



UMM Alter II Turbodiesel 4x4

1. Provkörning av Lynk & Co 02 More
2. Kia EV6 GT facelift
3. Svettiga priser för Cadillacs eldrivna Escalade
4. Hyundai RN24 prototyp
5. GM dumpar robotaxi
6. VW-vd anklagas för lyxliv
7. Nio av tio elbilsägare väljer elbil igen
8. Nya fartkamerorna
9. När Citroën stal från Opel
10. UMM Alter II Turbodiesel 4x4
11. BMW 3.0CS Coupe
12. Fredagsfilmen

Teknikens Värld

1. Provkörning av Lynk & Co 02 More

Publicerad av Erik Wedberg 15 dec 2024 kl 00.56

Sent omsider kommer märket med det krångliga namnet ut med sin andra modell. Efter 01 följer 02 och det är inte bara elektrifieringen som skiljer dem åt. Allt är nytt hos Lynk & Co, till och med sättet du kan få tag i den.



Inte hyra, bara köpa. Men är den något att köpa? Det tar Erik Wedberg reda på här och nu.

Ska vi börja med att reda ut varför de är så lika varandra? **Lynk & Co:s nya modell 02** och **Zeekr X** alltså. Ingen ska klandras för att inte kunna hålla isär de två elbilarna från Geely-gruppens två märken och orsaken till likheterna kan vara enkel: Hos Geely fattas besluten så snabbt att en bil som har börjat sitt liv hos ett märke kan hamna hos ett annat när den sätts i produktion.

Både Lynk & Co och Zeekr tycks fungera som Geelys experimentlådor, man provar sig fram och ser vad som lyfter. Konceptbilen **Lynk & Co Zero** visades år 2020 men när produktionen kom igång ett år senare hade den hoppat över till Zeekr-sidan och säljs nu som **Zeekr 001**.

Det här är nytt

El. 02 är märkets första helt eldrivna modell efter ett antal laddhybrider och hybrider.

SEA. 02 är nära besläktad med bland andra Volvo EX30 och Zeekr X. Alla designade i Göteborg.

Köp. I motsats till märkets delningsprofil går 02 i dagsläget endast att köpa, inte leasa eller hyra.

Dela. Den är trots allt förberedd för att kunna hyras ut till andra, vilket aktiveras med en tygstropp på instrumentpanelen.



*Är det en Zeekr X, eller möjligtvis en Toyota C-HR som kommer farande.
Nej, det är Lynk & Co 02!*

Det kan gå åt andra hållet också. Både Zeekr X och **Lynk & Co 02** designades hos CEVT i Göteborg, troligtvis främst med Lynk & Co i åtanke, men av någon anledning blev det även en Zeekr-modell av det hela. Hur Zeekr-märkets riktiga, framtida design ser ut kan vi se på de nyare modellerna **009** och **7X**.

För lilla Lynk & Co är modellen 02 märkets första elbil. Vi säger lilla eftersom märket är just litet i Sverige och i Europa, men desto större borta i Kina där försäljningen går bra och det finns modeller i hela serien från 1 till 10. Här i Sverige har vi dock bara fått köra laddhybriden 01, som för övrigt får en rejäl uppdatering samtidigt som eldrivna 02 lanseras.



Det går att känna igen delar från Volvo, men designen är helt och hållet Lynk & Co:s egen.



*Baksätet imponerar inte. Man sitter obekvämt.
Det är dock betydligt rymligare än i Volvo EX30.*

Det är svårt att se någon likhet mellan 01 och 02, tvåan kommer med ett helt nytt formspråk och en modernitet. Medan 01 luktar Volvo och Sverige osar det Zeekr och Kina om 02.

Det senare behöver inte vara något dåligt. Likt **Smart #1**, Zeekr X och **Volvo EX30** byggs Lynk & Co 02 på SEA-plattformen som vi har gett både ris och ros. Ris för att inte riktigt hålla den kvalitetskänsla vi förväntar oss av märken i prisklassen, ros för att bjuda på relativt trevliga köregenskaper.

Den avskalade inredningsdesignen från plattformskusinerna känns igen, i mitten finns en gigantisk, liggande pekskärm och framför ratten en mindre skärm som visar det viktigaste under färd. Här finns likadana framstolar som i de andra SEA-bilarna och de har redan fått en hel del skäll för att inte vara de bästa. Vi saknar främst möjligheten att höja sittdynan i framkant för bättre lårstöd.

Lynk & Co har designat en egen ratt med rejäl avfasning både i över och underkant, tänk en kantig variant av bokstaven D, fast liggande. Ni fattar. Den är behaglig att hålla i så länge man inte behöver ratta yvigt och ta omtag, då blir D-formen avig.

Mellan framstolarna finns dels ett mittarmstöd, dels en lång och djup förvaringslåda som täcks av ett löst liggande lock med samma känsla som ett läsplattefodral – snyggt och ganska praktiskt. Men förvaringslådan är så tunn och plastig att det skramlar om den.

