



Noble M500

- 1. Nissan hyllar Datsun från 1969**
- 2. Nya Bentley Continental GT Speed är starkast hittills**
- 3. Provkörning av Suzuki Swift 1,2 Hybrid Select AllGrip Auto 4x4**
- 4. Test av BYD Seal U**
- 5. Chandang är nästa elbilmärke till Europa**
- 6. Volvo EX90 levereras utan viktiga funktioner**
- 7. Ford ska bygga världens bästa elbilsteam**
- 8. Saudi Aramco köper 10 procent av Renault och Geely**
- 9. Tesla slår Volvo på mållinjen**
- 10. Snart börjar PostNords 34 meter långa lastbil rulla**
- 11. Noble M500 recension**
- 12. Alvis TD21 Drophead Coupe**



1. Limiterad Nissan hyllar Datsun från 1969

Publicerad av John Sempill 2024-06-27 Uppdaterad 2024-06-27

Vad tycker vi om heritage-bilar? Rätt coola, om ni frågar oss. Denna Nissan Z Heritage Edition är en hyllning till S30-generationens Datsun 240Z – en bil som avtäcktes för 55 år sedan.



För att markera 55 år har Nissan Z Heritage Edition fått samma färgschema som dess förlaga från 1969: läskande orange i en kulör som heter New Sight Orange. Fronten har twea-kats och fått en något större grill än standardbilen.





Fälgarna på 19 tum och kjolpaketet fram och bak är en svag vinkning till Datsun-arvet, medan de svarta dekalerna ger en egen touch.

Motorn då? En dubbelturbo-V6:a med 400 hästar. Det trevliga är att den erbjuder både som manuell och automat – sex- respektive nioväxlad.

Det mindre trevliga är att Nissan Z Heritage Edition inte kommer till Sverige, utan är ämnad den amerikanska marknaden till ett pris av \$59 135 – motsvarande drygt 630 000 kronor. Uppenbarligen dags att ansöka om grönt kort.





2. Nya Bentley Continental GT Speed – starkast hittills

Publicerad av John Sempill 2024-06-27 Uppdaterad 2024-06-27

När vi går mot semestertider är tanken på en kontinental frukost inte helt främmande. En annan kontinental association är Bentleys nya monster: Continental GT Speed.



Så varför inte välja båda? Continental GT Speed råkar dessutom vara Bentleys mest kraftfulla gatbil hittills.

Nya Bentley Continental GT Speed är den fjärde generationen av modellen och bjuder enligt Bentley på vågad design, något som kallas 3D-läder, samt en räckvidd på 81 WLTP-kilometer med eldrift.

Hybridpaketet består av en fyraliters-V8 och en elmotor som i sig levererar 187 hk. Tillsammans hamnar effekten på 771 hk och vridet på 1 000 Nm.

Har du bråttom till 100 km/h avverkas detta på 3,1 sekunder och ger en hel del tid över till annat du behöver hinna med. Förslagsvis att äta upp den där frukosten vi nyss nämnde.

Växellådan är en dubbelkopplingsenhet med åtta steg som tillsammans med den elektroniska diffspärren levererar högsta möjliga effekt och grepp till bilens samtliga hjul.

Batteriet på 25,9 kWh är placerat bakom bilens bakre hjulaxel och ger, enligt Bentley, en "perfekt balans".

Och på tal om batterier och eldrift är det möjligt att köra helt på el i hastigheter upp till 140 km/h. När du har sedan tömt batteriet fyller du på med en effekt upp till 11 kW.

I bromsväg har du hederliga stålskivor alternativt keramiska att välja mellan. Och 3D-läder? Klädseln har alltså en 3D-effekt. Mer spännande än så var det inte. Men Bentley beskriver det så här: "skulpterad kviltning, ljusnande perforeringar och nytt broderi".



Den nya färgpaletten består i skrivande stund av Gravity Grey till interiören, samt Tourmaline Green till exteriören.

Samtidigt som nya Bentley Continental GT Speed lanseras kommer även taklösa Continental GTC Speed.

Detta är inget skämt

Vi rundar av med en Norgehistoria. Som ett bevis på bilens prestanda gav sig Bentley på ett rekordförsök. Och inte vilket som helst.

”Vi vill vara snabbast under vatten”, lär någon av Bentleys ingenjörer ha sagt när de började planlägga rekordförsöket att köra fortare än 320 km/h i en tunnel.

Norska Statens Vegvesen samt den norska polisen gav sin välsignelse och ett rekord slogs i Ryfylketunneln. Tunneln är nästan 1,5 mil lång och råkar vara världens djupaste med sina 292 meter under havet.

Rekordet sattes i april – skriver Bentley i sitt [pressmeddelande](#) – med nya Bentley Continental GT Speed tankad med biobränsle och ett batteri laddat med elektricitet från förnybara källor.

Nya Bentley Continental GT Speed tog sig från stillastående till 335 km/h på 33 sekunder. Det meddelas att en film är på väg. Vi lär få återkomma.



Teknikens Värld

3. Provkörning av Suzuki Swift 1,2 Hybrid Select AllGrip Auto 4x4

Publicerad 29 jun 2024 kl 13.30

I samma veva som dödsrunan för småbilen skrivs lanseras en ny Suzuki Swift, visserligen baserad på utgående modell men med en nyutvecklade motor och fräckare former. Vi provkör den gamla testvinnaren.



Ljuskällorna har placerats längre ut för att få Swift att se bredare och större ut.

Trots att den är purfärsk känns den redan lite gammal. Så löd summeringen av **Suzuki Swift** när den gjorde testdebut i Teknikens Värld 2005. Återanvändning ligger i tiden så jag säger det igen även om det skulle kunna gälla vilken småbil som helst i dag – som inte är eldriven vill säga.

Småbilssegmentet kan komma att blomma upp om ett par år om tillverkarna kommer till skott med "den billiga elbilen" som de pratat om i flera år nu. Den gamla skolans småbilar, med förbränningsmotorer, är i princip ett dött segment. Av de kombattanter Swift hade i sitt senaste test i Teknikens Värld 2017 är ingen kvar: **Ford Fiesta** och **Nissan Micra** har skrotats och **Volkswagen Polo** tas inte längre in i landet.

DET HÄR ÄR NYTT

Design

Helt ny form men kopplar tydligt till tidigare generationer.

Motor

En helt nykonstruerad motor med tre cylindrar och mildhybridteknik.

Säkerhet

Fler och modernare säkerhetsfunktioner.

Interiör

Ny interiör med modernare former och större pekskärm.



