



Citroën C6 2006–2012

1. **Classiche 1300 OT väcker Alfa 4C till liv igen**
2. **Nu blir Ford Mustang Mach-E mer effektiv och får mer prestanda**
3. **Första titt på nya Xpeng G6**
4. **Provkörning av BMW iX2 xDrive30**
5. **Framtida elbilar från BMW ska få Rimac-teknik**
6. **BMW Group har levererat en miljon elbilar**
7. **Tryck på P-bromsen i full fart och se vad som händer**
8. **Elon Musk backar och dumpar priser igen**
9. **Ladugårdsfyndet**
10. **Tesla förbereder stora uppsägningar**
11. **Hemliga möten mellan Tesla och facket**
12. **Exporten av elbilar skenar**
13. **Ny byts fartkamerorna som sätter fast fler fortkörare**
14. **Lånade eluttag döms för brott**
15. **Volvo, Daimler och Traton bygger snabbbladdare för el-lastbilar i Varberg**
16. **Biltest Citroën C6**
17. **Hyundai IONIQ 5 N ska tävla upp för Pikes Peak**
18. **Indian Chief**

1. Abarth Classiche 1300 OT väcker Alfa 4C till liv igen, men fulare

Av Nico Demattia | Publicerad 14 april 2024 kl 14:14 CEST

Den är tänkt att vara en hyllning till Fiat-Abarth OT 1300 från 1965 men missar målet.



För er som kanske är förvirrade så finns **Abarth** som ett prestandamärke under Stellantis-paraplyet. Den bygger sportigare specialutgåvor av befintliga Stellantis-produkter, som Abarth 500e. Det senaste projektet är Abarth Classiche 1300 OT, en trimmad och omarbetad 4C, som återupplivar en utgången sportbil men gör den fulare.

Jag kommer att gå till protokollet som en av de få människor som faktiskt gillar **Alfa Romeo 4C**. Visst, det var en ganska stor flopp som slösade bort sin enorma potential. Det var dock en italiensk, exotisk superbil med mittmotor och kolfiberchassi och kaross för samma pris som en Porsche Cayman av basmodell och såldes i USA. Trots dess många brister - en fruktansvärd körning, opålitlig dubbelkopplingslåda och econobox-interiörkvalitet - är jag bara glad att den fanns. Abarth 1300 OT försöker dock återuppliva den sedan länge nedlagda 4C med en sämre kaross som helt saknar originalbilens charm.

Denna nya begränsade upplaga Abarth 1300 OT är tänkt att hylla den ikoniska Fiat-Abarth OT 1300 från 1965, för att fira Scorpion-märkets 75-årsjubileum. Den här nya ser dock ut som en uppsväld 4C med ett billigt bodykit och hemlagad färg. Dess dubbla bug-eye-strålkastare ser inte alls ut som klassikerns, den har klibbiga "ABARTH"-bokstäver på baksidan och dess takmonterade luftintag "periscope" är en skrattretande referens till den ursprungliga OT 1300 från 1965. Tack och lov är karossen fortfarande kolfiber, så den förblir extremt lätt.

Det här är inte första gången Abarth återupplivar 4C, eftersom man ursprungligen tillverkade den konvertibla 1000 SP 2021, som var snyggare än 1300 OT. Den hade fortfarande samma konstiga strålkastare men den hade också coola huvventiler, saknade typsnittet "ABARTH" baktill och hade coola ventiler i bakhörnen. Att ha taket nere hjälpte också mycket.



Abarth gav inga mekaniska detaljer för den nya 1300 OT men den förväntas ha samma 1,7-liters turboladdade fyrcylindriga motor och dubbelkopplingslåda som Alfa Romeo 4C. Abarth har inte ens ett fullskaligt produktionsexempel ännu, bara en modell i skala 1:3 och några renderingar. När produktionen väl startar kommer endast fem stycken att byggas och Stellantis tar för närvarande emot beställningar. Det finns inga uppgifter om kostnaden, men med tanke på dess extremt låga produktionsvolym kan jag tänka mig att den kommer att bli mycket dyrare än en begagnad Alfa Romeo 4C samtidigt som den ser sämre ut. Förhoppningsvis har den mycket förbättrad hantering och ökad prestanda för att göra det värt besväret.



Nico Demattia



2. Nu blir Ford Mustang Mach-E mer effektiv och får mer prestanda

Posted by Kristofer Rask april 10, 2024

Ford har introducerat en rad uppgradering till Ford Mustang Mach-E i USA som så klart också snart väntas nå bilarna som säljs i Europa inom kort.



FILM: https://youtu.be/z_ONki4y03A

Med uppgraderingen introducerar Ford en ny effektivare bakmotor som ger betydligt mer prestanda och en förbättrad räckvidd.

Genom den nya motorn i kombination med ett värmehanteringssystem förbättras räckvidden med omkring fem procent. Med ett uppgraderat Performance-paket kan Mustang Mach-E nu klara 0-96 km/h (0-60 mph) på 3,3 sekunder. Det gör den snabbare än konkurrenten Tesla Model Y Performance. Tidigare klarade den snabbast Mach-E sprinten på 3,8 sekunder.

Ford förbättrar också snabbladdningen. På det större batteriet har Ford kortat ner laddningstiden från 10 till 80-procent med nio minuter och laddar nu intervallet på 36 minuter. För det mindre batteriet är laddningstiden 32 minuter.

Ford lyfter också fram att man förenklat gränssnittet på bilens pekskärm inför det nya modellåret för att göra det enklare att hitta rätt. De europeiska specifikationerna för den uppgraderade Mustang Mach-E har ännu inte presenterats.



Kristofer Rask



3. Första titt på nya Xpeng G6

Av redaktören bytbil.com

2024-04-12

Text & foto Simon Hallenslev

En värdig konkurrent till Model Y?



Kinesiska Xpeng fick en tuff start i Sverige men ser nu ut att ha fått upp farten lite. Med nya G6 vill de etablera sig ännu mer och stjäla kunder från Tesla. Vi tar en första titt på nya Xpeng G6.

Nu är **Xpeng Q6** snart här – lillasystemen till Q9 – och inte helt oväntat är dess yttre mått mycket lika den bil som alla vill slå: **Tesla Model Y**. Vi har fått vår första titt på **Xpeng G6**.

Inspirerad av Model Y

När man tittar på **Xpeng G6** från utsidan är det inget som skriker kinesisk bil. Fronten på bilen lutar sig tungt mot sin storasyster **G9** med den långa LED-remsan, tillsammans med LED-varselljusen längre ner på stötfångaren, men bakpartiet är mjukare än **G9**. Måtten är utan tvekan inspirerade av **Tesla Model Y**, eftersom **Xpeng G6** mäter samma längd, bredd och hjulbas på centimetern: 475 cm i längd, 192 cm i bredd och 289 cm i hjulbas. På höjden mäter G6 tre cm mer än **Model Y** med 165 cm totalt. **Xpeng G6** kommer med lika många kamera- och sensorenheter som **G9**, vilket förväntas ge samma självkörande kapacitet.



Hög nivå och gott om utrymme

Det finns många kvaliteter som inte kan bedömas från en parkerad demobil, men kupén i **Xpeng G6** talar för sig själv. I framsätet är det den 14,96 tum stora infotainmentskärmen, lånad från **G9**, som fångar den första uppmärksamheten.

Eftersom informationen är på mandarin och **Xpeng G6** kommer att ha en ny 5.0-version av operativsystemet när den lanseras i Sverige, finns det mer spännande saker att titta på. Till exempel den 10,25 tum stora instrumentskärmen, något som saknas hos konkurrenten Model Y.

En annan spännande aspekt är kvalitetsnivån, som verkar hög. Hela kupén är mjukt stoppad, med olika material som tyg, Alcantara, konstläder och mjuk plast som gör de flesta ytor behagliga att ta på. Vikten bakom vissa av materialen är inte riktigt i nivå med **Xpeng G9** (som står bredvid demobilen vi kikar på), men G6 är tillräckligt nära. Särskilt när man påminner sig om att G6 hamnar i en lägre prisklass.

Kupén har ett minimalistiskt utseende med gott om förvaring, en helt ny ratt med scrollknappar och trådlös höghastighetsladdning för två telefoner. Den kan ladda med 50W, vilket kräver den inbyggda kylningen när man kör Apple Carplay samtidigt. Och ja, Apple Carplay och Android Auto ingår nu i **Xpeng**!