Desto bättre är att det framför lådan finns två platser för trådlös laddning av mobiltelefoner, plus ett USB-uttag med hela 60 watts effekt. Mobilanslutning genom Apple CarPlay och Android kommer med en uppdatering framöver.

Menysystemet i gamla 01 var knappast någon användarvänlig sensation, men med 02 och ansiktslyfta 01 lanseras ett helt nytt som är flera eoner bättre. Menyerna är barnsligt enkla och man hittar fram till alla inställningar tämligen snabbt.



Fram finns ett litet utrymme som sväljer en laddkabel.

Förbättringspotential finns trots allt. Stolsvärmen aktiveras enkelt med en symbol som alltid finns i botten av skärmen, men för att starta rattvärmen måste man trycka sig in i klimatmenyn och hitta rattvärmesymbolen som är placerad längst bort till höger på skärmen. Aktivering av rattvärmen borde kunna göras med samma enkla handgrepp som aktiveringen av stolsvärmen. Och kanske blir det så.

– Vi brukar inte fästa allt för stor vikt vid anmärkningar från enskilda förare, men nu är det ju inte så många som har kört 02 än. Vi borde förmodligen ha tänkt på det och gjort rattvärmen lättare att nå. Jag ska titta på om vi kan ändra det, säger David Green, teknisk chef på Lynk & Co.

Känslan i körningen går att känna igen från de andra SEA-bilarna, allra mest från Zeekr X. Här finns samma lätta och direkt styrning, samma mjukt avfjädrade chassi och samma lätta känsla på vägen. 02 upplevs som en liten och lätt bil som trippar sig fram men tar man i lite för mycket i kurvorna vill den kränga djupt åt sidorna. Det samma gäller vid gas och broms, tar man det inte lugnt med pedalerna så häver sig bilen framåt och bakåt på ett sätt som inte riktigt rimmar med den ungdomligt sportiga framtoningen i övrigt.

Medan plattformskusinerna säljs i en lång rad utföranden med olika motor- och batteriuppsättningar kommer 02, åtminstone inledningsvis, endast att säljas med bakhjulsdrift och ett 64-kilowattimarsbatteri. Motorn mellan bakhjulen ger 272 hästkrafter och det räcker för att den ska upplevas som pigg. 0-100 km/h går på 5,5 sekunder. Det är två tiondelar långsammare än den direkt jämförbara Volvo EX30 Single Motor Extended Range som också går tre mil längre på en laddning. Men som också kostar ruggiga 509 000 kronor.

Nu börjar vi närma oss anledningen till att Lynk & Co 02 är en intressant lansering. Den må slängas in i det getingbo av det stora antal likartade bilar som inte bara finns ute på marknaden utan även inom familjen, men den ser ut att bli en av de billigaste. Grundpriset är 429 995 kronor och medan märkets första modell 01 endast erbjudits i ett enda utrustningsutförande säljs 02 i grundnivån Core och den lite mer påkostade More. Det är den senare man ska köpa, den har inte bara värmepump utan även 22 kilowatts hemmaladdning i stället för 11 kilowatt, rattvärme, 360-graderskamera och elstolar. I More-utförandet kostar bilen 474 995 kronor, vilket även det är högst konkurrenskraftigt.

Lynk & Co lanserades hårt som ett mobilitetsföretag som ville tillhandahålla mobilitet snarare än att sälja bilar. Budskapet trummades ut hårt av dåvarande vd Alain Visser. Nu sitter svenske Nicolas López Appelgren, med ett förflutet inom Volvo, vid rodret och mobilitetsbudskapet har tonats ner något. Till och med så pass att 02 inledningsvis inte går att hyra enligt samma devis som [laddhybriden 01](#). Vid lanseringen går det ironiskt nog bara att köpa 02.

Lynk & Co 02 More**Pris:** 474 995 kronor**Motor:** El. Elmotor, max effekt 272 hk (200 kW), vridmoment 343 Nm. Batteri 66 kWh varav 64 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/150 kW. Värmepump.**Kraftöverföring:** Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,0 meter.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u. Däck 245/45 R20.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 276, längd 446, bredd 185, höjd 157, spårvidd f/b 160/160. Markfrigång 19. Tjänstevikt 1 820, maxlast 450, max släpvagnsvikt 1 600. Bagagevolym (VDA-liter) 410 liter+15 liter frunk.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 5,5 s, toppfart i.u.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,71 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 445 km.**Garantier:** Nybil 4 år/12 000 mil, rostskydd 12 år/12 000 mil, lack 4 år/12 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.**Rivaler:****Mini Countryman E**

Mini vill likt Lynk & Co vara ett alternativt val. Elektriska Countryman är dyrare än vad den är bra. Framhjulsdrift, 204 hk och upp till 46 mils räckvidd.

Pris: 465 900 kronor.**BYD Atto 3**

Privatleasingfavorit som har prissänkts rejält. På papperet är den en bit efter 02, sämre laddning, lägre effekt, kortare räckvidd och högre pris.

