaden är signifikant och kan innebära skillnaden mellan tillbud och olycka, mellan liv och död, om föraren plötsligt svänger ut eller ett barn hoppar ut ur baksätet. Kort sagt pekar allt på att det är bra med tända bakljusen och dåligt med släckta, säger Björn Lidestam.



*Att ljusen kan vara släckta är möjligt genom en ändring i EU-reglerna som genomfördes 2011 för att spara bränsle.*

### **SÅ MÅNGA KÖRDE MED SLÄCKTA BAKLIJUS**

- **Soluppgång:** 28%
- **Solnedgång:** 23%
- **Dagtid:** 59%

*Källa: VTI*

### **SÅ MÅNGA HAR INTE KOLL PÅ LJUSET**

Frågan som ställdes i enkäten var "Är du medveten om du själv kör med tända eller släckta baklykter under dagtid när ljusförhållandena inte kräver det enligt lag?".

- **76%** tror att de kör med tända bakljus
- **17%** tror att de kör med släckta bakljus
- **7%** svarar att de inte vet

*Källa: VTI*



**Erik Söderholm**

Mer från vi bilägare:



Quiz: Tar du bilmodellen på bakljuset?



Ljusmissen som kan kosta dig 3 000 kronor



Varför inga bakljus?

### 13. Tesla Semi krossade Volvo i räckviddstest

Av Maths Nilsson 16 oktober 2023, 05:01

**Tesla Semi krossar konkurrenterna i ett nytt räckviddstest. Lastbilen visade sig vara överlägsen Volvo, Freightliner och Nikola Tre. – Tesla är ledande när det gäller prestanda och räckvidd, säger John Boesel, VD för Calstart till Automotive News.**



Ett officiellt evenemang från North American Council for Freight Efficiency (NACFE) har blivit en stor framgång för Teslas trailerdragare Tesla Semi. Lastbilen uppnådde betydligt bättre räckvidd och effektivitet än konkurrenterna. Tesla Semi var också den enda lastbilen som kunde ladda supersnabbt.

Under två veckor har 22 lastbilar körts genom Nordamerika och fått sina värden noggrant mätta under transporter. Mätningen omfattade laddning, prestanda, räckvidd och ägandekostnader. Teslas Semi-lastbilar som används av Pepsi uppnådde betydligt längre körsträckor än andra lastbilar under testet. Det visade sig att Tesla Semi hade en räckvidd på 64 mil och sedan kunde laddas till 80 procent på 45 minuter. Lastbilen kördes i genomsnitt 92 mil om dagen under testet.

Tvåan Nikola snittade på 41 mil om dagen, med Freightliner kom trea med 29 mil och Volvo VNR Electric kom fyra med 28 mil. Den svensktillverkade Volvo FH Electric säljs inte i USA, men har en räckvidd på ungefär 30 mil.

Många undrar över vilka vikter som elektriska lastbilar klarar. Enligt Pepsi hade Tesla Semi en totalvikt på mer än 32 ton vid 60 procent av de röda milen.



**Maths Nilsson**



## 14. Det här är Volvo Supertruck 2

Bobby Green 2023-10-13 kl 11:00

134 procent effektivare än motsvarande lastbilar.



FILM: <https://youtu.be/lojz2SojtP0>

2016 utmanade Department of Energy i USA Volvo Trucks att ta fram en trailerdragare som var 100 procent mer effektiv än motsvarande som fanns ute på marknaden 2009. Nu kommer Volvos svar i form av Supertruck 2 som inte bara klarade av uppgiften utan som dessutom är 134 procent mer effektiv. Allt tack vare aerodynamiken och materialvalen. Bland annat har den kardanaxel i komposit och färre axlar än vanligt.

Supertruck 2 är bara ett koncept men lite tänk från den kan hitta in i framtida byggen.

