



Puma GTE 1974

- 1. Renaults nya modell får teknik från Volvo XC40**
- 2. Renault ska etablera banbrytande batteritillverkning i Europa**
- 3. Fiat Grande Panda är en rivig eldriven italienare**
- 4. Nya Defender kan allt och är snabbare än din sportbil**
- 5. Så svindyr är strålkastaren till Land Rover Defender**
- 6. Toyota halverar priset på bränslecells bilen Mirai**
- 7. Koenigsegg skippar trecylindrig motor**
- 8. Koenigseggs rekord som ingen kunnat slå på 7 år**
- 9. Världens mest unika växellåda i nya Pagani Huayra Epitome**
- 10. Rekordkvartal för Polestar som ökat med 80 procent**
- 11. General Motors levererar nästan inga elbilar men ökade stort**
- 12. Massiv bötesmäll för GM efter avgastester**
- 13. Musk har slutat prata med Indien**
- 14. Svensk uppfinning revolution för laddstolpar i stan**
- 15. Puma GTE 1600**
- 16. Chrysler GS1**
- 17. Streama Goodwood Festival of Speed**

1. Renaults nya modell får teknik från Volvo XC40

av Elis Kalmér

28 juni 2024

kl 11:44

Renault visar upp sin nya Gran Koleos. SUV:en är byggd på samma chassi som Volvo XC40 och C40. Modellen kommer med en 2,0-liters fyrcylindersmotor på 211 hk, sjuväxlad automat och som hybridvariant.



Det finns gott om **SUV**:ar och crossovers men nu finns de fler. Nya Renault Gran Koleos faller någonstans där emellan och tycks inte ha särskilt mycket gemensamt med den gamla Renault SUV:en Koleos.

Men huvudsaken är inte att Renault expanderar sin arsenal av **stadsjeepar**, utan att den är fylld med teknik från Geely-koncernen. Mer specifikt är den konstruerad på samma chassi som **Volvo XC40**, C40 och Polestar 2. Motorerna kommer från Horse, som är Geelys och Renaults gemensamma motorbolag.

Grand Koleos kommer med en bensindriven fyrcylindersmotor på 2,0-liter som genererar 211 hk, parad med en sjuväxlad automatlåda. Det kommer även att finnas en variant med åttaväxlad automat och fyrhjulsdraft samt en hybridmodell.



Elis Kalmér

Elis Kalmér är examinerad journalist och har bland annat arbetat på SVT och Värmlands Folkblad.

LÄS MER:



Renault släpper nya bilar på Volvos CMA-plattform



Renault R5 Turbo – monsterversion av småbilen får...



Premiär: Renault släpper sin nya kupé-suv Arkana i Europa



Avslöjad: Renaults nya billiga elbil R5 färdig



Renault Trafic kommer som eldriven transportbil –...



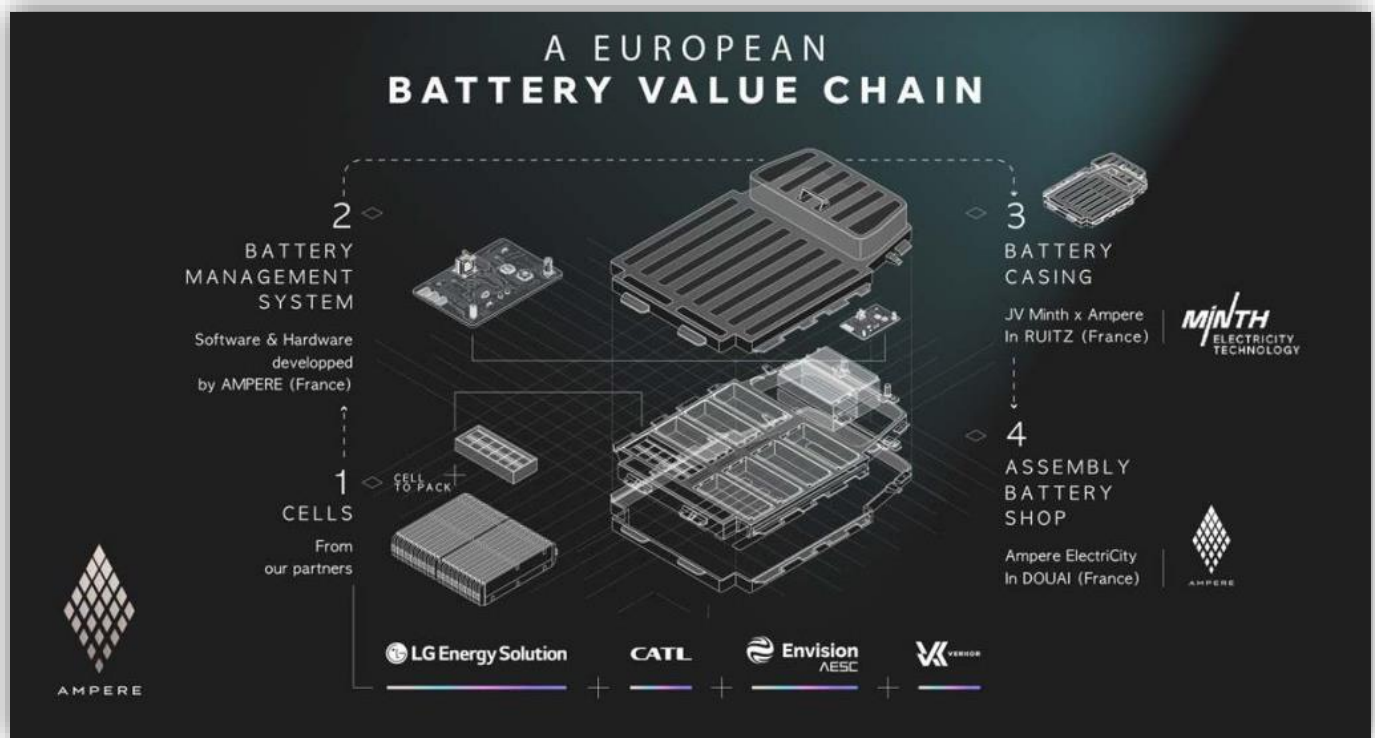
Första bilderna: Renault 5 återföds som elbil



2. Renault ska etablera banbrytande batteritillverkning i Europa

Posted by Kristofer Rask juli 2, 2024

Renaults elbilsdivision Ampere berättar idag att man lanserar en helt ny batteristrategi för fordonsgruppens framtida elbilar tillsammans med LG Energy Solution. Den kommer dessutom inkludera en värdekedja helt lokaliserad i Europa.



Ampere kommer att använda så kallade LFP-batterier (litium-järnfosfat) som bland annat är helt fria från dyrbara och omstridda mineraler som kobolt. Baksidan är lägre energität- het än de dyrare NMC-batterierna (nickel-mangan-kobolt), men ger fördelar som billigare och tåligare batterier. Men Ampere planerar också att hämta hem den energiförlusten ge- nom ett helt nytt cellformat.

Planen är att använda en ny typ av "Cell to Pack"-konstruktion med påceller som kan packas tätare jämfört med det konventionella cylindriska formatet. Det kommer ge längre räckvidder hos elbilar genom att det blir möjligt att integrera fler celler, och därför mer energi ombord, i ett givet utrymme.

Renault kommer att börja implementera de nya batterierna i tillverkning mot slutet av 2025. De första leveranserna av kundbilar med det nya batteriet kommer sedan att ske i början av 2026. Resultatet är en sänkning av batterikostnaderna med runt 20 procent.