Pris: 474 900 kronor.



2. Kia EV6 GT facelift – 650 hk och Launch Control

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2024-12-12 Uppdaterad 2024-12-13

Vill du ha en effektstinn elbil under miljonen, men tycker Ioniq 5 N är ful? Då finns nyvässade Kia EV6 GT med 650 hästar och mjukare former.



Nya ansiktslyfta Kia EV6 GT känns lättast igen på de triangelformade positionsljusen.

FILM: <https://youtu.be/avO8xfblXdg?t=28>

Trots ökningen från 585 till 650 hästkrafter har inte **Kia EV6 GT** blivit snabbare från 0 till 100 km/h – på pappret. För de flesta förare lär den nya funktionen Launch Control göra skillnad om man vill få ner all kraft i backen. Vid vanlig körning är maxeffekten 609 hk.





Stötfångare, grill, diffusor och spositionsljus har fått ny design.



Inredningen bjuder på rejält skålade sprtstolar och en GT-knapp i ratten som släpper loss kraften.

Batteriets kapacitet har ökat till 84 kWh, vilket ökar räckvidden från 45 till 55 mil i stads-
trafik. Att ladda från 10–80 procent går på 18 minuter.

Den bakre stötfångaren och diffusorn samt fronten, den främre stötfångaren och grillen har fått ny design. På klassiskt facelift-maner ändras även ytterbelysningen med nya design på positionsljusen.

Kia EV6 GT är en av de roligaste elbilarna vi kört. Kolla in Alrik och Peders gummirykande provkörningsvideo. Den nya versionen lär vara ännu skojigare.

Vi inte fått något uppdaterat pris för Kia EV6 GT, bara besked om att orderböckerna öppnar snart.



3. Svettiga priser för Cadillacs eldrivna Escalade

Av Bobby Green ons. 11 dec 2024 kl 14:00

Aj i plånboken



Tidigare i veckan mötte jag en ny Cadillac Escalade på vägen. Blev typ rädd för det är verkligen en vägg på hjul som kommer farandes. Väldigt mäktig bil som verkligen tar plats. Det var dock den vanliga, för den eldrivna som heter Escalade IQ har inte börjat säljas än. Men snart är det dags för det, och nu får vi reda på prislappen i USA - från 129.900 dollar för den man kallar för Luxury 1. Ganska svettigt och det blir ganska snabbt svettigare. Toppversionen Sport 2 börjar på 150.490 dollar innan man har plockat på några extraprylar. Det finns även en Sport 1 för 130.490 dollar och en Luxury 2 som kostar från 149.990 dollar. Som jämförelse börjar Escalade med förbränningsmotor på 89.950 dollar. Till Luxury 2 och Sport 2 kan man även beställa Executive Second Row Seating Package för 7500 dollar extra. Då får man en åttatumsskärm i baksätet, exklusivare stolar på andra raden med värme, ventilation och massage. Dubbla trådlösa laddare för telefonen, bord och ett högtalarsystem från AKG med inte mindre än 40 högtalare. En IQL med längre hjulbas kommer att släppas längre fram.

Oavsett vilken version man väljer är det dubbla elmotorer och batteripack på 200 kWh som gäller. Räckvidden anges till 74 mil. Bilen har 800-voltsteknik och man ska kunna tanka 16 mil på tio minuter med en snabbbladdare. Motorerna ger tillsammans 690 hästar och 834 newtonmeter i vrid. Detta ökar dock om man aktiverar Velocity Max-läget och då släpps istället 750 hästar och 1063 newtonmeter lös. Då gör den massiva kärran 0-100 km/h på runt fem sekunder. [Här](#) kan du specia ditt exemplar. [caranddriver.com](https://www.caranddriver.com)





**Första exemplaret av Cadillac Escalade IQ auktioneras ut
Pengarna går till välgörenhet**



**Cadillac visar upp eldrivna Escalade IQ
Ett flaggskepp med räckvidd på 72 mil**



**Jay Leno får klämma på Cadillac Escalade V
Monster-suven med nästan 700 hästar**



Bobby Green



4. Hyundai RN24 prototyp

Publicerad av Jethro Bovingdon 11 dec 2024

En 4WD hot hatch med superbil eldkraft



Vad är det?

RN24 kanske inte ser särskilt vägrelevant ut, men det är den senaste av Hyundais "rullande laboratorier" som visar N-divisionens nuvarande tänkande kring framtida mainstream-modeller. De har form här också. [Redan 2022 körde vi RN22e](#), som var en förhandsvisning av N e-Shift (den märkligt klingande men mycket effektiva "virtuella" växellådan) som snart skulle dyka upp på [Ioniq 5 N](#).

Den här gången undersöker de lite mindre påtagliga kvaliteter... plus en härligt fånig e-handbroms, som använder den bakre motorn för att replikera en bra gammaldags hydraulisk handbroms. RN24 kombinerar alltså Ioniq 5 N:s dubbla drivlina med ett WRC-inspirerat chassi och krymper paketet radikalt till mer traditionella hot hatch-dimensioner.