Om du sätter dig där bak märker du att baksätet är lite kort, men tillräckligt vinklat för att du inte ska behöva ha baksidan av låren svävande över sittdynan. Du kan också skjuta in fötterna under framsätena för extra komfort. Dessutom finns det gott om knäutrymme, och uppåt ser det höjda panoramasoltaket till att det finns tillräckligt utrymme för frisyren. Ryggstödet på baksätet kan också vinklas, vilket förbättrar möjligheten till en tupplur i baksätet.



Specifikationer och priser

Den **Xpeng G6** som vi tittar på är en Performance. Som namnet antyder är det ett kraftpaket – med två elmotorer levererar den 476 hk och rusar från 0 till 100 km/h på 4,1 sekunder. Den kommer med ett 87,5 kWh-batteri och en räckvidd på 550 km. Utöver den versionen kommer G6 även att lanseras i instegsvarianten Standard Range och en Long Range-variant. Instegsvarianten kommer att ha ett 66 kWh-batteri, 257 hk och en räckvidd på 435 km. **Xpeng G9 Long Range** har samma 87,5 kWh-batteri som Performance, men endast en elmotor som levererar 285 hk. Detta ger en räckvidd på 570 kilometer. Grundpriset i Sverige kommer ligga på runt 540 000 kronor, alltså ungefär samma nivå som den billigaste varianten av **Tesla Model Y** efter senaste prissänkningen.

Precis som Tesla är **Xpengs** utrustningsutbud mycket okomplicerat. Oavsett vilken variant du väljer finns utrustning som värme i ratten och alla säten, samt ventilation i de främre sätena. Framstolarna är också elektriskt justerbara.

Det finns även LED-strålkastare, 360-graders kamera och aktiv parkeringsassistent, panoramaglastak, ett stort ljudsystem med 18 högtalare, två 50W trådlösa smartphone-laddare, Apple Carplay och Android Auto samt möjlighet till appar som Disney+, YouTube, Spotify med mera. Vi ser fram emot att sätta oss bakom ratten på den lovande **Xpeng G6**, som redan ser ut att ha det som krävs för att bli en stark utmanare till **Tesla Model Y**.

Relaterade artiklar:



Duell: Tesla Model 3 vs. BYD Seal



Test: Nio EL7 är en häftig men chanslös bil



Rivian presenterar två Europavänliga modeller



Duell: Kan BMW i4 konkurrera med den futuristiska Hyundai Ioniq 6?

Teknikens Värld

4. Provkörning av BMW iX2 xDrive30

Publicerad 9 apr 2024 kl 17:33

BMW har haft lilla X2 i växthus och resultatet är en småkaxig suv på 4,55 meter. För första gången får X2 också elmotor och batteri. Designavdelningen har haft bråda dagar för att få ihop kompromissen med sportig taklinje och hög markfrigång. Och den här gången tror vi att det är bakändan, och inte grillen, det kommer att snackas allra mest om.



BMW presenterar nya generationen X2 med flera drivlinor och för första gången med batteri.

Vän av ordning kunde säkert störa sig på att **BMW X1** var något större än första generationen **BMW X2**. Några på **BMW** störde sig på det så mycket att de bestämde sig för att låta X2 växa upp.

Det betyder att den största förändringen mellan första och andra generationen BMW X2 är storleken. Nya X2 är hela 194 millimeter längre än den tidigare och därmed är ordningen i modellprogrammet återställd, X1 är mindre än X2 med en skillnad på drygt fyra cm.

Nytt är förstås också eldrivlinan där X2, förutom ett par varianter med förbränningsmotor, får ett batteri på 64,8 kWh användbar energi, det vill säga samma batteripaket som vi hittar i **iX1**.



En något böjd display där BMW ska erbjuda egna streamingtjänster.

DET HÄR ÄR NYTT

Elmotor

För första gången plockar BMW in en eldrivlina och ett stort batteri i X2.

Storlek

Jämfört med första generationen har X2 växt, bland annat för att bli större än syskonet X1, 54 mm, och skapa lite ordning i modellprogrammet.

Upplyst njure

Fram- och baklyktorna är helt nya och för första gången har BMW valt att lysa upp sin klassiska grill.

För att skapa den lite sportigare designen hos X2 har BMW dragit upp midjan en aning, låtit fronten vara upprätt och till det skapat en taklinje som det anstår en coupé. Framifrån och från sidan är det lätt att känna igen en BMW även om märket på c-stolpen som skulle känneteckna X2 försvunnit helt. Men snett och rakt bakifrån känner vi inte igen BMW-formerna riktigt. Om snacket om BMW:s design tidigare ofta handlat om hur de behandlat, eller misshandlat, njurarna i fronten kan pratet runt X2 komma att handla om aktern.

En spoiler på bakluckan ska få luften att släppa lite bättre, cd-värdet är låga 0,25, och lyktorna både fram och bak är helt nya för andra generationen X2. För första gången lyser BMW upp grillen för att den ska få lite extra lyster och både synas och märkas. Nya bilars ansiktsuttryck är viktigt.

Precis som vid lanseringen av första generationen X2 sker den första provkörningen i portugisiska Cascais och på de slingriga vägarna norrut mot den gamla staden Sintra. **iX2** är enkel att köra med snabb och direkt styrning. Responsen från de två elmotorerna är mjuk och balanserad och påverkas av de olika körlägena jag kan välja på den nydesignade växelväljaren i mittkonsolen. Sportläget ger bäst känsla i ratten.



Snygg växelväljare och de olika körlägena finns under My Modes.

Den första provkörningen i iX2 sker med fyrhjulsdrivna xDrive men det kommer en bakhjulsdriven version, eDrive20, under tredje kvartalet i år. Med fyrhjulsdrift blir räckvidden måttliga 41,7 mil enligt WLTP-mätningen vid blandad körning. Laddeffekten är upp till 130 kW, precis som för X1 och inte heller det är något som skrämmer konkurrenterna. Laddar du hemma är det maximalt 11 kW eller 22 kW om du köper till en kraftigare ombordladdare.

Att X2 vuxit märks allra mest i bagageutrymmet. Lyfter jag den långa och stora bakluckan finns ett utrymme som med eldrivlinan och batteriet under golvet rymmer 525 liter. Men du behöver packa smart för utrymmet är långt men relativt lågt i tak.

Baksätet är inte lika väl tilltaget. Det är framför allt lite väl kort avstånd till framsätet men jag sitter också nära taket och får titta ner till sidorutan.

Vid förarplatsen är det däremot väldigt bekvämt där stol och ratt kan ställas på en mängd olika sätt. Växelväljaren och de olika körprogrammen nås enkelt då reglagen sitter bra till för högerhanden. I mittkonsolen finns också ladduttag för mobilen, bra trådlös laddplats för en stående telefon och bra förvaring.

Framför ratten finns en 10,25-tumsskärm med tydlig och bra grafik. Skärmen sitter ihop med pekskärmen på 10,7 tum. Enheten är lätt böjd för att den viktiga informationen ska vara vänd mot föraren. Informationen, grafiken och mina snabbval hanteras nu av BMW:s operativsystem 9 som också innehåller en förbättrad röststyrning samt flera digitala tjänster. BMW har plockat bort sitt iDrive-vred i iX2 precis som i iX1. Vill du betala lite extra kan du få en navigator som förstärker grafiken utmed färdvägen.

Till det nya operativsystemet planerar BMW att bland annat erbjuda spel och streamingtjänster i ett samarbete med Xperi TiVo. Det blir olika tjänster i olika länder och vill du ha tillgång till alla tjänster behöver du köpa till BMW Digital Premium.

Hela BMW:s X2-serie byggs i Regensburg där också batteripaketet sätts samman. Därmed hänger BMW på trenden med lokal produktion där underleverantörer samlas nära bilfabriken. På sikt är det här förstuds klokt då det innebär färre och kortare transporter och att flera led kan dela på lokal klimatsmart energiproduktion.