Suzuki Sverige vädrar morgonluft och hoppas att Swift ska vara det självklara valet för den som söker en okomplicerad och traditionell småbil och inte vill betala fantasisummor. Nya Swift, som kommer hit i slutet av maj, har ett startpris på 234 900 kronor i sitt enklaste utförande. Storsäljaren väntas mellanutförandet Select bli och då i kombination med steglös automatlåda som de flesta väljer redan i dag. Priset för den kombinationen är 259 900 kronor. En tacksam version för den svenska generalagenten är AllGrip Auto 4x4 då man här vill profilera sig som ett fyrhjulsdrevet märke. En småbil med fyrhjulsdrift är man tämligen ensam om.

Nya Swift bygger på den utgående modellen och har snudd på identiska mått, ändå finns det mycket nytt att studera. Designen har tuffats till med större gap framtill och en kontrast mellan bilens övre- och undre del. Det sista är designern Cristiano Zanots egna ord men jag tycker de är träffande. Samtidigt har svarta a- och b-stolpar levt vidare vilket gör att Swift har kvar sitt typiska utseende. Dörrhandtagen bak har flyttats ner från c-stopplarna som inte längre har "hajfensdesignen från förra generationen kvar. Nog har Swift fått mer attityd men designen är kanske inte så "breathtaking" som Suzuki hävdar.

Under huven har en helt ny trecylindrig motor tagit plats med samma cylindervolym på 1 197 kubikcentimeter som den gamla fyrcylindriga motorn. Motorn har liksom tidigare ett mildhybridsystem på 12 volt som nu har mer ampere för att passa den nya motorkonfigurationen. Den steglösa automatlådan är ny och den femväxlade manuella som jag kör har fått annan utväxling. Femman ligger högre och kan nästan betraktas som en överväxel. På låga varv märks den lilla elektriska assistansen genom ett bättre vridmoment.

Motorn knorrar som trecylindriga brukar men har ett fränt, nästan sportigt, ljud när man varvar den. Suzuki har emellertid haft mer ekonomi och miljö än sport i tankarna, motorn är den svagaste någonsin för modellen vilket också återspeglas i bilens prestanda. Men med den nya motorn är bränsleförbrukningen för grundversionen 0,44 liter per mil vid blandad körning enligt mätmetoden WLTP. Koldioxidutsläppet är 98 per kilometer, vilket får anses som lågt. **Toyota Yaris**, en fullfjädrad hybrid med miljöprofil, är noterad för 87 gram per kilometer. Efter provkörningen, som mestadels körs i stad och på landsbygd, visar färddatorn 0,55 liter per mil mot angivna 0,49 för den fyrhjulsdrivna versionen.



*Med tanke på storleken är Swift rymlig invändigt.
Baksätet är platt och primitivt men fullt acceptabelt.*

Styrning och fjädring har Suzuki sett över för att balansera mellan komfort och körkänsla – speciellt för den europeiska marknaden. I våra tidigare tester har modellen ansetts som stötig och bullrig men rolig att köra. I nya Swift har egenskaperna smetats ut. Väggljudet är här på kontinenten förvånansvärt lågt, fjädringen lite mjukare och styrningen känns avslappnad fastän Suzuki menar att de har gjort den mer direkt.

Invändigt har modellen fått ett rejält lyft. Formerna lilar mer med tiden även om mätarna är analoga. Den knubbiga och småsportiga ratten med, för klassen, många knappar känns igen från förr. Materialen spretar lite i kvalitetskänsla men som helhet fungerar allt bra med två plumpar. ”Pinnen” i förarklustret leder till en lite väl djup meny och pekskärmen, som nu är på nio tum och toppmonterad, är skrymmande med onödigt mycket svart plast runt sig.

Stol och ratt kan justeras bra nog för att få till en bra körställning men jag hade velat komma några centimeter längre ner. Stolarna är förvisso skålade men sidostöden för svampiga.



Masao Kobori
chefsingenjör Suzuki Swift.

3 FRÅGOR

Till Masao Kobori – chefsingenjör

Swift har ny design men måtten är intakta. Hur mycket teknik under skalet har förts över från föregående generation?

– Det är svårt att säga men jag skulle uppskatta omkring 70 procent.

Små billiga elbilar spås bil nästa stora giv i Europa. Får vi se en helt eldriven Swift? Och när i så fall?

– Vi vet att behovet finns men vi jobbar med färdiga tekniska paket när vi tar fram nya modeller så det är omöjligt att säga.

Förbränningsmotorn i Swift är helt nyutvecklad vilket är lite uppseendeväckande i dessa elektrifieringstider. Är den framtagen med olika marknader i åtanke?

– Motorn är en del i Suzukis globala framtidsstrategi men i Swifts fall ingår den i ett paket för att sänka bilens koldioxidutsläpp vilket även omfattar exempelvis bättre aerodynamik.

Baksätet är precis som förr förvånansvärt rymligt för en bil på 386 centimer i längd. Utrymmet är bra ”bakom mig själv” och takhöjden räcker även den till, men dynan är platt och några lyxdetaljer går ej att finna.

Även säkerhet har varit i fokus och de assisterande systemen fungerar bra när allt är inkopplat. Med bara filassistenten påslagen händer det titt som tätt att den missar vägens markeringar. Swift har även saker som varnare för krock, dödvinkeln och bakomvarande trafik samt vägmärkesigenkänning och kameraövervakning av föraren.

Nya Swift är på många sätt en mognare bil än tidigare men samtidigt hade jag förväntat mig mer. Någon sportversion lär inte komma och märkligt nog inte heller mer elektrifiering – vi körde deras mildhybridsystem redan 2016. 2025 ska man emellertid komma ut med sin första renodlade elbil och 2030 ska fem elbilsmodeller finnas i Europa. Då borde en e-Swift sitta som handsken. Fram till dess för vi nöja oss med nya Swift som trots allt är en prisvärd småbil. Och sådana är det ont om i dag.



SUZUKI SWIFT 1,2 HYBRID SELECT ALLGRIP AUTO 4X4**Pris:** 259 900 kronor.**Motor:** Bensin. Tvärmonterad 3-cyl radmotor, 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 13:1. Borrning/slag 74,0/92,8 mm, cylindervolym 1 197 cm³. Max effekt 82 hk (60 kW) vid 5 700 r/min, max vridmoment 112 Nm vid 4 500 r/min. Elmotor 3,1 hk (2,3 kW), 60 Nm. Batteri 36 Wh.**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. 5-växlad manuell låda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 9,6 meter.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum fram. Däck 185/55 R16.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 245, längd 386, bredd 174, höjd 152, spårvidd f/b 152/153. Markfrigång 140. Tjänstevikt 1 037, maxlast 404, max släpvagnsvikt 1 000. Tank 37 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 265-589 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 13,6 s, toppfart 160 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,49 l/mil. CO2 110 g/km.**Garantier:** Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år, hybridteknik 5 år.**Skatt:** 4 212 kronor per år de första tre åren. Därefter 360 kronor per år.**Rivaler:****Toyota Yaris Hybrid**

Riktig hybrid med mer motoreffekt. Större bagageutrymme men trängre baksäte än Swift.