Resultatet är en EV gymkhana-bil som låter som om den tar sig an en rallysträcka samtidigt som den förstör däck i spektakulär stil. En seriös ingenjörsovning förpackad i ett oseriöst paket

Så, är det så lätt och extremt som det ser ut?

Extrem? Ja. RN24:s hjulbas är nere på 2 660 mm (mycket lik [i20 N Rally1-bilen](#) som tävlar i WRC) från 3 000 mm på Ioniq 5 N, den har en full störtbåge enligt tävlings-specifikationen, fullt justerbara Sachs-dämpare från scenen, 5 N:s bakre e-LSD och en ny mekanisk differential för framaxeln.



Den totala effekten är 650 hk, men RN24 är mycket mer intresserad av smidighet än ren prestanda. Trots det kommer den att nå 62 mph från vila på 3,0 sekunder och gå vidare till 149 mph. Vilket kan vara intressant utan vindruta.

Men även utan någon kaross att tala om och bara två tävlingsäten väger RN24 1 880 kg. Det är en enorm besparing jämfört med 5 N (som väger 2 235 kg) men illustrerar att massan av ett batteri fortfarande inte riktigt kan mildras genom att helt enkelt ta bort saker som, um, dörrar och ett tak. RN24 behåller förresten 84 kWh-batteriet från 5 N.

Precis som en rallybil har RN24 också en lång spak som sticker upp mellan sätena. Detta är N e-handbromsen och har samma effekt som en hydraulisk handbroms - men eftersom den helt enkelt fungerar genom att låsa bakaxeln med e-motorn kräver den ingen uppvärmning och är dessutom lättare. Räkna med att se det på framtida N-modeller... hoppas vi.

Fyrhjulsdraft, rallydämpare, låsdiffar... låter kul.

Hur gissade du? Vår tid i RN24 var begränsad till bara ett par timmar på en stor parkeringsplats med slalom, chikaner och driftcirklar markerade med koner, och sedan ett par mycket blöta varv på Sonoma Raceway i det berömda kalla och blöta Kalifornien. Trots det gjorde den ett starkt intryck.

Med tanke på ett obegränsat utbud av däck, ett stort öppet utrymme, ett chassi från en rallybil med 650 hk och något som liknar en hydraulisk handbroms är det ganska svårt att inte ha kul. Faktum är att det inte är lätt att identifiera de finare punkterna i RN24:s dynamik mitt i all rök och fyrhjulsdrivna kraftglidningar. Det verkar inte heller vara en stor prioritet när man har så här roligt.

Men efter ett par uppsättningar bortkastade Hankooks börjar jag komma ihåg att jag kanske måste skriva om den här bilen någon gång och göra några mentala anteckningar. E-handbromsen är en no-brainer för framtida modeller. Spakens känsla av mekanisk anslutning kräver finjustering, men effekten den har på bilen är rolig och briljant. Jag antar att det finns en del säkerhetsproblem att ta itu med, men förutsatt att Hyundai kan ta sig igenom dessa hinder tycker jag att *varje* bil borde ha en e-handbroms.



Är det vettigt när du inte efterliknar Ken Block?

Mer relevant är RN24:s strävan efter lägre massa och att krympa det typiska EV-fotavtrycket till något som ligger närmare en ICE hot hatch. Dessutom har man använt sig av rallybilens styrväxling och körlägen som har påverkats direkt av i20 N Rally1-bilens fyrhjulsdraftssystem. Allt detta har en påtaglig och djupgående effekt på RN24:s dynamik.

Ioniq 5 N är en riktigt, riktigt bra bil för förare och döljer sin vikt och storlek väldigt bra. Men RN24 är ett annat djur. Den känns så mycket kvickare och bilens respons känns naturlig, snarare än inprogrammerad. Du kan känna dess mycket kortare hjulbas från hur den ändrar riktning och supertricket och de mycket dyra Sachs-dämparna ger flyt men också total, enkel kontroll.

Hela bilen känns energisk på ett sätt som 5 N aldrig kan nå och under alla rallybilsvibbar finns känslan av en enkel, okomplicerad och mycket kraftfull fyrhjuldriven hot hatch. Tänk **GR Yaris** med eldkraft som ligger nära superbilsnivåer.

Om framtiden måste vara enbart för elbilar (och låt oss vara ärliga, vi hoppas alla att så inte är fallet), så ger RN24 verkligt hopp om att tekniken kan förfinas och användas på ett sätt som kan skapa några mycket trevliga bilar som entusiaster kan anta utan några förbehåll.

Några nackdelar?

För närvarande har RN24 inte den virtuella växellådan e-Shift, vilket är synd, men det är bara en tidsfråga innan systemet kan förfinas för den här applikationen. Föreställ dig det med rallyväxlar i sprintstil och ett rakt skuret lådgnäll.