– Arbetet vi har gjort med LG Energy Solution har gjort det möjligt för oss att lokalisera hela värdekedjan kring LFP-teknik i Europa, och avsevärt öka dess konkurrenskraft med "Cell-to-Pack"-teknik, berättar Philippe Brunet, ansvarig för drivlinor inom Ampere.

Amperes långsiktiga uppdrag från Renault Group är att sänka kostnaderna med 40 procent på nästa generationens elbilar.



3. Fiat Grande Panda är en rivig eldriven italienare

Av redaktören @bytbil 2024-07-02

Text Morten Bek

Grande Panda är den största och viktigaste nyheten från Fiat på många år. Den pigga Grande Panda är betydligt större än en vanlig Panda och finns både som elbil och med hybridmotor.



Fiat har lovat att sommaren 2024 kommer att bjuda på en mycket stor nyhet. Italienarna har laddat upp för premiären på den första nya bilen i en hel familj av Panda-modeller i varierande storlekar. Inte en bil i mikrokategorin, som vi känner Panda-namnet från, utan en rad större modeller.

Med Grande Panda har den första medlemmen i den nya Panda-familjen precis landat. Och om det finns en banbrytande modell för **Fiat**, så är det denna: en helt ny modell på en ny plattform och en modell som med sin robusta crossover-kaross och en längd på 399 cm är som skapad för oss européer.

Det finns få bilder av den sprillans nya Grande Panda, och det finns endast starkt begränsad information. Det är dock säkert att Grande Panda kommer både som elbil och som hybrid, och vi känner oss ganska säkra på att Grande Panda är systemmodell till Citroën ë-C3/C3, **Citroën ë-C3 Aircross/C3 Aircross** och nya **Opel Frontera**.



Bort med allt det runda från Fiat

Smart Car-plattformen är Stellantis-koncernens prisvärda lösning för små och kompakta modeller. En lösning som gör det möjligt att sälja bilar till låga priser, vilket gör det lättare att konkurrera med kinesiska tillverkare. Den elektriska versionen av Grande Panda kan vi av den anledningen förvänta oss med en elmotor på 113 hk och ett batteri med en kapacitet på 44 kWh – och en räckvidd över 300 kilometer. En version med mindre batteri är också en möjlighet. Bensinversionen med hybridsystem kommer att använda en 1,2-liters motor med tre cylindrar och en elektrisk dubbelkopplingsväxellåda.



Där **Fiat**, särskilt sedan den förnyade **500** från 2007, har hyllat det runda och gulliga, går italienarna i motsatt riktning med Panda-familjen. Här finns massor av hänvisningar till den ursprungliga **Panda** från 1980-talet, och det finns nya designlösningar som pixel-strålkastarna med ett galler i motsvarande design. FIAT-namnet är 3D-printat i bakluckan, och i dörrarna är den nedre delen också tredimensionell. Och Fiat lovar att den gula färgen bara blir en av flera pigga kulörer.

Det runda designen kommer att leva vidare med **500**, som inom ett år eller två kommer att ersättas av en bensin-hybridversion av den elektriska 500e.

Relaterade artiklar



Äntligen en ny produkt från Fiat



Fiat stoppar tillverkningen av grå bilar



Snart kan du byta batteri i din Fiat 500e på 5 minuter



BMW är redo med sin första eldrivna kombi



4. Nya Defender kan allt – och är snabbare än din sportbil

Av John Sempill Publicerad 2024-07-03 Uppdaterad 2024-07-03

Nya Defender Octa beskrivs som den mest dynamiska Defendern som någonsin tillverkats. Varför? Det ska vi berätta. Priset blir kanske mindre kul att känna till – men det har vi också.



Här har ingenjörerna hos Jaguar Land Rover kokat ihop en lyxig soppa som är både kompetent och snabb.

Vad sägs om en förbluffande 0–100 km/h-tid, möjligheten att vada i meterdjupt vatten, samtidigt som du dricker alkoholfri champagne ur en termos?

Med nya Defender Octa är allt detta möjligt. Lyx och slittålighet framgår även av namnet. Octa-benämningen hämtar inspiration från den *oktaedrisk*a formen hos diamanten – som är jordens tuffaste och samtidigt mest åtråvärda mineral.

Motorn är en dubbelturbo-V8 med mildhybridteknik. Totalt får du 645 hästar och 750 Nm i vridmoment. Tillsammans med en åttastegad automatlåda når nya Defender Octa hela 249 km/h.

Några av detaljerna som skiljer denna från sin föregångare är att du sitter 28 mm högre och att den har breddats med 68 mm. Mindre kul för grannarna i parkeringshuset dock.

Den förfinande 6D Dynamics-upphängningen borgar för komfort samtidigt som du tar dig an hinder som om de inte de inte fanns.

– **Våra högpresterande experter** har uppnått det omöjliga med Defender Octa och arbetat outtröttligt under de senaste tre åren för att skapa den mest kapabla Defender som någonsin tillverkats – oavsett vilket underlag den körs på, säger Jamal Hameedi, Director of SVO, Jaguar Land Rover.

– De har omkonstruerat komponenter i hela fordonet för att säkerställa att Defender Octa är den perfekta följeslagaren för episka äventyr var som helst på planeten.



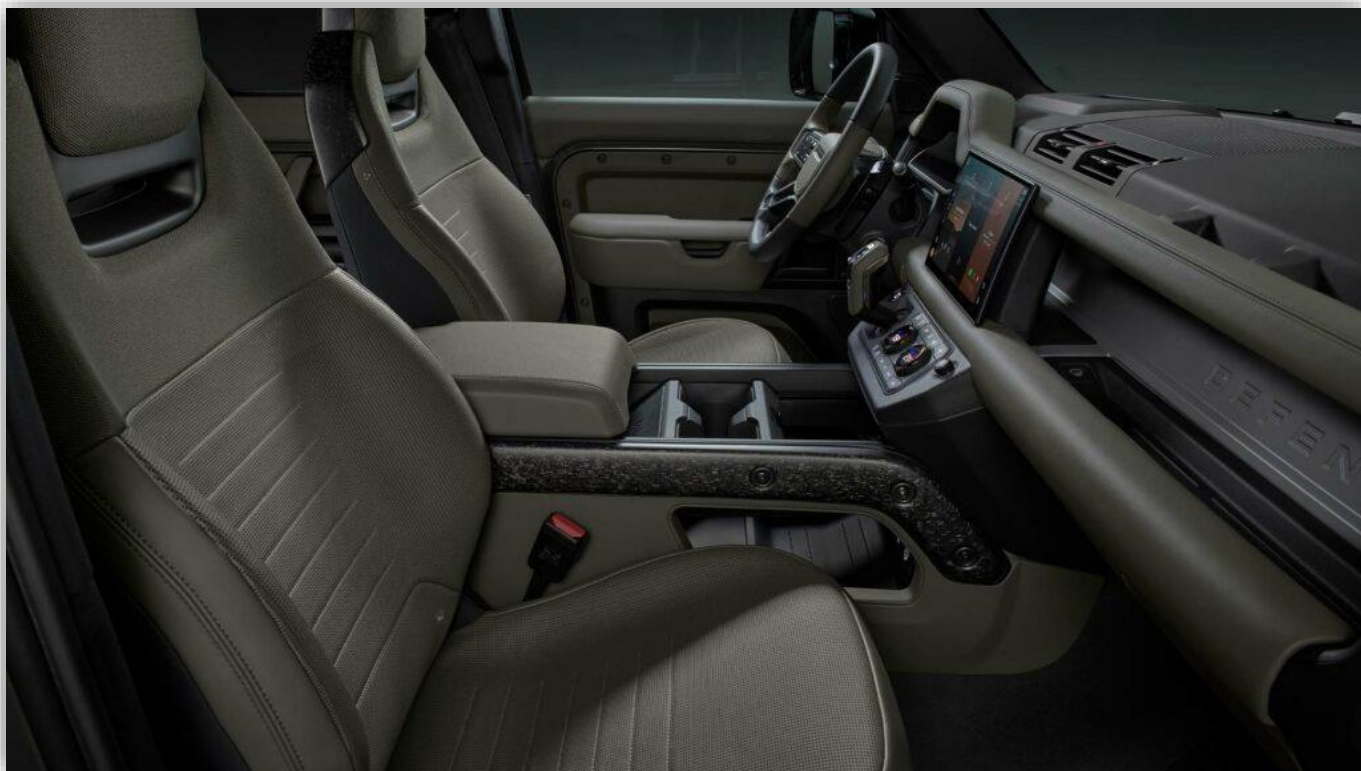
*Antingen har något helt galet hänt här eller så är det helt avsiktligt.
Oavsett "vad" klarar Defender Octa ett djup på 1 meter.*