[volvotrucks.us](http://volvotrucks.us)



Bobby Green

## 15. Klassiska Saab 900 Turbo ska nytillverkas

Av Maths Nilsson 14 oktober 2023, 07:01

Klassiska Saab 900 Turbo kommer tillbaka som modern restomod. Nästan alla delar i bilen är nyproducerade. Den nygamla Saab 900 Turbo 16 får en tvåliters turbofyra på 350 hästkrafter och Aero-inspirerad design.



Att skapa restomods är en av de hetaste trenderna i bilvärlden. Singers moderna nytillverkningar av Porsche 911 får köparna att stå i kö i tre år har bildat skola inom bilvärlden. I Sverige har vi **Cyan** och von **Braun** som tillverkar moderna tolkningar av Volvos ikon P1800.

Konceptet med restomods går ut på att nytillverka rekreationer på gamla bilmodeller med hjälp av en gammal bil som utgångspunkt. Så gott som alla delar på bilen byts dock ut mot moderna komponenter, men det bästa av det klassiska utseendet behålls. Efterfrågan är stor, en restomoddad Volvo P1800 säljs för sex-sju miljoner kronor.

Saabs varumärke blir bara starkare för varje dag som går, trots att 12 år snart har gått sedan konkursen. Det var egentligen bara en tidsfråga innan någon skulle starta restomodtillverkning av Saab 900. Belgiska **Saabjorn** tillkännager nu att de kommer att sätta igång och bygga restomoddade Saab 900 med utgångspunkt av en design från tysken Andreas Richter från Berlin. De första bilarna ska vara klara i slutet av 2024, något som **Carbuzz** var först med att uppmärksamma.

Arbetet med motorn har redan startat. Saabs klassiska tvålitersmotor med 16 ventiler, turbo och intercooler används som utgångspunkt. Grundkonstruktionen tycks hålla än idag, med hjälp av portad och polerad topp, större ventiler, andra kamaxlar och förstås en ny större turbo ska motorn lämna 350 hästkrafter och hålla för 7500 varv per minut.



Designen är starkt inspirerad av Saab 900 Aero och 80-talets DTM-bilar. Den restomodgade Saaben är dock kraftigt breddad med skärmar om verkar aningen inspirerade av Audi Quattro, bakspoilern är enorm. Grillen är hämtad från första årgångarna av Saab 900 turbo. Om luftintaget i strålkastaren blir kvar i den färdiga bilen återstår att se, men det är en häftig detalj.

Vanligen brukar originalkarossen på exklusivare restomod-byggen bytas mot kolfiber, det spekuleras i olika medier om att så blir fallet även här. Igår kom nyheten om att **Saab-klubben ska nyproducerade delar till klassiska Saabar**, det kan onekligen underlätta bygget av restomod-Saabar.

Hoppet om att Saab ska återuppstå officiellt som bilmärke är litet, trots att suget efter märket är stort. Att göra en nytolkning av gamla bilar kan därför bli en succé. I slutet av nästa år ska den första färdiga bilen visas upp.

#### LÄS MER:

- [Singers Porsche 911 Turbo kommer i urläcker cab-version](#)
- [Saab 99 Turbo förändrade bilvärlden – nu säljs den svenska...](#)
- [Bild-Extra: Första bilderna under skalet på nya Volvo P1800](#)
- [Efter Volvos mystiska P1800-prototyp: Volkswagen planerar...](#)
- [Ikoniska R5 Turbo kommer tillbaka – med eldrift](#)
- [Ikoniska Saab Aero-bilarna på auktion – ägda av...](#)