Hur som helst, förutom det är det negativa som du kanske förväntar dig. Du vet, som att inte ha en vindruta som gör det lite blåsig. Och ja, det är lite av en besvikelse att en bil som är så naken som denna fortfarande väger 1 880 kg. Dessutom stoppade det låga batteriet spelet och under torrare förhållanden tuggar RN24 igenom sin laddning mycket snabbt (cirka 20 procent för varje 10 minuters däckrökning).

Hur är inredningen?

Överdådigt läder; Eleganta, autentiska material applicerade på en djärv, organiskt svepande instrumentbräda, intuitiva pekskärmar... det här är bara några av de saker som RN24 inte har. Dessutom fönster, dörrar, vindruta, baksäten, mugghållare och allt annat du kan förvänta dig av en konventionell bil.

Istället finns det en helt rund mockaklädd ratt med all möjlig funktionalitet i mitten, två OMP-säten som lyfts direkt från i20 N Rally1, den tidigare nämnda e-handbromsen som sticker upp från golvet och det är ungefär allt.



Ratten har en omkopplare på vänster sida för effektkartan (1-5), sedan en vridomkopplare för att ändra gaspedalens känslighet med tre inställningar. Layouten speglas till höger med reglaget som används för att välja kör lägen (Snow, Gravel, Tarmac, Drift, Drift+) och vridratten för tre **regenereringsinställningar**. Det finns fler funktioner, bland annat en knapp för att aktivera ljudgenereringssystemet och till och med knappar för "väg" och "scen" som Rally1-bilen.

Sätena är fantastiska, om än lite opraktiska för vägen, med de höga vingarna som ger bra huvudskydd men inte mycket i vägen för sikt när man lämnar en T-korsning. Det här är rena tävlingsbils grejer som döljer några ingredienser som Hyundai gärna skulle vilja ta med sig ut på vägarna.

Vad ska jag betala?

Det säger sig självt att RN24 inte är till salu. Och jag är säker på att miljoner har strömmat in i det här programmet för att titta på sätt att ytterligare förbättra kördynamiken hos elbilars prestandabilar i framtiden. Men för att den ska dömas som en framgång skulle vi gärna se en mindre, ännu mer responsiv och fokuserad gatbil ansluta sig till 5 N i Hyundais utbud av gatbilar.

Vi skulle gärna avstå från minst 200 av dessa 650 hk, vilket kanske innebär att batteristorleken också kan minskas. Men behåll de främre och bakre diffarna, e-handbromsen och rallybils karaktären, tack. En **Civic Type R-konkurrent** till ett liknande pris på cirka 50 000 pund? Låter bra från där vi sitter.

Vad är domen?

RN24 är ett upplopp. Men det faktum att den överhuvudtaget existerar är det verkligt positiva här. N-teamet är med rätta stolta över Ioniq 5 N men inser också att den skulle vara mycket smidigare, mer tillfredsställande och underhållande om den var mindre, lättare och genomsyrad av en del av Hyundais motorsporterfarenhet. Det fanns ett team på kanske 35 ingenjörer som stödde RN24 och som var angelägna om att höra feedback.

"Med din hjälp kan vi göra den här typen av bil till verklighet", sa en av dem till mig. Tja, betrakta detta som en förtroendeomröstning. RN24:s huvudingredienser skulle utgöra den stora grunden för en riktigt spännande gatbil. Kan jag föreslå e-Flames och e-Antilag för RN25?

5. GM dumpar robotaxi – 110 miljarder i sjön

Uppdaterad 11 dec. 2024 Publicerad 11 dec. 2024

Efter att ha investerat över 110 miljarder kronor i sin självkörande taxitjänst Cruise har General Motors (GM) beslutat att lägga ner projektet.



Då var den eran över för GM.

Många år och mycket pengar spenderat men det är för svårt att få till det.

Beskedet kom som en överraskning för många anställda på Cruise, som fick informationen via ett Slack-meddelande.

I ett pressmeddelande meddelade GM att man i stället vill fokusera på utveckling av förarassistanssystem och autonoma funktioner för personbilar.

Orsak till nedläggning

Orsaken till nedläggningen uppges vara den ökade konkurrensen på marknaden för självkörande bilar. GM:s vd, **Mary Barra**, menar att det krävs enorma resurser för att både utveckla och underhålla en robotaxiverksamhet. Dessutom anser hon att det inte är GM:s kärnverksamhet.

I stället tror GM att det är mer lönsamt att satsa på självkörande teknik för privatbilar. Barra påpekar att många förare uppskattar att köra själva, men att det finns situationer där förarlösa funktioner kan vara till stor hjälp. Det känns vettigt enligt oss.



Mary Barra, vd för General Motors, sätter stopp och lägger fokus på annat.

Teknik återanvänds

Trots nedläggningen av Cruise ser inte GM investeringen på 10 miljarder dollar som bortkastad. Mycket av den teknik som utvecklats för Cruise kan återanvändas i utvecklingen av förarassistanssystem och autonoma funktioner för personbilar.

