



1. Det gäller att hänga med i elbilsracet under 2024
2. IF Metall utesluter Tesla-anställda
3. Tesla Model Y är Nordens nya folkbil
4. Norska beslutet kan komma att stå Tesla dyrt
5. Citroën uppdaterar ë-SpaceTourer
6. Volkswagen och Kia lanserar nya snikversioner
7. Test Hyundai Ioniq 6
8. Det blir nog ingen ny TVR Griffith
9. Rysslands nya elbil Amber väcker bara en massa frågor
10. Hyundai har sålt sin fabrik i Ryssland
11. Circle K öppnar nya snabbbladdare på flera orter
12. Koenigsegg nya dröm 24 karats guld på kolfiber
13. YES den rena sportbilen
14. Jaguar XK120



## 1. Det gäller att hänga med i elbilsracet under 2024

Uppdaterad 22 dec. 2023

Publicerad 22 dec. 2023

Detta är vad biltillverkarna tänker rulla ut.



*Polestar 4 rullar ut under 2024.*

Om vi börjar med Volvo så är **EX90 försenad till mitten av nästa år**. Modellen har plats för sju personer och ska bli den säkraste Volvon någonsin. Crossovern kommer att ha en "osynlig säkerhetssköld" som kan hjälpa till att minska olyckor som orsakar allvarliga skador eller dödsfall med upp till 20 procent. Den beräknas samtidigt bli den billigaste Volvon.

**Polestar 3 har även den drabbats av en rad förseningar**, men nu rullas även planerna ut för Polestar 4 som ska börja tillverkas i Kina i slutet av 2024.

### **Intresset för elbilar växer i USA**

Amerikanska Ram kommer börja leverera sina första elpickuper 2024 – 1500 Ramcharger och 1500 REV. Det visar att intresset för elbilar även långsamt börja väckas i svårflirtade USA. General Motors har märkena Buick och Cadillac under sig, där Buick uppger att alla bilar kommer vara elektriska nästa år, även om tillverkaren inte har avslöjat allt för mycket om modellerna förutom femsitsiga Electra E5 crossover för den kinesiska marknaden. Cadillac kommer ha ytterligare två modeller på marknaden nästa år – Escalade IQ och crossovern Optiq.



*Pickupen Ram 1500 Ramcharger kommer bli helektrisk.*

Över till Tyskland så kommer Audis EV-sortiment att utökas med mellanstora Q6 E-tron och Q6 Sportback E-tron under andra halvan av 2024, [skriver Automotive News](#).

Honda är ett annat bolag som storsatsar på elbilar framöver. [Den japanska biljätten släpper Prologue](#), som kommer börja säljas i början av 2024. Precis som Acura ZDX är Prologue ett resultat av ett samarbete mellan Honda och General Motors, och med Prologue breddar Honda sitt utbud av elbilar.



*Honda Prologue kommer finnas på marknaden nästa år.*



**Johan Augustin**

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien.

## 2. IF Metall utesluter Tesla-anställda: "Aldrig hänt tidigare"

Av Maths Nilsson 21 december 2023, 15:06

IF Metall utesluter nu flera Tesla-anställda som medlemmar.



**Personerna har valt att inte delta i strejken på Teslas servicecenter.**

– Att tvinga fram ett uteslutningsärende på det här sättet har aldrig skett tidigare. Det är inget man gör med speciellt stor glädje, säger Martin Gunnarsson, förbundssekreterare på IF Metall, till Dagens Arbete.

Teslastrejken har nu hållit på i åtta veckor och någon julefrid är inte i sikte. På onsdagen tog IF Metall beslut om att utesluta flera Teslaanställda som fackmedlemmar. Personerna hade valt att jobba vidare och bryta mot strejken, något som aldrig skett tidigare i Metalls historia.

– Vi har tagit beslut om att utesluta ett antal medlemmar som har brutit mot strejken, medlemmar som är anställda av Tesla och som under perioden som konflikten har pågått aktivt brutit strejken. Man har helt enkelt arbetat på som vanligt trots pågående konflikt, säger Martin Gunnarsson, IF Metalls förbundssekreterare till Dagens Arbete.

IF Metall vill inte berätta hur många Tesla-anställda det rör sig om. Men en lång process har föregått uteslutningsbesluten. Redan i mitten av november började facket kartlägga vilka medlemmar som jobbade vidare trots strejken. Enligt en granskning som Tesla Club Sweden gjort är det 13 anställda av 130 som strejkar. IF Metall hävdar att det är fler, utan att vilja ge en siffra.

Enligt IF Metall är det en unik form av strejkbryteri som de anställda och Tesla har genomfört och där arbetsgivaren påstås ha uppmanat de anställda att fortsätta jobba.

– Antingen kan man göra det rimliga som medlem och strejka, alternativt blir man ett uteslutningsärende som ska rapporteras. Självklart kan vi inte ha medlemmar som utför arbete under en strejk, säger Darko Davidovic (bilden ovan), förbundsjurist på IF Metall till Arbetsvärlden.



### IF Metall: Så många strejkar på Teslas verkstäder



### IF Metall höjer strejklön: Teslas anställda får 130%



### Framsteg i Tesla-strejken: "Bra diskussion"



### IG Metall: Olagligt med sympatistrejk i Tyskland



### Tesla i nytt möte med IF Metall: "Ska förhandla"



### Strejk hos Tesla idag: "Kommer inte ge oss"



### 3. Tesla Model Y är Nordens nya folkbil

Posted by Kristofer Rask

december 21, 2023

Tesla passerade nyligen 16 000 registrerade Tesla Model Y i Sverige bara i år. Det gör det till den enskilt mest registrerade bilmodellen detta året. Totalt finns det snart 26 000 Model Y på våra svenska vägar.



Även i våra grannländer gör bilmodellen succé. I Danmark har Model Y nu passerat 16 686 registreringar på året. Det är en rekordsiffra för en enskild bilmodell på många år. Senast en bilmodell nådde de volymerna var 1986 med Opel Kadett.

– Att en elbil redan slår rekordet som den mest sålda på ett år 2023 är ett tecken på danskarnas aptit på elbilar och den gröna omställningen. Hittills har priset på elbilar varit en enorm utmaning och det har delvis lösts med Teslas kraftiga prissänkningar som konkurrenterna har följt, [kommenterar](#) tidningen FDM:s konsumentekonom Ilyas Dogru.

Även i Norge når Tesla Model Y historiska siffror, för andra året i följd. Förra året knep Model Y ett 53 år gammalt årsrekord när man petade bort Volkswagen Beetle från tronen som den mest sålda bilmodellen på ett år. Då nådde Model Y 16 921 registreringar.

I år har Model Y nått ännu högre volymer och är nu uppe i 23 839 registreringar för året. Försprånget kan ställas i kontrast till Volkswagen ID.4 som ligger på andraplatsen med 6297 registreringar. Model Y står just nu för 20 procent av alla nyregistrerade elbilar i Norge hittills i år.

Island är inte heller något undantag. Under året har det hittills i år registrerats 3071 nya Tesla Model Y vilket gör det till den enskilt mest registrerade bilmodellen. På andraplatsen kommer Dacia Duster med 1022 registreringar.

