



Saab 9-7X Aero 2008–09.

- 1. Lamborghinis nya motor varvar till 10 000 r/min**
- 2. Mercedes stoppar ny elbilsplattform**
- 3. Tesla dumpar Steam i bilarna**
- 4. Teslas superdrag gör det billigare att köpa nytt**
- 5. Elon Musk hotar att stycka Tesla i tre delar**
- 6. Lexus RZ nu även med framhjulsdraft**
- 7. Provkörning av Alfa Romeo Giulia 2,0 GME Turbo**
- 8. Så mycket kostar nya Dacia Duster i Sverige**
- 9. Slutade på Koenigsegg startar nu egen konkurrent**
- 10. Italien beslagtogs Fiats elbilar med italiensk flagga på**
- 11. Biltillverkare kopplas till tvångsarbete i Kina**
- 12. Great Wall Motors släpper motorcykel med boxer-åtta**
- 13. Världens största förbränningsmotor är finsk**
- 14. Alvis är en okänd engelsk klassiker**
- 15. Enda Saaben med V8**
- 16. Delage D8-120 Chapron cabriolet 1937**

1. Lamborghinis nya motor varvar till 10 000 r/min

Publicerad 2024-05-20 kl 18:55 Text Erik Söderholm

Med dubbla turbo och tre elmotorer hoppas Lamborghini kunna sätta ordentlig fart på ersättaren till Huracán.



Högvarviga bensinmotorer utan överladdning blir **allt ovanligare** i bilvärlden, och det beror främst på utsläppskäl. De är helt enkelt för smutsiga i den officiella körcykeln för att bli godkända.

Lamborghini är en av tillverkarna som hållit fast vid en högvarvig V10-motor längst. Men snart ska den pensioneras.

Nu står det klart att den ska ersättas av en V8-motor på 4,0 liter med dubbla turbo, som ska kompletteras av tre (!) elmotorer. Men till skillnad från andra turboladdade V8-motorer ska Lamborghinis nykomling kunna varva till hela 10 000 r/min.

Motorn ska dyka upp i ersättaren till Huracán och kopplas till en åttastegad dubbelkopplingslåda. Motorn ger 800 hästkrafter vid 9 000–9 750 r/min och 729 Nm mellan 4 000 och 7 000 r/min.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Lamborghini Countach: "Ett fartvidunder med rymdkänsla"



Lamborghinis nya superbil har 13 olika körlägen



Sista skriket för Aventador – och V12-motorn

Teknikens Värld

2. Mercedes stoppar ny elbilsplattform

Publicerad 17 maj 2024 kl 09.15

Minskad efterfrågan gör att Mercedes lägger ned utvecklingen av en ny elbilsplattform för märkets lyxigaste modeller och i stället vidareutvecklar dagens plattform.



Mercedes EQS som nyligen har uppdaterats.

Mercedes stoppar utvecklingen av den nya elbilsplattformen MB.EA avsedd för nästa generation av stora bilar som **EQE** och **EQS**. I tysk media har tillverkaren bekräftat de rykten som cirkulerar i frågan. I stället ska de framtida modellerna baseras på en vidareutveckling av den befintliga plattformen **EVA2** som bland annat får 800-voltsteknik i stället för i dag system på 400 volt. Beslutet kommer som ett resultat av höga utvecklingskostnader och låg efterfrågan.

Arbetet med den mindre versionen av elbilsplattformen, MB.EA Medium, ska dock fortsätta och kommer att utgöra grunden för kommande eldrivna **C-klass** och efterträdaren till dagens SUV **EQC**. Mercedes fortsätter även arbetet med andra plattformar för eldrivna små- sport- och transportbilar.

LÄS MER: [Mercedes räknade fel – efterfrågan på elbilar inte så stor.](#)



Peter Klemensberger



3. Tesla dumpar Steam i bilarna

Publicerad av Åsa Wallenrud Uppdaterad 21 maj 2024 Publicerad 21 maj 2024

Tesla-ägare får en kalldusch – nya Model S och X kommer inte längre med stöd för Steam-spel. Har Elon Musk tappat greppet om sin vision för Teslas gaming-framtid?



Elon Musk och Tesla blir av med Steam i sina bilar.

Elon Musk hade tidigare stora planer för Steam och **Tesla**, men nu verkar verkligheten se lite annorlunda ut.

Tesla levererar nämligen inte längre sina nya Model S och Model X med stöd för Steam-spel, en funktion som lanserades med pompa och ståt i slutet av 2022. Det här rapporterar **Carscoops** om.

Hejdå Cyberpunk i bilen?

För bara arton månader sedan var det fullt möjligt att spela tusentals olika spel i sin Tesla, tack vare Steam-integrationen i infotainmentsystemet. Till och med tunga titlar som **Cyberpunk 2077** funkade fint, vilket fick Tesla att beskriva sina bilar som riktiga "gaming rigs".

Men nu har Tesla börjat informera ägare av nya Model S och X att Steam-funktionen inte längre kommer att finnas tillgänglig i deras bilar.

Ingen förklaring från Tesla – som vanligt

I ett meddelande till kunderna skriver Tesla kortfattat att "gaming-datorn" i bilen uppdateras och att Steam-spel inte längre stöds. Som vanligt ger Tesla ingen förklaring till förändringen, men det spekuleras i att det beror på låg användning.

Inte så konstigt kanske, med tanke på att de flesta trots allt använder sin bil för att köra, inte spela.

Äldre modeller får behålla Steam

Den goda nyheten är att de som redan har en Model S eller X med Steam-funktion verkar få behålla den. Men för de som hoppats på att spela i sin nya Tesla blir det en besvikelse. Kanske Tesla helt enkelt har viktigare saker att fokusera på just nu.



4. Teslas superdrag gör det billigare att köpa nytt

Uppdaterad 19 maj 2024 Publicerad 19 maj 2024

Tesla dumpar räntan på billån och sätter press på begagnathandlarna. Därför är det mer gynnsamt att köpa nytt än begagnat.



Nu kan du komma billigt undan med en sprillans ny Tesla Model Y.

Den svenska elbilsmarknaden må vara på dekis för tillfället, men den enes död är den andres bröd som det heter.

Dagens PS har tidigare berättat om hur du kan **spara tiotusentals kronor** på tillverkarnas kräftgång.

Nu inför amerikanska Tesla nya räntor på billån som i praktiken får rätt knäppa konsekvenser, skriver **Carup**.

Utnyttja räntan

Teslas kampanjränta på billån har sänkts från 1,99 procent till så lågt som 0,74 procent. Det är i praktiken billigare att köpa på billån än att betala för bilen kontant.

Du får nämligen ränta från banken på pengarna som annars hade gått till att betala hela summan på direkten.

Så mycket kostar det

Månadskostnaden för en Model Y Long Range landar nu på 5 018 kronor med 20 procents kontantinsats.

Kampanjen gör det också billigare att köpa en ny Tesla på billån än en begagnad.

Elbilshandlaren Carla erbjuder just nu en 2021 Model Y för 468 900 kronor med en månadskostnad på 5 390 kronor vid 7,99 procents ränta.

Endast halvförsäkring

Försäkringskostnaderna är också en faktor.

Tack vare vagnskadegarantin kräver nya bilar endast halvförsäkring, medan begagnade bilar behöver helförsäkring.

Detta påverkar den totala kostnaden för kalset, särskilt när även eventuella reparationer för begagnade bilar tillkommer efter att nybilsgarantin har gått ut.



Tesla stäms för luftföroreningar. Dagens PS



Facket lägger in ny växel mot Tesla – V kräver ny lag. Dagens PS



Big Short-kändis: Allt faller sönder i Tesla. Dagens PS



Kritiserade Musks lön – förlorade jobbet



Simon Kronö

Rutinerad journalist och redaktör som bevakar ämnesområden som företag och privatekonomi, men även världen.

5. Elon Musk hotar att stycka Tesla i tre delar

Av William Karlsson

21 maj 2024 kl 15:08

Elon Musk bekräftar nu ett hot om att stycka Tesla om han inte får öka sitt ägande. Det kommer samtidigt som aktieägarna ska rösta om hans ersättningspaket på 500 miljarder kronor ska godkännas.