Cruise kämpar

Cruise har under en längre tid kämpat med att kommersialisera sin robotaxitjänst. I augusti 2023 fick företaget tillstånd att bedriva kommersiell verksamhet i San Francisco, men efter en incident i oktober, där en fotgängare skadades av en av Cruises robottaxibilar, drogs tillståndet tillbaka.

Incidenten ledde till att Cruises vd avgick, att företaget genomförde uppsägningar och att GM tog mer direkt kontroll över verksamheten.

Ytterligare investeringar

I juni investerade GM ytterligare 850 miljoner kronor i Cruise för att återuppta testerna av robotaxibilar i Phoenix, Dallas och Houston. Cruise hade även ett partnerskap med Uber för att lansera sina robotaxibilar på Uber-plattformen år 2025.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

6. VW-ud anklagas för lyxliv – bor på Irland

Av Andreas Jemn 13 december 2024 kl 06:03

Arbetsprotester mot Volkswagenchefens lyxliv. Thomas Schäfer anklagas på hånfulla plakat för att resa med privatplan till sin bostad på Irland. Samtidigt kräver han att fabriksarbetarna ska sänka lönerna i de bilfabriker som inte läggs ned. – Det här är inte acceptabelt, sa ordförande i företagsrådet Daniella Cavallo på ett möte nyligen.



Volkswagen står inför företagets största kris genom alla tider. Företagsledningen har aviserat om fabriksnedläggningar och uppsägningar av personal. Bilarna är för dyra att bygga. Man har också bett anställda att solidariskt rädda företaget undan konkursen.

Närliggande bilhandlare

– Jag vill att vi alla tar vårt ansvar så att Volkswagen ska finnas kvar i framtiden så att era barn och barnbarn kan få arbeta här, har vd Thomas Schäfer sagt till sina anställda.

Samtidigt anklagar fack och anställda Volkswagen-chefen för att ha flugit med privatplan på företagets bekostnad från sin lyxvilla på Irland till arbetet i Wolfsburg varje vecka. Vd:n med över 40 miljoner i årslön flyger in till Wolfsburg på måndagar och flyger hem till Irland på fredagarna, enligt demonstranter och [kritiska artiklar i lokalpressen](#).

Thomas Schäfer bor inte i Wolfsburg, utan flygpendlar från Irland, något han nu får hård kritik för i Tyskland.

När det här [avslöjades i tyska tidningar](#) blev reaktionerna starka. Det stora facket IG Metall gick genast ut i massiva demonstrationer med hånfulla plakat mot **VW:s** vd. Samtidigt har det visat sig att de stora ägarfamiljerna Porsche och Piëch har fått åtskilliga miljarder i utdelning från den krisande biljätten.



Thomas Schäfer bor inte i Wolfsburg, utan flygpendlar från Irland, något han nu får hård kritik för i Tyskland.

– Om vi ska komma upp i de summorna behöver vi vinna storvinsten på Lotto varje vecka, sa Daniella Cavallo på ett möte den andra december.

Där diskuterade fackrepresentanterna och företagsrådet vinstutdelningarna och vd Thomas Schäfers resor med privatplan.

– När man ber andra att minska sina löner och dessutom gör folk arbetslösa och samtidigt lever lyxliv, då blir människor arga.

Volkswagenledningen har försökt att duka för kritiken. Men tidningarna i Tyskland har fortsatt att skriva och blir pressade att göra avkall på sina förmåner för att solidariskt försöka rädda företaget med alla anställda på golvet.



FILM: <https://youtu.be/LlsZvCWxi3A>

LÄS MER:



Klart i dag: Så ska VW spara 111 miljarder kronor



VW-chefen: "Vi kan inte sätta plåster på krisen"



Så ska VW spara 110 miljarder: "Inte konkurrenskraftiga"



VW-anställda hotar gå i strejk: "Jag är riktigt arg"



VW-chefen om krisen: "Det gör ont"



VW: "Jobbar hårt på att släppa ID.3 som kompakt SUV"



7. 9 av 10 elbilsägare väljer elbil igen: ”Förare av elbilar är mycket nöjda”

Posted by Kristofer Rask december 14, 2024

Fler än nio av tio elbilsägare kommer att fortsätta att köra elbil när de byter bil nästa gång. Det visar en global studie med 23 000 tillfrågade från 18 länder genomförd av Global EV Drivers Alliance (GEVA). – Det här är en anmärkningsvärt hög siffra, och resultaten bekräftar att förare älskar upplevelsen med elbilar och att elbilar är här för att stanna, säger Joel Levin, ordförande för GEVA.



Medan 92 procent sa att de kommer att välja en elbil igen så var det endast en procent som sa att nästa bil blir en diesel- eller bensinbil.

– Dessa resultat bekräftar att förare av elbilar är mycket nöjda med sitt val och att rapporterna om minskande popularitet för elbilar är starkt överdrivna, kommenterar Petter Haugneland, assisterande generalsekreterare för den norska elbilsföreningen.

Om du byter ut din elbil imorgon, vad köper du då?