#### Maths Nilsson

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

## 16. Renault 8 Gordini 1300



*1967 Renault 8 Gordini 130.*

R8 (modell R1130) släpptes i juni 1962 och baserades på Renault Dauphine som den delade sin grundläggande arkitektur med och dess 2,270 mm (89,4 tum) hjulbas. Stilen, som följde den första prototypen som producerades, med ovanligt kort varsel av Philippe Charbonneaux, var dock moderiktigt boxig; medan Renault 8 faktiskt var 30 mm (1,2 tum) smalare än Dauphine, kunde tillverkaren installera tjocka vadderade framsäten som faktiskt var 60 mm (2,4 tum) bredare, vid 560 mm (22,0 tum), än de som monterades i Dauphine. R8: s motor följde det banbrytande exemplet på den nyligen introducerade Renault 4 genom att införliva ett förseglat kylsystem för livet. En distinkt innovation på de franskproducerade bilarna var montering av fyrhjuliga skivbromsar, en första för en salongbil av denna storlek. Men när Renaults spanska dotterbolag 1965 introducerade sin egen version av Renault 8 för den (då tullskyddade) spanska marknaden, kom den med trumbromsar. 8:an drevs av en helt ny 956 cc Cléon-Fonte-motor som utvecklade 44 hk (32 kW; 43 hk).

### **Automatisk växellåda**

För 1963 (ursprungligen endast i Frankrike) erbjöd Renault en automatisk växellåda av unik design, utvecklad och tillverkad av Jaeger. Den visades först på bilsalongen i Paris i september 1962. Även om det beskrevs som en form av automatisk växellåda vid den tiden, var det i efterhand mer realistiskt en form av automatisk koppling, inspirerad av den tyska Saxomat-enheten som dök upp som ett alternativ på flera vanliga tyska bilar på 1950- och 60-talet.

Kopplingen i systemet ersattes av en pulverferromagnetisk koppling, utvecklad från en Smiths-design. Växellådan i sig var en treväxlad mekanisk enhet som liknar Dauphine, men från början med synchromesh på alla växlar i denna version.

Systemet använde en instrumentpanelmonterad tryckknapps kontrollpanel där föraren kunde välja framåt eller bakåt och en regulator som kände av fordonets hastighet och gasreglage.



**FILM:** <https://youtu.be/43PgMBkvYBw>.

Ett "relähus" innehållande elektromagnetiska omkopplare tog emot signaler från regulatorn och tryckknapparna och styrde sedan en kopplare, en retardator för att stänga gasreglaget under växlingar och en magnetventil för att välja drift av omvänd första eller andra tredje växelskena, med hjälp av en reversibel elektrisk motor för att koppla in växlarna. Systemet var alltså helt elektromekaniskt, utan hydraulik, pneumatik eller elektronik.

Fördelarna inkluderade jämförbar bränsleekonomi med manuell växellåda och enkel anpassning till bilen. Nackdelarna inkluderade prestandaförlust (med endast tre tillgängliga växlar) och en något ryckig drift under växlingar.