Pris: Från 254 900 kronor.**Seat Ibiza**

Snäppet större och rymligare än Swift. Gammal modell, kom 2017 och uppdaterades mildt 2022.

Pris: Från 257 900 kronor.**Peter Klemensberger**



4. Test: BYD lämnar en hel del att önska med Seal U

Av redaktören bytbil.com 2024-06-28

Text & foto Simon Hallenslev

BYD Seal U är välutrustad, välbyggd och rymlig, Ändå kan den knappast räknas som en vass utmanare till konkurrenterna.



Kina har medvind i elbilsracet just nu. Så mycket, att EU vill införa strafftull på kinesiska elbilar, som får lite för stor hjälp av moderskeppet med Xi Jinping som kapten. Tills det sker är det särskilt spännande att följa XPeng, som med den nya G6 har kunder i kö. Även BYD har satt sitt avtryck på marknaden med den prisvärda Dolphin samt med sedanen Seal som ger den populära Tesla Model 3 en rejäl match.

Och så finns det BYD Seal U. När det gäller pris, utrymme och specifikationer är den byggd för att stjäla kunder från Tesla Model Y. Men med tveksam teknik och en totalt nyanserad körupplevelse slutar det dock med att BYD ställer till problem för sig själva och bjuder varken Tesla eller någon annan elbil upp till dans.



Välutrustad

BYD Seal U är en stor bil och kommer i två varianter. Comfort kommer med ett 72 kWh-batteri och 420 km i räckvidd, medan den testade Design-varianten har ett större 87 kWh-batteri och 500 km i räckvidd.

BYD Seal U Comfort startar på 524 900 kr medan den i Design-trim kostar från 559 900 kr. Den dyrare Design får, förutom ett större batteri, också ett head-up-display, en större 15 tums skärm samt ett större Infinity-ljudsystem. Dessutom är de två utrustningsmässigt nästan identiska, och om man går igenom utrustningslistan ser man att inget har sparats in på.

Exteriört får man utrustning som LED-lampor, panoramasoltak och elektrisk baklucka. Interiört finns det både ventilation och värme i framsätena, som också är elektriskt justerbara, värme i ratten, tvåzoners klimatanläggning, ambient-belysning och en kupé i konstläder. Lägg därtill att BYD Seal U får dra hela 1 300 kg på kroken och kommer med sex års fabriksgaranti. På elmotorn är det åtta års garanti (upp till 150 000 km) och batteriet motsvarande åtta år (upp till 200 000 km).

Välbyggd och rymlig

Det är alltså mycket utrustning. BYD Seal U har en kupé som är utförd i förvånansvärt lyxiga och mjuka material. Även om man går hårdhänt fram kommer man att märka att allt är väl sammanfogat. De snygga framsätena ger både bra stöd och en körställning som ger en bra sikt; dels för att man sitter högt men också för att fönstren är härligt stora. På baksätet sitter man lika bra med massor av ben- och huvudutrymme. Ett plant golv och stora bakrutor gör att baksätet känns luftigt. Även bagageutrymmet är stort och regelbundet. Den stora och eldrivna bakluckan ger en bred öppning till utrymmet, som inte har en alltför hög lastkant och har en total kapacitet på 552 liter. Här går barnvagnen in utan problem.



Tveksam teknik

Här slutar de berömmade orden abrupt, och jag behöver inte ens sätta bilen i Drive för att hitta något att klaga på. Innan körningen börjar justerar jag nämligen både klimatanläggningen och stänger av den irriterande fartvarnaren, som EU har tvingat in i alla nya bilar. Det visar sig vara lättare sagt än gjort. Den 15 tum stora infotainmentskärmen har inte den bästa upplösningen jag har sett, och responsen känns inte klockren. Värre är dock att systemet blir allt mer krångligt för varje undermeny man rör sig in i.

När man ställer in temperaturen första gången, blir man snabbt tvungen att omvärdera sitt beslut. Klimatanläggningen är nämligen ganska svår att förstå, och om man vill ha värme måste man lägga på tre-fyra grader över den temperatur man egentligen vill ha. Kylan kommer däremot blixtnabbt.

På mindre kritiska områden stöter jag på märkligheter i systemen som kan fixas med uppdateringar, men för stunden stör de mig ändå. Den härligt breda Apple Carplay-integrationen (med kabel) följer inte med när skärmen utför sitt roliga partytrick och roterar. Dessutom stöter jag på flera stavfel i systemet.

Onyanserad körupplevelse

BYD Seal U är inställd för komfort, men det är inte så positivt som det låter. För även om chassit dansar över ojämnheter som en luftkudde, sker det på bekostnad av allt annat i körupplevelsen. Om vi ska stanna vid chassit, så är det alldeles för mjukt. Det betyder också att den stora SUV:en lutar kraftigt när man gör tvära svängar vilket får Seal U att framstå som ostadig när man tar kurvor på landsvägen.



Det mjuka chassit är kopplat till en styrning som är helt känslolös. Man har aldrig riktigt en känsla om vad framhjulen gör, och slappheten är så påtaglig att ratten inte själv rättar upp sig och hittar tillbaka till mittpositionen. I kombination gör styrning och chassi att Seal U också är vindkänslig. Om man möter sidvind på motor- eller landsväg krävs konstanta korrigeringar för att hålla bilen i rak linje. Det är särskilt irriterande på smala landsvägar eftersom en ivrig körfältassistent rycker ratten oförsiktigt i motsatt riktning om vinden skjuter bilen mot mittsträcket.

Om vägbanan är våt, märker man också att BYD Seal U är en framhjulsdriven bil. Gaspedalen fungerar mest som en på/av-knapp, och om man trycker lite för hårt, svarar bilen med hjulspinn. Oavsett hur hög komfortnivån är, osar körupplevelsen av brist på nyans och komplexitet. Det är synd, för den vackra kupén och den, på ytan, höga komforten spelar bra ihop. Det är också synd, för BYD Seal U är en elbil som faktiskt kan köra långt, eftersom den visar bra räckviddsstabilitet och låg förbrukning. Det är bara inte en bil man vill köra långt i.