Elbil (92%)

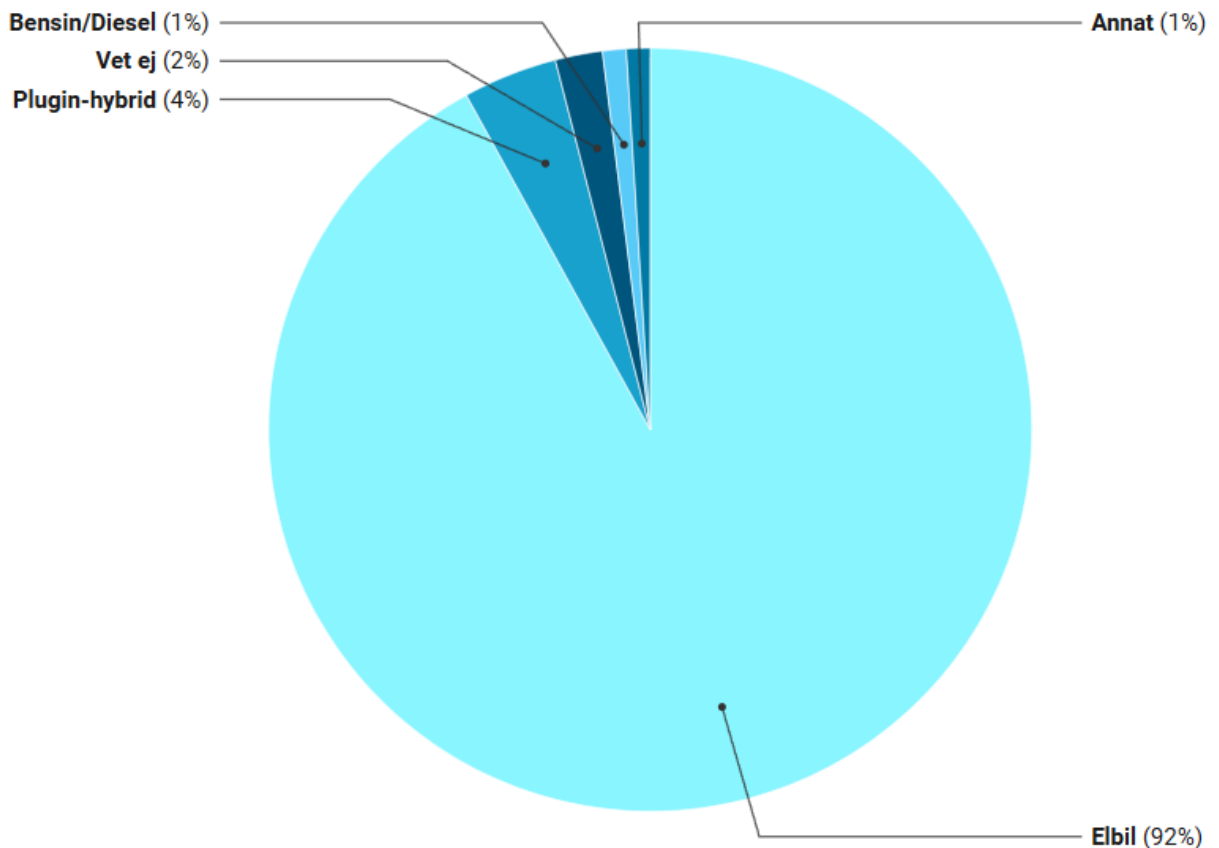
Annat (1%)

Bensin/Diesel (1%)

Vet ej (2%)

Plugin-hybrid (4%)

Om du byter ut din elbil imorgon, vad köper du då?



De lägre driftkostnaderna är den främsta anledningen till att man köpte sin elbil, dessutom är det många som tilltalas av att det är mer klimatvänligt. En av tre gillar elbilar för att den är bra för den lokala miljön och bidrar till minskat buller.

Varför köpte du en elbil?

Table with 2 columns and 9 rows.

Anledning	Andel
Lägre driftkostnader	45%
Elbilen är klimatvänlig	40%
Elbilen är bra för den lokala miljön och bullrar mindre	32%
Jag är intresserad av ny teknik	21%
Bra körbarhet	19%
Lägre underhållskostnader	18%
Elbilspolicyer/incitament (som reducerade skatter på vägtullar och parkering,...)	9%
Annat:	6%
Konkurrenskraftigt försäljningspris	3%

Få hittar nackdelar men det finns ett missnöje kring den publika laddningen. En av fyra (23%) tycker att det är för glest mellan snabbladdarna och runt en av fem (19%) tycker att laddningen går för långsamt. Nästa lika många (18%) tycker att laddarna ofta är trasiga.

– Detta visar att förare av elbilar liknar konsumenter i allmänhet. De eftersträvar bekvämlighet och en smidig upplevelse. Även om de flesta elbilsförare laddar hemma för det mesta är det avgörande att utveckla användarvänliga laddningslösningar för att främja tillväxten av elbilar på massmarknaden, kommenterar Christian Peter, chef för EMC ElektroMobilitätsClub i Österrike.