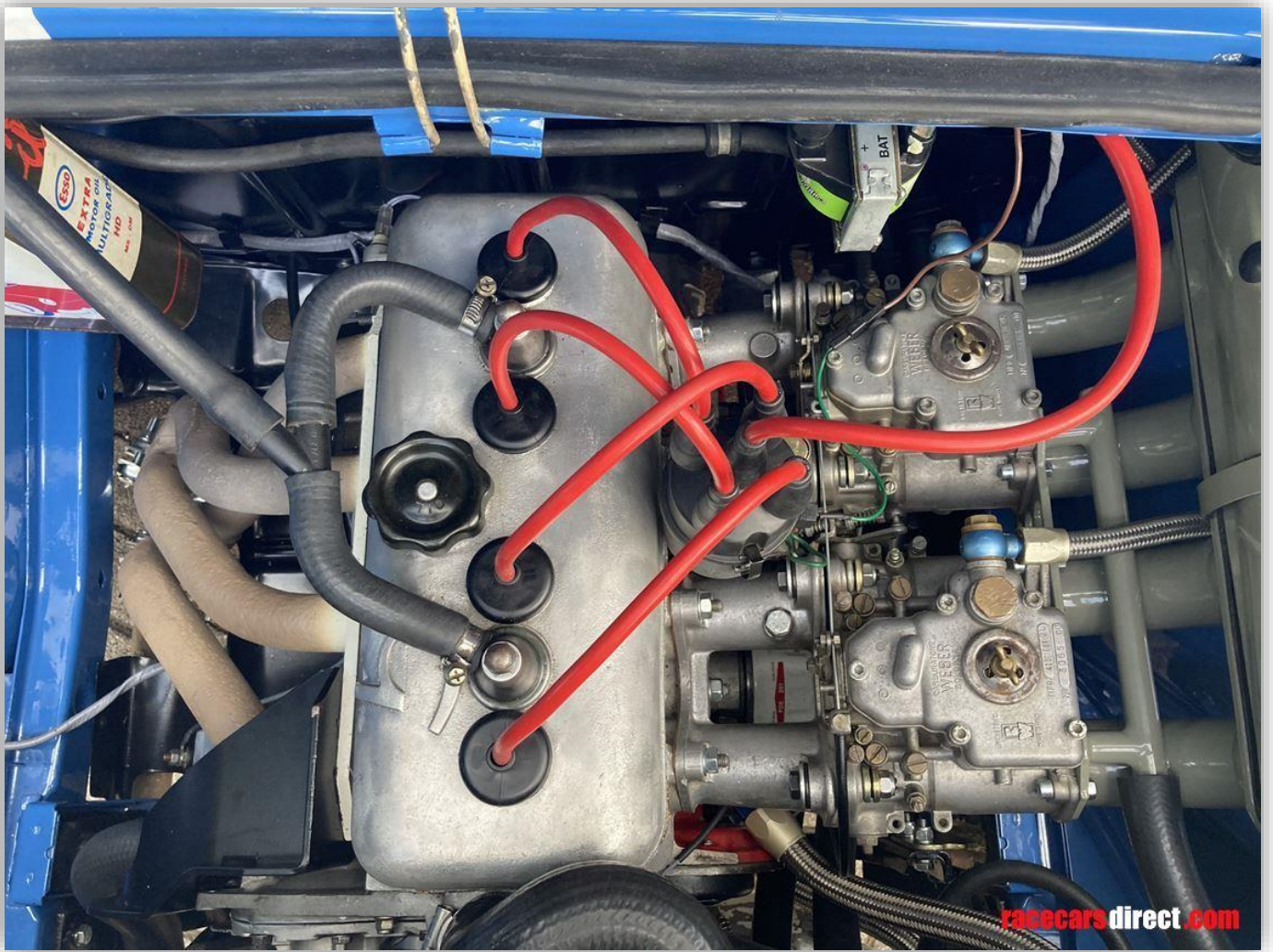
Överföringen användes också i Dauphine och Caravelle.