Gammal bil på ny marknad

Det finns generellt något med BYD Seal U som känns föråldrat. En klumpighet i både körupplevelsen och infotainment- och assistentsystemen gör att den är omkörd av all konkurrens redan innan den lanserats. Och det finns en bra förklaring. BYD Seal U är nämligen ingen ny bil. Under modellnamnet Song Plus har den kört i Kina sedan 2020, och i samband med ett kosmetiskt facelift 2023 ansåg BYD att den var redo för europeisk lansering under namnet Seal U.

Denna nya SUV, som ser ut som ett bra köp på papperet, är med andra ord byggd på fyra år gammal teknik som inte mäter sig med **Tesla Model Y** eller någon annan bil. Om man vill ha BYD, bör man uppleva vad de faktiskt kan prestera genom att provköra sedanen Seal. Det är en bra bil som inte har några tekniska likheter med denna högbenta besvikelse, som den av outgrundliga skäl delar namn med.

SPECIFIKATIONER

BYD Seal U Design

Motor: Elmotor (fram) Effekt: 218 hk / 330 Nm

0-100 km/h: 9,6 sekunder

Toppfart: 175 km/t

Förbrukning: 20,5 kWh/100 km

Räckvidd: 500 kilometer

Batteristorlek: 87 kWh

Laddkapacitet: 140 kW

Mått (L/B/H): 478/189/166 cm

Tjänstevikt: 2 147 kilo

Dragvikt: 1 300 kilo

Bagageutrymme: 425-1 440 liter

Pris: 559 900 kronor (Seal U fås från 524 900 kr)

Relaterade artiklar:



Tesla Model Y tar titeln som världens mest sålda bilmodell



Duell: Tesla Model 3 vs. BYD Seal



Test: Finns det anledning att välja den "stora" Tesla Model 3?



Högsta krockbetyg för Seat Leon – sämre för Honda e

5. 300.000 bilar till 2030 – här är nästa elbilmärke till Europa

28 jun 2024

Vi har lärt oss namnen på en hel del bilmärken från Kina de senaste åren. Och nu är det dags att lägga ännu ett på minnet: Changdang.



Ringer det ingen klocka? Kanske är namnet Avatr mer bekant, ett märke som Changdang grundade tillsammans med Nio, som sedan drog sig ur. Visst samarbete finns ändå och Changdang har inlett ett samarbete med Nio om att använda deras teknik för batteribyten.

Vi kollade in Avatr 12 – som precis som Polestar 4 saknar bakruta – på IAA i München förra hösten.

Förra hösten **kollade vi in modellen Avatr 12** som då lovades komma till Europa i år med Sverige som en prioriterad marknad. Förutom Avatr är även märkena Deepal och Changan Qiyuan från Changdang och planen är att etablera sig i Europa innan årets slut. Sen ska det gå fort, till 2030 ska det ha sålts totalt 300.000 bilar här. Utöver det finns det även planer på lokal tillverkning i Europa och till om två år ska Changdang sälja sex modeller här.

Utöver Europa satsas det stort i Australien, Nya Zeeland och i Sydostasien. Även i Thailand är en fabrik på gång som väntas tas i bruk nästa år med en årskapacitet på 100.000 fordon.



Carl Undéhn

6. Volvo EX90 levereras utan viktiga funktioner

Publicerad 2024-06-29 kl 15:00 Text Anders Nilsson

När Volvo EX90 börjar levereras saknas viktiga funktioner. De kommer först senare.



Tidigare i år startade **Volvo tillverkningen** av sitt nya elektriska flaggskepp EX90. Modellen är också först ut med ett **så kallat batteripass** som blir obligatoriskt inom EU om tre år.

Innan produktionen startade har mjukvaruproblem kantat utvecklingen av EX90.

Nu visar det sig att många av funktionerna i Volvo EX90 initialt kommer saknas vid leverans. I ett brev till EX90-köpare som **Allt om Elbil** tagit del av kommer flera av funktionerna levereras via en trådlös over-the-air-uppdatering, inklusive flera säkerhetsfunktioner, såsom **Volvos Lidar**-systemet.

Bland annat kommer Apple CarPlay anlända i slutet av 2024, medan exempelvis den automatiska nödbromsen anländer i mitten av nästa år.

Enligt en kommentar till tidningen menar Volvo Cars att ny teknik innebär alltid vissa utmaningar.



Anders Nilsson



7. Ford ska bygga världens bästa elbilsteam

Posted by Kristofer Rask juni 28, 2024

I början av nästa år ska Ford öppnat ett nytt stort utvecklingscampus på Long Beach i Kalifornien. Här ska Ford anställda upp till 450 personer som dedikerat ska arbeta med att utveckla "en lågkostnads, flexibel elfordonsplattform" för elbilar. – Long Beach är en viktig del av vår bredare strategi för att attrahera toptalanger till att utveckla framtida fordon och upplevelser för våra kunder, sa Doug Field, elbilschef vid Ford, i ett uttalande.



Doug Field, Chief EV Ford.

Teamet kommer att ledas av den tidigare Tesla-chefen Alan Clarke som under en tid lett en liten exklusiv grupp på Ford med fokus på just elbilar. Platsen Long Beach har man valt med förhoppningen om att lyckas locka till sig de bästa talangerna i branschen. Här ska Ford lägga grunden för att "bygga det bästa elektriska fordons- och teknikutvecklingsteamet i världen".

– Ford lockar till sig några av de allra bästa design- och hårdvaru-/mjukvarutalangerna i världen, men magin kommer när vi kombinerar detta med årtionden av erfarenhet av att bygga fantastiska produkter hos Ford. Att sammanföra dessa funktioner är en utmaning, men det är kärnuppdraget som förde mig tillbaka till Ford för två år sedan, fortsätter Doug Field.

– Teamet som kommer till Long Beach, introducerades först som "skunkworks"-teamet, utvecklar elbilar som är lika prisvärda som de är önskvärda. Skunkworks principer för smidigt och innovativt arbete kommer att fortsätta och stötta multielektriska fordon med höga volymer. Dessa banbrytande fordon kommer att locka nya kunder till Ford och kommer att bygga en stabil bas för våra ambitioner inom mjukvara och tjänster, avslutar Doug Field.



8. Saudi Aramco köper 10 procent av Renault och Geely

Uppdaterad 28 juni 2024

Publicerad 28 juni 2024

Saudi Aramco planerar att investera i ett joint venture med Renault och Geely för att tillverka förbrännings- och hybridmotorer.