Vägarna runt Sintra bjuder på både snäva kurvor och ett par rejäla potthål. BMW iX2 har inte samma stötiga känsla som kan infinna sig i eldrivna sedaner. Chassi och fjädring hanterar avsnitten med håll och bulor riktigt bra och iX2 kränger väldigt lite i kurvorna. Det är tydligt att det går lättare att få till ett bra chassi med en något längre fjädringsväg. Kupéljudet är inte heller högt och ljudet från 17-tumshjulen är inte heller det störande.



Bakifrån ser nya iX2 inte riktigt ut som en BMW, eller vad tycker ni?

Precis som tidigare visar BMW att det går väldigt bra att bygga en bilmodell för flera olika drivlinor. Om det inte vore för räckvidden. Begränsningarna i plattformen märks på hur stort batteri som ryms. iX2 har lika långt mellan hjulaxlarna som iX1, 269 centimeter, och rymmer därmed bara ett batteri på 64,8 kWh. Räckvidden är också ungefär densamma mellan syskonbilarna och det är cirka 10 mil kortare än vad du kan hitta för samma prislapp. Vill du ha den lite sportigare designen och 35 liter extra bagageutrymme blir prispåslaget cirka 40 000 kronor från iX1 till iX2.

BMW har försökt att förenkla modellutbudet men det är fortfarande inte helt enkelt att tyda vilken säkerhetsutrustning eller vilken typ av digitala tjänster som ingår i vilket paket. Flera saker kan köpas till i efterhand och uppdateras över internet men där andra tillverkare låter allt ingå i priset på bilen hemfaller BMW återigen till att paketera saker och ta extra mycket betalt.

Flera konkurrenter erbjuder bättre elbilsprestanda med både längre räckvidd och snabbare laddning. Därmed blir det en fråga om hur väl BMW:s varumärke står sig jämfört med bland andra **Tesla**, **Kia** och några nya kinesiska märken.

Är du en tidigare BMW-kund som vill byta till elbil är både iX1 och iX2 logiska val. Men funderar du rent allmänt på att köpa en elbil blir det svårt att rada upp tydliga fördelar med en iX2.

Ja, det skulle vara köregenskaperna då. För efter avslutad provkörning finns inte minsta tendens till trötthet i armar, ben eller rumpa. Och de där extra laddstoppen på grund av kortare räckvidd ska BMW bota med att jag kan ägna mig åt något digitalt spel.

BMW iX2 XDRIVE30

Pris: 659 000 kronor.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 190 hk (140 kW), vridmoment 247 Nm. Bakre elmotor, max effekt 190 hk (140 kW), vridmoment 247 Nm. Max systemeffekt 313 hk (230 kW), sammanlagt vridmoment 494 Nm. Batteri 66,5 kWh (brutto) 64,8 kWh (netto). Laddeffekt AC/DC 11 kW (22 kW tillval)/130 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum. Däck 205/65 R17.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 269, längd 455, bredd 184, höjd 156, spårvidd f/b 168/168. Markfrigång 16,7. Tjänstevikt 2 165, maxlast 440, max släpvagnsvikt 1 200. Bagagevolym (VDA-liter) 525–1 400 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,6 s, toppfart 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,77 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 417 km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Audi Q4 45 e-tron quattro

Har uppdaterats till det här modellåret och bland annat fått snabbare laddning, upp till 175 kW. Räckvidden på el lite bättre än för iX2, cirka 50 mil.

Pris: från 626 900 kronor.



Kia EV6 Special Edition AWD

Näst intill på kronan samma pris som för en iX2. Då får du betydligt bättre snabbladdning och en räckvidd på cirka 50 mil.

Pris: 658 400 kronor.



Jan-Erik Berggren



5. Framtida elbilar från BMW ska få Rimac-teknik

Av Bobby Green

onsdag 10 april 2024 kl 08:20

Mest ambitiösa projektet hittills.



Nu presenterar BMW Group och Rimac Technology att de inleder ett långsiktigt samarbete och det hela handlar om elbilsprylar. Rimac ska dela med sig av teknik när det kommer till batterier och tillhörande mjukvara. För att det hela ska vara möjligt kommer Rimac att bygga ut sin anläggning i Zagreb med nya automatiserade produktionslinjer för batteripack som därefter kommer att hamna i framtida BMW-modeller. Enligt Rimac är det här det största och mest ambitiösa projektet som företaget hittills tagit på sig.

Mate Rimacs eldrivna bana började faktiskt med BMW då han 2007 byggde om en E30 till eldrift och började tävla med denna, och världen började få nys om hans påhitt. Så här säger han om det nya uppdraget:

"Min affärsresa började med en BMW 3-serie från 1984 som jag konverterade till en elbil i mitt garage vid 20 års ålder, så det är en perfekt symmetri att samarbeta med BMW Group idag. Detta markerar ett avgörande ögonblick i Rimac Technologys tillväxt, från en blygsam början till ett stort långsiktigt partnerskap med ett av de största bilmärkena i världen. Det är ett tydligt tecken på Rimac Technologys övergång från nischad högpresterande leverantör till produktionskapacitet i stora volymer. Med den obevekliga tillväxten av vår verksamhet, inklusive öppnandet av Rimac Campus, är vi nu redo att leverera storskaliga projekt för de ledande varumärkena inom fordonsindustrin."



FILM: <https://youtu.be/4AHStDMhDvE>



Richard Hammond kör återigen en Rimac
Det går bättre denna gången



Rimac Nevera sätter rekord på Nürburgring
För serieproducerad elbil



Bobby Green



6. BMW Group har levererat en miljon elbilar

Posted by Kristofer Rask april 12, 2024

Rekordstart på 2024.



BMW Group hade en stabil start på året och redovisar nu en siffra på 594 671 levererade bilar under årets första kvartal, det är en ökning med 2,5 procent mot i fjol. Av dessa var 82 700 helt eldrivna, vilket motsvarar en ökning med hela 27,9 procent. De leverade elbilarna bar emblemet BMW, Mini eller Rolls-Royce.

Sticker ut extra mycket i statistiken gör BMW, där elbilsleveranserna ökade med hela 40,6 procent, det när märket som helhet bara ökade 2,5 procent under samma period. Under de tre första månaderna levererades 78 691 helelektriska BMW-fordon till kunder över hela världen.

En miljon elbilar

BMW Group firar nu en miljon levererade elbilar sedan lanseringen av koncernens första elbil BMW i3 som lanserades 2013. Den enskilda modellen **tillverkades i 250 000 exemplar**.

– BMW Group fortsätter på sin tillväxtresa med fokus på elbilar. Med leveransen av dess miljonte elbil sedan marknads lanseringen av BMW i3 har vi nått en viktig milstolpe som bekräftar attraktionen hos våra modeller, kommenterar berättar Jochen Goller, styrelseledamot på BMW AG med ansvar för försäljning och varumärken.

I BMW:s portfölj idag är det elbilarna BMW i4, BMW iX3, BMW iX1, BMW iX och BMW i7 som är särskilt eftertraktade. Man har också fått mycket positiv feedback från nyligen lanserade BMW iX2.

Framåt kommer det finnas ett ökat fokus på eldrivna prestandamodeller från BMW M. Även märket Mini har precis lanserat nya eldrivna Mini Countryman och inom en väldigt snar framtid har den nya elbilen Mini Aceman världspremiär.



Kristofer Rask

7. Trycka på P-bromsen i full fart – detta händer

Av Maths Nilsson

14 april 2024 kl 08:10

Vad händer om du aktiverar den elektriska parkeringsbromsen i full fart? Det går inte att göra handbromssladdar som förr i världen. Men knappen kan vara väldigt användbar i en nödsituation.



FILM: <https://youtu.be/9RCFfThqbe8?t=43>

FILM: <https://youtu.be/1m5Hi0Qlo5U?t=118>

Den manuella handbromsen har nästan försvunnit helt från nya bilar. Ett fåtal bilmodeller har den fortfarande. Tidigare gick det att göra en handbromssladd med spaken, men få vet vad som händer när den elektriska handbromsen aktiveras i full fart. Konsument sajten [Consumer Reports](#) testade nio bilmodeller i 8 km/h, 32 km/h och 96 km/h för att se vad som händer.

Det visade sig att den elektriska parkeringsbromsen stoppade bilarna helt, men det krävs att bromsknappen hålls inne helt tills bilen har stannat. Elmotorn som aktiverar parkeringsbromsen ökar bromsningen gradvis. Om du släpper knappen upphör bromsningen.