### **Mer kraft**

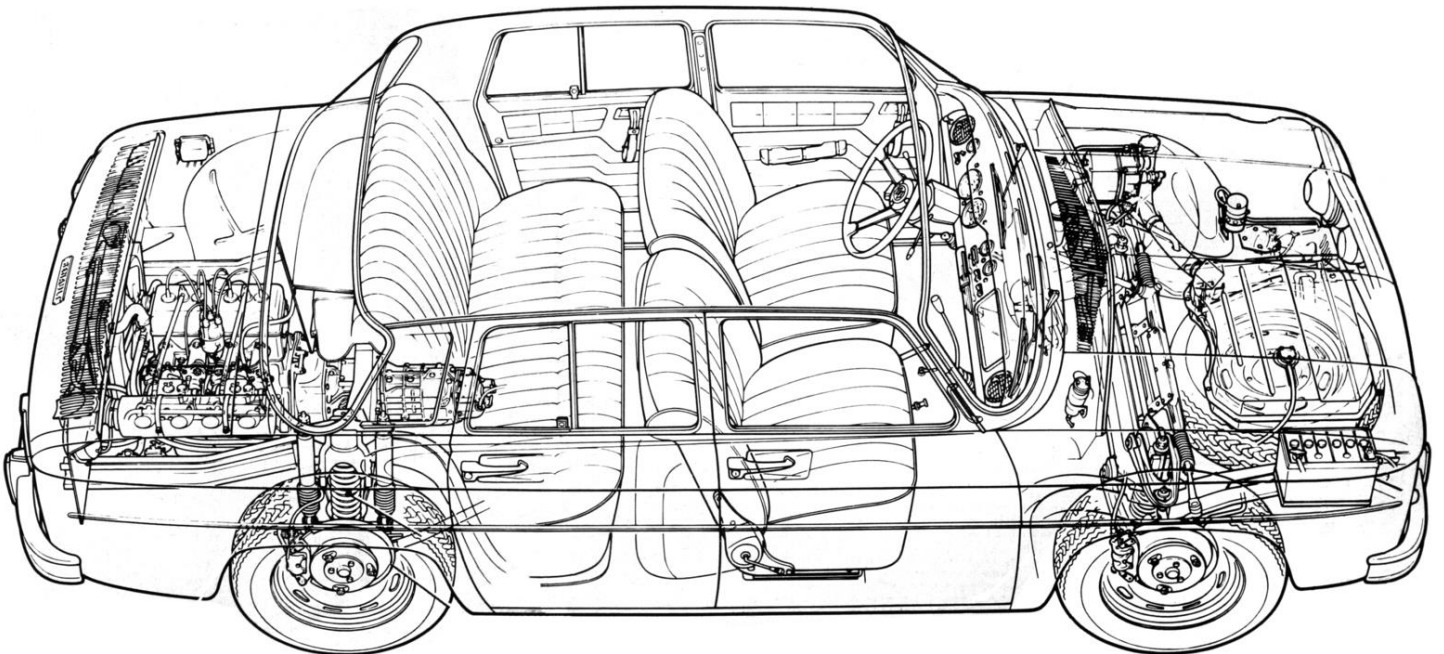
En kraftfullare modell, 8 Major (modell R1132), släpptes 1964, med en 1108 cc motor som utvecklade 50 hk (37 kW; 49 hk). En ännu kraftfullare version, 8-modellen R1134 Gordini, släpptes också samma år, med en trimmad motor med samma kapacitet men utvecklade 90 hk (66 kW; 89 hk). Den extra kraften erhöles av ett tvärflödeshuvud och dubbla dubbla 40 mm sidodrag Solex-förgasare. En fyrväxlad manuell växellåda med nära förhållande, dubbla bakre stötdämpare och uppgraderade fjädrar monterades. R1134 Gordini var ursprungligen endast tillgänglig i blått, med två klubbiga vita ränder. Det kunde också skiljas från 8 Major av de större 200 mm strålkastarenheterna. 1965 släpptes Renault 10 Major, en lyxigare version av 8 med olika främre och bakre styling, som ersatte 8 Major.

### **Ansiktslyftning**

1967 fick R8 Gordini (modell R1135) en ansiktslyftning inklusive ytterligare två strålkastare (i själva verket Cibie Oscar körljus), och dess motor uppgraderades till en 1255cc-enhet med en 100 hk (74 kW; 99 hk). R1134 Gordini tvärflödeshuvuddesign behölls och dubbla dubbla choke 40 mm Weber sidoförgasare. Både 8 och 10 reviderades kraftigt för 1969. Några av 10: s funktioner införlivades i 8, vilket resulterade i en ny 8 Major som ersatte grundmodellen. Förändringarna såg också tillägget av 8S, en sportigare modell med en 1108cc-motor på 60 hk (44 kW; 59 hk). 8S-modellen hade också samma dubbla strålkastare som R1135 Gordini - de mellersta var endast för helljus. Bilen levererades med svarta "RENAULT 8S" -band, avsedda för de bakre vingarna men deras fixering lämnades till kunden. Den rumänska sportversionen fick också namnet Dacia 1100 S.