Men Octa är inte enbart ett namn. Det är även ett "state of mind". Nåja. I alla fall ett körläge. Octa Mode är "det första dedikerade terrängkörningsläget för Defender någonsin med prestandafokus", enligt [pressmaterialet](#).

Med andra ord får du som förare bästa kontroll och självförtroende bakom ratten. Det kan behövas med en 0–100 km/h-tid på 4,0 sekunder.



När det är dags att åka hem tar du med fördel den sceniska rutten.



I färgväg erbjuds två exklusiva kulörer – Petra Copper och Faroe Green utöver befintliga Carpathian Grey och Charente Grey.

Till klädseln erbjuds två Ultrafabrics PU-alternativ. Dessa är 30 procent lättare än läder och finns för exklusiva Defender Octa Edition One. För "vanliga" Octa erbjuds detta som tillval, som annars kläs i standardinredningen semianilinläder i Burnt Sienna med detaljer i Kvadrat-textil.

Och priset då? Defender Octa går loss på ett cirkapris från 2 212 900 kronor, och den mer exklusiva Defender Octa Edition One från 2 434 900 kronor. Orderböckerna öppnar inom kort.



5. Så svindyr är strålkastaren till Land Rover Defender

Publicerad 2024-07-03 kl 15:10

(uppdaterad 2024-07-04 kl 14:26)

Text Erik Söderholm

Land Rovers terrängikon Defender slår rekord när Vi Bilägare begär in priser för olika reservdelar. En enda strålkastare går loss på 75 000 kronor.



Den som ska byta strålkastare på Land Rover Defender utan garanti eller försäkring får en svettig nota.

Det är ingen hemlighet att vissa delar till nya bilar kan vara extremt dyra. Strålkastare är ett tydligt exempel, och vi har tidigare skrivit om hur en enda LED-strålkastare till en ny bil **kan kosta över 40 000 kronor**.

Anledningen är att moderna strålkastare har mycket ny teknik och är betydligt mer avancerade än förr.

I vårt **senaste test av fyra terrängbilar** visar det sig att Land Rover Defender slår rekord i att ha de dyraste strålkastarna hittills – åtminstone bland de bilar Vi Bilägare testat.

Prislappen för en LED-strålkastare till nya Defender ligger på minst sagt svettiga 74 890 kronor. Det är uppseendeväckande när Ford "bara" tar 20 510 kronor för en strålkastare till Bronco, medan Jeep Wranglers motsvarighet framstår som rena kapet för 4 630 kronor.

Exakt varför strålkastaren är så dyr till Defender får vi inte veta. Vi har sökt Land Rover för en kommentar utan resultat.



Den som ska byta strålkastare på Land Rover Defender utan garanti eller försäkring får en svettig nota.

För den första ägaren är det oftast inget problem att reservdelarna är dyra – bilen täcks av nybilsgaranti. Men när den femåriga garantin går ut är det försäkringsbolaget som får stå för notan och det innebär i förlängningen en högre premie.

Redan nu kostar en halvförsäkring till Land Rover Defender över 25 000 kronor om året för vår testperson. Motsvarande kostnad för Jeep Wrangler är 6 850 kronor.

När bilen börjar bli äldre och varken omfattas av varken garanti eller maskinskadeförsäkring blir det riktigt dyrt. Då skulle förmodligen en trasig strålkastare innebära att Defendern skrivs av och skrotas i stället för att repareras.



Erik Söderholm

Teknikens Värld

6. Toyota halverar priset på bränslecells bilen Mirai

Publicerad 5 jul 2024 kl 16.37

Försäljningen av vätgasdrivna bränslecells bilar går trögt världen över. Toyota i USA tar nu till en drastisk metod för att få köpare till modellen – priset kapas med hälften. Ovanpå det erbjuds köparna dessutom bränsle, det vill säga vätgas, till ett värde av 160.000 kronor!



Toyota Mirai – ingen storsäljare direkt.

Världens största biltillverkare, **Toyota**, har ofta gått sin egen väg. De var tidigt ute med satsningen på hybrider (**Prius** kom 1997), de var även tidiga med att ha tilltro till bränslecells bilar som drivs med hjälp av vätgas. Dessutom har de länge uttryckt viss skepticism kring batteridrivna elbilar.

Just de vätgasdrivna bränslecells bilarna har aldrig riktigt kommit till skott, inte bara för Toyota utan för alla tillverkare som har gett sig in i genren. Exempelvis såldes det så pass få som 14 451 bränslecells bilar i hela världen i fjol, drygt 30 procent färre än året innan. Strax över fyra tusen av dessa var av märket Toyota, nämligen modellen **Mirai** som sedan några år tillbaka är inne på sin andra generation.

Antalet personbilar som såldes i världen 2023 var 78,3 miljoner. Bränslecells bilarna utgjorde alltså 0,02 procent av totala personbils marknaden.

Toyota har insett att satsningen har stött på hinder på vägen och i höstas uttryckte företagets tekniska direktör Hiroki Nakajima att det är dags att byta fokus.

– Vi har försökt med Mirai men inte lyckats. Vätgasstationerna är väldigt få och svåra att realisera, så Mirai är liten sett till volym, **sa han då** och menade att tekniken är bättre lämpad för transportfordon som framför allt kör från punkt A till punkt B.



*Toyota Mirai på svenska väggår.
Miss inte vår provkörning av modellen, länk längst ned i artikeln.*

Halva priset

Toyota Mirai saluförs inte i Sverige men finns på andra marknader, exempelvis i Tyskland, Japan och USA.

I just USA har en kampanj med sänkt pris för Mirai inletts. Vi snackar ingen liten prissänkning om fem eller tio procent. Priset har nämligen mer eller mindre halverats.

Mirai i utrustningsnivån Limited har sett sitt listpris sänkas med 33 000 dollar från ursprungliga 67 115 dollar (till det kommer vanligtvis olika avgifter beroende på handlare och vilket delstat bilköpet äger rum i). I svenska pengar innebär det att 703 400 kronor har blivit 357 500 kronor.

I basutrustningsnivån XLE är priskapandet lika stort procentuellt sett. Från det ursprungliga listpriset på 50 190 dollar har 25 000 dollar försvunnit. Det betyder att listpriset på 526 000 kronor har krympt till 264 000 kronor.