Även Finland imponerar även om Model Y inte toppar listorna så kniper den en hedersvärd andraplats med 4452 registreringar hittills i år. Den mest registrerade bilmodellen i Finland är Toyota Corolla med 4790 registreringar.



#### 4. Norska beslutet kan komma att stå Tesla dyrt

Uppdaterad 21 dec. 2023

Publicerad 21 dec. 2023

**Elbilstillverkaren kände till defekter, men skyllde på förarna för att slippa kostnaderna. Norsk myndighet ska nu granska Tesla.**



*Tesla Model X har visat sig ha en defekt i fjädringssystemet.*

I fjol fick Norges trafiksäkerhetsmyndighet in en rad klagomål från Teslas kunder om att nedre kontrollarmarna i Model S och X bakre delar går sönder.

Defekterna i fjädringssystemen kan rent av utgöra en direkt trafikfara.

Reuters granskning visade att elbilstillverkaren känt till problemen, men att man skyller på förarna för att kunna slippa reparationskostnaderna.

### Kan beordra Tesla

Nu ska myndigheten granska elbilstillverkaren – som riskerar att behöva återkalla samtliga S- och X-modeller och byta ut kontrollarmarna, [rapporterar Reuters](#).

Beslut väntas inom några dagar. Skulle företaget vägra har myndigheten befogenhet att beordra en återkallelse.

Myndigheten skulle även kunna rapportera problemet till EU:s säkerhetsdatabas, som sedan skulle varna Tesla-ägare och EU-länder om potentiella fel i elbilarnas fjädrings-system.

### Dominerar i Norge

Sedan Teslas inträde på den norska marknaden för tio år sedan har företaget dominerat där. Norge har också varit snabbt på att anamma elbilar.

I dag trafikerar 120 000 Teslabilar de norska vägarna.

I veckan har även Norges största fackförbund inlett sina sympatiåtgärder till stöd för IF Metalls pågående strejk mot elbilstillverkaren.



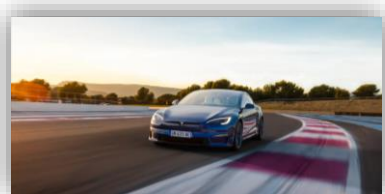
### Tesla-förare toppar svarta statistiken

Tesla-förare är inblandade i flest olyckor i USA, enligt ny rapport. Varför det är så finns det också en teori om, kolla här!

[Läs mer](#)



### Simon Kronö



Läs mer: [Efter ett år av spekulationer – Tesla bekräftar nya tekniken](#)



Läs mer: [Tesla återkallar två miljoner bilar](#)

## 5. Med plats för nio – Citroën uppdaterar ë-SpaceTourer

21 dec 2023

Stellantiskoncernen har genomfört en uppdatering av alla eldrivna transportbilar från märkena Citroën, Fiat, Opel och Peugeot. Det innefattar även personbilsversionerna av bilarna, bland annat stora Citroën ë-SpaceTourer som nu är bekräftad för lansering i Sverige nästa år.



Redan på utsidan märks uppdateringen redan i den mer tillplattade fronten som har fått Citroëns nya logotyp i mitten. Även strålkastarna är omarbetade och minibussen står på nydesignade 17-tumshjul.

Beroende på konfigurering mäter minibussen mellan 4,98 och 5,33 meter på längden. På insidan finns det plats för mellan fem och nio personer. Den som vill kan också få ë-SpaceTourer i "lounge business"-utförande där stolarna på andra och tredje raden kan vändas mot varandra. Framsätet har uppdaterats med bland annat en ny pekskärm på tio tum samt trådlös laddning av två mobiler. Elmotorn ger som innan 136 hästkrafter och det går att välja mellan ett batteri på 50 kWh för 22,4 mils räckvidd eller 75 kWh för 35 mils räckvidd. Snabbladdning är möjligt med en effekt på 100 kW och ombordladdaren är på 11 kW. Vid en snabbladdare tar det enligt Citroën 38 minuter att ladda det mindre batteriet från 0 till 80 procent på 38 minuter och det större batteriet på 45 minuter.

Nya Citroën ë-SpaceTourer lanseras i Sverige under nästa år, men det har ännu inte meddelats något exakt datum eller vad priset landar på. Nuvarande version av ë-SpaceTourer kostar från 689.900 kronor.



**Carl Undéhn**

## 6. Volkswagen och Kia lanserar nya snikversioner

Publicerad 2023-12-22 13:06

(uppdaterad 2023-12-22 kl 17:11)

Text Erik Söderholm

**Kia börjar sälja en mindre dyr version av suven EV9. Volkswagen går mycket längre och lägger stolsvärme som tillval i den allra billigaste versionen av ID.4.**



**Försäljningen av elbilar** går allt trögare, framför allt till privatpersoner. Därför har både Volkswagen och Kia den senaste veckan lanserat nya versioner av sina elbilsmodeller.

De kan knappast beskrivas som billiga, men de är åtminstone mindre dyra.

**När det gäller Kia** kommer **stora suven EV9** i en ny version med prislapp på 807 900 kr. Det finns också ett pluspaket med mer utrustning för 30 000 kr som bland annat har 360-graderskamera, förarstol med minne och döda vinkeln-varnare.

Båda versionerna har räckvidd på 51,2 mil och sju sittplatser, och de är även fyrhjulsdrevna.

**Hos Volkswagen** kommer en ny instegsversion av ID.4. Volkswagen har redan tidigare sålt en billigare snikversion av ID.4 utomlands, men nu kommer versionen kallad ID.4 Pure även till Sverige.

Volkswagen ID.4 Pure har 170 hk och ett 52 kWh-batteri med räckvidd på 36,1 mil. I standardutrustningen finns LED-strålkastare, värmepump och parkeringssensorer. Men detaljer som backkamera, elbacklucka och navigationssystem ingår inte.



Andra detaljer som köparna av den allra billigaste ID.4 Pure-versionen får klara sig utan är aluminiumfälgar, rattvärme och stolsvärme. Finesserna finns att köpa i separata utrustningspaket, men att sälja en ny elbil för över en halv miljon kronor utan stolsvärme är minst sagt ovanligt. Dock lär de allra flesta köpare välja något av utrustningspaketen som nu lanseras och där ingår stolsvärme.



**Erik Söderholm**

**Mer från vi bilägare:**



**Priserna klara: Så mycket kostar Kias sjuitsiga elsuv**  
**NYHETER**



## 7. TEST: Hyundai Ioniq 6 – den slanka linjen

Av Thomas Hellmanzik Bearbetning Tobias Mersinger /// Foto Achim Hartmann

Publicerad 2023-12-21

Uppdaterad 2023-12-21

Hyundai Ioniq 5 har fått sällskap av sedanversionen Ioniq 6. I dagens test med dubbla motorer och en hastighetsövervakning som retar gallfeber på oss.



*I testet: Hyundai Ioniq 6 77,4 kWh 4WD.  
Räckvidd (WTLP) 583 km, DC-laddeffekt 240 kW, grundpris 659 900:-*

**I dagens samhälle** är tomgångskörning i en bil med förbränningsmotor inte speciellt uppskattat. Men i en elbil? Inga som helst problem. En elbil låter trots allt inte och några avgaser avger den inte heller. För att slumra till på en rastplats är en elbil alltså första-handsvalet.