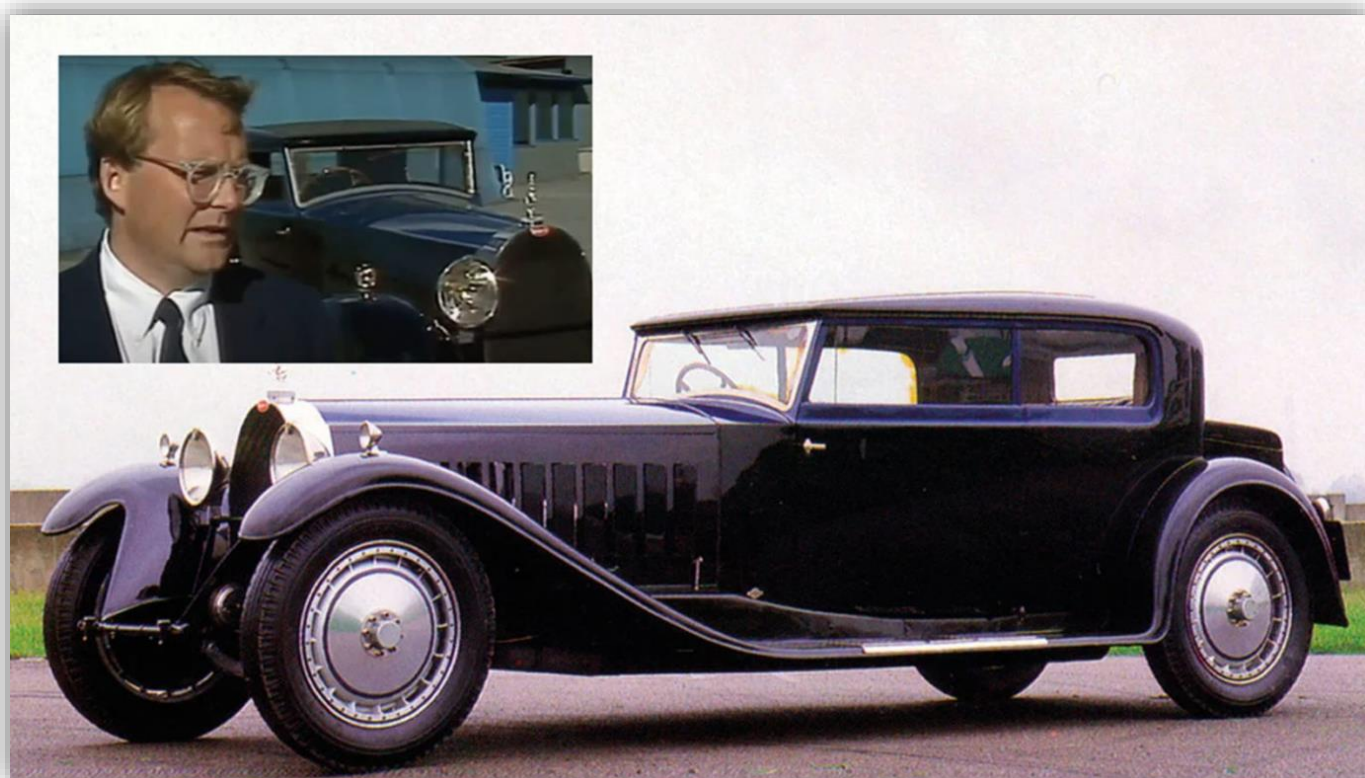
# GORDINI



## 17. Svensken som köpte världens dyraste Bugatti

Av Maths Nilsson 14 oktober 2023, 11:30

Bugattin gjorde sensation och var världens dyraste bil när svensken Hans Thulin ropade in den på auktion. Bilen sägs ha räddat fastighetsklipparen Hans Thulin från att bli bankrutt när hans imperium kollapsade 1990. Här är den otroliga historien om bilen som överlevde andra världskriget inmurad bakom en vägg.