– Vi upptäckte att den elektroniska parkeringsbromsen stoppar fordonet. När parkeringsbromsen drar kan det bäst beskrivas som ett kraftigt stopp. Den totala upplevelsen hamnar någonstans mellan ett panikbromsning och normal inbromsning, säger Mike Crossen, biltekniker hos Consumer Reports.

Parkeringsbromsen kan därmed vara användbar om det skulle uppstå en nödsituation. Om det ordinarie bromssystemet slås ut kan parkeringsbromsen hjälpa dig att få stopp på bilen på ett relativt säkert sätt. Om föraren av någon anledning skulle tippa av har passageraren en möjlighet att stanna bilen med bromsknappen. Du bör dock endast använda parkeringsbromsen under körning vid nödsituationer. Vissa biltillverkare varnar i sina bruksanvisningar för att användande under fart kan skada bilen. Det finns också bilmodeller, bland annat Volvo, som aktiverar bromsarna på alla fyra hjulen när du trycker på knappen.

Top Gear har provat den elektriska handbromsen under hög fart. De aktiverade handbromsen i 192 km/h på en Volkswagen Golf R, vilket du kan se i filmen här ovan. Bilen stannade snabbt och säkert. Car Expert testade elbilen Kia EV6 med samma resultat, men fick viss låsning på grusväg. Resultatet bör dock inte tas som garanti för att det fungerar likadant på alla bilar. Olika modeller och olika årsmodeller kan ha olika funktionalitet.

LÄS MER:



[Så långt \(eller kort\) kommer BMW:s elbil i toppfart...](#)

[Volvos vd säger självkörande bilar: "Långt, långt kvar"](#)

[Volvos succé: Säljer elektriska super-lastbilar till Amazon](#)

[VW:s Sverigechef: Ny klimatbonus för elbilar behövs](#)

[Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...](#)

[Nu går Lotus nya el-SUV att beställa i Sverige -...](#)



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. Elon Musk backar – dumpar priser igen

Uppdaterad 13 april 2024 Publicerad 13 april 2024

Tesla sänker priset med hälften på sitt exklusiva och assisterande självkörandepaket tvärtemot vad Elon Musk sagt.



Elon Musk lovar stort men håller smått.

Teslas vd Elon Musk har upprepade gånger lovat aktieägarna att inte dumpa priset på det premiumbetonade Full Self-Driving-paketet.

Så var det med det löftet från Elon Musk

Ändå är det precis det som nu sker. Priset på månadsprenumeration på FSD-paketet sänks med hälften till 99 dollar i månaden, ned från 199 dollar, [berättar CNBC](#).

Den 18 maj skrev Musk på sitt egna sociala medieforum X, som då hette Twitter:

“FSD-priset kommer att fortsätta att stiga i takt med att programvaran närmar sig full självkörande förmåga med regulatoriskt godkännande”.

Men det där var en sanning med modifikation.

Anklagar Tesla för falsk marknadsföring

Till saken hör, skriver CNBC, att FSD inte lever upp till marknadsföringen då det inte gör Teslas fordon autonoma, självkörande alltså.

California Department of Motor Vehicles anklagade 2022 Tesla för vilseförande marknadsföring med sitt förarassistenssystem i USA, inklusive Autopilot och FSD, enligt anmälningar till en statlig förvaltningsmyndighet, berättar CNBC.

Tesla har även lovat att presentera en robottaxi, dock har inget datum angetts för vare sig produktionsstart eller leveranser, framgår det.

Bolagets tunga elektriska lastbil Semi, som marknadsfördes 2017, började inte levereras förrän i december 2022, mer än fem år senare.

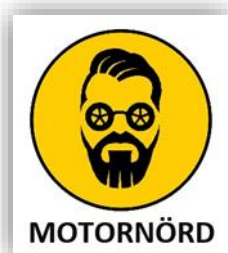
Elbilsjätten har heller inte, skriver CNBC, producerat den nya versionen av Roadster som utlovats.

Läs även: [Kritiken haglar över Elon Musk: “Deltids-vd” Dagens PS](#)



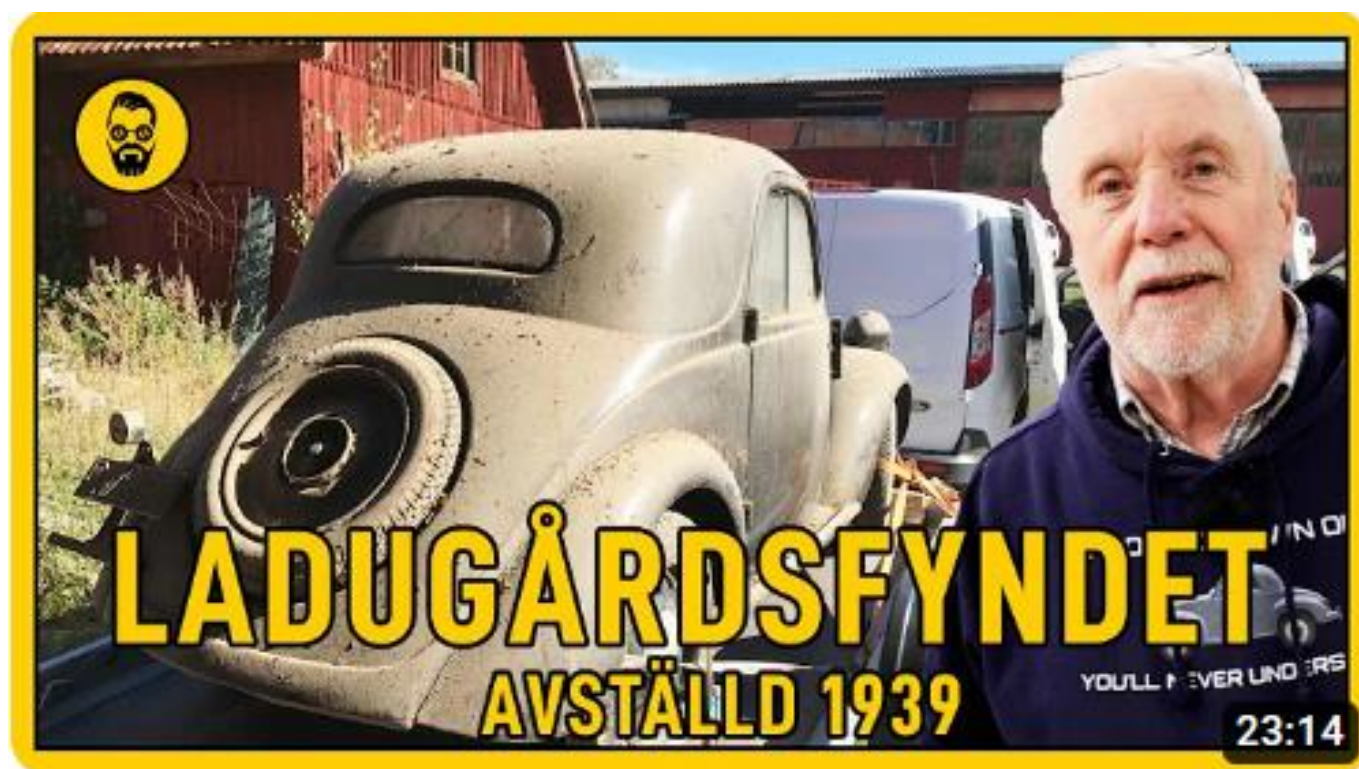
Ola Söderlund

Mångårig journalist med erfarenhet från en rad medier. Bevakar i huvudsak börs- och finansmarknaden för Dagens PS.



9. Ladugårdsfyndet

Avställd 1939 med 278 mil på mätaren



FILM: https://youtu.be/e6I3Gd3y_g8

Idag blir det ett besök hos Urban som brinner för Fiat Topolino. Han åkte en Topolino första gången när han var 7 år och köpte sin första 1998. Urban många Topolinos bland annat ett riktigt unik exemplar från 1936 med endast 278 mil på mätaren. Han har mycket delar och hjälper andra Fiat-ägare med reservdelar.