I dag äger Elon Musk 13 procent av Teslas aktier, värda cirka 800 miljarder kronor. Tidigare ägde han mer, men valde att sälja bort en del när han skulle köpa Twitter. I början av 2024 uttryckte han en oro över att inte äga 25 procent av företaget. Denna oro verkar ha växt då han nu bekräftar ett hot mot Tesla på sociala medier.

I ett inlägg på X skrev användaren Teslaconmics.

– Om Elon får 25% röststyrka, Tesla återinkorporeras i Texas och kompensationspaketet godkänns, då stannar AI & Robotics inom Tesla och företaget kan marschera vidare för att bli det största företaget i världen.

Elon Musk svarade på inlägget genom att skriva "ja". Alltså bekräftar Musk ett tidigare hot där han tänker stycka AI och robotar från Tesla, om han inte får som han vill. Han har tidigare hävdade att AI-produkten är den avgörande faktorn för Teslas framgång framöver. Musk har till och med sagt att Tesla vore värdelöst om företaget inte haft sin självkörning, som är deras främsta AI-produkt.

Samtidigt som Musk bekräftar hotet vill han att Teslas aktieägare att rösta ja till en flytt till Texas och att rösta ja till hans ersättningspaket på 500 miljarder kronor från 2018 som då kan godkännas. Röstning sker den 13 juni, både av flytt och ersättningspaket. Även svenska aktieägare i Tesla som använder sig av Avanza och Nordnet kommer få vara med och rösta.

Om röstningen skulle gå igenom och Musk skulle få sina efterlängtade 500 miljarder kronor skulle det innebära att hans ägande i Tesla skulle öka till ungefär 18 procent, **uppper Electrek**.

LÄS MER:



Elon Musks nya klipp: Så tjänar han 218 miljarder kronor



Domen: Elon Musks lön på 530 miljarder kr ogiltig



Elon Musks hot: "Bygga produkter utanför Tesla"

- **Teslas reklam – för Musks bonus på 600 miljarder**
- **Elon Musk struntar i omröstning och stannar kvar på Twitter**
- **Elon Musk förlorade en biljon kr – kan bli omkörd av...**



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

Teknikens Värld

6. Lexus RZ nu även med framhjulsdraft

Publicerad 21 maj 2024 kl 12.11

Lexus släpper nu en ytterligare version av elbilen RZ. Hittills har den bara funnits som fyrhjulsdreven, nu kommer också en framhjulsdreven variant.



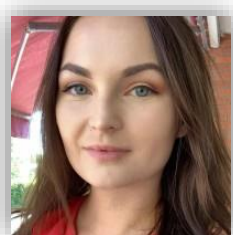
Lexus RZ finns nu även som framhjulsdreven.

Lexus RZ blev officiell för två år sedan som märkets första renodlade elbil. **UX** fanns sedan tidigare, men den erbjuds också som bensinbil och hybrid. **RZ** bygger på en ny plattform för elbilar och delar teknik med **Subaru Solterra** och **Toyota bZ4X**. Hittills har det bara funnits en fyrhjulsdreven version av RZ, men nu väljer Lexus att släppa en framhjulsdreven också. Den heter RZ 300e, medan den fyrhjulsdrivna har tilläggsnamnet 450e.

Det innebär att den nya versionen blir en instegare, trots att bilen för kunder ska upplevas minst lika lyxig som den fyrhjulsdrivna RZ, åtminstone i kupén. Skillnaden blir i stället prestandan och bilens vikt, eftersom en elmotor plockats bort. RZ 300e får därmed även längre räckvidd: upp till 48 mil i stället för 44 som 450e har.

Prestandan blir lägre med 204 hästkrafter, 266 Nm och 0–100 km/h på åtta sekunder. Siffrorna för den fyrhjulsdrivna är 313 hästar, 435 Nm och 0–100 km/h på 5,2 sekunder.

Lexus skriver i ett internationellt pressmeddelande att leveranser av RZ 300e ska kunna ske från och med juni, men om det gäller även svenska kunder är oklart.



Sanne Hansen

Teknikens Värld

7. Provkörning av Alfa Romeo Giulia 2,0 GME Turbo

Publicerad 19 maj 2024 kl 17.48

År 2027 ska det inte komma några utsläpp alls från Alfa Romeos bilar. Fram till dess är det dock full gas som gäller. Vi tar en sista vända med sportiga Alfa Romeo Giulia som uppdaterats en sista gång.



Sista svängen med Alfa Romeo Giulia. Nu har den uppdaterats och vi kör den.

Helt opåverkad av tiden, ovetande om de senaste årens snabba utveckling och föränderliga världsläge tycks **Alfa Romeo** Giulia ha levt i sin egen bubbla. Elektrifiering? Digitalisering? Automatisering? Pyttsan, det är tre ord **Giulia** inte har tagit till sig och det kanske vi ska vara tacksamma för. Häpnadsväckande nog säljs Giulia fortfarande, åtta år efter lanseringen och än mer förunderligt är att modellen nu får ett ansiktslyft och en uppdatering.

Egentligen är det inte så konstigt. Det kommer en helt ny generation Giulia, byggd på en elektrifierad plattform, 2025 och i väntan på den är det ju lika bra att Giulia-fabriken Piedimonte San Germano får fortsätta bygga Giulior så länge de kan. Och en mild uppdatering kan ge Giulia det nyhetsvärde den behöver för att beställningarna ska fortsätta trilla in.

Det här måste man ha i vetskap när man sätter sig bakom ratten i "nya" Giulia. Annars blir upplevelsen obegriplig.

DET HÄR ÄR NYTT

Full-LED

Strålkastarna uppdateras med adaptiv LED-teknik som del av standardutrustningen.

5 år

Giulia och Stelvio omfattas från och med nu av samma långa nybilsgaranti som mindre Tonale.

Digitaliserad

Den gamla instrumenteringen är bytt mot en stor TFT-skärm.



Modern skärm framför ratten, hopplöst föråldrad pekskärm i mitten.

En motor

Motorutbudet är rejält avskalat till att bara omfatta 280-hästarsbensinaren med automatlåda och fyrhjulsdraft.

Till att börja med är karossformen, den klassiska sedanen, så omodern att den nästan har gått varvet runt och hamnat på modet igen. Många elbilar är, främst av aerodynamiska skäl, sedanmodeller. Giulia är dock ingen elbil. När man trycker på startknappen som sitter på ratten, strax nedanför vänster ratteker, trummar en fyrcylindrig tvålitersbensinaren igång med en förvånansvärt raspig ton. Det är inget tillrättalagt ljud, Alfa sysslar inte med ljuddesign eller förstärkning genom högtalarsystemet. Det som låter i motorn och från avgasrören är det som hörs inne i kupén, och det hade varit roligt med ett roligare ljud. Den som köper en Giulia gör rätt i att även köpa ett sportavgassystem som vässar ljudet.

Motorn är det inget fel på. Bilen vi kör har motorn som heter 2,0 GME Turbo och det är den enda som finns kvar i utbudet, värstingen Quadrifoglio med V6-turbon borträknad. Det här är samma motor som vid lanseringen 2016 hade 200 hästkrafter och den hade då sällskap av en 2,2-litersdiesel som gick att få i 150- eller 180-hästarsutförande. Ingen av de senare passade Giulias karaktär särskilt bra. Det gjorde däremot 200-hästarsbensinaren och det gör den även nu, i 280-hästarsutförandet. Det är en påtagligt bottensvag men varvillig motor som måste köras aktivt för att inte sjunka ner i ett djupt, orkeslöst hål och när man väl gör så svarar den med en ganska god acceleration. Här måste vi anstränga oss för att bortse från alla senare års blixtrande snabba elbilar och se Giulia i ett annat ljus. Vi måste se automatlådan från ZF för vad den är, nämligen en växellåda. Många elbilsförare kan redan ha glömt hur en åttaväxlad automatlåda arbetar. Oftast gör den sitt jobb bra, men ibland tvekar den eller väljer fel växel på ett sätt som elbilar självklart slipper. För bara några år sedan hade vi inte tänkt på det.



Låg och sportig körställning i stöttande och bekväma framstolar.

Just ja, vi skulle prata om nyheterna också. Det enda sättet att identifiera nya Giulia, och nya [Stelvio](#) som får likadana uppdateringar, är att titta i fronten eller baken. Där fram har grillen fått nytt mönster, luftintagen delvis ny utformning och strålkastarna har nu adaptiv LED-teknik. De har också tre ostbågsformade LED-slingor som varselljus, vilket först kom på Tonale och ska vara inspirerat av tidigare Alfa-modeller, däribland 159 med sina tre runda strålkastare. Där bak kan man se att Giulia har fått transparenta klarglas över bakljusen och en delvis ny design på stötfångaren. Man måste titta noga.