Saudi går in med pengar i ett joint venture med Renault och Geely för att tillsammans bygga förbränningsmotorer och hybridmotorer.

Saudi Aramco är på väg att ta en andel på cirka 10 procent i ett powertrain-joint venture med Renault och Kinas Zhejiang Geely Holding, enligt källor med insyn i planen till Automotive news Europe.

Detta är en mindre andel än vad världens största oljebolag ursprungligen signalerade.

Renault och Geely behåller 90 procent

Affären värderar Horse Powertrain till cirka 85,6 miljarder kronor med Renault och Geely som behåller ungefär 45 procent vardera, enligt källorna som bad att inte bli namngivna innan avtalet var klart.

Ett tillkännagivande kan komma i slutet av månaden, enligt källorna.

De tre företagen tillkännagav förra året planer på att tillverka förbränningsmotorer och hybridmotorer genom ett joint venture.

Saudi Aramco sa då att de planerade att äga upp till 20 procent av företaget.

Talespersoner för Renault, Geely och Saudi Aramco har avböjt att kommentera.

Ambitiösa planer för Saudi

Statligt ägda Saudi Aramco sålde tidigare denna månad aktier för att samla in 121,5 miljarder kronor för Riyadh, för att hjälpa kronprins **Mohammed Bin Salmans** ambitiösa planer att omvandla ekonomin med investeringar inom bland annat sport, artificiell intelligens, turism och ökenprojektet **Neom**.

Horse kommer att ha 17 fabriker och 19 000 anställda, och kapaciteten att leverera mer än 5 miljoner förbrännings-, hybrid- och plug-in hybridmotorer årligen, vilket utgör en stor del av världens globala hybrid- och förbränningsmotormarknad.

Saudi Aramco undertecknade ett avsiktsavtal i mars 2023 med sikte på att eventuellt bli minoritetsägare i JV, som formellt etablerades den 31 maj.



Saudiska oljeaktier sålde slut – men vilka köpte?

Saudiska energijätten Aramco sålde oljeaktier för 12 miljarder dollar, motsvarande cirka 130 miljarder kronor, och det dröjde inte länge innan marknaden



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

9. Teslas galna spurt i Sverige: Slår Volvo på mållinjen

Av Maths Nilsson 29 juni 2024 kl 07:27

Efter en sensationell spurt har det skett ett dramatiskt ledarskifte på nybilstoppen i Sverige inför halvårsskiftet. Tesla har återtagit platsen som Sveriges populäraste nya bilmodell 2024. Med bara åtta exemplar körde Tesla Model Y om Volvo XC60 på fredagskvällen.



Tesla Model Y blev både världens och Sveriges mest sålda bilmodell under 2023. Men under våren 2024 har försäljningen gått ner en del och i Sverige har Tesla Model Y fått se sig passerad på nybilstoppen av bensindrivna trotjänaren Volvo XC60. Volvo har under lång tid prenumererat på förstaplatsen som Sveriges populäraste bilmodell, och så länge ut att sitta säkert i år.

Men nu visar det sig att Tesla lyckats spurta ikapp och förbi den svenska storsäljaren i juni och i halvårstoppen. Helt nya registreringsciffror från [Car.info](https://www.car.info) visar att Tesla gjort en makalös spurt i juni och på fredagen körde Tesla Model Y om Volvos XC60 som Sveriges mest registrerade nybil hittills i år. Enbart på fredagen registrerade Tesla in 212 bilar.

Det skiljer dock bara åtta exemplar för första halvåret. Tesla har hittills i år fått ut 7397 Model Y, medan Volvo registrerat in 7389 XC60. I juni är dock skillnaden stor, då Tesla fått ut 2099 Model Y mot Volvos 1324 XC60. Men Tesla registrerar in bilar även nu under helgen, så i slutändan lär det verkliga försprånget växa.

Teslas stora försäljningsökning tycks ha kommit sedan de införde 0,74 procents ränta på Tesla Model Y. Räntekampanjen är väldigt förmånlig för bilköparna och gör att en ny Model Y i många fall blir billigare än en begagnad. För den som har sparpengar är det till och med så att det lönar sig att ha kvar pengarna på sparkontot och ta ett billån.



Med en marginal på 8 bilar är Tesla Model Y årets mest registrerade bilmodell.

Även Polestar har gjort en stark spurt i Sverige i juni och registrerat in hela 937 nya Polestar 2-bilar. Ökningen tycks ha kommit sedan Polestar införde leasingkampanjer där privatleasing erbjudits från 4400 kronor och företagsleasing från 3703 kronor plus moms. Registreringssiffran är den enskilt bästa för en månad sedan Polestar började säljas i Sverige.

De 10 mest registrerade bilarna i Sverige under 2024

Tesla Model Y – 7 397
Volvo XC60 – 7 389
Volvo XC40 – 4 282
Volvo V60 – 4 064
Volvo EX30 – 3 472
Toyota RAV4 – 2 954
Polestar 2 – 2 614
Kia Ceed – 2 441
Volkswagen ID.4 – 2 305
Kia Sportage – 2 064

Källa: Car.info Avser registreringar 1 januari till 28 juni 2024

LÄS MER:



Teslas och Polestars rea orsakar rusning i Sverige



Volvo petar Tesla som Sveriges populäraste bil



Så hyllar Elon Musk Tesla i Sverige – gick om Volvo



Teslas knock: Så drar Model Y ifrån i Sverige

Tesla Model Y stärker greppet – Sveriges populäraste...

Efter årtal av Volvodominsans – ny kung på biltoppen...



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. Snart börjar PostNords 34 meter långa lastbil rulla

Av Bobby Green

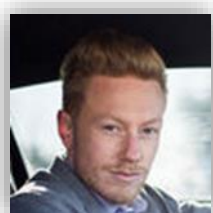
2024-06-28 kl 15:40

Kommer gå mellan Göteborg och Örebro.



Den 1 december förra året blev det tillåtet att köra 34,5 meter långa lastbilar på vägarna i Sverige. Detta är nästan tio meter längre än vi är vana vid och dragbilen har istället för bara ett släp två efter sig. Den extra längden ger runt 30 procent mer lastkapacitet och det i sin tur ska göra att färre fordon behövs, att utsläppen minskar och att slitaget på vägnätet blir mindre. I mitten av juni fick PostNord sitt första nya långa ekipage och snart kommer detta att börja rulla. Ett antal chaufförer kommer att få en speciell utbildning i att köra och hantera den 34 meter långa lastbilen, och när de är godkända kommer transporterna börja gå mellan Göteborg och Örebro.

news.cision.com



Bobby Green



**Idag öppnar de första vägarna för 34,5 meter långa lastbilar
Kan minska utsläppen med 4 till 6 procent**



**Snart får 34,5 meter långa lastbilar rulla i Sverige
Blir en lång långtradarsång**



**Två långtradare kivades på motorvägen
Moget**

11. Noble M500

Publicerad den 15 september 2022

Back to basics supercar är tillbaka, och basic: en biffig turbomotor möter en manuell växellåda. Lätt och desto bättre för det.