10. Uppgifter: Tesla förbereder stora uppsägningar

Av Maths Nilsson 15 april 2024 kl 07:27

Teslas leveranser av nya elbilar rasade i första kvartalet. Nu kommer obekräftade uppgifter från anställda om att Tesla planerar massuppsägningar efter nedgången. – Några av dem talar om uppsägningar så höga som 20 procent av arbetsstyrkan, vilket skulle innebära tiotusentals anställda, uppger Electrek.



Under första kvartalet rasade Teslas försäljning med över 20 procent jämfört med föregående kvartal. Tesla levererade 386 810 bilar, vilket var långt under förväntningarna. Samtidigt tillverkade företaget 433 371 bilar, **vilket var över 46 000 bilar mer än vad man kunde leverera**. Nu uppger tidningen Electrek, som vanligtvis är välinformerad, att överkapaciteten ska leda till stora uppsägningar på Tesla.

Ett flertal uppgifter från anställda på Tesla till Electrek talar om att uppsägningar på företaget. Vissa uppgiftslämnare talar om att det rör sig om mycket som 20 procent av arbetsstyrkan. Det skulle motsvara 10 000-tals anställda. Även **Business Insider** rapporterar att uppgifter om uppsägningar förekommer hos ett antal anställda.

Uppgifterna är än så länge obekräftade. På tisdag nästa vecka kommer Tesla med sin kvartalsrapport för första kvartalet 2023. Då lär bilden klarna över hur den stora nedgången i leveranser påverkat företagets omsättning och resultat och vilka besparingar som är aktuella.



Maths Nilsson



11. Hemliga möten mellan Tesla och facket

Uppdaterad 12 april 2024 Publicerad 12 april 2024

Diskreta möten på anonyma kontorshotell. Nu har Tesla och fackförbundet IF Metall träffats flera gånger för att diskutera konflikten.



Blockadvakt utanför Tesla i Malmö. Nu har IF Metall fått Tesla att möta facket för ett par möten, med lagen i ryggen. Ett nytt möte mellan parterna är bokad.

Konflikten mellan Tesla och de svenska facken har dragit ut på tiden.

IF Metall har dessutom fått stöd av andra nordiska fackförbund. Även i Tyskland följer man utvecklingen med stort intresse.

Teslas vägran att via kollektivavtal ge sina anställda normala villkor för den svenska arbetsmarknaden, gjorde att IF Metall utlöste sin blockad.

Den har sedan fortsatt och Tesla har, istället för att förhandla, hittat vägar att runda de fackliga kraven på ett reguljärt kollektivavtal.

Trappades upp

Bara för några dagar sedan trappades konflikten upp då [Seko och Elektrikerförbundet utvidgade sina sympatiåtgärder](#).

Nu och framöver vägrar de ansluta Teslas kommande laddstationer till det allmänna elnätet.

Det handlar under 2024 om 20 nya laddstationer Tesla planerat att öppna.

Mötts flera gånger

Nu avslöjar [Arbetet](#) att Tesla och IF Metall mötts flera gånger på neutral mark för att diskutera konflikten.

Det har skett sedan fackförbundet tvingat fram möten med Tesla. Tesla kan visserligen säga nej till kollektivavtal, men inte till att träffa facket.

Med hjälp av paragraf 19a i MBL, lagen om medbestämmande i arbetslivet, kan facket tvinga fram mötena.

”Skyldiga att informera”

Enligt lagparagrafen är även ledningen för arbetsplatser utan kollektivavtal men med fackmedlemmar, skyldiga att löpande informera facket om ”hur verksamheten utvecklas produktionsmässigt och ekonomiskt liksom om riktlinjerna för personalpolitiken”.

IF Metalls avtalssekreterare **Veli-Pekka Säikkälä** har tidigare sagt att MBL-draget inte är ett vapen i konflikten, men att det samtidigt sticker hål på argumentet att det är besvärligt med kollektivavtal.

”Vi ville visa dem att vi inte är farliga”, säger en av ombudsmännen som varit med på mötena som genomförts på anonyma kontorshotell.

Bekräftar möten

Ombudsmän hos IF Metall i både Malmö och Göteborg bekräftar nu att de haft möten med Tesla i Sverige.

Bolagets servicechef har varit med på mötena liksom lokala chefer.

Adis Heldic, ombudsman hos IF Metall i Malmö, säger att ett möte genomfördes den 18 mars.

Något konkret vill han inte berätta ”eftersom förhandlingarna inte är helt avslutade”.

Nytt möte bokad

Även i Göteborg har ett möte genomförts på ett neutralt kontorshotell.

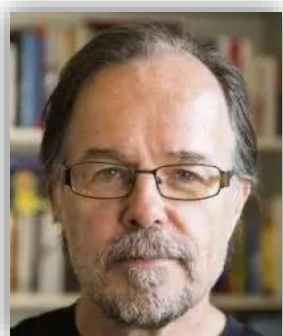
”Det gick bra och var ett gott förhandlingsklimat. Ett ”lära känna varandra”-möte och vi fick också informationen vi efterfrågade. Vi ville visa dem att vi vill ha en god relation och att vi inte är farliga”, säger **Karl-Henrik Rosberg**, ombudsman på IF Metall Göteborg, till Arbetet.

I juni är ett nytt möte inbokad. IF Metall i Göteborg bjöd in Tesla till sina egna lokaler och fick ett ja från biltillverkaren.

Läs mer:

[Fack-kriget: Nu blir Tesla utan ström. Dagens PS](#)

[Kritiken haglar över Elon Musk: “Deltids-vd”. Dagens PS](#)



Torbjörn Karlgren

Reporter på Dagens PS med gedigen bakgrund som bland annat bevakar privatekonomi.

12. Nya chocksiffror: Exporten av elbilar skenar

Av Maths Nilsson 15 april 2024 kl 06:22

Sverige töms på begagnade elbilar i allt snabbare takt. Exporten tredubblades under första kvartalet visar nya siffror. Allra mest försvinner elbilar från BMW, Volvo och Volkswagen ut ur landet.– Det är stor skandal att Sverige fortfarande inte täppt till elbilarnas slukhål ut ur landet, säger Mattias Goldman på klimatrörelsen 2030-sekretariatet.



Omställningen mot elbilar går åt helt fel i Sverige. Inte nog med att registreringen av nya elbilar rasade med 21 procent i mars. Nu visar nya siffror att exporten av begagnade elbilar skenar och att Sverige töms på nyare elbilsmodeller.

Ny statistik som Carup tagit fram via car.info avslöjar att exporten av elbilar ökade med 202 procent under första kvartalet i år. Det motsvarar mer än en tredubbling, och eftersom inrapporteringen av statistiken för export släpar efter är ökningen i verkligheten ännu större. Under första kvartalet i år exporterades 3506 elbilar från Sverige, vilket kan jämföras med 1161 bilar samma period 2023.

Volkswagen ID.4 och Volvo XC40 (numera EX40) har varit populära som leasingbilar. Nu lämnar de Sverige efter att ha fått klimatbonus på 70 000 kronor.

Till stor del är det nyare elbilsmodeller som i allt snabbare takt lämnar Sverige. De mest exporterade elektriska bilmodellerna i år är BMW i3 följd av Volvo XC40 Recharge och Volkswagen ID.4. Många av modellerna som nu exporterades kom ut på leasingmarknaden för tre år sedan. När bilarna nu kommer tillbaka som begagnade exporterar de istället för att säljas på den svenska marknaden.



Volkswagen ID.4 och Volvo XC40 (numera EX40) har varit populära som leasingbilar. Nu lämnar de Sverige efter att ha fått klimatbonus på 70 000 kronor.

När bilarna var nya fick de upp till 70 000 kronor i klimatbonus. En satsning som under flera år kostade skattebetalarna 6-7 miljarder kronor årligen och gjorde att regeringen vid flera tillfällen fick skjuta till extra pengar då klimatbonusen. Totalt satsades över 20 miljarder kronor på klimatsubventioner till elbilar. Miljardsatsningen verkar delvis ha varit bortkastade pengar för Sverige, som istället kommer andra länder till del. Nu lämnar bilarna Sverige och gör att vi riskerar att få klimatböter då vi klimatmål som Sverige utlovat till EU.