Baksätet är inte mycket att hurra för, gigantisk kardantunnel stör.



*Liten öppning, rimligt utrymme och genomlastningslucka får man i Giulia.
Vi saknar en kombi.*

Inuti är det lättare att se nyheterna, eller rättare sagt nyheten. Giulia har tagit klivet in i 2020-talet med en helt digital instrumentering. Alfa har löst det snyggt genom att trycka in skärmen i en rund enhet som för tankarna till Alfas klassiska instrumentstrutar och grafiken ser toppmodern och snygg ut. Därtill fungerar det bra, all information är lätt att hitta och det går att ändra lite på utseendet och vilken information som ska visas centralt.

Dessvärre får den nya skärmen framför ratten den gamla pekskärmen att se kraftigt föråldrad ut. Pekskärmen har hängt med sedan introduktionen 2015 och då var skärmarna inte lika högupplösta och responsiva som de är nu. Det blir mer än tydligt i Giulia där en skärm anno 2015 möter en instrumentering anno 2024. Man kan peta på den, men enklare är att använda rullhjulet bakom växelspaken. Då minimerar man känslorna av irritation och desperation.

Jo, alla bilar har blivit kraftigt dyrare på senare år, men för Alfa Romeo Giulia är prisstegringen svårsmält. När vi provkörde Giulia med 2,2-litersdieseln för första gången sommaren 2016 kostade den 335 000 kronor. Grundpriset för uppdaterade Giulia, med 280-hästarens motor och grundutrustningsnivån Sprint är 579 000 kronor. Prishoppet upp till den mer utrustade Veloce, är stort. Den kostar 669 000 kronor.

Lägger man så mycket pengar på extrautrustning kan man lika gärna löpa linan ut och köpa den topputrustade Competizione som har adaptiva stötdämpare. Alfa kallar systemet Alfa Active Suspension och med det kan man ställa om stötdämpningen från ganska hård till jobbigt stenhård. Det innebär också att man måste betala 699 000 kronor för Giulia och då måste man verkligen fråga sig om det är värt pengarna.

Giulia är knappast en bil för framtiden och värdetappet från 699 000 kronor lär bli monumentalt. Det betyder dock inte att man ska akta sig för Giulia. Den som vill ha en klassiskt utformad sedan, med lagom stark bensinmotor och Alfas snudd på unika och finkorniga styrkänsla bör se hit. Vi lämnar tillbaka Giulia med en känsla av vemod och saknad. Och en kvardröjande fråga: Varför fick inte **Tonale** bli så här härlig?



ALFA ROMEO GIULIA 2,0 GME TURBO

Pris: 579 000 kronor, säljs nu.

Motor: Bensin. 4-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression i.u. Borrning/slag 84,0/89,9, cylindervolym 1 993 cm³. Max effekt 280 hk (206 kW) vid 5 200 r/min, max vridmoment 415 Nm vid 2 000–4 800 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 12,5 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum fram, 9 tum bak. Däck 225/40 R19 fram, 255/35 R19 bak.



Någon som helst hybridteknik är inte aktuell. Det är Giulia närmast ensam om i bilvärlden.

MOTORNYTT

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 282, längd 464, bredd 186, höjd 144, spårvidd f/b 156/156. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 729, maxlast 391, max släpvagnsvikt 1 380. Tank 58. Bagagevolym (VDA-liter) 480 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,2 s, toppfart 240 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,80 l/mil. CO2 182 g/km.

Garantier: Nybil 5 år/20 000 mil, rostskydd 8 år, lack 2 år.

Skatt: 13 234 kronor per år de första tre åren, därefter 1 922 kronor per år.

Rivaler:



Mercedes C 300 4MATIC AMG Line Sedan

Mildhybridteknik och fyrcylindrig motor ger 281 hk i Mercedes C-klass. Möjligtvis ett bättre val på papperet, men inte lika roligt.

Pris: 551 900 kronor.



BMW 320i xDrive

Nästan alla köper 330e xDrive för 592 000 kronor – ett bättre val. 320i xDrive är i svagaste laget med 184 hk.

Pris: 499 900 kronor.



Erik Wedberg

8. Så mycket kostar nya Dacia Duster i Sverige

Av William Karlsson 21 maj 2024 kl 14:29

Nu har priset på nya Dacia Duster i Sverige avslöjats. Bilen fick toppbetyg i de första testerna. Duster kommer i tre olika versioner till Sverige.



Dacia Duster har länge varit flaggskeppet för den rumänska biltillverkaren. Bilen har en storlek som passar de flesta familjer. **När Dusters tredje generation testades av olika motortidningar fick den mycket positiv feedback och flera toppbetyg.**

– Utan tvivel är detta den mest avancerade, bekväma och kompetenta Duster hittills, skrev Daily Mail.

När bilen nu kommer till den svenska marknaden släpps den i tre olika versioner. Två av dessa kommer med en TCe 130-bensinmotor med 130 hästkrafter och en manuell växellåda. Det som skiljer bilarna åt är drivningen där en är framhjulsdreven och den andra fyrhjulsdreven. Den tredje varianten som kommer att gå att köpa är en hybrid med en 1,2-liters fyrcylindrig motor med automatisk växellåda. Hybriden har 140 hästkrafter och är även den framhjulsdreven.

Den billigaste versionen är bensinaren med framhjulsdrift som kostar **269 900** kronor. Den andra bensinaren med fyrhjulsdrift finns att köpa i två olika versioner där en kostar **289 900** kronor och den andra **304 900** kronor, där bilen kommer med mer utrustning. Hybriden kostar lite mer och landar på **319 900** kronor.



LÄS MER:

- [Första testerna: Nya Dacia Duster får toppbetyg](#)
- [Lågpris-SUV:en Dacia Duster förvandlas till widebodymonster](#)
- [Officiell: Så blir helt nya Dacia Duster](#)
- [Bilderna läckte ut – se nya Dacia Duster](#)
- [Dacian krockade med en 70 gånger dyrare Ferrari](#)
- [Nytt test: Dacia Dusters förarmiljö säkrare än Tesla...](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

9. Slutade på Koenigsegg – startar egen konkurrent

Av Maths Nilsson

20 maj 2024 kl 06:48

Koenigseggs tidigare designchef tar upp konkurrensen med sin tidigare arbetsgivare. Sasha Selipanov startar ett eget hyperbilmärke som heter Nilu27. Bilen ska lanseras senare i sommar.



Sasha Selipanov var tidigare designchef för Koenigsegg under knappt tre år. Under hans tid togs bland annat designen av Koenigsegg Gemera fram. Han har även varit chef för exteriördesign hos Bugatti och chefsdesigner för Hyundais lyxmärke Genesis.

Nu tar han upp konkurrensen med sin tidigare svenska arbetsgivare och startar ett eget hyperbilmärke. Märket heter Nilu27 och har släppt en första teaservideo över en hyperbil som ska lanseras senare i år. Bilen blir analog och drivs av en förbränningsmotor. Hur långt den är från produktion vet vi inte. Nilu27 meddelar att dess första hyperbil kommer att avslöjas på Pebble Beach den 15 augusti 2024.

Sasha Selipanov var under knappt tre år desigchef hos Koenigsegg.

– Oberörda av digitalisering, elektrifiering och andra distraktioner fokuserar vi på den ultimata fordonsupplevelsen med en hälsosam dos av 'holys 'shit blandat i för balansens skull, uppger Nilu27 på sociala medier.

Än så länge har vi bara fått se bilens bakparti. Det tycks bli en tämligen avskalad hyperbil. Bilderna avslöjar att bilen får glastak och måsvingedörrar. Den tycks positionera sig någonstans mitt emellan Gordon Murray T50 och Koenigsegg.