Eller kanske på bilbiografen där du inte ens behöver täcka för strålkastarna eftersom dessa kan stängas av helt. Blicken på duken störs inte heller av den stora backspegelkonsolen där man har stuvat undan en hel del kamerateknik för bilens assistanssystem.

Man sitter bekvämt under hela filmens längd, även om kvällens rulle känns som om den vore fyra timmar lång.



**Hur som helst bidrar** kvällens milda väder till att biobesöket enbart kostade två procent av laddningsnivån. Hundra procent av Ioniq 6:s 77,4-kWh-batteri räcker annars till en räckvidd på 324 km.

Testförbrukningen har vi räknat till 25,0 kWh/100 km i ecoinställningen, även om bilen inte gör det speciellt lätt för oss att köra snålt. Trots att man gasar försiktigt används gärna båda motorerna.



*De eleganta dörrsidorna är fullständigt knappbefriade. Fönsterhissarna sitter i mittkonsolen. De belysta och halvtransparenta dörrfickorna rymmer dock endast halvlitersflaskor. Dörrarnas armstöd är klädda i mjuka plastpaneler.*



*Keyless-go-nyckeln rymmer märkligt nog inte nödnyckeln som får hänga med separat. Automatiskt utfällbara dörrhandtag är någorlunda praktiska men vi hade hellre sett riktiga handtag.*

Tack vare sin aerodynamiska form ( $c_w$ : 0,21) förbrukar Ioniq 6 något mindre än suvversionen Ioniq 5 ( $c_w$ : 0,29) som i tidigare tester har unnat sig 1 eller 2 kWh mer. En riktig effektivitetsjämförelse kräver dock en direkt duell mellan båda under identiska förutsättningar.

Vi skulle även behöva långtidstesta Ioniq 6 för att reda ut kvaliteten på den förbättrade ruttplaneringen som nu även inkluderar laddstopp. Vi kan dock redan nu konstatera att man kan filtrera sökresultaten efter typ av laddare och operatör, dessutom kan man söka efter laddningsmöjligheter längs den valda ruten.

Leder den över det tyska motorvägsnätet kan man förresten komma upp i 185 km/h. Med 325 hk accelererar Ioniq 6 77,4 kWh 4WD från 80 till 160 km/h på 9,3 sekunder, men i högre hastigheter blir accelerationen märkbart segare.



*Vi gillar framför allt döda vinkeln-kameran som projicerar bilden i instrumenteringen när man blinkar. Spegeljusteringen sitter ovanför vänstra knäet och är enkel att sköta.*



*Baksätet är egentligen bekvämt men på grund av det höga golvet får låren knappt något stöd och huvudutrymmet är knappt godkänt.*

Då är segdragningen från 50 till 100 km/h mer relevant och den avklarar på raska 3,2 sekunder. Till och med efter en mängd fullgasrepor känns bilens sprintförmåga lika kraftfull som i början, vilket är bevis på en effektiv batteri- och drivlinekyllning, åtminstone i dagens temperaturer på runt 13 grader.

Med så pass mycket effekt som ställs mot en tjänstevikt på endast 2 145 kg borde det finnas gott om dynamisk potential i den 486 cm långa sedanen.



*Opraktiskt: den lilla frunken stängs endast via huven. Det främre passagerarsätet kan styras från baksätet.*



*DC-uttaget skyddas bara med en gummihatt som inte ens har en hållare, det hade man kunnat lösa smidigare. Baksätet har dock ett riktigt eluttag.*

Effektuttaget i bilens vassaste körläge är riktigt roligt, framför allt när ESP-systemet släpper tyglarna lösa även när framhjulen inte pekar rakt fram. Däremot begränsas bilens gas-pedalinducerade instyrningsimpulser starkt – kanske gör att bakaxeln ibland börjar skutta lätt.

Elektroniken är dock ännu strängare i bilens bakhjulsdrivna läge – den är nämligen (åtminstone enligt kraftflödesvisningen i instrumenteringen) inte strikt bakhjulsdriven.

I en del situationer kopplas frontmotorn in oavsett. Körglädjen skapas alltså inte genom lekfullhet utan snarare genom sprintförmågan i AWD-läget och höga kurv Hastigheter som dock kantas av en del karosskräningar.

I kurvorna vill den någorlunda direkta styrningen helst tillbaka till utgångsläget vilket ger körupplevelsen en något syntetisk känsla, samtidigt som hjulens olika belastningar inte alls känns i ratten. Den semidirekta känslan är därför knappast autentisk och bjuder inte på någon feedback att tala om.

Däremot får man fin (akustisk) återkoppling från Pirellidäcken av typen P Zero Elect, vilket dock förutsätter att man har stängt av ljudsystemets drivlinesoundtrack à la USS Enterprise.

Hyundai Ioniq 6 känns inte speciellt sportig, vilket till stor del beror på den höga sittpositionen i de välformade stolarna. Visst underlättar de insteget men särskilt mycket huvudutrymme finns inte. Dessutom har förare med långa överkroppar (som undertecknad) ibland svårt att se allt innehåll i head up-displayen.

Över lag bjuder Ioniq 6 dock på fin komfort, de 245 mm breda däcken är tystlåtna och bekväma, och styrningen har fint servostöd, vilket fungerar ypperligt i vardagen. Chassit är däremot inte överdrivet stramt vilket resulterar i tydliga karossrörelser på vägar med vågig och/eller skadad asfalt.

Det går faktiskt så långt att chassit leder underlagsdefekter som föraren inte ens kan se till kupén.

I sann elbilsanda finns en uppsjö av automatiska och snabba regenereringslägen och man kan även maximera energiåtervinningen tillfälligt genom att hålla kvar den vänstra rattpaddeln.



*Bagageluckan öppnas elektriskt.*

**Läget i-Pedal möjliggör** (för det mesta) riktig enpedalskörning, där bilen stannar smidigt – om man inte använder funktionen i en uppførsbacke vill säga. Då rullar Ioniq 6 nämligen några centimeter bakåt innan den stannar helt.

Vi gillar även parkeringskamerorna eftersom deras bildkvalitet är utmärkt till och med i mörker. Dessutom visas en döda vinkeln-visning i instrumenteringen så fort man börjar blinka. Men inte nog med det: man ser även framhjulen när man exempelvis kör in i en automattvätt, och backkamerans bild kan aktiveras när som helst och visas i backspeglarna.

Vi gillar däremot inte att mobilen gärna glider från sin induktiva laddplatta, vilket dock inte borde vara något större problem när man använder Apple CarPlay eller Android Auto – inget av systemen fungerar nämligen utan kabel.

**Men nu till bilens** i särklass jobbigaste egenskap: hastighetsassistansen. Här tappar Ioniq 6 nästan hela sitt komfortanspråk. Varje gång systemet upptäcker en ny hastighetsbegränsning hörs ett tyst pip.

Men när man råkar överskrida hastigheten med så lite som 1 km/h (en!) blinkar först hastighetsskylten frenetiskt och ackompanjeras sedan av tre ganska högljudda tjut. Sänker man därpå hastigheten och återigen råkar överskrida fartgränsen börjar det hela om på nytt.

Egentligen har man bara ett val och det är att hålla sig konstant under hastighetsgränsen eftersom ingen gaspedal i världen kan förhindra minimala hastighetsövertramp. Samtidigt blir man områdets hatobjekt i morgonrusningen eftersom man bromsar ned alla andra. Man får faktiskt erkänna att ingen hastighetsassistans fungerar till 100 procent, vilket gör det hela ännu mer frustrerande.