– Det är stor skandal att Sverige fortfarande inte täppt till elbilarnas slukhål ut ur landet. En begränsad bonus till den som köper begagnad elbil skulle både göra att de stannar i landet och att fler har råd att köra på el. Stället har regeringen lagt sammantaget 13 miljarder kronor på att sänka priset på fossila drivmedel och höjt milersättningen för den som kör på bensin och diesel – men inte för den som kör på el., säger Mattias Goldman, ordförande för klimatorganisationen 2030-sekretariatet.

Elbilarna som exporterades mest kvartal 1 2024

BMW i3	217
Volvo XC40	188
Volkswagen ID.4	143
Nissan Leaf	128
MG 4	127
Škoda Enyaq iV	121
MG Marvel R	120
Kia Niro	116
Audi e-tron	88
Volkswagen ID.3	87

Källa: car.info

LÄS MER:



Brist på beg-bilar i Sverige efter skenande export



Så töms Sverige på begagnade elbilar: "Farligt"



Får miljarder i bonus och lämnar Sverige – dubblad...



Sverige dammsugs på fina begbilar – så skenar exporten

**Maths Nilsson**

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

13. Ny byts fartkamerorna – sätter fast fler fortkörare

Av Maths Nilsson 14 april 2024 kl 09:10

Trafikverket har börjat byta ut alla fartkameror. 850 miljoner kronor satsas på en ny fartkamera som sätter dit flera fortkörare. Nya superkameran Argus 4 tar skarpare bilder och klarar att ta fast fortkörare på vägar med flera filer samtidigt och inne i städer. Radarn mäter från 150 meters avstånd.



FILM: <https://youtu.be/Gujz9usnYf8>

Sverige har idag omkring 2400 fartkameror runt om i landet. Nu har ett stort projekt dragit igång med att byta ut alla kamerorna mot en ny modernare variant som kan sätta fast fortkörare i fler trafikmiljöer. Nya Argus 4 kan ge dig böter även inne i städer och över flera filer. Dessutom kan den gömmas ovanpå vägportaler.

– Det underlättar för polisen för att de ska kunna snabbare utreda fler ärenden med högre säkerhet. 850 miljoner kronor för 2400 stationer är väldigt kostnadseffektivt, säger Eva Lundberg, nationell samordnare för trafiksäkerhetskameror på Trafikverket.

Hittills har fartkamerorna oftast suttit på landsvägen, men nu ska de kunna sättas upp inne i städer och på flerfiliga motorvägar. De gamla kamerorna hade en kamera som inte kunde täcka hela det område som skåpets radar mätte, med de nya Argus 4 är det problemet löst. Den nya kameran ska kunna peka ut exakt vilket fordon det är på bilden som bryter mot lagen. En annan uppgradering är att bilderna blir skarpare.

Totalt satsar Trafikverket 700 miljoner kronor för att uppgradera systemet. Ombyggnaden har startat i år. Kamerorna levereras av Sensys Gatso Sweden i Jönköping. På sex år ska alla Sveriges 2400 kameraskåp vara uppgraderade.

– Det är inga stora skillnader mellan de befintliga kamerorna och funktionerna för dem i det nya avtalet, det är framförallt en uppgradering som gjorts. Det som skiljer är att de kan användas i flera vägmiljöer som flerfiliga vägar och i tätortsmiljö, säger Eva Lundberg på Trafikverket till Carup.

Kameraskåpen får även flera andra uppgraderingar. Bland annat är inbrottskyddet förbättrat. Dessutom kan kameran gömmas ovanpå portaler, istället för att sitta vid sidan av vägen. Skåpen får också en ny uppkoppling som gör att Trafikverket kan se i realtid om kamerorna fungerar.

Men det är inte säkert att fler kommer att bötfällas även om skåpen tar fast fler fortkörare. Polisens utredningsresurser är begränsade. Det viktiga är att få ner hastigheterna för säkerhetens skull.

– Vi tror inte att Polismyndigheten kommer att lagföra fler, men vi får en möjlighet att få bättre hastighetsefterlevnad på sträckor då vi inte tidigare placerat kameror. Vi följer inte upp antal ärenden utan det som vi följer är hastighetsefterlevnad på utvalda sträckor, säger Eva Lundberg.

LÄS MER:



Nya superkameror – mäter din snittfart i flera km

Polisen om nya super-Volvon: "Världens bästa polisbil"

Jättekuppen: Över 60 fartkameror värda 28 miljoner stulna

Polisens bakslag: EU-regler kan stoppa ny superradar

40-årig kvinna i Ferrari togs i 160 km/h: "Hon..."



Maths Nilsson

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

14. Lånade eluttag – döms för brott

Publicerad 2024-04-11 kl 07:33 (uppdaterad 2024-04-11 kl 08:02) Text Magnus Kvandal

Gratisladdningen slutade med dagsböter.



En man i Växjö har dömts för brott efter att ha använt ett eluttag bostadsbolaget Vid- ingehems parkeringsgarage för att ladda sin bil. Det rapporterar TT.

Mannen hade enligt uppgift inte tillåtelse att använda uttaget, och döms för brottet olovlig energiavledning.

Påföljden blev 30 dagsböter, i det här fallet motsvarande 9 600 kronor.

Uttaget i fråga var ett vanligt hushållsuttag, vilket räddningstjänsten generellt avråder från att använda till elbilsaddning.

Läs också:



[Ska jag bara ladda bilen till 80 procent?](#)



15. Volvo, Daimler och Traton bygger snabbladdare för el-lastbilar i Varberg

Posted by Kristofer Rask april 14, 2024

Laddningsoperatören Milence ska bygga 1700 snabbladdare i Europa för tung trafik till 2027. Stationerna ska vara speciellt utformade för eldrivna lastbilar och bussar. Bakom bolaget står delägarna Daimler Truck, Traton Group och Volvo Group.



Nu har bygget av den första stationen i Sverige påbörjats i Varberg vid en rastplats intill avfart 55 på E6:an. Den nya stationen kommer att bli en viktig del i en större korridor som ska möjliggöra för den tunga eldrivna trafiken i norra Europa. I ett första steg kommer stationen att få åtta stycken CCS-snabbladdare som kan leverera upp till 400 kW i laddeffekt. På anläggningen byggs också faciliteter för föraren där de kan få en paus.

– Nyligen tillkännagav vi flera platser i Västeuropa, och jag är glad att vi nu kan påbörja utvecklingen av vår första sajt i Norden. Den nya laddhubben i Varberg är strategiskt placerad i ett viktigt logistikområde i sydvästra Sverige, mellan Göteborg och Malmö, kommenterar Anja van Niersen, vd för Milence.

I en andra fas kommer Milence sedan att utöka stationen med MSC-snabbladdare med Megawatt-effekter. Det ska göra det möjligt för en fullstor ellastbil att ladda fullt på 30 till 45 minuter.

– Genom vår framtida färdplan tar vårt initiativ att skapa högpresterande gröna korridorer över hela Europa fart. Vi har fler planer på att utöka vårt nätverk med flera nyckelplatser under det kommande året, av vilka några redan är under kontrakt och under utveckling, och som alla är belägna längs viktiga strategiska områden och öppna för alla lastbilar, avslutar Anja van Niersen.

Hittills har Milence öppnat en station i nederländska Venlo. Näst på tur är en station i Antwerp i Belgien. Stationen i Varberg kommer att öppna efter sommaren.

16. Biltest Citroën C6

Publicerad 2 maj 2006 (uppdaterad 27 september 2010)

Att köra Citroën C6 är på gränsen till avkoppling. Komforten är unik. Man nästan svävar fram över asfalten. Det är en befriande skillnad mot dagens allt hårdare och stötigare bilar.



FILM: <https://youtu.be/8F2b8sTbt3s>

Vägar med eftersatt underhåll, gropar och ojämnheter försvinner genom Citroëns magiska fjädringssystem. Det är helt otroligt. Jag tror knappast det är möjligt att åka skönare.

C6, och för all del Citroëns andra modeller med gashydraulisk fjädring, har en nära på obeskrivlig åkkänsla. Karossens rörelser är avmätta och avstannande. Det finns en slags bromsande tröghet i systemet som inte går att jämföra med vanliga bilars stötdämpare.