FILM: <https://youtu.be/xC15pBQEobg>

Visst finns det likheter mellan det glada 1920-talet och 2020-talet. Aldrig tidigare hade och har världen haft så många förmögna människor och förmögenheterna fördubblades på några få år. Då som nu var Bugatti den dyraste bilen du kunde köpa. Bugatti Royale Type 41 var det största och pampigaste på fyra hjul under 1920-talet. Den var mer än dubbelt så dyr som Rolls-Royce. Men när modellen skulle börja levereras i slutet av 1920-talet hade den ekonomiska krisen slagit till. Bara sex exemplar av Royale Type 41 byggde, men de dröjde fem år innan den första bilen såldes.

Kylarmaskoten i form av en elefant i silver med fågelsnabel gjordes av Ettore Bugattis bror Rembrandt. Bugatti Royale Type 41 hade en rak åttacylindrig motor på imposanta 12,8 liter, effekten var 275 hästkrafter, mer än i någon annan bil vid tiden. Motorn var så stark att den slog hastighetsrekord när den användes i ett franskt tåg. När andra världskriget bröt ut hade Ettore Bugatti fortfarande tre osålda Royale Type 41 ståendes. Nu hotades bilarna av den tyska invasionen, men bilgeniet fann på råd. Han murade dem bakom en vägg i familjens hem i franska Ermenonville.



**FILM:** <https://youtu.be/ZV15okcddq0>

När redan kom 1945 var bilarna inte särskilt åtråvärda längre, de kändes klumpiga och omoderna. Två av bilarna såldes till den amerikanska racerföraren Briggs Cunningham som fick den för två kylskåp och en liten summa pengar. Men Briggs Cunningham visste vad han köpt. 1987 sålde han den ena bilen på auktion till den svenske fastighetsklipparen Hans Thulin. **Christie's klubbade iväg den för 5,5 miljoner pund, motsvarande 220 miljoner kronor i dagens penningvärde.**

Hans Thulin hade blivit mångmiljardär på några få år genom att köpa fastigheter, bokföra dem till ett högre värde och belåna dem. Sedan kunde även moderbolaget belåna fastigheten med fastighetsbolagets aktier som pant. Och i vissa fall fick Hans Thulin nya personliga lån med aktier som säkerhet. Operationen gjordes om och om igen. När Thulin ropade in Bugattin stod han på toppen av sin karriär. 1989 lät han generöst svenska allmänheten beskåda bilen när den ställdes ut på Tekniska museet i Stockholm.

Hjulen snurrade allt fortare och till slut brast bubblan. Hans Thulins fastighetsimperium kollapsade som ett korthus i början på 1990-talet när han inte längre hade råd med de ökade räntekostnaderna. Det sägs att Bugattin blev en del av hans räddning och att pengarna gömdes i skatteparadis. Han lyckades säga bilen för 15,7 miljoner dollar på en auktion i Las Vegas, vart pengarna tog vägen har aldrig kunnat spåras. Hans Thulin gick i personlig konkurs och lever idag i en lyxvilla i Rio de Janeiro, för några år sedan spårades han upp av **tidningen Expressen**.

Bugattin köptes till Japan och bodde i 10 år i ett underjordiskt garage i Tokyo. Strax efter millennieskiftet såldes den igen på auktion till Schweiz. Men den nye ägaren gjorde en långt sämre affär än Hans Thulin, priset på 10 miljoner dollar var en stor besvikelse. Vem som äger bilen idag är en väl förborgad hemlighet. Den brukar visas emellanåt i Schweiz.



### Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. **Mer information och kontaktuppgifter**



## 18. F1-legenden erkänner bedrägeri – får jätteböter

Uppdaterad 13 okt. 2023 Publicerad 13 okt. 2023

F1-legenden Bernie Ecclestone erkänner bedrägeri, och åker på en villkorlig dom. Förutom får 92-åringen också betala en enorm summa till brittiska skatteverket.