**Den stora frågan är** varför? Svaret är dock ganska enkelt: Hyundai följer helt enkelt EU-riktlinjerna som kräver akustiska eller haptiska varningar vid hastighetsöverträdelser. Man får visserligen stänga av funktionen, men den återaktiveras varje gång man startar bilen.

## TESTFAKTA

## HYUNDAI

Ioniq 6 77,4 kWh 4WD

## MOTOR

Typ	2 x el, synkron
Effekt fram/bak, kW	74/165
Vridmoment fram/bak, Nm	255/350
Systemeffekt, hk/Nm	325/605
Laddeffekt AC/DC, kW	11/240
Drivning	Fyrhjulsdrift

## MÅTT

Tjänstevikt/maxlast, kg	2 145/375
Längd/axelavstånd, mm	4 855/2 950
Bredd/höjd, mm	1 880/1 495
Batterikapacitet brutto/netto, kWh	77,4/i.u.
Bagagevolym, l VDA	401
Innerbredd, f/b, mm	1 530/1 480
Innerhöjd, f/b, mm	990/900
Däckdimension, testbil	245/40 R20
Däckfabrikat, testbil	Pirelli P Zero Elect

## PRESTANDA

0–50 km/h, sek	1,9
0–80 km/h, sek	3,6
0–100 km/h (fabrik), sek	5,1 (5,1)
0–160 km/h, sek	12,9
0–180 km/h, sek	17,2
0–400 m	13,5
60–100 km/h, sek	2,7
80–120 km/h, sek	3,5
Toppfart, enl. tillverkare, km/h	185
Bromssträcka från 100 km/h Källa, olastad, m	35,4

## BULLER I KUPÉN

80/100/130/160 km/h, dB(A)	62/63/68/71
----------------------------	-------------

## FÖRBRUKNING

WLTP-norm/test ±%, kWh/100 km	16,9/25,0 +48 %
CO <sub>2</sub> norm/test, g/km	0/0
Räckvidd, eko/test km	383/324

## EKONOMI

Grundpris	654 900:–
-----------	-----------

I Ioniq 6 innebär det att man får svajpa genom en mängd undermenyer för att stänga av eländet, att knyta ihop funktionen med en genvägsknapp är inte möjligt. Trafikskyltsigenkänningen kan naturligtvis inte användas utan det eländiga tjutandet, även om det hade varit tillåtet enligt EU-reglerna.

När vi ändå håller på att gnälla kan vi fortsätta med filhållningsassistenten som ibland är lite väl känslig i sitt arbetssätt. Kör man snabbt på motorvägen kan bilens chassi gärna orsaka ofrivilliga karossrörelser och därför även sneddragningar, vilket kvitteras av filhållningsassistenten med pingisliknande ingrepp som inte bidrar till något trevligare komfortintryck.

Bortsett från detta fungerar filhållningen egentligen utmärkt, men ratten känner inte av om du håller i den och därför krävs det små rattutslag för att bevisa att du fortfarande är uppmärksam.

Under färd krävs däremot en stor portion uppmärksamhet för att kunna träffa de minimala ikonerna på pekskärmen. Som tur är kan man anpassa skärmvisningen och dessutom är undermenyerna allt som oftast logiska. Däremot är sökvägarna ofta långa, vilket inte är en säkerhetshöjande faktor.

Detsamma gäller för övrigt även för klimatkontrollpanelen som kräver att man först nuddar en minimal yta för att sedan kunna justera inställningarna för sätesklimatiseringen och rattvärmen.

Synd att man inte har lagt en del av utvecklingskostnaden på att skapa knappar och vred som hade gjort livet så mycket lättare. En del av dessa "gammalmodiga" (men ack så mycket bättre) relikter finns dock kvar och är avsedda för att styra ljudvolym, genvägar och kartzoom.

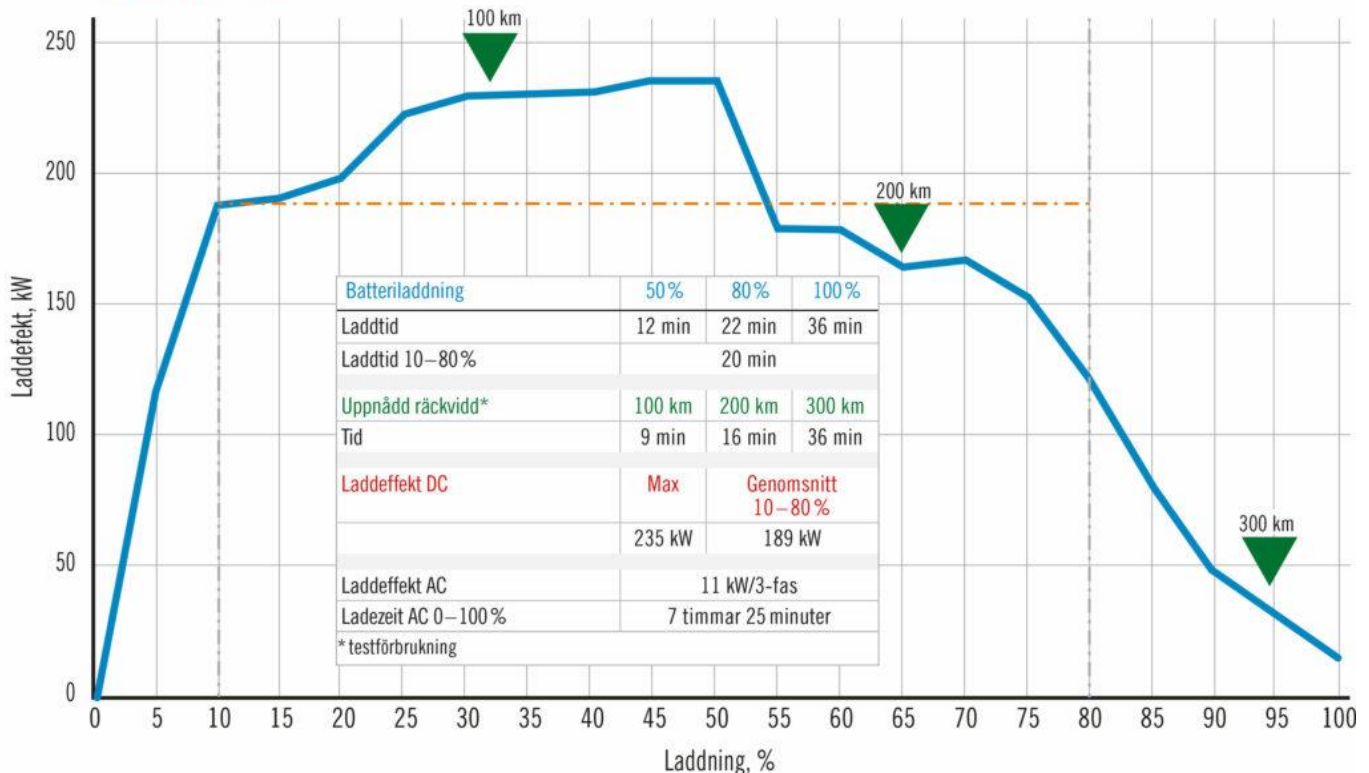
När det kommer till priset, drivlinan och laddeffekten finns det egentligen inga skillnader mellan Ioniq 6 och Ioniq 5, däremot är sedanmodellen bättre på att skydda sina passagerare än suvvarianten. Euro NCAP delar ut 97 istället för 88 procent. Barn i barnstolar är dock utmärkt skyddade oavsett vilken modell du väljer.