Noble är tillbaka – men det försvann aldrig riktigt. Jag är benägen att tänka på Leicestershires superbilstillverkare som motsatsen till **TVR**. Med det finns det gott om buller, massor av skrävel, massor av löften, en enorm (oöppnad) anläggning och massor av kundefterfrågan... men ingen bil. Och ädel? Företaget har en liten enhet där det har tillverkat **M600** sedan 2010. Inget krångel, inget besvär. Den finns där om du vill ha den. Det är bara det att det inte är så många som gör det. Det är synd, för M600 är en bältesbil att köra.

Vid lanseringen var de 650 hk som fanns i den dubbelturboladdade 4,4-liters V8:an från **Yamaha-Volvo-Judd** en rejäl mängd för en superbil (de flesta av dem skulle inte gå upp ur sängen för ett antal som börjar med en sexa nuförtiden), medan den sexväxlade manuella växellådan och frånvaron av låsningsfria bromsar har blivit större anakronismer med tiden - men inte nödvändigtvis oattraktiva sådana.

En ny **Ferrari**, hur underbar den än är, har en automatiserad hybridmotor, en automatiserad växellåda, en automatiserad differential med begränsad slirning, en automatiserad slirkontroll... Du kan se vart jag är på väg. För en viss typ av köpare, den typ som sörjer Lotus Exiges bortgång, kanske det fortfarande finns en nisch på den marknaden. Lotus säljer trots allt snabbt slut på sin relativt okomplicerade **Emira**.



Hur som helst, Nobles nya bil, M500, siktar på att sitta i den nischen. Den är mer lättillgänglig än M600 som den ersätter, mindre kraftfull och billigare att tillverka, så ut går den 4,4-liters V8 som anlände till Leicester i en låda och krävde en hel del arbete innan den tog sig in i bilen. (Noble har några kvar; du kan köpa en på eBay.) In kommer Fords Ecoboost 3,5-liters V6, som är något lättare att vrida upp till de 506 hk som den får.

Den är mittmonterad och drivs genom en sexväxlad manuell växellåda, som levereras av Graziano och som tidigare erbjöds i Audi R8. Den här prototypen är bakhjulsdriven och har en öppen differential, men kundbilarna kommer att få en mekanisk differential med begränsad slirning. Det finns fortfarande ingen ABS, även om bromsarna är mer assisterade än i den enerverande tungt trampade M600. Det finns servostyrning och det finns ett antispinnsystem, men förutom det är det bara du och maskinen – vilket inte känns dåligt för mig.

Själva maskinen har en stålram, enligt M600. I själva verket handlar det om "70 % M600", enligt Peter Boutwood, Nobles verkställande direktör, men med lägre trösklar för att underlätta inträdet och en något bredare spårvidd. Karossen på ovansidan är nu glasfiber i stället för kolfiber – tyngre men mycket billigare att sätta ihop. Och det finns två säten inuti, plus ett ganska tillmötesgående bagageutrymme framtill. Digitala rattar, luftkonditionering, en stereo och en backkamera: det är din lott.

Denna prototyp har en ganska tung kropp, på grund av att den är gjord med grova former (även om passform och finish faktiskt är ganska bra); Noble tillverkar fortfarande M500 och ser var vikten kan komma ut ur den. Som ett resultat väger den cirka 1400 kg i sin nuvarande form, men Boutwood siktar på en siffra i intervallet 1200 kg. (M600 tippade Autocars vägtestsvåg på 1305 kg även när den är fulltankad, så det är en i sig lätt inställning.)



Att bosätta sig inomhus är som att släppas ner i en kokong av Alcantara – en atmosfär som jag gillar. Pedalerna är något förskjutna till vänster och ratten, som inte är helt rund, är ganska liten. Men själva pedalerna är perfekt åtskilda, och även om bromsen har en större servo är mittpedalkänslan fortfarande stark.

Och hör och häpna: det finns en liten öppning bredvid ratten, där du sätter nyckeln för att hålla den säkert, och sedan vrider du på den och bilen startar! Det är fantastiskt. Så enkelt. Det här kan slå igenom.

Jag träffar M500 på fabriken för vårt vägtest. Inne i Nobles enhet brapar V6:an till en bullrig, kraftfull tomgång, men den har en enkel gasrespons från låga varvtal och kopplingen har en mjuk upptagning. Växelspaken är medeltung, ganska kort och exceptionellt positiv, och drar sig in i sina avsiktliga metallgrindar (något vassa kanter på strängarna, se upp med tummen). Styrningen är relativt lätt i låga hastigheter och vi rullar.

Rullar väldigt smidigt också, måste jag säga. Fjädringsinställningen är som på M600, med Eibach-fjädrar och Bilstein-dämpare, vilket inte är något dåligt. Den har alltid åkt exceptionellt bra och haft fantastisk kropps kontroll, och det går aldrig ur modet, eller hur?

Styrstången har under tiden bytts ut sedan M600:s dagar. Den här nya, som kommer från Audi A4, är cirka 2,6 varv från lås till lås, men på vägen behåller den alla de saker som gjorde M600 så bra. Den har en godartad respons och känsla, väger upp fint när kurvkrakterna byggs upp och ger dig massor av ledtrådar om vad framhjuln håller på med, men utan oönskad kast. Om det finns ett problem är det att överassistansen i låg hastighet sjunker markant på 30 mph i ett alltför märkbart steg. Noble vet det också och kommer antingen att dra ner på lågfartsassistansen, öka den högre farten eller förlänga och jämna ut övergången. Men det här är inte mycket av ett gnäll.

Vår rutt tar oss till en annan återgång: Bruntingthorpe Proving Ground, som stängde sina dörrar för tidningstestare för ett par år sedan, även om tillverkare av bilar och, oftare, motorcyklar fortfarande dunkar ner på landningsbanan. Efter att ha avverkat cirka 1000 vägtestmil är detta första gången M500 har sett en testbana, och efter en kort observation med en ingenjör som övervakar temperaturerna blir jag tillsagd att ge allt längs huvudrakan.