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

LÄS MER:

- [Koenigsegg om likheten med Polestar: Det måste vara...](#)
- [Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...](#)
- [Ny fyrsitsig hyperbil utmanar Koenigsegg Gemera](#)
- [Koenigseggs nya satsning – startar Sveriges största vingård](#)
- [Flera svenskar har köpt Koenigseggs nya...](#)
- [Koenigsegg startar laddstation för elbilar – öppnar museum](#)



Maths Nilsson

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



10. Italien beslagtogs Fiats elbilar med italiensk flagga på

Posted by Kristofer Rask

maj 20, 2024

Inte tillräckligt italiensk

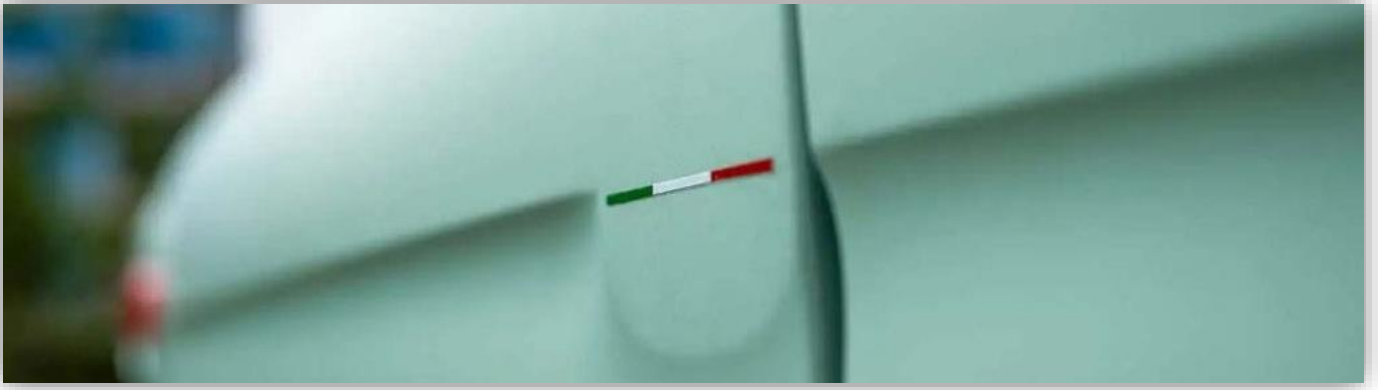


Fiats minsta elbil Topolino har hamnat i blåsvädret i Italien. Det eftersom det italienska märket bryter mot den italienska "Made in Italy"-lagen som innebär att allt som antyder att något är italienskt, också måste vara det.

Fiat är ett italienskt varumärke, men problemet med Fiat Topolino är att den tillverkas Marocko. Det i sig är det inget fel på, men det har nu uppmärksammats att Fiat utsmyckad Topolino med en italiensk flagga. Något som alltså är ett övertramp.

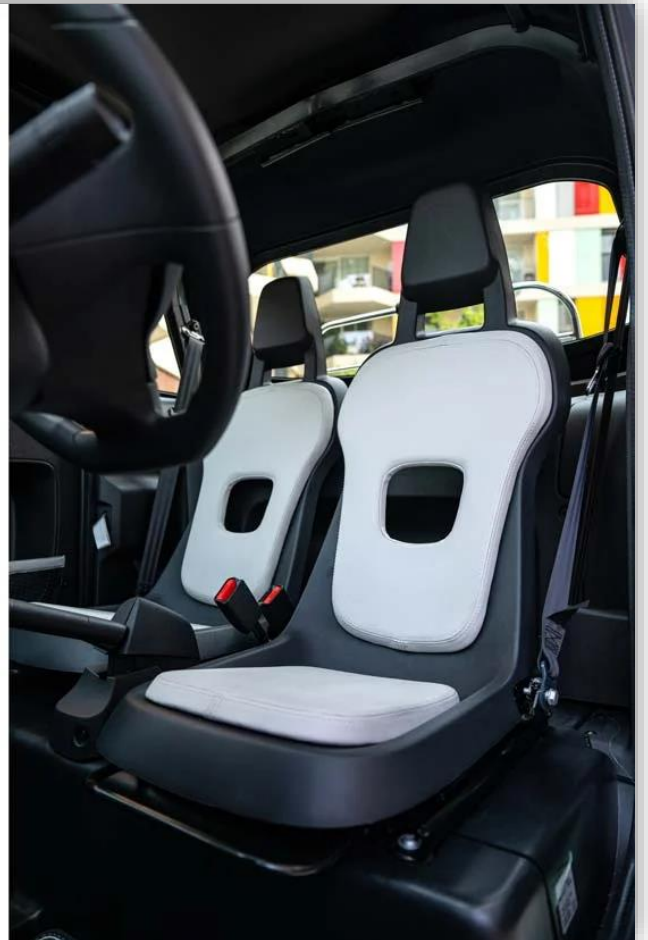
Italiens finanspolis uppges nu ha beslagtagit ett dussintal Fiat Topolino som bar den italienska flaggan men som monterats i Marocko. Tillslaget skedde i hamnen i Livorno i samband med att

Fiats ägare Stellantis meddelar att man kommer ta bort det lilla klistermärket med den italienska flaggan på bilarna, och tillägger att Topolino-projektet faktiskt utvecklades i Turin. Fiat förnekar alla brott och sa att de alltid har kommunicerat på ett öppet sätt om i vilket lan Fiat tillverkar Topolino.



Den lilla flaggan.

Nyligen hamnade Alfa Romeo i samma knipa. Det italienska märket lanserade tidigare i år den nya elbilen Milano. Men när det uppmärksammades att den skulle byggas i Polen fick det italeinska myndigheter att reagera. Alfa Romeo valde då att byta namn på bilen till Junior.



Kristofer Rask



**Italiensk minister inte glad att Alfa Milano byggs i Polen
"Förbjudet enligt italiensk lag"**



**Alfa Romeo byter namn på nya Milano
Nu kommer den heta Junior istället**



**Fiat släpper Topolino med dörrar
Sötast i hela världen**



**Ny eldriven Fiat Topolino med klassiskt utseende
Urgullig!**

11. Ny rapport: Biltillverkare kopplas till tvångsarbete i Kina

Publicerad 2024-05-21 kl 9:52 (uppdaterad 2024-05-21 kl 10:22)

Text Erik Söderholm

En rapport från USA slår fast att BMW, Jaguar Land Rover och Volkswagen använt bil-delar som tillverkats under tvångsarbete i Kina. ”De stoppar huvudet i sanden”, säger en amerikansk politiker.



Tidigare i år **stoppades tusentals nya bilar** i amerikanska hamnar. Anledningen var att de innehöll en komponent som kunde ha tillverkats med hjälp av tvångsarbete i Kina.

Nu slår en amerikansk rapport fast att BMW, Volkswagen och Jaguar Land Rover köpt delar från ett kinesiskt företag som brutit mot lagen om tvångsarbete i Xinjiang-regionen. Delarna ska ha levererats via underleverantörer och inte direkt till biltillverkarna.

Jaguar Land Rover uppger att delarna använts i äldre modeller och slutade använda delarna när de fick veta att det införts sanktioner mot det kinesiska företaget. De delar som redan hunnit levereras förstördes.

För BMW:s del handlar det om 8 000 nya Minibilar som innehåller delar från företaget. BMW uppger att importen av delarna stoppats och att de bilar som innehåller komponenter från det kinesiska företaget ska kallas in till verkstad.

– Biltillverkarna stoppar sina huvuden i sanden och svär att de inte kan hitta något tvångsarbete i sina leveranskedjor. Deras riktlinjer för detta är uppenbarligen inte tillräckliga, säger demokraten Ron Wyden i amerikanska senaten som också är ordförande i den kommitté som undersökt ärendet.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Ny granskning: Uselt betyg för BYD – inte en enda poäng



Raseriet mot VW-chefen – attackerades med tårta



Tusentals bilar stoppas i amerikanska hamnar

Feber

12. Great Wall Motors släpper motorcykel med boxer-åtta

Bobby Green

2024-05-21 kl 10:40

Maffig.



FILM: <https://youtu.be/KSpMcSKN-7M>

I slutet på 80-talet klämde Honda in en sexcylindrig boxer-motor i sin motorcykelmodell Gold Wing. En maffig maskin som nu får se sig utmanad av kinesiska Great Wall Motors senaste bygge - som har boxer-åtta. Modellen som heter S2000 GL kommer från det nya märket Souo och den är föga förvånande inte helt olik Hondas klassiker. Motorn har dubbla överliggande kamaxlar och den är på 2000 kubik. Till maskinen kopplas en åttastegad automatlåda. Tyvärr får inte reda på några fler tekniska detaljer kring den just nu, utan det ska släppas först om några månader. Varvräknaren har i alla fall rödmarkering vid 6000 varv och hastighetsmätaren går till 240 km/h.