Nollränta och gratis vätgas

Inte nog med halverade listpriser. Den som vill köpa en Mirai kan göra det på avbetalning under 72 månader, det vill säga sex år. Utan att någon ränta tillkommer.

Och som om inte det räcker så slänger Toyota med vätgas för sex års brukande – till ett värde av 15 000 dollar. Det motsvarar 157 200 kronor.

Oavsett vad man tycker om bränslecellsbilar och **Mirai** så låter det som en ganska bra deal. Som köpare får man mycket bil och teknik för pengarna jämfört med exempelvis Toyotas elbil **bZ4X** som i USA har ett inledande listpris på 43 070 dollar vilket motsvarar 451 400 kronor. För nästan 200 000 kronor mindre får man med andra ord en nollutsläppsbil med 65 miles räckvidd och som kan fyllas på med energi betydligt fortare än en elbil (dock är tankställena inte lika lättillgängliga).



Mattias Rabe

7. Skippar 3-cylindrig motor – nu får alla 2300 hk

Av William Karlsson 5 juli 2024 kl 12:41

Den mest spännande trecylindriga motorn någonsin på is. Koenigsegg har valt nu valt att bara utrusta nya Gemera med en V8-motor i kombination med elmotorer – tillsammans får de 2300 hk. – De var så få som ville ha den trecylindriga att vi lyckades övertyga nästan alla av dem att köpa V8:an, säger Christian von Koenigsegg, till Top Gear Magazines podcast.



Koenigseggs nya hyperbil Gemera har erbjudits antingen med en trecylindrig motor på 1400 hk eller en V8-motor tillsammans med elmotorer som ger en total effekt på 2300 hk. Men nu har biltillverkaren ändrat sig och de drygt 300 exemplaren av Gemera som erbjuds kommer enbart att säljas med V8:an.

– Så, enkelt förklarar förvandlades alla Gemera-beställningar till V8:or, säger Christian von Koenigsegg, till Top Gear Magazines podcast.

Men ifall den trecylindriga motorn skulle vara borta för evigt är inte helt säkert. – Det är fortfarande intressant och vi jobbar på det. I framtiden kanske vi lanserar den i Gemera i någon typ av version, säger Christian von Koenigsegg, till Top Gear Magazines podcast.

Koenigseggs trecylindriga motor har en effekttäthet på 200 hk/liter. Den erbjuder dessutom en Freevalve-teknologi. Det är en typ av teknik som den svenska biltillverkaren varit pionjärer av. Man ersätter ventilmanövreringen av kamaxeln med elektropneumatiska ställdon som kan öppna och stänga ventilerna snabbare och med större noggrannhet, vilket gör att ventilerna kan öppnas stegvis i motsats till det krökta modet som är typiskt för kammotorer.



Koenigsegg HV8.

Alla köpare av Gemera har inte gått med på att byta ut sin trecylindriga motor mot en V8:a. En köpare i Sverige kräver 16 miljoner kronor av den bilhandlare som sålde Koenigseggs senaste modell till honom, något vi på [Carup](#) skrivit om. Gemera utrustad med V8:an kostar i Sverige cirka 32 miljoner kronor med moms.



LÄS MER:



Koenigsegg avslöjar superversion av Gemera: 2300 hk!



Koenigsegg med 2300 hk kan ha takbox och 3 barnstolar



Svensk kräver 16 milj – dubblat pris på Koenigsegg



Koenigsegg startar hemliga motorn: Så låter "Tiny..."



William Karlsson

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

8. Koenigseggs rekord som ingen kunnat slå på 7 år

Av Melker Rundén

4 juli 2024 kl 08:59

Det har skrivits spaltmeter om olika rekord från Bugatti, SSC Tuatara och Hennessey. Men sanningen är att ingen kunnat slå det svenska superrekordet trots otaliga försök. Den 4 november 2017 uträttade Koenigsegg en bragd som står stått sig i snart sju år. Men kanske slås det snart – av Koenigsegg själva.



FILM: <https://youtu.be/KD82XB7t8Xo>

Koenigsegg flaggar för att de nu ska slå nytt världsrekord i högsta hastighet för produktionsbilar. Vad få vet är att deras eget sju år gamla rekord fortfarande gäller. Den 4 november 2017 satte den svenska superbiltillverkaren Koenigsegg ett hastighetsrekord som ingen ännu lyckats slå. Då tog Koenigsegg Agera RS över titeln som världens snabbaste bil från Bugatti Chiron Super Sport.

På en avstängd bit motorväg i Mojaveöknen, cirka en timmes bilfärd väster om Las Vegas, lyckades Koenigseggs testförare Niklas Lilja sätta det nya hastighetsrekordet. Den genomsnittliga hastigheten blev otroliga 447,19 km/h. Sedan dess har många försökt men ingen lyckats ta hastighetsrekordet från svenska Koenigsegg.

Först ut med att försöka ta rekordet som världens snabbaste bil var Bugatti själva 2019 med Chiron Super Sport 300+. Trots att bilen lyckades uppnå en toppfart på 490,48 km/h godkändes inte försöket eftersom bilen endast körde i en riktning. Dessutom har bilen ifrågasatts för att vara en specialbyggd prototyp.



FILM: <https://youtu.be/zVRVh45aW60>

Sedan dess har även andra tillverkare gjort anspråk på rekordet. Den amerikanska superbilstillverkaren SSC försökte 2020 att ta det officiella rekordet från Koenigsegg men diskades likt Bugatti. SSC påstod att deras SSC Tuatara nådde en toppfart på 531 km/h, men efter att många experter ifrågasatt rekordets äkthet, erkände SSC till slut att man ljugit om hastigheten. SSC har sedan dess bara kunnat bevisa att man kört 474,75 km/h, men endast i en riktning. Dessutom är SSC Tuatara inte väglaglig, och finns fortfarande bara i ett exemplar.

En annan utmanare för rekordet var Hennessey Venom F5, som nådde en genomsnittsfart på 437 km/h under ett världsrekordförsök 2022. Hennessey har dock lovat att de kommer att göra ett nytt försök att slå Koenigseggs rekord senare i år och siktar på nå den magiska 300-mph/h gränsen, motsvarande 482,8 km/h.

– Jag älskar att Koenigsegg gör sig redo för höga hastigheter, jag hoppas att Bugatti också hoppar på tåget – det är rivaliteter som dessa som driver vår passion och får oss att sträva efter högre hastigheter, innovera mer och anstränga oss hårdare, säger Hennesseys grundare John Hennessey.



Bugatti Chiron inte lyckats.



SSC Tuatara har inte lyckats.



Hennessey Venom F5 har inte lyckats.

Efter år av omstridda försök från konkurrenterna, verkar det nu som att Koenigsegg själva kan vara närmast med att lyckas överträffa sitt eget superrekord. Med nya Koenigsegg Jesko Absolut vill Koenigsegg inte bara köra fortare än någon annan har gjort med en väglaglig bil, utan även reda ut alla oklarheter kring vem som har rekordet.

– Bugatti har bara kört i en riktning och med en bil i en specifikation som kunderna inte kan köpa. Även SSC:s rekord är satt med en bil som inte är homologiserad för vägbruk. Vårt rekord med Koenigsegg Agera sattes med en produktionsbil, och även det nya rekordförsöket kommer att göras med en serietillverkad Jesko helt godkänd för gatubruk, har Christian von Koenigsegg tidigare sagt till Carup.