Bagageutrymmet i Ioniq 5 är naturligtvis mer praktiskt, bilens dämpning är dessutom mer avslappnad och bjuder även baksätesspassagerarna på luftigare huvudutrymme.



35,4 meter behöver Ioniq 6 för att stanna från 100 km/h.  
Med varma bromsar stannar bilen 30 cm tidigare.

## LADDNING



Vid wallboxen hemma laddar Ioniq 6 med 11 kW,  
och vid en snabb-laddare ska man kunna ladda med upp till 240 kW.

**Det är inte ett överraskande faktum** att Hyundais Ioniq 6 har betydligt mindre utrymme än syskonet Ioniq 5. Den aerodynamiska formen gör att den har bra räckvidd och ligger fint på vägen och i kurvorna. Men då får man förvänta sig lite mindre plats inne i bilen, det är lite trängre än man skulle kunna tro.

Är du över 180 cm finns det inte en chans att du kan sitta i baksätet. Den här bilen passar bra för den som inte ofta har personer i baksätet eller främst små barn som inte tar mycket plats.

Den passar för den som inte vill ha någon räckviddsångest, vill slippa stå och ladda i en evighet och få en över lag riktigt trevlig körkänsla. Bagageutrymmet funkar för de flesta vardagsärenden.

Däremot ska du absolut inte välja de digitala backspeglarna om du inte är beredd på en stor omställning i dina körvanor.

Varför ska man då välja en Ioniq 6? Sedanen är något snålare och något sportigare, utan att någon ren form av körglädje infinner sig. Visst är modellen en fin utökning av Hyundais modellprogram men den saknar en riktig paradgren.

Kanske är 6:an ett utmärkt alternativ för alla som inte vill köra suv, men det förutsätter att man är döv för att inte bli vansinnig på tjutandet från hastighetsvarnaren.

Även utan förvärmning av batteriet startar testbilen laddningen (laddningsnivå 39 procent) med 199 kW och håller en snitteffekt på 147 kW. Testscenariot håller alltså samma höga nivå som vi är vana vid från Ioniq 5. Den genomsnittliga effekten är 189 kW (maximalt 235 kW) vilket innebär att man laddar från 20 till 80 procent på 20 minuter. Är batteriet tomt och ska laddas fullt tar det endast 36 minuter.



**HANNA BRANTE**

*"Ioniq 6 är för den lilla familjen"*

**Feber**

## 8. Det blir nog ingen ny TVR Griffith

Bobby Green 2023-12-21 kl 12:20

Fabriken som skulle hyras ute på marknaden igen



Hösten 2017 visades en ny TVR Griffith och året efter var tanken att tillverkningen skulle dra igång. Intresset var ganska stort men fortfarande är det ingen av de kunder som lagt handpenning som fått någon bil. Företaget har drabbats av flera förseningar och ett problembarn har varit platsen där bilen ska bli till. Fabriken som ligger i staden Ebbw Vale skulle först renoveras innan den kunde tas i drift men det är inte klart än, och nu tappar TVR sin exklusiva rätt att hyra stället då det återigen är ute på marknaden. TVR skulle kunna förlänga sin hyresplan men det är många andra som är på hugget så det kan bli så att de drar den kortaste stickan.

TVR har inte uttalat sig om det hela än.

[carbuzz.com](https://www.carbuzz.com)Bil



**Bobby Green**



**TVR hoppas kunna börja renovera fabriken i januari  
Bilarna dröjer ytterligare alltså**



**TVR har fått ett lån på två miljoner pund  
Övertygade om att kunna leverera Griffith nästa år**



**Det här är nya TVR Griffith  
Brittisk sportbil lever igen**



**TVR behöver 25 miljoner pund för att kunna lansera nya Griffith  
Det är en slant det**



**Helt eldriven TVR Griffith på väg  
Ska lanseras**



## 9. Rysslands nya elbil Amber väcker bara en massa frågor

Posted by Kristofer Rask december 22, 2023

Ibland kommer helt solklara elbilar, men så ibland dyker det också upp totalt galna och urflippade bilmodeller. I den sista kategorin tycks ryska biltillverkarne Avtotor vilja placera sig. I veckan presenterade de sitt nya elbilskoncept Amber.



FILM: <https://youtu.be/mWBa8-vAF2E>

Konceptet ser helt flippat ut och är utvecklat vid Moskvas tekniska universitet, men enligt ryska bilmedier så är det bara en prototyp. Produktionsbilen kommer att ha ett helt annat utseende när den går i produktion under 2025.

Amber som är byggd av delar från en Lada Vesta ska företaget använda för att utföra tester på sin elbilsplattform. Ännu har inte de tekniska specifikationerna för modellen avslöjats.

Enligt uppgifter är planen att tillverka en elbil som lämpar sig för sista-milen-leveranser och för bildelningstjänster. Målet är att producera upp till 50 000 bilar årligen.



Kristofer Rask

**Feber**

## 10. Hyundai har sålt sin fabrik i Ryssland

Bobby Green 2023-12-21 kl 10:40

För 1100 kronor



FILM: [https://youtu.be/G3C\\_2jUHmYY](https://youtu.be/G3C_2jUHmYY)

Nu har Hyundai sålt sin bilfabrik i Ryssland och det till priset av 10.000 ryska rubler, som i svenska pengar är omkring 1100 kronor. Köpare är ryska Art-Finance och i köpet ingår en klausul att Hyundai får köpa tillbaka fabriken inom två år om de vill. Enligt Hyundai kommer de att förlora runt 220 miljoner dollar på affären som väntas vara helt klar den 28 december.

Allt på platsen har stått stilla sedan i mars förra året när Ryssland började invadera Ukraina. Fabriken har kapacitet att tillverka 200.000 bilar om året. Bland annat har modellerna Hyundai Solaris, Hyundai Creta, Kia Rio och Kia Rio X-Line blivit till här. Innan kriget var Hyundai i topp tre av bäst säljande märken i Ryssland. I augusti år år såldes endast sex bilar i landet, förra året var siffran istället 2892 bilar.

[voanews.comBil](https://www.voanews.com/Bil)



**Bobby Green**



**Geely svartlistas av Ukraina  
"Stödjer Ryssland"**



**Avtovaz vill ha hjälp av straffångar för att producera bilar  
Fräscht!**



**Renault säljer sin del i ryska AvtoVAZ  
För 1 rubel**



**Nya Moskvich-modeller är Kina-bilar med annan logga  
Ingen jublar**



**Renault drar sig ur Ryssland  
Säljer av fabrik i Moskva**



**Kriget gör att biltillverkare tvingas stoppa sin produktion  
Sanktioner och komponentsbrist är orsaken**



## 11. Circle K öppnar nya snabbladdare på flera orter

Posted by Kristofer Raskdecember 21, 2023

### Mantorp får efterlängtat tillskott



Lagom till jul- och nyårshelgerna öppnar Circle K nu flera nya snabbladdare på flera orter. Bland annat får den ofta högt belagda Iony-stationen vid Circle K i Mantorp nu sällskap av Circle Ks egna snabbladdare. Det med åtta stycken 300 kW-CCS-snabbladdare och fyra stycken 60 kW Chademo-laddare.