Bobby Green



**Det här är ORA Good Cat
Liten elbil från Great Wall Motors**



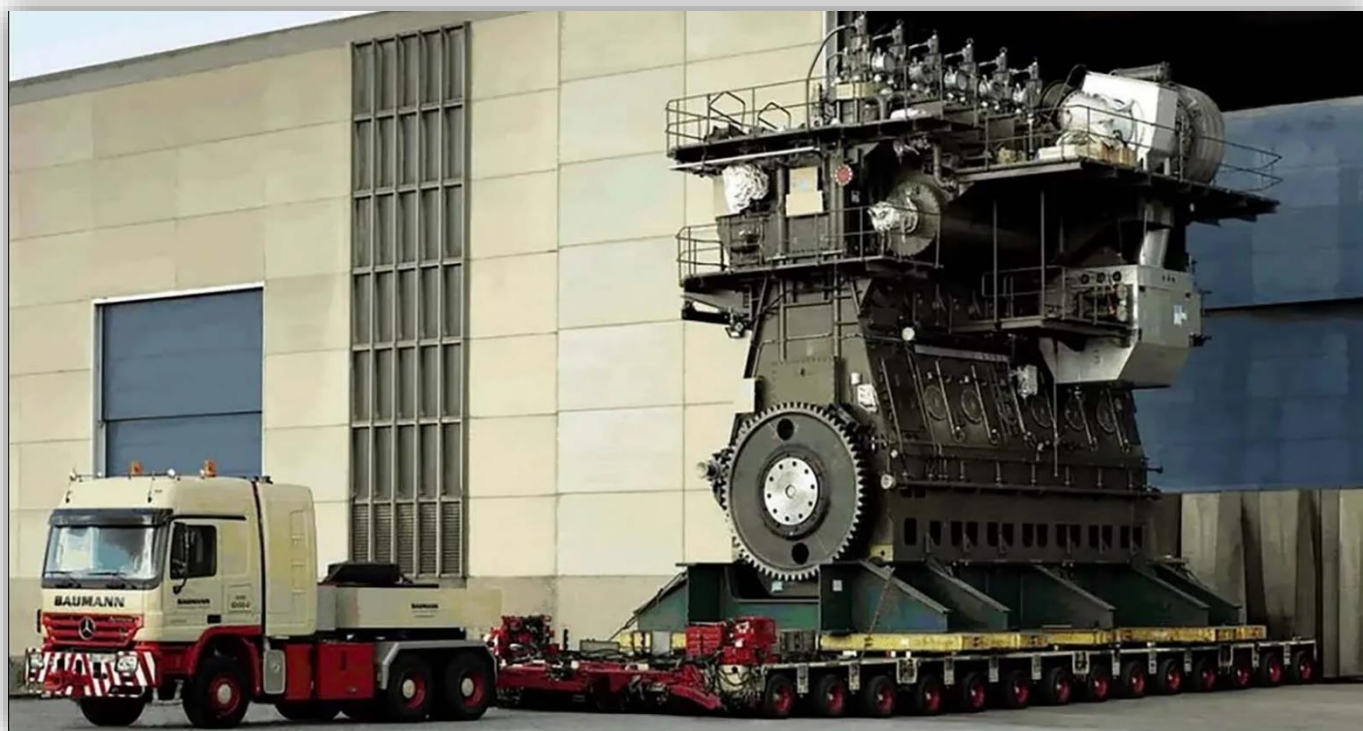
**Great Wall Motors lyxmärke visar koncept i Frankfurt
Plug-in hybrid-SUV**

13. Världens största förbränningsmotor är finsk

Av William Karlsson

20 maj 2024 kl 15:51

Världens största dieselmotor är designad och framtagen av det finländska företaget Wärtsilä. Rekordmotorn Wärtsilä-Sulzer RTA96-C driver enorma containerfartyg med sina 115 000 hästkrafter. Kraftpaketet slukar 250 ton bränsle per dag.

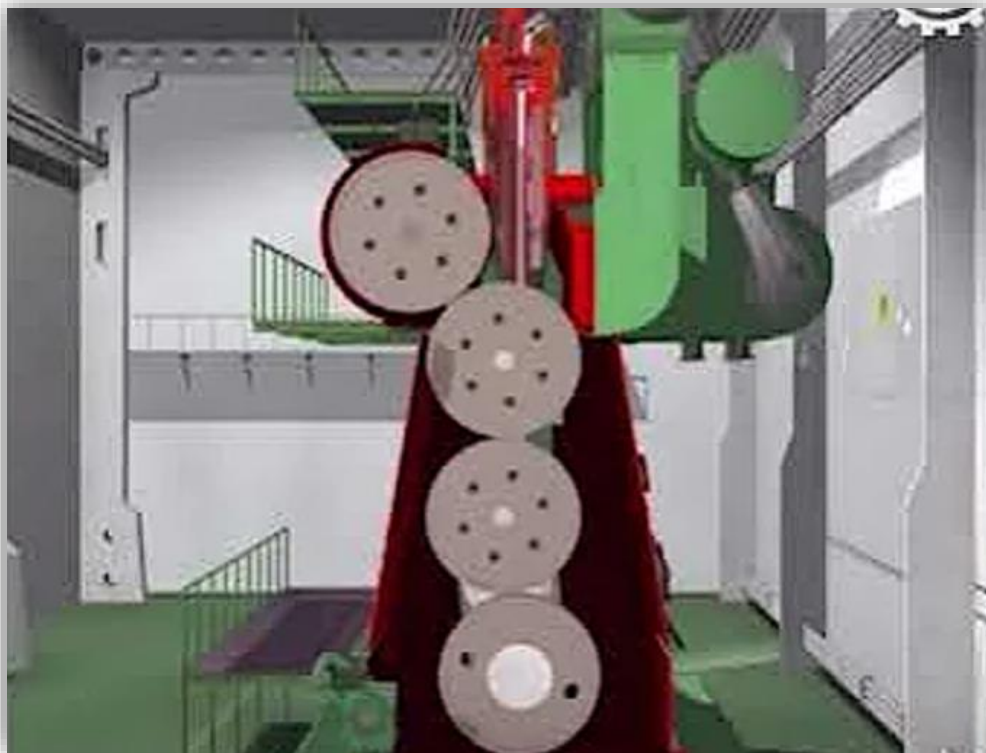


FILM: <https://youtu.be/1QWT2bXKo24>

Wärtsilä-Sulzer RTA96-C har korats till världens största förbränningsmotor av **Autoevolution**. Med sin enorma storlek som går att jämföra med ett lägenhetshus är den lika kraftfull som 72 Bugatti W16-motorer tillsammans. RTA96-C är designad för att kunna fungera för världens största containerfartyg som ska kunna transportera 16 000 containers.

Det går åt en del bränsle för att hålla igång RTA96-C. På en dag slukar den 250 ton bränsle. Det är ungefär 6000 gånger så mycket än vad en normal personbil drar på en genomsnittlig dag. Dessutom är den inte billig att köpa till en början då den beräknas kosta runt 288 miljoner kronor. Den största versionen av motorn har 14 cylindrar, är 27 meter lång, 13,5 meter hög och väger 2300 ton. Totalt ska den kunna producera 115 000 hästkrafter med ett vridmoment på 7603 850 Nm.

Traditionellt har lågvarviga marinmotorer byggts med maximalt 12 cylindrar. Men vid tidigt 2000-tal insåg tillverkare av containerfartyg att de skulle behöva mer kraft än vad som fanns tillgängligt på marknaden. Därför tog man fram en lösning genom att basera den 14-cylindriga RT-flex96-C på en väletablerad 12-cylindrig RT-flex96-C-design.



FILM: <https://youtu.be/WC10SOBj8JU>

Vevaxeln i motorn fick en större förändring när det blev 14 cylindrar i stället för 12. Där uppgraderas materialet för att kunna möjliggöra en ökad krymppassning, skriver **Wärtsilä**. Vevaxeln roterar med 92-102 varv i minuten där kolven har en medelhastighet på 8,5 m/s. Cylinderdiametern är ungefär 960 mm och slaglängden cirka 2500 mm.