Den tekniska förklaringen är att i stället för en fjäder som mjukgörare och en stötdämpare som bromsar stötarna från vägen i en vanlig bil, så vilar C6 på en gaskudde. Och i stället för en fjäder och en stötdämparkolv så är det hydraulolja som leder hjulens rörelse till gaskudden och dessutom en oljepelare som bestämmer bilens höjd över vägen. Hela härligheten styrs av ventiler och mycket avancerad elektronik. Numera finns en egen fjädringsdator.

Småstötar silas bort

Alla småstötar som får tänderna att skallra i många konkurrenter silas effektivt bort i C6. Man tillåter helt enkelt en liten mängd olja att "läcka" genom stötdämparventilen mellan gasklockan och den övriga oljan i stötdämparröret. Då slipper man dunsandet över vägskarvar och bilen flyter över ojämnheter!



Sedan Citroën började styra fjädringssystemet med elektronik har komforten i första hand kompletterats för att höja körsäkerheten. C6 växlar automatiskt mellan två lägen, komfort och sport. Det finns dessutom 16 olika hårdheter på dämpningen som datorn kan välja mellan.

Ändrar man stil och börjar köra mer aggressivt, eller om man kommer från motorväg och svänger in på en kurvig ojämn liten väg, blir fjädringen styvare och varje hjul får individuell dämpning.

I komfortläge strävar fjädringen efter att karossen ska följa en tänkt rak linje, vilken medger en mjuk dämpning och långsammare rörelser. Datorn försöker till och med filtrera bort skarvar och ojämnheter genom att jämföra framhjulens påkänningar i gupp och därefter tillfälligt ge en mjukare passering för bakvagnen

Komforten är på topp

Det råder ingen tvekan om att komforten är på topp. Mer överraskande är förmågan att klara tuffare körning. C6 klarar betydligt hårdare tag än väntat och bemästrar älgtestet elegant med tanke på tyngd och storlek. Med fjädringsprogrammet i standardläge finns förstås alltid en liten fördröjning som man känner. Bästa konkurrenterna har inte det.

Skillnaden är att med konventionell teknik åker man alltid i ett "sportläge". Med allt vad det innebär. I C6 är det komfort som är standard.

Framstolarna är elektriskt justerbara i alla led. Visst sitter man bra. Men ärligt talat är stolen i en vanlig V70 eller 9-5 skönare för en lång svensk. Dessutom blev det hett som en bakugn i ryggslutet. Läderklädseln är inte ventilerad. Man ska väl inte behöva luta sig framåt, dra upp svettiga tröjan och öppna sidorutan, eller längta efter en kulsits i en bil för 500 000 kronor?

Instrumenteringen är speciell. Jag placerade omgående nallen i det lilla praktiska facket på instrumentbrädan, ända tills jag insåg att det var därifrån till exempel hastighetsmätaren speglades upp på insidan av vindrutan. Det är ett suveränt system men vid viss vinkel på solens strålar skapas en datasiffermoaré i vindrutan.



Även displayen i mitten och hastighetsmätaren är ganska dåligt skyddade från starkt soljus. Med solglasögon ser man varken siffror eller symboler. Många knappar är också alldeles för små och lite avigt placerade. Färddatort och alla finesser är alldeles för krångliga att förstå sig på. Man måste läsa instruktionsboken noga för att trycka rätt.

Jag tycker till och med att farthållaren är avigt att aktivera och ändra inställd hastighet på. Styrningen är lite lustig. I låg fart måste man vrida tillbaka ratten. Den återtar inte rakt-fram-läge tillräckligt snabbt och känslan är minst sagt diffus.



C6 slukar mil med minimal ansträngning

Å andra sidan: på motorväg i hög hastighet är styrningen formidabel. Det räcker att hålla ett lätt grepp runt rattkranen och styra dit man vill. Bilen går exakt rakt. Inte minsta korrigering krävs. Det är en härlig känsla.

C6 slukar mil efter mil med minimal ansträngning för den som kör, samtidigt som man faktiskt njuter av bilens lugna rörelser.

Ser man till innermåttan är C6 bred och med bra längd i kupén. Här kan man verkligen sträcka ut. Ganska resliga personer sitter bekvämt, däremot lär Frankrikes president vara tvungen att ta av hatten. Taket sluttar som en skidbacke.

Vårt testexemplar var utrustad med loungepaket vilket innebär två elektriskt justerbara stolar i stället för baksäte. Dessutom kan baksätesspassagerarna själva justera luftkonditioneringen för bakre delen och vräka sig med ett brett mittarmstöd och diverse lyx.

Såväl de som åker i framsätena som där bak kan glädja sig åt det ovanligt lågmälda bullret. C6 är befriande tyst på de flesta underlag. Det är bara på de allra sämsta vägvagnsnitten som däckbullen slår igenom. Men för det mesta kan man prata med dem som sitter i baksätet även i motorvägsfart.

Motorn är en version av den V6:a som också återfinns i C5 men här med något högre vridmoment och effekt.

Jämfört med andra prestige-bilar är C6 närmast långsam när det gäller att sprinta från stillastående upp till 100 km/tim. Drygt tio sekunder gör C6 till en munsbit redan för de motorsvagaste versionerna av Audi A6 och BMW 5-serie.

Men frågan är hur intressant det är för den som väljer C6? Man kan ju faktiskt tycka att det är tillräckligt med en toppfart på 230 och att det inte är så viktigt om man hinner upp till nära körkortsgränsen på åtta, nio eller tio sekunder.

Tyvärr är bränsleförbrukningen väl hög och därför är kanske det dyrare dieselalternativet mer intressant.



17. Hyundai IONIQ 5 N ska tävla upp för Pikes Peak

Posted by Kristofer Rask april 12, 2024

Hyundai ska släppa lös sitt nya prestandaåk Hyundai IONIQ 5 N upp för branterna i den kända höghöjdstävlingen Pikes Peak Hill Climb. Tävlingen startar på 2862 meters höjd på Pikes Peak i Colorado och avslutas på 4301 meter på nämnda topp.



FILM: <https://youtu.be/5W0LSK2UPFA>

Loppet är drygt två mil och den tunna luften är en stor utmaning för många av de tävlande bilarna, men också för förarna som måste ha fullt fokus upp längs de slingrande vägarna. Hyundai kommer ställa upp med två serieproducerade IONIQ 5 N och två specialmodifierade sådana. De två förstnämnda kommer tävla i fordonsklassen för eldrivna SUV:ar i serieproduktion. Bakom rattarna kommer racingförarna Paul Dallenbach och Ron Zaras att sitta.

– Hyundai har en historia av att bevisa ny teknik och produkter på Pikes Peak som går ända tillbaka till 1992 och IONIQ 5 N tar det konceptet till högpresterande elbilar. Detta kommer visa vad kunder kan förvänta sig av IONIQ 5 N, kommenterar Till Wartenberg, chef för N Brand and Motorsport.

Hyundai IONIQ 5 N är märkets senaste lansering, och en prestandavagn utan dess like. Bilen producerar totalt 448 kW (601 hk), och hela 478 kW (641 hk) i ett särskilt boostläge. Toppfarten är 260 km/h. Loppet kommer att äga rum den 23 juni 2024.



Kristofer Rask

18. Indian Chief

Lästid ca 7 minuter | Skrivet av Jon Branch | januari 13th, 2018

Historien om indianhövdingen är inte riktigt av samma sorgsna ordning som en Shakespeare-tragedi, men det är ändå en som framkallar ett antal "tänk om"-frågor från motorcykelentusiaster och särskilt indianentusiaster.



Chief tillverkades första gången 1922 och var utrustad med en 62 kubiktum. (1 liter) 42° V-twin flathead motor. Detta var Indian Motocycles stora cykel, vilket innebar att den inte var så mycket avsedd som en livlig sportcykel så mycket som den skapades som en långbent touringcykel och sidvagnstransport. En cykel som är idealisk för polisavdelningar med en stor lat och understressad pålitlig motor som kan bära den typiska utrustningen man behöver när man turnerar, och den utrustning som en poliscykel måste transportera.