– Såklart vill vi prata om toppfartsrekordet också och vi har gjort en hel del förberedelser. Nu är det upp till att få däcken godkända för denna hastighet så kommer vi att vara redo att köra inom en mycket snar framtid, säger Christian von Koenigsegg i samband med att **Koenigsegg Jesko satte fyra nya accelerationsrekord på Örebro Flygplats.**

LÄS MER:



Uppgifter: Nya hyperbilen med 1750 hk har slagit...



Här slår de Koenigseggs rekord – kör 455 km/h



Koenigseggs känga till SSC: Firar att vi haft...



Tänker spöa Koenigseggs rekord: "Vi ska tävla"

Så mycket ökar en Koenigsegg i värde på 5 år

Koenigsegg slog 4 världsrekord på svensk flygplats



Melker Rundén

Melker Rundén skriver om ekonomi och motornyheter på carup.se.



9. Världens mest unika växellåda i nya Pagani Huayra Epitome

Av Christoffer Lindén

Publicerad 2024-07-04

Uppdaterad 2024-07-04

Denna modell är utrustad med en manuell växellåda som sticker ut både i design och funktion, något som aldrig tidigare har skådats i en Huayra.



Pagani Huayra har släppts i en superunik version som kallas ”Epitome” och kommer bara att tillverkas i ett exemplar. Ansvariga för bygget är Paganis specialavdelning Grandi Complicazioni.

Det udda med denna design är växellådan, första gången en Huayra gjorts med en manuell och den fick en ytterst speciell design.

Motorn är en AMG-stämplad V12 med 864 hästkrafter och 1100 Nm. Växellådan, som är sjuväxlad, kommer från ett samarbete med Xtrac och hur den fungerar i praktiken beskrivs så här:

– Tack vare en elektroniskt styrd differential och en racing-stil tri-pod drivaxel, möjliggör den sjuväxlade tvärgående växellådan Pagani by Xtrac att all kraft och exceptionell respons från motorn överförs till vägen, förklarar Pagani.

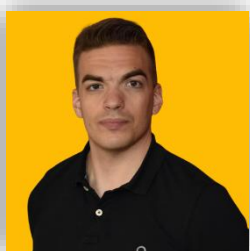


*Epitome är verkligen något speciellt jämfört med vanliga Huayra.
Ser ni de unika detaljerna?*

Det är mest designen, snarare än själva funktionen, som sticker ut med växellådan. Vem som är den slutgiltiga kunden är okänt i nuläget.



Slutkunden verkar verkligen älska beige – det är färgen som dominerar hela inredningen!



Christoffer Lindén



10. Rekordkvartal för Polestar som ökat med 80 procent

Posted by Kristofer Rask juli 2, 2024

Polestar rapporterar nu en rekordökning i antalet levererade fordon under årets andra kvartal. Det med 13 000 levererade bilar vilket innebär en ökning med 80 procent mot föregående kvartal.

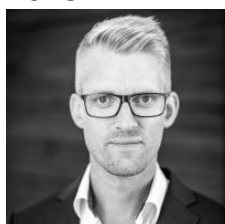


Polestar ser ljusst på framtiden i takt med att de nya modellerna Polestar 3 och 4 börjas leverera.

Totalt har Polestar levererat 20 200 fordon i år. Man ser framför allt en stark tillväxt i Sverige, men också USA, Norge och Tyskland som bidrar till resultatet. På den svenska marknaden ökade Polestar med nästan 50 procent under första halvåret, jämfört med samma period förra året. Polestar innehar en total marknadsandel för elbilar på 6,4 procent i Sverige för de sex första månaderna.

– Vi går in i årets andra halva med ett starkt momentum. Våra två nya SUV:ar har fått fantastiska recensioner från globala medier. Intresset för kundprovkörningar har varit stort och vi har fått släppa ytterligare platser. Vi har accelererat förändringen av vår försäljningsmodell i Europa och har även förstärkt vår säljorganisation, kommenterar Thomas Ingenlath, Polestars vd.

Produktionen av Polestar 3 för den svenska marknaden startar i slutet av sommaren, det vid produktionsanläggningen i South Carolina i USA. Polestar 4 kommer utöver den befintliga anläggningen i Kina också att tillverkas i Sydkorea med start under andra halvan av 2025.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



11. General Motors levererar nästan inga elbilar, men ökade stort

Posted by Kristofer Rask juli 3, 2024

Amerikanska biltillverkaren General Motors ska till 2035 bli ett helt elektrisk varumärke, med delmålet 50 procent till 2030.



När man nu rapporterar sitt resultat för årets andra kvartal ser man en tillväxt på 40 procent inom segmentet elbilar jämfört med samma period förra året.

Men nivåerna är fortfarande låga för biljätten som totalt levererade 696 086 fordon under andra kvartalet. Av dessa var nämligen blygsamma 21 930 elbilar vilket ger en andel på 3,15 procent. Elbilar som levererats inkluderar modeller från märken Chevrolet, GMC och Cadillac.

– Vi har en otrolig portfölj av olika fordon och vi är flexibla så vi kan vinna när fler kunder anammar elbilar, kommenterar Marissa West, nordamerikanska GM-chefen.

Vi behöver alltså se en snabbare upptrappning i elbilsförsäljningen om GM ska nå sina mål. En av strategierna har varit att öka sin närvaro i Europa där elbilsförsäljningen går betydligt bättre än i USA. Cadillac är ett av alla märken som nyligen lanserats i Sverige och andra utvalda marknader i Europa.

Även om leveranserna inte har kommit igång ännu så har man öppnat orderböckerna. GM berättar, utan att ange antal, att hela produktionsvolymen avsedd den europeiska marknaden i år är slutsåld.

Så såg General Motors leveranser av elbilar ut för andra kvartalet 2024:

- Cadillac Lyriq: 7294
- Chevrolet Blazer: 6634
- GMC Hummer: 2929
- Chevrolet Silverado: 2196
- Chevrolet Bolt: 1374
- Chevrolet Equinox: 1013
- BrightDrop: 490
- **Totalt: 21 930**

12. Massiv bötesmäll för GM efter avgastester

Publicerad 2024-07-05 kl 8:53 (uppdaterad 2024-07-05 kl 9:16)

Text Erik Söderholm

General Motors har rapporterat fel utsläppssiffror för miljontals bilar. Men koncernen anser sig inte ha gjort något fel.



En ny utsläppsskandal utspelas just nu i USA,. Miljömyndigheten EPA har avslöjat att miljontals bilar från General Motors haft för höga utsläpp, rapporterar bland andra [CBS News](#).

GM ställs nu inför att behöva betala böter på 1,5 miljarder kronor. Bilarna behöver dock inte återkallas.

Totalt omfattas 5,9 miljoner bilar som ska ha haft mer än tio procent högre koldioxidutsläpp än vad som uppgetts i GM:s rapporter för regelefterlevnad.

GM uppger att koncernen inte gjort något fel och att bilarna uppfyller lagkraven. Att ändå acceptera bötesmållen beskriver GM som "den bästa åtgärden för att snabbt lösa problemet med regeringen i detta fall".



Erik Söderholm



13. Musk har slutat prata med Indien

Uppdaterad 04 juli 2024 Publicerad 04 juli 2024

Ett förväntansfullt Indien ser nu drömmen om en Tesla-fabrik kraschlanda. Detta efter att Musk plötsligt avbrutit all kommunikation.



Indiens förhoppningar om en **storinvestering från Tesla** har svalnat rejält efter att Elon Musks team plötsligt slutade kommunicera med New Delhi.