Dessutom öppnar man snabbladdare i vid stationerna i Stavsjö, Lycksele, Danderyd och Örkelljunga. Totalt rör det sig om 28 nya laddpunkter.

– Det är inte utan att vi känner oss lite som jultomten med en så här passande timing för öppningen av våra nya laddare. Vi stänger verkligen det här året med flaggan i topp, säger Jenni Alterling, Senior Manager E-mobility på Circle K Sverige.

Circle K jobbar snabbt med att utöka sitt nätverk med snabbladdare vid samtliga av sina bemannade stationer. Tempot har gått snabbare än planerat. Circle K hade som mål att erbjuda 1000 laddplatser till 2030. Den planen har Circle K nu reviderat och man kommer nå målet 2026.

– Vi brinner för att göra det enklare för våra kunder att ladda på sin resa. Även om det nu väntar lite julleddigt så kommer vi starta nästa år i lika full fart, avslutar Jenni Alterling.

## 12. Koenigsegg nya dröm: 24 karats guld på kolfiber

Av Maths Nilsson

22 december 2023, 06:26

En gyllene Koenigsegg har rullat ut ur fabriken i Ängelholm. Den otroliga bilen är utsmyckad i 24 karats guld med en kaross i bar kolfiber. – Mångsidig nog att smycka en galamiddag eller dominera på banan med rekordsnabba varv, uppger Koenigsegg.

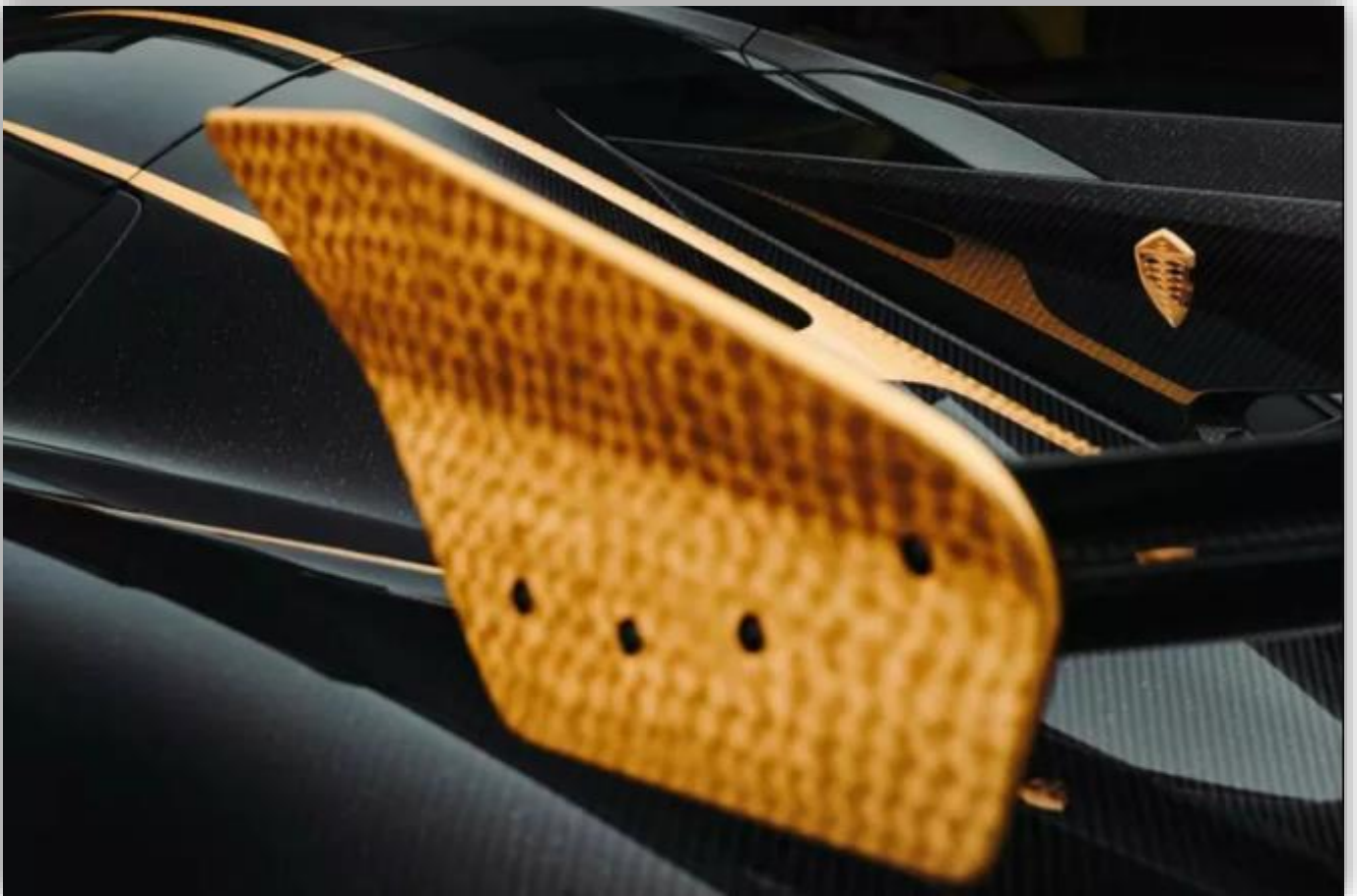


Koenigsegg fortsätter att visa upp otroliga versioner av hyperbilen Jesko som nu rullar ut från nya fabriken Gripen Atelier i Ängelholm. Den senaste skapelsen har otroliga detaljer i 24 karats bladguld ovanpå en kaross i klarlackerad kolfiber. Det handlar om Jesko Attack som är banversionen av Koenigseggs hyperbil.

Det glänsande guldets ovanpå den djupsvarta kolfibern ger tillsammans ett otroligt intryck. Infattningen till bakspoilern, aerodynamiska detaljer, backspeglarnas armar, är utförda i bladguld. Koenigsegg-sköldarna ser ut att vara i rent guld. Taket har guldränder. Lacken har guldfakes som glimmar på bilderna. Inredningen har guldsömmar och en Jesko-logotyp broderad i guld på instrumentbrädan. Även G-kraftsmätaren i bilen ska delvis vara utförd i guld. Bilen ska ha levererats till Koenigsegg Spirits of Speed i Barcelona.

Enligt Koenigsegg passar bilen lika bra på banan som på en galamiddag. Under huven bakom föraren finns en 5,0-liters dubbelturbo-V8 som ger 1280 hk på bensin eller 1600 hk på E85. Kraften går ner i backen genom världens snabbaste växellåda, den 9-växlade Light Speed Transmission.

**[LÄS MER: OTROLIGA HJULKLAPPEN – EN TOMTERÖD KOENIGSEGG](#)**



Maths Nilsson



### 13. YES – den rena sportbilen

Publicerad av redaktionen 2004-12-03 Uppdaterad: 2018-01-09

Den heter YES och är handbyggd i Tyskland för att vara sportbil av renaste sort. Den väger 790 kg och med 286 turbohästar har den rena racertemperamentet: 0 – 200 på 11,8 sekunder.