Motorn har en insprutningsteknik som kombinerar mekanisk högtryckspump med elektriska datorstyrda insprutningsmunstycken. Detta gör att det skapas mindre utsläpp och en stadigare gång. Motorn är designad av det finländska företaget Wärtsilä och tillverkas av Doosan Engine i Sydkorea.

LÄS MER:

- [Nytt rekord för BYD – kan ha kört om Tesla](#)
- [Hoppet lever för Trollhättan – kinesiska jätten...](#)
- [Världens snabbaste företag är fött: Bugatti och...](#)
- [Bygger världens största bilfartyg – otrolig kapacitet](#)
- [Kina nu världens största bilexportör – kan tacka Ryssland](#)
- [Toyota världens största bilmärke 2022 – så många...](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



14. Alvis: En okänd engelsk klassiker

Av Anders Værnéus

Uppdaterad 21 maj 2024 Publicerad 21 maj 2024

Vill du unna dig en ny bil som på alla sätt andas 1930-tal? Då är ett exemplar av en engelsk Alvis ett alldeles utmärkt alternativ.



Tänk att sätta dig bakom ratten på en bil som är designad på 1930-talet men som faktiskt är helt ny. Den upplevelsen kan du faktiskt få bakom ratten på en ny Alvis Bertelli Sport Coupé.

Av den engelska bilindustrin finns egentligen inte så mycket kvar.

Tittar du endast på märken, så absolut. De stora kända varumärkena vårdas ju fortfarande ömt, men det är ytterst få som fortfarande ägs av England. Om jag får uttrycka mig så enkelt.

Ett av de få är självklart urengelska Morgan, som med sina trehjulingar som pr-bilar och sina fortfarande 1930-tals-stukade öppna sportbilar, charmar generation efter generation med sin brittiska själ och look.

Inte ens Morgan

Om vi ska vara riktigt ärliga, är inte ens Morgan helt engelskt längre. **Familjen Morgan** själva har i dag bara en liten ägarandel kvar i bolaget, medan resten ägs av ett italienskt investmentbolag.

Nu är det bara Alvis kvar.



Alvis grundare T.G. John och Geoffrey de Freville framför Alvis-fabriken.

Detta brittiska fordonsföretag som startade redan 1919 och tog sig just varumärket Alvis. En förkortning och sammanslagning av ALuminium och VIS. Det sistnämnda som betyder "styrka" på latin.

Alvis blev snart kända för sina snabba och körglada sportbilar som bland annat hade framgångar på Le Mans på 1920-talet.

Krigsproduktion

Efter att ha lagt om produktionen till krigsmateriel under andra världskriget, återgick den dagliga produktionen av lite lätt lyxbetonade personbilar efter kriget, parallellt som företaget fortsatte bygga fordon till den brittiska försvarsindustrin.

Efter att företaget köpts upp av konkurrenten Rover 1965 lades den civila biltillverkningen ned och Alvis blev nu endast synonymt med försvarsmateriel.

Hela arkivet och reservdelslagret från den tidigare biltillverkningen, packades dock undan. Så när det dök upp intressenter för att återuppta tillverkningen av bilar från företagets glansålder, fanns det en hel del material att börja med.

72 år senare

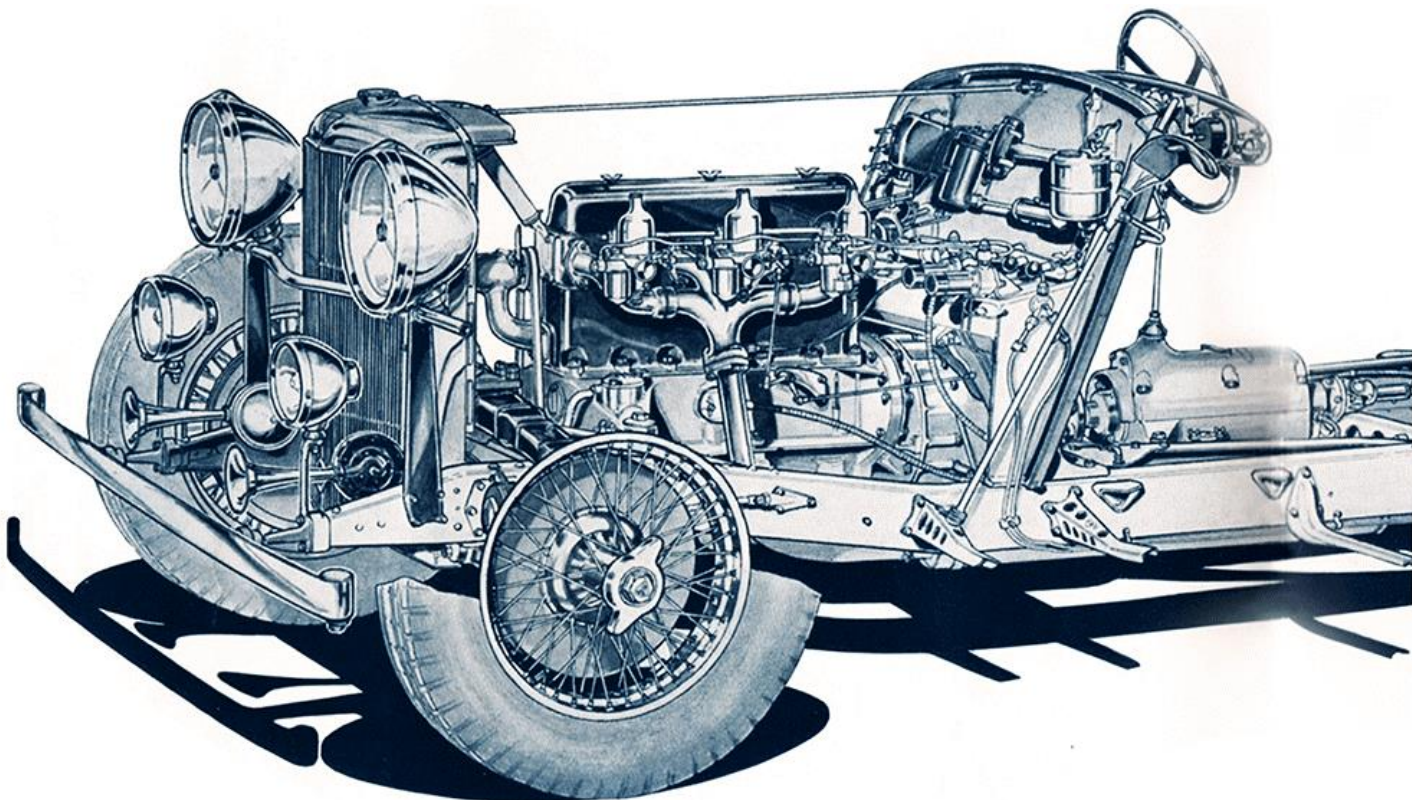
I dag kan du alltså beställa en ny klassisk Alvis 4,3 litre, 72 år efter att den senaste bilen lämnade bandet.

4,3-litersbilen var det engelska märkets snabbaste förkrigsbil som inte var kompressordriven och byggs nu alltså efter samma ritningar som originalbilen byggdes på 1930-talet.

1930-talskänslan kommer vara närvarande i hela bilen då även originalmotorn byggs efter de sparade ritningarna.



Alvis Vanden Plas Tourer. Bara namnet smakar så mycket England det bara kan. Och när sedan designen flirtar vilt med dåtiden, så är ju loppet redan kört.



Eftersom alla ritningar finns bevarade går det även att bygga originalmotorn helt korrekt.

Lätt moderniserad

Motorn har dock konstruerats igenom och smärre förändringar är gjorda för att möta moderna krav på avgasrening och även plocka ut så mycket kraft och styrka som det går ur den gamla tekniken.

Så vill du ha en bil med äkta engelsk aristokrati-känsla men vill slippa det mekaniska pysslet, kan en [ny Alvis](#) vara ett mycket trevligt alternativ.





15. Enda Saaben med V8: Kom från Corvette

Uppdaterad 05 juli 2023 Publicerad 05 juli 2023

Saabs sista år bestod i hög grad av amerikanska bilar som fått sig en svensk sminkning. En av dessa hade V8 och blev således den enda Saaben med V8.



Saab 9-7X kunde antingen fås med en rak sexa eller en V8.