*Den 92-årige brittiske miljardären får ett kännbart straff efter bedrägeridomen.*

F1-legendaren **Bernie Ecclestone**, 92, lämnade rollen som högste chef för Formel 1 2017, men håller sig envist kvar i rampljuset.

### F1-bossen nekade

Ecclestone nekade länge till att ha gömt undan 650 miljoner dollar (drygt 7 miljarder kronor) på ett konto i Singapore, [något Dagens PS tidigare kunnat rapportera om](#).

Rättegången mot Ecclestone skulle enligt planerna äga rum i november. Nu har han alltså erkänt sig skyldig till bedrägeri berättar bland annat [BBC](#) och [Robb Report](#).

### Får betala 8,7 miljarder

Den före detta F1-bossens höga ålder och hälsoproblem gör att fängelsedomens på 17 månader blir villkorlig.

Han ska också betala knappt 653 miljoner pund (drygt 8,7 miljarder kronor) till den brittiska skatte- och tullmyndigheten, HM Revenue and Customs uppger [BBC](#).

### 18 års bakläxa

Enligt Ecclestones advokat, **Christine Montgomery**, "ångrar (han) bittert händelserna som ledde till den här rättegången" [enligt Robb Report](#).

Den enorma ekonomiska överenskommelsen täcker ränta och avgifter för Ecclestones skatteaffärer för de gångna 18 åren.

### Falska uppgifter

Om F1-legendaren sköter sig de kommande åren behöver han alltså inte avtjäna tid inför fängelsemurarna.

Åklagaren konstaterade att Bernie Ecclestone upprepade gånger uppgett "falska eller vilseledande" svar till det brittiska skatte- och tullverket genom att neka till att han hade tillgångar utanför Storbritannien.

## Konto i Singapore

Ecclestone ska enligt den brittiska åklagaren sommaren 2015 uppgett att han inte visste hur ägarskapet till kontona såg ut, och att han därför inte visste om det skulle betalas skatt, ränta eller avgifter.

Den dåvarande F1-bossen uppgav att han grundat en stiftelse till sina döttrar, men underlät alltså att informera om den andra stiftelsen i Singapore, och får nu betala priset för bedrägeriet.



**Mia Jacobs**



## 19. Nytt världsrekord i pitstop

**Bobby Green tors. 12 okt 2023, 08:20**

**Däckbytet tog 1,8 sekunder.**



2019 satte Red Bull ett nytt världsrekord i pitstop i Formel 1 då de genomförde ett däckbyte på bara 1,82 sekunder. Nu har detta rekord slagits, inte med mycket men ändå. Det var när Lando Norris som kör för McLaren kom in i piten under Qatar GP som hans verkstads-team lyckades byta däcken på bara 1,80 sekunder och därmed säkrade ett nytt rekord. Våldigt imponerande såklart och även om det gamla rekordet inte slogs med hästlängder ska man ha i åtanke att dessa däck är både större och tyngre än de som användes 2019.



**Bobby Green**

**modell 1954**  
**NV AUTOPEDEN**  
**modell 1954**

nu även  
med 24 tums  
hjul

# Bekväm

NV-Autopeden är bekväm och har behaglig gång tack vare:

1. Fjädrande framgaffel
2. Kraftiga Super ballongdäck
3. 12 mm axel och SKF-kullager i framnavet
4. Nymans swingsadel — den överträffade mopedsadeln



# Lättkörd



Frikoppling med närgreppshandtag gör NV-Autopeden lätthanterlig.

Motorn är lågt placerad så att vikten är lika fördelad på båda hjulen. Därigenom har NV-Autopeden säker balans och utomordentliga köreegenskaper.



*Ni åker tryggt, elegant och billigt på NV-AUTOPEDEN 1954!*

*NV Autoped 1954. Här med teleskopgaffeln (annons från april 1954). Detta år kom även kilremsdriften som tillval.*



**Roger Warolin**