YES

**Det är inte bara i England** som små entusiastbilbyggare frodas. Funke & Will Corporation i tyska Grossenhain handbygger renodlade sportbilar i liten skala för en publik som uppskattar det minimalistiska.

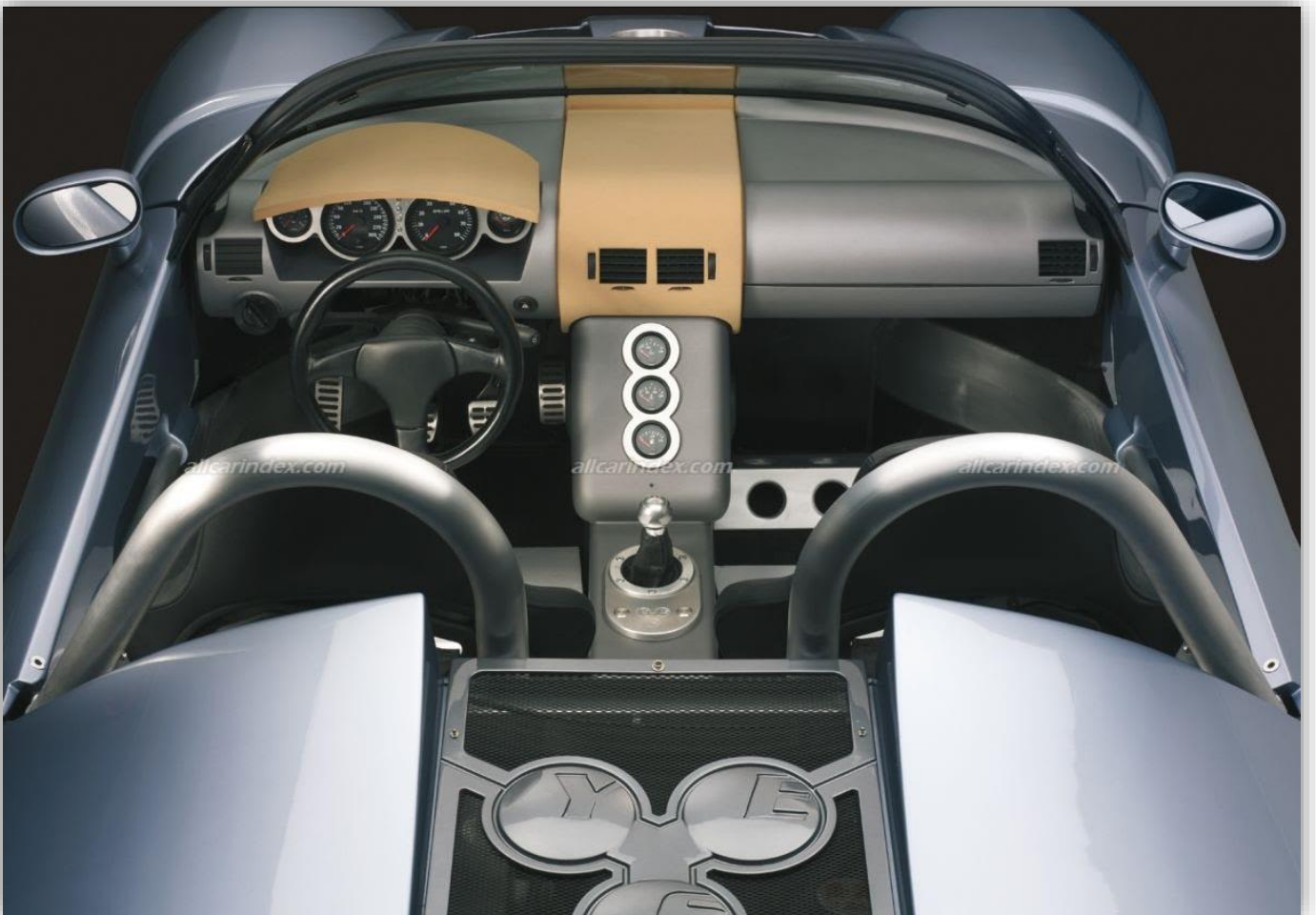
Bilarna är bokstavligen skräddarsydda, eftersom varje köpare får provsitta en måttbox där stolen mäts in exakt efter den aktuella föraren. Även pedaler och övriga reglage tillverkas efter beställarens önskemål.

**Chassi och kaross byggs i aluminium** och glasfiber, och motorn – en 1,8-liters turbo från Volkswagen – sitter framför bakaxeln och driver bakhjulen. Effekten är 286 hästkrafter vid 5 900 r/min, med 350 Nm vridmoment. Det räcker för 0 – 100 på 4,1 sekunder och en toppfart på 264 km/h.

Den som tycker det verkar klen, kan välja YES Cup/R, en raceversion med 2-litersmotor på 340 hästar som är ännu snabbare.

**Företaget bakom YES-roadstern** drivs av de unge ingenjörerna Herbert Funke och Philip Will, tillsammans med desigern Oliver Schweizer. De debuterade med ett sportvagnskoncept i Frankfurt 1999 och byggde sin första sålda bil 2001. Hittills har de levererat cirka 150 supersportbilar för gatbruk.

En YES Clubsport med måsvingedörrar kostar lite drygt 65 000 euro.







## 14. Jaguar XK120 Roadster 1950



Medan andra världskriget fortfarande var på sin höjdpunkt och Coventry upplevde frekventa bombräder, tillbringade Jaguars chefsingenjör William Heynes och hans ingenjörskollegor Walter Hassan, Claude Bailly och Harry Weslake många timmar av sina obligatoriska brandvakter på taket till Coventry-fabriken för att diskutera idéer för en ny motorserie. Teamet valde en konfiguration med dubbla överliggande kamaxlar som kunde byggas i både fyr- och sexcylindrig form. Planerna gick framåt på en sportbil i begränsad produktion för att skapa spänning för den nya efterkrigsmotorn i Jaguar-motorn, "XK"-serien, som i slutändan var avsedd för den kommande Mk VII-sedanen.

När den första XK-120 med legeringskaross stod klar 1948 hade motorn en cylindervolym på 3,4 liter och producerade 160 hästkrafter. Dessutom hade den ett robust chassi av stegtyp med individuell framhjulsupphängning med torsionsstavar och halvelliptiska fjädrar och en levande axel bak. Hydrauliska trumbromsar fanns i alla fyra hörnen och styrningen skedde via återcirkulerande kula. En stor del av chassit delades med Mk VII-sedanen, men trimmades för hantering i hög hastighet. Med sin karakteristiska grill, känsliga stötfångare och svepande stänkskärmar slog den nya Jaguaren publiken med häpnad på bilmässorna. Uppståndelsen var så stor att den första begränsade upplagan av lättmetallbilar – som sades vara 240 enheter – inte tillfredsställde efterfrågan, och Jaguar tvingades snabbt anpassa sig för att hålla jämna steg med beställningarna som strömmade in.