Den må vara över sin avsedda vikt och har fått ner kraften från M600, men det finns fortfarande en genuin brådska här. V6:an har ett anmärkningsvärt steg i drivkraft vid cirka 3500 rpm och den river runt till sin hårda begränsare på 7000 rpm.



Växlingen är fantastisk, stabiliteten är fantastisk och 150 mph kommer upp utan dramatik innan jag är benägen att luta mig mot bromspedalen, vars fasthet - och pedalplaceringen och förutsägbara motorrespons - innebär att varvtalsmatchning vid nedväxlingar är helt naturlig. Jag kan inte minnas när en bils drivlina senast kändes så på min sida.

M500 svänger också med en naturlig smidighet, även om detta kan förändras med montering av en diff med begränsad slirning; och på de passiva fjädrarna och stötdämparna som behållits från M600 har den en behagligt sorterad kurvtagningshållning. Precis lagom magert och skickligt kontrollerat.

Det som är härligt med den är att den är underhållande även i lägre hastigheter. Bra styrning är alltid bra styrning, en bra växling och pedalvikter är alltid givande. Och det svi-schande och visslande när du får chansen att gasa lite skulle ta ett tag att bli tråkigt.

Det är nästan klart och det finns mycket lovande här. Är marknaden mer förberedd för en M500 än vad den var för M600? Noble arbetar fortfarande med priset. Volatiliteten som påverkar vårt dagliga liv replikeras i delpriserna, och det är ännu värre om du bara vill köpa en handfull. Målet var cirka 150 000 pund. Mer än så sätter M500 i svår terräng; mindre än så och den har fortfarande Lotus Emira och Chevrolet Corvette att oro sig för. Men Nobles försäljningsmål är små och bilens förmågor är höga.

TEKNISKA SPECIFIKATIONER

Testad modell: Noble M500

Pris: TBC, utrop £150 000+

Motor: V6, 3496cc, bensinmotor med dubbelturbo

Transmission: 6-delad manuell

Drivlinans layout: RWD

Kraft: 506 hk vid 5200 rpm
Vridmoment: 550lb ft vid 4000rpm
0-62 mph: 4 sek (est)
Topp hastighet: 190 mph (est)
Tjänstevikt (DIN): 1300kg (uppskattning)
Bränsleekonomi: 30mpg (est)
CO2: 230g/km (est)
BIK:s skatteklass: 37% (uppskattning)

Rivaler:



Audi R8



Lotus Emira



Matt Prior

Matt är Autocars huvudskribent och presentatör, är ansiktet utåt för Autocars YouTube-kanal, presenterar podcasten My Week In Cars och har skrivit sin veckokolumn, Tester's Notes, sedan 2013.

Matt är en fordonsingenjör som har skrivit och pratat om bilar sedan 1997. Han började på Autocar 2005 som biträdande redaktör för vägtester, innan dess var han redaktör för vägtester och världsrally för **Channel 4**:s bilwebbplats, 4Car.

Matt är intresserad av allt som har med teknik och bilar att göra från alla epoker och är lika bekväm med att regelbundet bidra till syskontitlarna **Move Electric** och **Classic & Sports Car** som han är att skriva för Autocar. Han har en racinglicens och några klassiska bilar och motorcyklar som inte fungerar.