Enligt källor till **Bloomberg** har ingen ytterligare kontakt tagits sedan miljardären **sköt upp sitt planerade besök till Indien i slutet av april**.

Pengaproblem och uppskjutna planer

Den indiska regeringen ska enligt källorna fått uppfattningen att Tesla brottas med kapitalproblem och inte planerar några nya investeringar i landet inom den närmaste framtiden.

Musks planerade besök skulle ha bland annat ha inkluderat ett möte med premiärminister **Narendra Modi**, men ställdes in på grund av "viktiga frågor" inom företaget.

Indiska elbilssatsningar

Indien har nyligen sänkt importskatten på elbilar för utländska tillverkare som engagerar sig i inhemsk tillverkning.

Trots detta har Tesla inte följt upp med några nya initiativ.

Istället sätter den indiska regeringen nu sitt hopp till inhemska biltillverkare som Tata Motors och Mahindra & Mahindra för att driva landets elbilssatsningar framåt.

Indiens elbilsmarknad är dock fortfarande i sin linda.

Elbilar utgör endast 1,3 procent av den totala bilmarknaden och många köpare är tveksamma på grund av höga initiala kostnader och bristen på laddningsstationer.

Konkurrens och interna utmaningar

Teslas minskade intresse för Indien kommer samtidigt som företaget ser både en **nedgång i globala leveranser och står inför hårdare konkurrens från Kina**.

Dessutom har byggandet av en ny fabrik i Mexiko försenats, och lanseringen av den nya modellen Cybertruck har gått långsamt.

Men trots allt detta, och trots Musks avbrutna kommunikation, säger källorna att Tesla fortfarande är välkomna att återuppta sina Indienplaner i framtiden.

Läs också:



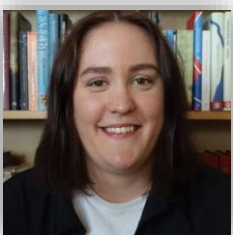
Teslas aktie rusar – blankarna biter i gräset. Dagens PS



Elon Musk meddelade även betydande personalnedskärningar i april.



Elon Musk till Bill Gates: Du blir utplånad. Dagens PS



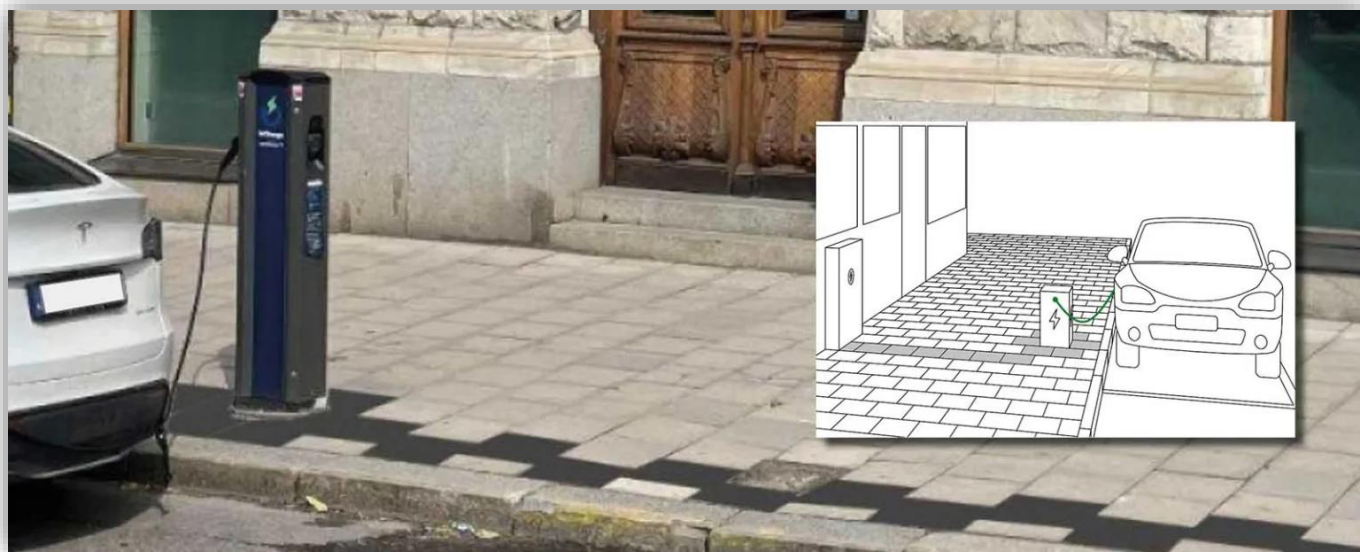
Matilda Habbe

Bevakar i huvudsak privatekonomi och företagande.

14. Svensk uppfinning revolution för laddstolpar i stan

Av Andreas Jemn 1 juli 2024 kl 15:00

En ny svensk uppfinning kan revolutionera byggandet av laddstolpar i städer. Ingenjören Per Ranch har tagit patent på att en stolpe som gör att gator inte behöver grävas upp.



Fram till idag har tillgången på laddstolpar hämmat försäljningen av elbilar i städerna. Men nu kan en ny svensk uppfinning bli en mycket lönsam och klimatsmart lösning. Det är ingenjören Per Ranch som upfunnit en laddstolpe som kan fästas direkt i trottoaren. Till skillnad från den gamla som kräver att man gräver i gatan och gör stora ingrepp i stads-mijön.

– Jag har lång erfarenhet av att bygga i städer och grävande är något som tar mycket tid, kostar pengar och släpper ut en hel del koldioxid, säger Per.

Hans uppfinning gör det möjligt att sätta upp betydligt fler laddstolpar.

– Egentligen är det en enkel idé, om det är galet eller genialt får vi se, säger han och fortsätter.

– I de flesta svenska städerna har man samma trottoarer, det är betongblock i en viss storlek. Med våra laddstolpar räcker det med att skära upp en bit betong och sedan fästa stolpen där. Sedan dras ledningarna rakt under trottoaren utan att man behöver gräva djupt, på så sätt går det snabbt och smidigt, säger han.

Uppfinningen gör att gatorna inte behöver grävas upp.

Många som bor i lägenhet har valt bort elbilen.

– Jag kör själv en Tesla, men till folk som funderar på att köpa en elbil säger jag alltid att man ska fundera på vilka laddmöjligheter som finns där de bor, säger Per.

Med hans uppfinning kan det snabbt sättas upp många laddstolpar och göra det möjligt för flera att köpa sig en elbil.

– Det är min förhoppning att kunna bidra till att minska utsläppen och göra arbetet mer effektivt, säger Per.



Uppfinningen gör att gatorna inte behöver grävas upp.

Men först ska uppfinningen testas.

– Vi ska pröva den i Linköping med det kommunala fastighetsbolaget, sedan får vi vet mer om hur det fungerar, säger han.

Men det finns redan ett patent på hans laddstolpe och allt började med en tävling.

– Det var Stockholms stad och en svenska innovationsmyndigheten Vinnova som utlyste en tävling. Sedan stöttade Minova det här projektet och på den vägen är det, säger han.

LÄS MER:

- [Regeringens storsatsning: 1,4 miljarder till nya laddstolpar](#)
- [Larmrapport: 1000-tals laddstolpar fattas i Sverige...](#)
- [Supersnabba laddträd – revolution för städer](#)
- [Larmrapport: 14 000 nya laddstolpar för elbilar per...](#)
- [Teslas nya superladdare – ger 12 mil på 5 minuter](#)
- [Risk för kökaos: Så många laddstolpar fattas i...](#)



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

15. Puma GTE 1600 – En Sällsynt Brasiliansk Sportbil

Skrivet av Ben Branch den 25 september 2023

Detta är en original Puma GTE 1600, en sportbil som utvecklades i Brasilien på 1960-talet och såldes under 1970-talet. Puman har en stor följarskara i sitt hemland, den har faktiskt blivit en kultklassiker, men den är fortfarande i stort sett okänd på andra håll.