Modellen fick sitt namn efter sin påstådda topphastighet på 120 mph, ett skryt som bevisades på en stängd motorväg i Belgien 1949, då en i princip standardbil i genomsnitt körde 212 km per timme. När intresset för XK120 exploderade gjorde Jaguar snabbt upp för en stålversion som blev tillgänglig hösten 1950. Stålkarossen kunde tillverkas mycket snabbare, billigare och med större kvalitetskontroll än aluminium, med liten uppoffring av vikt och prestanda. Motorhuven, stövelskinnet och dörrarna förblev dock i aluminium. Produktionen pågick fram till mitten av 1954, då mer än 12 000 exemplar hade byggts. Medan huvuddelen av produktionen bestod av den öppna tvåsitsiga sportbilen, lade Jaguar till en drophead coupé och fixed head coupé till sortimentet, vilket tilltalade den GT-orienterade köparen mer.

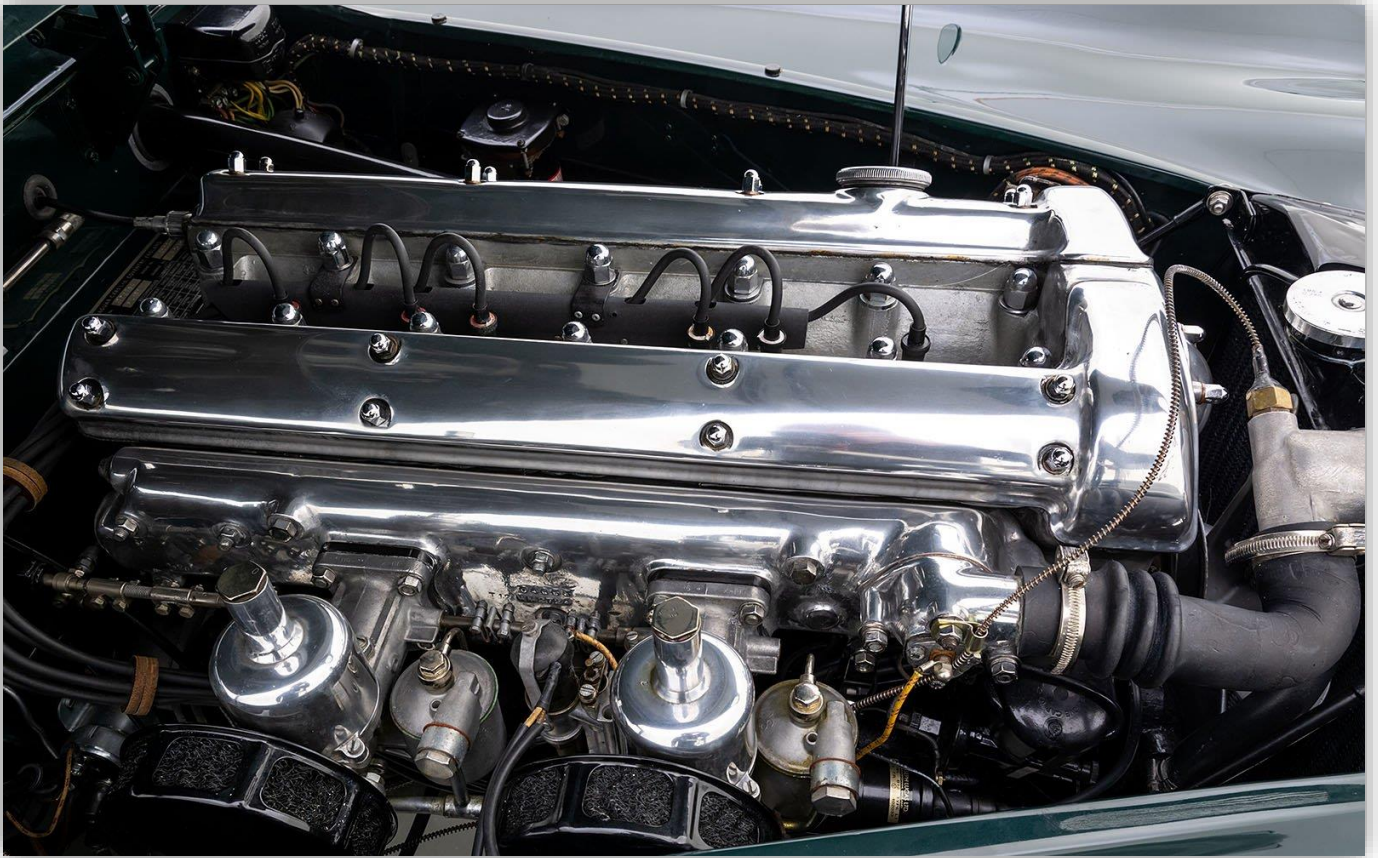


Denna vänsterstyrda öppna tvåsitsiga roadster är mycket eftertraktad som en av de första 800 stålbilarna som byggdes och använder den tidiga stilen "liten" topp, kromade skärmljus och saknar fotutrymmesventiler i framskärmarna, som inte dök upp förrän i februari 1951.

Det medföljande Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate visar att denna USA-specade bil ursprungligen levererades till Los Angeles, via västkustdistributören Hornburg. Det lämnade verken färdiga i silver över en tvåfärgad blå interiör och fransk grå huva. XK120:s ikoniska form är nu färdig i British Racing Green över kexskinn och är utrustad med standardhjul med skivbroms, Firestone-däck med svarta väggar och bakhjulsspadar och visar XK120:s ikoniska form när den är som bäst.

Den har vårdats av samma samlare sedan 1998 och fick en restaurering av karossen kort efter att han förvärvat den. Ett medföljande fotoalbum dokumenterar projektet, som inkluderade en fullständig nedmontering av chassit, motorrenovering och restaurering av karossen i bar metall. När den var klar visade den stolta ägaren denna XK120 flitigt under början av 2000-talet och har hållit bilen till en hög standard under sin samling. Den är en tidigare JCNA 100-poängsvinnare och har också visats vid prestigefyllda concours-evenemang. Bilens många prestationer inkluderar 5 JCNA National First Place-utmärkelser, en VMCCA Best in Show, AACA Regional, National och Grand National Senior First Prize-utmärkelser och Best in Class på både Amelia Island Concours och Meadowbrook Concours.

Även om restaureringen nu är mer 20 år gammal, är denna XK120 fortfarande i enastående skick, efter att ha mognat till ett inbjudande turnéklart exemplar, perfekt för rallyn och körevenemang. British Racing Green-lacken är vacker, med en jämn finishkvalitet, exemplarisk passform och framhävd med välbevarad krom och blanka arbeten. Invändigt visar kexlädret en tilltalande karaktär från användning och skötsel. Mattor och sparkpaneler är utmärkta, liksom canvastoppen på den korrekta tidiga toppramen. Kraften kommer via en tidsenlig 3,4-liters tidig XK120 rak sexa, som är omfattande och korrekt detaljerad och går starkt. Kvitton visar att ägaren genom åren sett till att bilen servats, underhållits och fräschats upp vid behov.



Denna slående XK120 levereras komplett med JCNA-bedömningsblad, bruksanvisning, restaureringsfoton, kvitton, domkraft, sidogardiner och en tvådelad uppsättning specialanpassat bagage. Bilen visar lika tecken på utmärkt skötsel och lätt användning och den är fortfarande ett fantastiskt exemplar att köra och njuta av på vägen.



**Roger Warolin**