Som den största motorcykeln i Indians sortiment vid den tiden var detta den bästa motorcykeln och var den höj som var önskvärd även om dess hantering inte skulle vara lika livlig som den mindre Indian Scout. Det tog inte lång tid för Indian att bestämma sig för att en 1000cc-motor var lite för liten för deras toppmodell så 1924 förstörde de Indian Chiefs motor till hela 74 kubiktum. (1200cc) kallade de den Indian Big Chief och därmed förblev den den största och mest imponerande motorcykeln i Indian-sortimentet fram till 1927 då Indian köpte Ace Motorcycle Company och började producera sin raka fyrcylindriga motorcykel som Indian Ace och senare Indian Four. Indian Chief behöll dock sin plats i toppen av storleks- och önskvärdhetslistorna – den delade bara äran med Indian Four. Indian Chief designades först av Charles Bayly Franklin som också hade designat den tidigare Indian Scout.



Charles Franklin var en irländsk ingenjör som också var en motorcykelförare som tävlade i den prestigefyllda Isle of Man TT sju gånger mellan 1908-1914 och nådde en andra plats i Senior TT 1911. Han var en man med stor erfarenhet av motorcyklar som inte bara byggde på teoretisk ingenjörskonst utan på det i kombination med omfattande praktisk erfarenhet. Franklins första designarbete för Indian var en förbättring av den befintliga Powerplus-motorn som ursprungligen hade konstruerats av Charles Gustafson. Franklins förfining av Powerplus-motorn skapade den som en högpresterande sidventil och det var en motor så bra att den effektivt ersatte de överliggande ventil-, flerventils- och överliggande kamaxelkonstruktionerna som då användes på tävlingsmotorcyklar eftersom den levererade den nödvändiga kraften, i en enklare och mer pålitlig design. Faktum är att Franklins högpresterande version av Powerplus levde kvar som en kärndesign ända fram till efter andra världskriget i amerikansk klass C-motorcykelracing.

Franklins första motorcykeldesigner för Indian var Indian Scout 1920 och sedan Indian Chief 1922. Franklins design för båda cyklarna var likartad och medförde några stora förbättringar jämfört med tidigare konstruktioner. I båda modellerna använde Franklin en växellåda som var fastskruvad i motorn och drevs av effektiva spiralskurna kugghjul istället för kedjedriften som hade använts tidigare. Till Indian Chief-motorn gav Franklin den dubbla kamaxlar och en våtkoppling. Intressant nog konstruerade Franklin inte Indian Chief för att ha bakfjädring, bara bladfjäderfjädring framtill även om dess före-gångare Powerplus hade bakfjädring.

Designen på Indian Chief förblev i stort sett oförändrad ända fram till 1940 då den modifierades för att ge den bakre fjädring av kolvtyp. Det var också 1940 som de ikoniska indiska slutna skärmarna introducerades, vilket gav cyklarna ett utseende som blev det indiska kännemärket. Krigsåren kom och gick med några Indian Chief-motorcyklar som skickades ut i krig, många på leasingprogrammet till brittiska, kanadensiska, nyzeeländska och australiska trupper på olika teatrar och några tog sig i franska händer. I slutet av kriget bestämde sig Indian för att Indian Chief skulle vara den enda förkrigsdesignade motorcykeln de skulle erbjuda. Den enda stora förändringen var att de bladfjädrade släp-armsgafflarna byttes ut mot balkgafflar. Anledningen till detta kan mycket väl vara kopplad till att Indian etablerat en relation med den brittiska motorcykeltillverkaren Vincent.



Phil Vincent och hans chefsingenjör australiensaren Phil Irving var båda övertygade om balkgafflarnas överlägsenhet och detta kan ha påverkat Indian att anta dem för indianhövdingen. Relationen med Vincent var dock mer än bara bytet av framhjulsupphängning. Indians V-twin-motor började känna av sin ålder på 1940-talet och en ny motor behövdes för att göra motorcykeln konkurrenskraftig med sina motståndare. Indian hade det svårt ekonomiskt och hade inte resurser att utveckla en egen motor. Vincent motorcyklar gjorde dock en av de bästa V-twin motorcykelmotorerna som finns. Så kom det sig att ledningen på Indian hängav sig åt ett "tänk om"-experiment och skickade en Indian Chief utan motor över Atlanten till Englands gröna och behagliga land för att se om en Vincent Rapide-motor och växellåda verkligen skulle passa in i en Indian Chief. Det gjorde det.

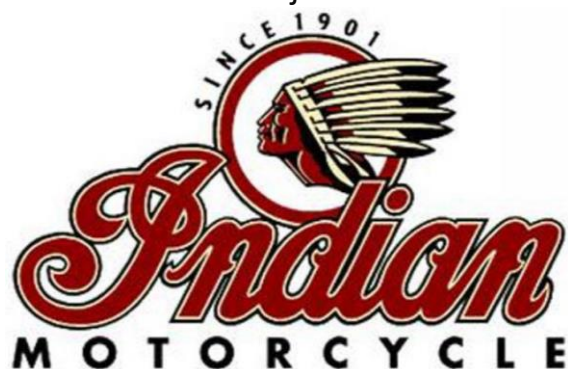
Vincent-motorn och den fyrväxlade växellådan passade perfekt in i Indian Chief-ramen, men den passade utan större modifieringar av ramen. Faktum är att passformen var så bra att originalgeneratordrivningen med rem och kåpa monterades utan modifiering. Resultatet blev "Vindian" och var förmodligen den bästa motorcykel som Indian någonsin hade tillverkat. Avgasrören var tvungna att dras en på varje sida men det förbättrade faktiskt Indian Chiefs hantering och stil. Denna prototypcykel kunde ha varit inte bara en sparcykel för Indian som var i ekonomiska svårigheter, utan också för Vincent som hade liknande problem. Men i ett drag som bäst kan beskrivas som att "rycka nederlag inför segern" valde Indian att inte gå vidare med Vindian utan avbröt det istället. Försäljningen av Indian Chief med sin gammaldags och okonkurrenskraftiga motor var dålig och Indian lades slutligen ner 1953. Vincent stängde på samma sätt 1955.

Under de närmaste efterkrigsåren hade Indian Chief gjort flera mindre ändringar på den, några bra och andra inte, inklusive en förändring 1948 av oljepumpens kugghjul som gjorde dem av billigare aluminiumlegering istället för stål, vilket var en kostnadsbesparande åtgärd liksom att ersätta amperemetern med en idiotglödlampa samma år. År 1949, under tiden för testvattnen med Vincent, producerades inte Indian Chief, men när beslutet hade tagits att avbryta Vindian-projektet fick Indian Chief några uppgraderingar och gick tillbaka i produktion från 1950 tills Indian stängde för verksamhet 1953.



Uppgraderingarna av Indian Chief var montering av teleskopiska framgafflar och en ökning av motorstorleken till 80 kubiktum. (1300cc). Vid den här tiden hade Chiefs hastighetsmätare som drevs av framhjulet, vilket var en mer exakt och pålitlig inställning, men 1951 var Indian i kostnadsbesparingar vid varje sväng och så ersattes det av ett billigare och mindre pålitligt alternativ, liksom de amerikanska Linkert-förgasarna som ersattes av Amals som förmodligen gav lite bättre prestanda men som inte gav samma nivå av tillförlitlighet och livslängd. I jämförelse med Harley-Davidson med sin fyrväxlade synkroniserade växellåda var Indian Chief helt enkelt inte konkurrenskraftig längre.

Så kom det sig att Indian slutligen avslutade produktionen av Chief när de gick i konkurs 1953. Ett fåtal Chiefs byggdes tydligen av befintliga reservdelar och såldes fram till omkring 1955 men dessa sällsynta cyklar är inte dokumenterade och är därför omöjliga att verifiera. De var i praktiken specialbyggda reservdelsfack. Historien om Indian Chief är sorglig. En berättelse om företagsledningarna som fattar beslut som skulle döma den till glömska. Indian hade kunskapen och tekniken för att skapa en Indian Chief med hjälp av Vincent-motorn och växellådan och funktioner som de hade byggt in i sin krigstida modell 841, men de valde att inte göra det. Men om du kan få tag på en original Indian Chief kommer du att ha en ikonisk amerikansk motorcykel som kommer att vända huvuden vart den än går och dra folkmassor som en stjärna.





Jon Branch

Jon Branch har skrivit otaliga officiella köpguider för eBay Motors genom åren, han har också skrivit för Hagerty, han har länge bidragit till Silodrome och den officiella SSAA Magazine, och han är grundare och chefredaktör för Revivaler.



Roger Warolin