Det svenska märket tillverkade fem prototyper av en V8-motor på 80- och 90-talet men motorerna nådde aldrig produktion.

Mellan 2005 och 2008 kunde man emellertid få 9-7X med en V8 från amerikanska **GM**.

Det blev första och sista gången märket från Trollhättan erbjöd en modell med en V8-motor under huven.

Amerikan med svenska kläder

Saab 9-7X byggdes på GM:s bottenplatta **GMT-360**, något den har gemensamt med bilar som Buick Rainier, Chevrolet Trailblazer, Oldsmobile Bravada, och Isuzu Ascender.

Den såldes aldrig officiellt i Sverige, utan gick i stället via diverse importfirmor samt av Svenska Bil AB, dåtidens största återförsäljare av det svenska märket.



Interiören var bestämt amerikansk.

Samma motor som i Corvette

Under huven kunde man få antingen en sexa eller en åtta, där den mest spännande motorn var en 6-liters V8 som erbjöds i Aero-varianten av 9-7X och hade 390 hästkrafter.

Det var samma motor som man fann i dåtidens Corvette.

En annan V8-motor som erbjöds var en variant på 5,3 liter på 300 hästkrafter

Kraften gick ner till backen via en fyrstegad automatlåda.

Saab som tillverkades i USA

9-7X tillverkades i Dayton, Ohio och totalt 20 417 bilar rullade av bandet innan modellen lades ned.

Det kryllar inte av 9-7X på den svenska marknaden, särskilt inte med den ovannämnda Corvette-motorn.

Ingen populär pjäs

I Sverige finns det i skrivande stund två 9-7X till salu, båda med 4,2-liters raka sexan man kunde få.

Vill man i stället ha en 9-7X med V8 får man röra sig ner mot kontinenten.

När det gäller 6-liters V8:an tillverkades det bara 554 exemplar av den, motsvarande 2,7 procent av det totala beståndet – det rörde sig alltså inte om någon kioskvältare.



Toppmodellen stavades Aero och hade en 6-liters V8 som kom från Corvette.



Läs även: [Till salu: Den ovanligaste Saaben någonsin](#)



Läs även: [Saab 9-5 Hirsch: Raketen från Schweiz](#)



Läs även: [Till salu: Helt ny Saab 9-3 SportCombi](#)



Marcus Berggren
Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln.

16. Delage D8-120 Chapron cabriolet 1937



Från starten 1905 fick Automobiles Delage ett gott rykte för att producera bilar med avancerad design och kompromisslös kvalitet. Företaget lyckades existera som en oberoende organisation genom den tidiga stora depressionen fram till likvidation och omorganisation under Delahayes moderbolag från 1935 till 1953. Avancerad ingenjörskonst och kvalitet kännetecknade Delage under hela dess existens, inklusive banbrytande arbete med toppventiler, överliggande kamaxlar, överladdning och ett brett utbud av fyra-, sex-, åtta- och 12-cylindriga motorkonfigurationer, plus den branschledande användningen av fyrhjulsbromsar 1918.



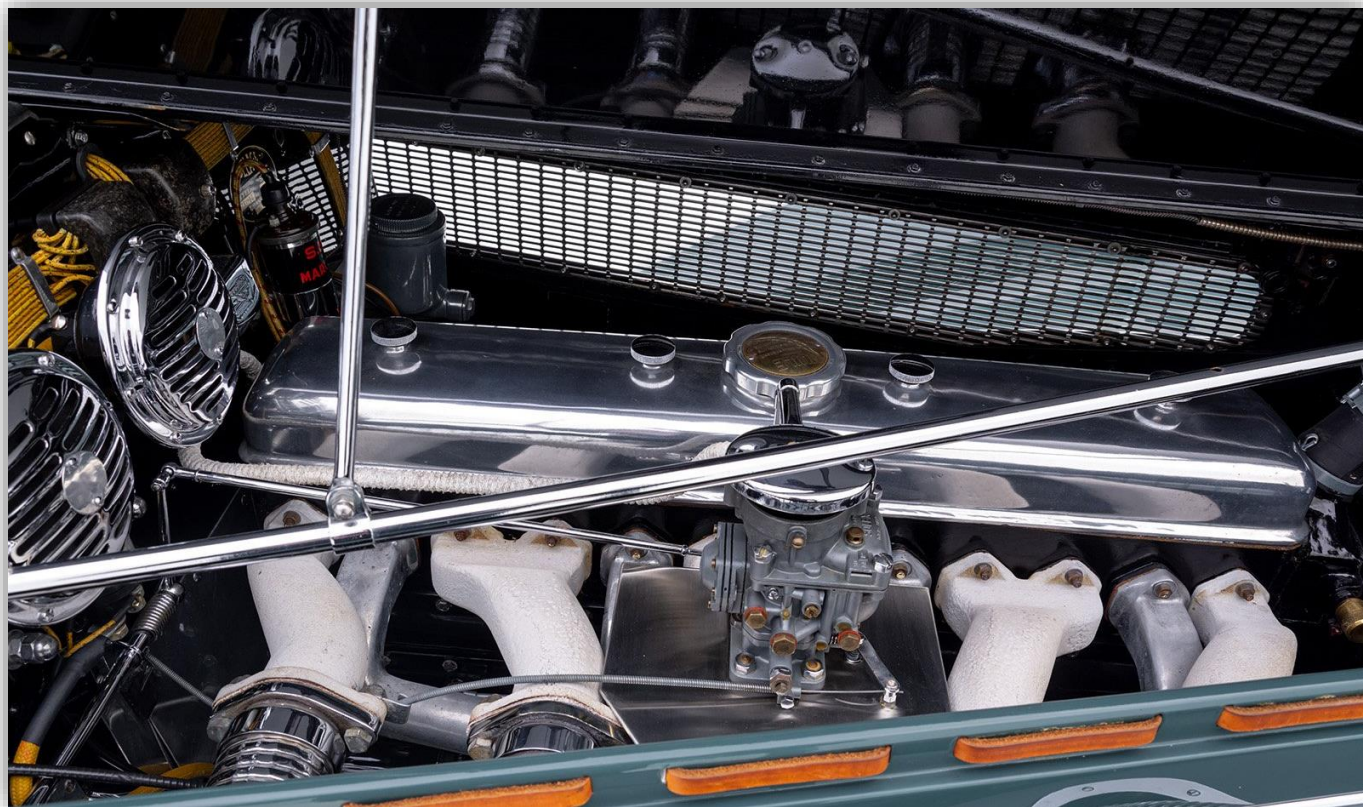


Delage D8-120 var företagets första nya modell som producerades efter ekonomiska svårigheter som hade lett till att det samarbetade med den långvariga rivalen Delahaye, under överinseende av en ny företagsledare, Walter Watney. Den använde en rak åttacylindrig motor som liknade Delahayes tävlingsorienterade sexcyllindriga motor, men naturligtvis med två extra cylindrar, för en effekt på cirka 115 hästkrafter. Motorn var monterad på en robust ram, med avancerad framhjulsupphängning med tvärställd bladfjäder. Med vackra specialbyggda karosser från någon av Europas finaste butiker var det en fantastisk, snabb grand tourer, kapabel att transportera passagerare och deras bagage till 95 mph på Rue Nationale.