Stylingen av Puma GTE var influerad av den tidens europeiska sportbilar, men det är inte en replika. Den har en unik, prisbelönt design som sitter på den lättservade Karmann Ghia-plattformen och drivlinan, och modellen vann en mängd tävlingar under perioden.

Snabbfakta – Puma GTE 1600

- Puma-tillverkaren Sociedade de Automóveis Lumimari Ltda grundades i Brasilien 1964 av Rino Malzoni, liksom Luiz Roberto Alves da Costa, Milton Masteguín och Mário César de Camargo Filho.
- Rino Malzoni var en italiensk immigrant till Brasilien, han var ansvarig för att designa och konstruera fordonen, vilket han ofta gjorde inom loppet av bara några månader och arbetade i ett anmärkningsvärt tempo – ofta helt ensam.
- Malzonis design har hyllats i Brasilien och runt om i världen för sin elegans och tidlösa dragningskraft, en bedrift som blir ännu mer imponerande av det faktum att han började arbeta för hand i en verkstad i Sao Paolo med begränsad tillgång till utrustning.
- Puma GTE var en av företagets viktigaste tidiga konstruktioner, den baserades på Karmann Ghia-plattformen med en glasfiberkaross, en 1500cc eller 1600cc VW flat-four-motor, en 4-växlad växellåda, och den byggdes mellan 1967 och 1970.



Puma Origins: Rino Malzoni och Malzoni GT

Puma, som ursprungligen grundades som Sociedade de Automóveis Lumimari Ltda 1964, skapades av fyra män – Rino Malzoni, Luiz Roberto Alves da Costa, Milton Masteguin och Mário César de Camargo Filho. Företagets start sammanföll med ett avgörande ögonblick i Brasiliens bilhistoria, när import av utländska bilar blev en stor utmaning på grund av genomförandet av strikta regeringspolicyer som syftade till att vårda den lokala biltillverkningsindustrin.

I hjärtat av Pumas historia står Rino Malzoni, en italiensk immigrant till Brasilien. Trots en juridisk karriär i början upptäckte han att hans sanna passion låg i bilvärlden, särskilt sportbilar och motorsport. Rino finslipade sina färdigheter i sin farbrors bilverkstad och började med anpassningsprojekt på mer blygsamma och prissvärda fordon som Ford Model A och en Austin A90 Atlantic.

I takt med att hans förmåga växte ökade också värdet på de bilar han arbetade med, bland dem en BMW 328 och en Maserati coupé från 1952, till vilken han bytte ut drivlinan från en Ferrari 250 Testa Rossa. Detta skulle betraktas som högförräderi idag, men på den tiden var 250 Testa Rossa inte mycket mer än en begagnad racerbil som inte längre var konkurrenskraftig i toppklass.

Malzonis resa kulminerade, kanske förutsägbart, i skapandet av hans egen sportbil, **Malzoni GT**. Detta fordon, byggt på ett 1,0 liters DKW-chassi med 50 hk, markerade ett betydande steg framåt.

Till skillnad från Volkswagens erbjudanden på den tiden med ~30 hk erbjöd DKW:s modifierade 50 hk-motor jämförelsevis utmärkta prestanda, och bilens separata chassi och kaross gjorde det möjligt att skapa en ny, skräddarsydd kaross. Resultatet blev Malzoni GT som presenterades för världen 1963.



Kraften tillhandahålls av VW:s 1600cc flat-four, detta är en luftkyld motor som har drivit ett stort antal fordon genom åren, från vanliga VW Beetles till Baja desert race-vinnande buggies.

Ankomsten av Puma GT

Pumas moderbolag, Lumimari, skulle ytterligare utveckla designen av Malzoni GT-bilarna som byggdes tidigare under 1960-talet, fortfarande med den tyska DKW-plattformen. Deras första bil var Puma GT, den presenterades 1966 och vann omedelbart "Brasiliens vackraste bil" av Quatro Rodas, en populär brasiliansk biltidning på den tiden – intressant nog inkluderade juryn den hyllade bildesignern Nuccio Bertone.

Puma GT var inte bara snygg, den var snabb. Olika Puma GT-bilar tävlade i minst 54 lopp och tog 15 segrar, 12 andraplatser och sju tredjeplatser – fenomenala resultat för en helt ny biltillverkare.

En av de unga förare som skulle komma att sätta tänderna i att köra en Puma GT var den blivande Formel 1-världsmästaren Emerson Fittipaldi, som körde tillsammans med Jan Balder i 1000 Miles-loppet i Brasilien 1966.

En oväntad kurvboll

Historien tar ofta oväntade vändningar, och Pumas historia är inget undantag. Precis när Pumas stjärna var på väg upp stod företaget inför en kris när DKW upphörde med sin lokala verksamhet i Brasilien. Denna plötsliga störning hotade att destabilisera det fortfarande unga företaget, som redan hade sålt 135 exemplar av sin nya DKW-baserade sportbil.

Inför denna nyhet började Rino Malzoni och hans team arbeta på en plan B. I en uppvisning av uppfinningsrikedom utvecklade de snabbt en ny version av Puma GT.

Denna nya bil baserades på Karmann Ghia-plattformen (som var tillgänglig lokalt i Brasilien), med en ny glasfiberkaross. Anmärkningsvärt nog tog denna förvandling bara nio månader, och som ett resultat överlevde Puma.



Nya Puma GT

Denna Volkswagen-baserade Puma GT blev hörnstenen i Pumas framgång. Det var en elegant sportbil med en lätt glasfiberkaross, plats för två och ett bagageutrymme fram. Baktill på bilen fanns antingen en 1,5 liters eller 1,6 liters fyrhjulning (beroende på årsmodell och specifikation), som var kopplad till en 4-växlad manuell växellåda.

Puma GT hade individuell fjädring fram och bak och trumbromsar i båda ändar som den ärvde från Karmann Ghia. Även om det kanske inte var den snabbaste bilen på vägen, fann den snart nåd bland brasilianska bilentusiaster, av vilka många ivrigt modifierade sina Puma GT-bilar för förbättrad prestanda – VW:s prestandamodifieringar blev en stor hemindustri i Brasilien under samma tidsperiod.

Puma GT:s popularitet sträckte sig utanför Brasiliens gränser. Det såldes så småningom i mer än 50 länder, vilket till och med ledde till etableringen av en fabrik i Sydafrika för att producera dem på licens för den lokala marknaden. Idag är dessa bilar omhuldade samlarobjekt i Brasilien, medan deras internationella profil fortsätter att öka i takt med att fler entusiaster upptäcker dem och deras ovanliga bakgrundshistoria.

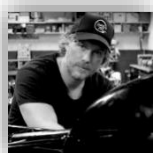
1974 Puma GTE 1600 visas här

Bilen du ser här är en Puma GTE 1600 från 1974 som renoverades i Brasilien och sedan förvärvades av den nuvarande ägaren (och nu säljaren) 2021.

Den är färdig i ljusorange med en svart läderinredning, och den drivs av en 1,6 liters plattfyra i kombination med en 4-växlad manuell växellåda.