12. Alvis TD21 Drophead Coupe 1962

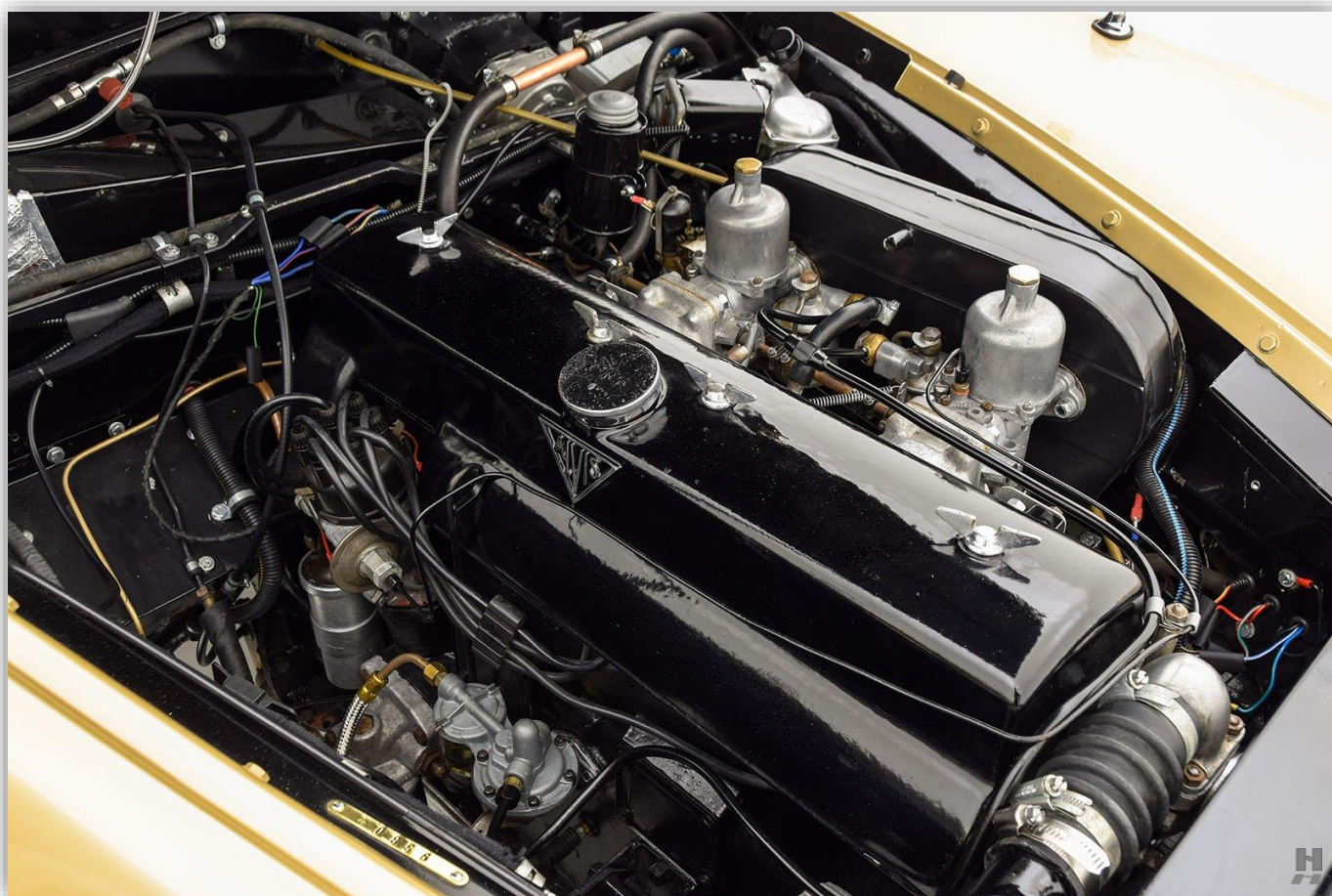


Alvis Car Company är ett typiskt brittiskt märke som redan från början av produktionen 1919 ville bygga handgjorda bilar av högsta kvalitet för en kräsen kundkrets. Till skillnad från den överdådiga Rolls-Royce eller muskulösa Bentley föredrog Alvis att förbli något diskret i sitt produktutbud och tilltala mer konservativa köpare. Det betyder inte att Alvis-bilarna saknade prestanda eller sofistikerad stil, men de hade en viss diskret karaktär som onekligen var brittisk. Alvis var inte rädd för att tänja på teknikens gränser. Företaget tillverkade en innovativ framhjulsdreven tävlingsbil som vann sin klass vid Le Mans 24-timmars 1928. Älskare av den moderna manuella växellådan har Alvis att tacka för sin introduktion av den allra första helsynkroniserade växellådan 1933; tätt följt av servoassisterade bromsar. Alvis gatbilar hade ofta vackra specialbyggda karosser av Storbritanniens finaste karossbyggare, och vanliga gatbilar hade ett rykte om sig att ha en robust byggkvalitet. Inte helt olikt bilarna från Bristol eller Daimler var Alvis en lyxig grand touring-bil för den tänkande människan.





Efter att ha tillbringat krigsåren med att leverera flygmotorer återvände Alvis till bilproduktionen på allvar i slutet av 1940-talet. I början av 1950-talet debuterade den nya TA-21 med ett helt nytt chassi och 3-litersmotor. Denna plattform och motor skulle fungera som den primära grunden för alla efterföljande modeller tills Alvis-produktionen upphörde 1967. TA-21 var känd för sin kaross i förkrigsstil, men antydningar om framtiden började dyka upp när Graber i Schweiz producerade en snygg, helt omsluten, plattsidig kaross på ett TC-21-chassi. Samarbetet med Graber blomstrade med TC108/G, mekaniskt identisk med den tidigare modellen, men med en helt modern kaross.





TD-21 dök upp för första gången 1958 med en ny stil som förde Alvis in i den moderna tidsåldern. Mycket av stylumingen var en överföring från den Graber-designade TD-21; Karosserna konstruerades dock av Park Ward. 1962 kom Alvis med en serie II-modell, med olika styluming och mekaniska förbättringar för att ytterligare förfina körupplevelsen. Serie II-bilarna drar nytta av fyrhjuliga Dunlop-skivbromsar och samma raffinerade och silkeslena 3-liters raka sexa på 115 hästkrafter som sin föregångare. De mest anmärkningsvärda förändringarna inkluderar en reviderad front, med infällda dimljus som fungerar som luftintag för ventilationssystemet, och en del subtil städning runt bakpartiet. Enligt Alvis-experten och författaren David Culshaw anses TD21 Series II vara en av de allra bästa av alla trelitersvarianter. För dagens entusiaster är Alvis fortfarande lite av en dark horse för sin relativa sällsynthet i Nordamerika; Men deras elegans och sublimes vägmanér gör dem till ett fantastiskt val för entusiaster av de mer esoteriska märkena.

Vår presenterade Alvis TD21 från 1962 är en härlig och önskvärd serie II-modell med manuell växellåda, konverterad till Drophead Coupe-specifikation som en del av en restaurering av karossen. Konverteringen använde original coupé- och drophead-donatorer, sömlöst kombinerat med fantastiska resultat. Det är ett slående exempel, färdig i attraktivt metalliskt guld över en kakbrun interiör. Detta är en av endast 289 Series II-modeller som tillverkats (jämfört med 784-seriens en-bilar), och den kommer senast från en ivrig samlare och restauratör av klassiska brittiska bilar. Den visar utmärkt kvalitet på finish och detaljer och har fått många utmärkelser vid evenemang som Atlanta Concours 2018 och andra brittiska bilevenemang. Presentationen är skarp och attraktiv, med högkvalitativ guldlack och utmärkt förkromning. Tidsenliga detaljer inkluderar Lucas Fog Ranger-lampor i karossen och fabriksmonterade kromtrådsfälgar som tillval.



Den lyxiga interiören har stora stråk av smidigt brunt läder och mörk valnötskant på instrumentbrädan och dörrpanelerna. Lädret har en vacker finish, med endast ett litet veck på förarsätet från användning, medan passagerarsätet och de stora, rymliga baksätena är spända och fräscha. Mörkbruna Wilton-ullmattor kompletterar den tobaksbruna canvas-huvan. Valnöt på instrumentbrädan och dörrpanelerna är utmärkt, och de rätta Smiths-instrumenten ser nyrestaurerade ut. Den fällbara huden är isolerad och helfodrad med kläde för överlägsen ljudisolering och komfort. Som en sydstatsbil är det diskret integrerade klimatsystemet ett välkommet tillskott.

Den 3-liters raka sexan Alvis är legendarisk för sin förfining och styrka och är snygg och snyggt presenterad i motorrummet. Den här bilens tidsenliga motor är uppdaterad med en generator, servostyrning, tidigare nämnda luftkonditionering och Evans vattenfria kylvätska för lite extra sinnesro för varmare klimat. Motorn är kopplad till den sällsynta och mycket önskvärda ZF 5-växlade manuella, som först erbjöds som tillval på serie II TD21 och gav en välkommen ökning av tillförlitlighet och prestanda jämfört med den äldre 4-växlade Austin-växlade. Motorn går mycket bra och bilen känns fint sorterad för vanlig njutning.

Detta är ett mycket attraktivt och mycket användbart exempel på vad många Alvis-fans tycker är det bästa av 3-litersrasen. Med sin raffinerade 3-litersmotor, 5-växlade manuella växellåda och användbara mekaniska uppgraderingar är denna Alvis redo för enkel turné på vägen, medan dess underbara presentation gör den välkommen att visas upp i regionala concours och klubbevenemang. Oavsett hur nästa målvakt använder den är denna TD21 en stolt representant för den berömda röda triangeln.





Roger Warolin