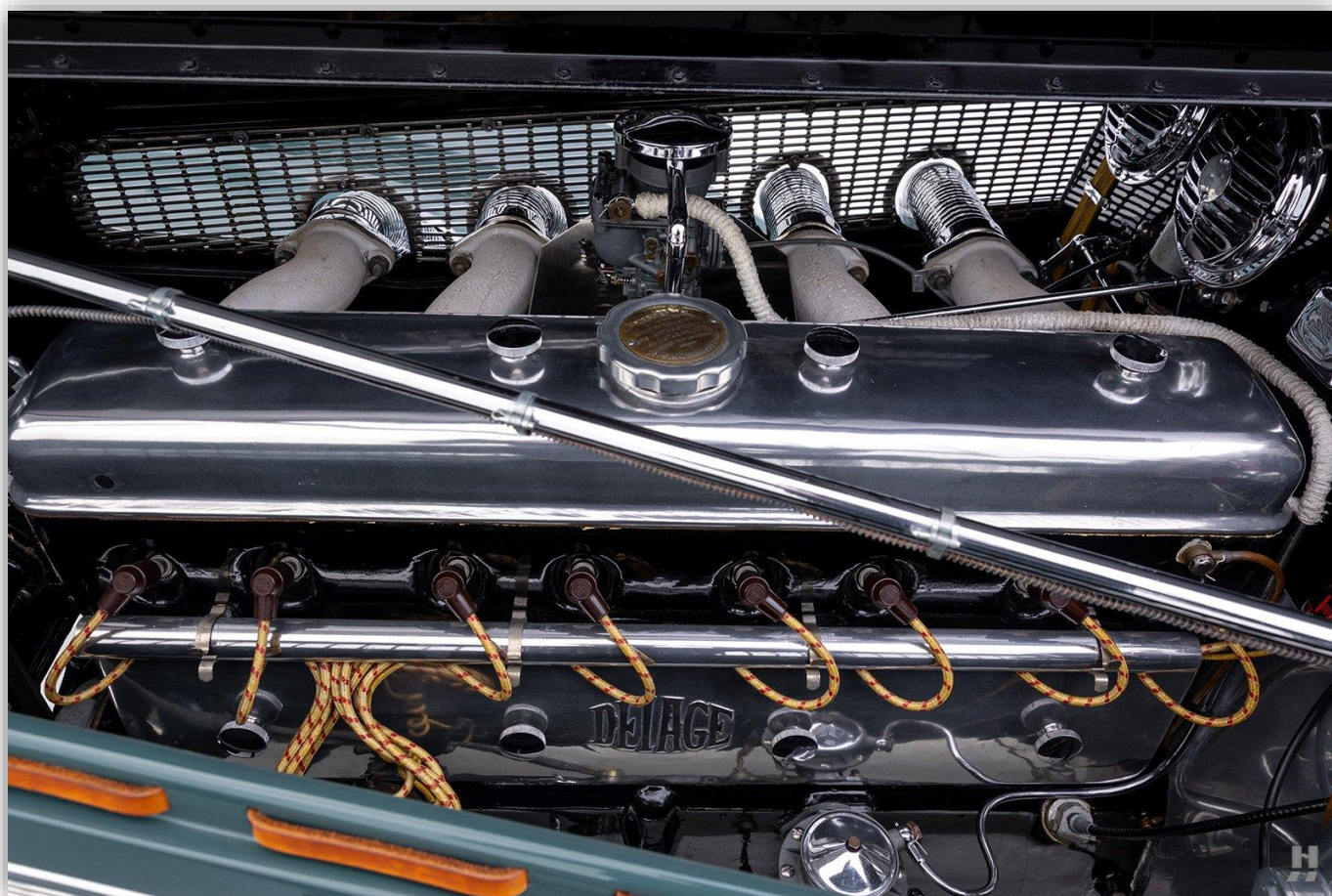
De tidigare nämnda karossbyggarna tyckte att D8-120 var en utmärkt grund för deras arbete, med utmärkta proportioner som lämpade sig för kraftfullt utformade karosser med långa motorhuvar. Oftast sågs bilarna med flamboyanta kromade sidoavgasrör som dök upp mellan motorhuven och stänkskärmarna, en touch som liknar den som sågs på de kompressormatade Duesenbergs, Auburns och Cords från den tiden - och som visar att stilen inte alltid flödade åt ett håll över Atlanten.

Henri Chapron Carrossier var en av de mest produktiva karossbyggarna i Frankrike och skrev en mängd olika karosser för Delahaye 135-serien. Chaprons signaturstil låg vanligtvis i framkant av modet, men med en grad av mognad och återhållsamhet som skilde den från de mer flamboyanta Portout- eller Saoutchik-designerna. När man föreställer sig en Delage från den här tiden är bilen som vanligtvis fångas för deras inre öga en Chapron-skapelse, oftast en cabriolet, en karossstil som karossbyggaren särskilt utmärkte sig för.

Uppgifter som tidigare lämnats från Chapron-arkivet tyder på att chassi 51624 med kaross 5254 levererades den 7 september 1937, strax före Parissalongen i Grand Palais i oktober. Enligt forskning av den framlidne Delage-auktoriteten Francois Jolly kan chassinummer 51624 ha levererats ny till en framstående fransk skådespelerska från den tiden, vars namn var okänt för honom. Intressant nog är bilen känd för att ha burit den brittiska registrering ELM 508 som är en förkrigsregistrering i London, så det är också möjligt att den första ägaren faktiskt var i Storbritannien.



Efter andra världskriget var skådespelerskans D8-120 verkligen på andra sidan kanalen, eftersom den enligt uppgift var i brittisk ägo, enligt anteckningar av Delage-registratören Peter Jacobs, av en G. Maude från Cheshire, som sedan annonserade den i aprilnumret 1957 av *Motor Sport*. Senare brittiska ägare inkluderade J.W. Heaney, Jr., enligt den framlidne Sidney Fulker.





Jollys efterforskningar visar vidare att Delage importerades till USA och ägdes av Robert Muelke. En industriell designer och promotor av tidiga anpassade bilutställningar på östkusten, Mr. Muelke var en tidig amerikansk kännare av märket, känd för sitt långvariga ägande av den speciella D8-120 S Pourtout Aero Coupe som senare vann Best of Show på Pebble Beach Concours d'Elegance 2005. Delage var därefter en del av den lilla, utvalda samlingen av Mark Gibbons i Cambridge, Massachusetts, tillsammans med en Talbot-Lago T-150 C SS med Pourtout-kaross, en Rolls-Royce Phantom II Henley Roadster, en Bugatti Type 57C, bland andra underbara rariteter.

D8-120 återvände sedan till Europa i händerna på Louis Vuitton-dynastins arvtogare Hervé Ogliaastro, som beställde dess nuvarande restaurering av den berömda franska firman Carrosserie Lecoq. Under denna tid var Lecoq en av de mest kända restaureringsverkstäderna i Europa, känd för sina många segrar på concours d'elegance över hela världen. Som en del av detta omfattande arbete lackerades bilen om till sin nuvarande färgsättning; Karossens träram gjordes om i stor utsträckning, men dess plåt verkar ha bevarats väl, eftersom vissa originaldetaljer fortfarande kan ses under skärmarna. En stor del av kromlisterna gjordes om men vissa ursprungliga detaljer förblev intakta, med Chapron-karossnumret "52" fortfarande synligt på undersidan av en av vindrutans stolpkåpor. Efter avslutad restaurering ställdes Delage ut på Louis Vuitton Classic 1992 på Bagatelle, där den vann *Prix special du Jury*. På senare tid har denna Delage omhulrats i en privat samling i Kalifornien, och dess restaurering är noggrant bevarad.

Idag presenteras 51624 i ett fantastiskt skick i den eleganta livrén av salviagrönt över en frodig elfenbensinteriör. Lack- och karosskvaliteten är exceptionell, bilen har hållits i superlativ skick sedan den restaurerades. Passform och finish är enastående, och ljusarbetet presenteras i fin ordning.

Sittbrunnen, som är klädd i vackert elfenbensläder, visar bara de minsta tecken från användning men förblir smidig och vackert presenterad. Baksätena är ganska användbara för ytterligare passagerare, vilket gör detta till ett bra val för både touring och concours-evenemang.

Den ursprungliga motorn med matchande nummer (nummer 51624) är kopplad till en fyrväxlad Cotal-växellåda med förval, som manövreras via den känsliga H-mönstrade växelspaken på rattstången. Bortsett från att den ser bra ut, presterar den vackert. I linje med resten av den här bilen är motorn vackert detaljerad med rätt finish, korrekt hårdvara och korrekt presenterade tillbehör. Samma sak gäller för underredet som, återigen, är fullt detaljerat och exceptionellt rent, vilket man kan förvänta sig av en restaurering av concours-kvalitet som denna.

MOTORNYTT

Sammanfattningsvis var D8-120 inte bara ett värdigt försök att bära Delage-namnet, utan hade en alldeles egen romantik över sig. Det är en passande bil för att använda Peter Ustinovs berömda citat – att en gentleman kör en Alfa Romeo, körs i en Rolls-Royce, men bara ger en Delage till sin favoritälskarinna.

Delage är en bil som varje entusiast av förkrigsbilar måste uppleva minst en gång, och detta exemplar, med utmärkt karosseri och en välbevarad restaurering, skulle vara värt allas njutning. Det är ett vackert exemplar av en av företagets mest förtjusande modeller.



Roger Warolin