Som man kan förvänta sig av en Puma har den en lätt glasfiberkaross, den har också kromade stötfångare, 275 GTB-stil, sänkt fjädring, 14-tums lättmetallfälgar, skivbromsar fram och en eftermarknadsradio och högtalare.

Den erbjuds nu till försäljning med en ren Florida-titel i säljarens namn från Port Orange, Florida på Bring a Trailer. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att bjuda [kan du besöka annonsen här](#).



Ben Gren

16. Chrysler GS1 1954



När den amerikanska bilindustrin återgick till civil produktion 1946 tvingade en överväldigande efterfrågan, ombyggnadsinsatser och materialbrist fram hastiga omkonstruktioner av förkrigsmodeller så att återförsäljarna skulle ha något att erbjuda. Nya efterkrigsdesigner rullades ut gradvis, men Chrysler Corporation släpade efter många av sina rivaler, inklusive GM, Ford och Studebaker. På Chrysler föll styling under ingenjöravdelningen, som arbetade under mandatet att en gentleman inte skulle behöva ta av sig hatten när han klev ombord på en Chrysler-produkt. Denna gammaldags attityd ledde till en rad uppräta, stöddiga konstruktioner i en tid då bilarna blev allt elegantare och snyggare. På 1950-talet blev Chrysler-chefen K.T. Keller ivrig att skaka av sig den konservativa bilden en gång för alla, och företagets chefer gjorde allt de kunde för att visa den amerikanska allmänheten att Chrysler tog stilen på allvar.





Keller förtjänar beröm för att ha anlitat Virgil Exner, en före detta GM- och Studebaker-designer vars senaste konflikt med Raymond Loewy gav Chrysler ett perfekt tillfälle att återuppliva sin image. Keller släppte Exner lös på en serie så kallade "Idea Cars" som var avsedda att blåsa liv i Chryslers designavdelning och sätta tillbaka stilen i händerna på konstnärerna. Medan Exner och Keller återuppbyggde Chryslers image etablerade de en relation med Luigi "Gigi" Segre, den ambitiösa kommersiella chefen för Carrozzeria Ghia i Italien. Segre, tillsammans med sin chef Mario Boano, träffade först Chrysler-männen för att diskutera Ghias karosseritjänster. Segre och Exner fann varandra, vilket ledde till en lång och produktiv relation mellan dessa två osannolika allierade.

Virgil Exner och Luigi Segre samarbetade om design, och den senares skickliga italienska hantverkare tillhandahöll överkomlig arbetskraft för att bygga prototyperna, utställningsbilarna och de exklusiva modellerna som följde. Bilar som Chrysler d'Elegance, DeSoto Adventurer och Dodge Firearrow anses vara några av de vackraste och mest inflytelserika amerikanska drömbilarna från eran. 1952 presenterade de Chrysler Special, en fantastisk unik modell som byggdes för exportdivisionschefen C.B. Thomas. Senare känd som Chrysler Thomas Special, fungerade denna bil som inspiration för en begränsad upplaga av mycket exklusiva och eleganta lyxcoupeer, kända som "Ghia Specials". Chrysler levererade Hemi-drivna New Yorker-chassin till Ghia, som handbyggde karossen efter Exners design, och de färdiga bilarna såldes exklusivt genom den officiella franska Chrysler-distributören, Société French Motors. Exner föreställde sig en upplaga på 400 fordon, men mer pressande frågor på den inhemska marknaden innebar att Chryslers officiella intresse gradvis avtog, och prislappen på 10 000 dollar hjälpte inte. Produktionen var närmare femtio bilar totalt, med tre versioner som slutligen erbjöds - 1953 Ghia Special, 1954 GS-1 och 1955 ST - var och en mer sällsynt än den förra. När Chrysler officiellt gick i konkurs tog France-Motors över produktionen av det sista dussintalet bilar. Även om GS-serien var ett kommersiellt misslyckande lyckades den återuppliva Chryslers image och ge Exner och hans team självförtroendet att skapa en rad vackra produktionsbilar under de kommande åren.



Vår utvalda Chrysler GS-1 från 1954 är ett underbart exempel på denna mycket samlarbara italiensk-amerikanska hybrid. Chassinummer 7252367 är en av cirka 15 Chrysler Ghia GS-1 som tillverkades 1954 och är en av endast en handfull kända överlevare. Det som skiljer GS-1 från 1953 års Ghia Special är den senare bilens större stötfångare, reviderade grillbehandling och en uttalad swag-linje som ger definition åt karosssidorna och accentuerar GS-1:s låga, långa proportioner. Enligt en respekterad expert på dessa bilar färdigställdes chassinummer 7252367 och dess systerbil (chassi 368) av Ghia i november 1953 och levererades tillsammans till Chrysler Export Corporation. Även om det inte finns några officiella uppgifter om de första ägarna, antas det att Chrysler reserverade dessa två bilar för chefer. Vår utvalda bil är en av endast två GS-1:or med individuella skålade säten i baksätet (alla andra hade ett bänksäte), och tillsammans med bil 368 har den en unik grilldesign utan horisontella stänger.

I slutet av 1950-talet var denna GS-1 på västkusten i händerna på Thomas Atherstone. Utan tvekan stolt över sitt vackra nyförvärv visade Atherstone det på Pebble Beach Concours d'Elegance 1959 när bilen bara var fem år gammal. Domarna uppskattade också Ghia-Chryslers skönhet genom att tilldela den First in Class. Vinnarbandet finns fortfarande i bilens historikmapp, liksom tidstypiska foton av Atherstone på Pebble Beach-vinnarpodiet, som visar den distinkta grillen och de skålade baksätena. Det bytte ägare ett par gånger genom åren och hamnade så småningom i händerna på Martin Swig, en känd entusiast, entreprenör, bilhandlare och grundare av California Mille. I början av 1980-talet sålde han GS-1 till en annan kalifornier och Chrysler-Ghia-entusiast som älskade den fram till 2019. Längs vägen åtnjöt GS-1 konsekvent skötsel och restaureringsarbete efter behov, samtidigt som den var en regelbunden deltagare i lokala shower och evenemang.

GS-1 ser strålande ut i mellanmetallblått med fantastiska kromtrådshjul och detaljerade Firestone-däck med svarta väggar, och ser ut som en glamorös 1950-talsstjärna på bilsalongen. Den drar nytta av en nyligen uppfräschad restaurering och presenteras i vackert skick, med utmärkt lack och krom. Tidstypiska detaljer inkluderar de ursprungliga Marchal Equilux-strålkastarna, de främre dimljusen och de fina pelarmonterade Marchal-sidomarkeringsljusen.



Den kompletterande blå interiören är i lika fin ordning, med vackert blått läder som visar några mycket lätta veck från användning som ger den en inbjudande karaktär. Interiören är autentisk ner till det perforerade innertaket, tonade plexiglasvisir och originalinstrumentering. Samma noggranna uppmärksamhet på detaljer fortsätter under huven, där 331 Hemi med 1954 års specifikationer och 235 hästkrafter är i utmärkt skick, presenterad med högkvalitativ finish och ordentlig hårdvara.

Denna underbara Chrysler Ghia GS-1 finns tillgänglig för första gången på mer än 30 år och är vackert förberedd och redo för nästa vårdare. Det kommer säkert att vara ett fantastiskt tillskott till alla samlingar av betydande karossbyggda bilar, samt en välkommen deltagare i ett antal motorevenemang över hela världen.



17. Streama Goodwood Festival of Speed



STREAMA: <https://youtu.be/8jNXtZs9yCs>



Roger Warolin