Vad är nackdelarna med att ha en elbil?

Anledning	Andel
Det finns inga nackdelar med att ha en elbil	40%
Tätheten av snabbladdare är dålig	23%
Laddning tar lång tid	19%
Laddarna är ofta ur funktion	18%
Räckvidden är inte tillräcklig	15%
Annat:	12%
Det är svårt att starta/betala för laddning	12%
Elbilen är inte tillräcklig som enda bil i...	9%
Laddningsköer	9%
Brist på möjligheter för extrautrustning (dragkrok,...)	7%
Det kräver för mycket planering	6%
Det är svårt att anpassa sig till en ny teknik	1%



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.](#)

8. Nya fartkamerorna – där mäts din fart och tas bild

Av Andreas Jemn 15 december 2024 kl 08:18

Sverige har fått rekordmånga fartkameror i år. Bara i höst har 40 nya kameror satts i gång. Nästa år byts kamerorna ut mot en ny superkamera som tar knivskarpa bilder drygt 80 meter efter fortkörningen.– Det är som när du köper en ny mobiltelefon och bilderna blir bättre, säger Eva Lundberg på Trafikverket.



Utbyggnaden av fartkameror går allt snabbare. När året är slut kommer Sverige att ha närmare 2600 stycken som täcker en mycket stor del av Sveriges vägnät.

– Vårt mål har varit att få upp 140 stycken under året och det har vi kommit upp i, säger Eva Lundberg på Trafikverket.

Från nästa år kommer dessutom befintliga kameraskåp att uppdateras med en ny superkamera. Argustekniken har uppdaterats med bättre upplösning. Kamerorna har en snarlik funktion, men har en ny kamera som tar knivskarpa bilder. Då riskerar fler bilister att åka fast i kamerorna då förarna blir lättare att identifiera. De nya kamerorna ska också kunna mäta i flera filer och användas i städer.

De svenska fartkamerorna uppdateras nu till senaste tekniken.

– Vi kommer att få ett nytt system för fartkamerorna, men trafikanterna kommer inte att märka något, men tanken är att det ska bli lättare att utreda för polisen. Det är som när du köper en ny mobiltelefon och bilderna blir bättre, säger Eva Lundberg.

För att Trafikverket ska sätta upp fartkameror på en sträcka så krävs en trafikgenomströmning på minst 2000 fordon om dagen och att trafiken ofta färdas för fort.

– Ofta kan det bli förseningar eftersom vi behöver dra ström till kamerorna, först då kan vi göra klart installationen, säger Eva Lundberg.



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

Varje år tas omkring 400 000 bilder av svenska fartkameror. Av dem sorteras nästan 100.000 bort. Men med de nya kamerorna kommer fler fortkörare att kunna identifieras.

– Man tittar på bilderna som kan redigeras vid behov, man kan bland annat öka ljusstyrkan för att det ska synas bättre. Sedan jämför vi med olika register, först vem som äger bilen, säger Lis Marie Svonni, chef på polisens ATK-avdelning i Kiruna.

Svenskar som åker fast i tyska fartkameror får böterna hemskickade. Medan den svenska polisen inte kan bötfälla bilägare som inte är från Norden.

– Vi kan bara utreda fordon med registreringskylt i fronten och bilar som kommer från Norden, om det är utomnordiska fordon kan vi inte utreda dem, säger Lis Marie Svonnie.

Höstens nya fartkameror

Väg 555 Hallstahammar-Västerås 4 stycken

Närliggande bilhandlare

Väg 15 Markaryd-Skånegränsen 6 stycken

Väg 796 Gistad, Östergötland 1 styck.

Väg 364 Burträsk-Skellefteå 11 kameror

Väg 364 Ersboda-Skellefteå 4 kameror

Väg 116 Bromölla-länsgränsen 5 stycken

Väg 867 Kåge-Kusmark 3 stycken

Väg 364 Umeå-Fäbodåkern 4 stycken

Väg 827 Yttervik-Skellefteå 4 stycken

Så här fungerar fartkamerorna:

På ungefär 100 meters avstånd börjar radarn mäta hastigheten. När bilen är 14 meter från kameran tas bilden om du kör sex kilometer eller mer för fort. Bilden skickas sedan till polisens ATK-avdelning i Kiruna. Där arbetar utredare med att jämföra bilder från kameran med fotografier från pass och körkortsregister. Om bilden överensstämmer med fordonsägaren skickar de ut handlingar. Annars tillfrågas bilens ägare vem som kört bilen.

LÄS MER:



200 nya kameror i år – så långt ifrån mäts din fart



Nya fartkameror invigs – så tas farten och bilden



Jättekuppen: Över 60 fartkameror värda 28 miljoner stulna



Ny byts fartkamerorna – sätter fast fler fortkörare



Nya fartkameror stoppas av regeringen och SD



Andreas Jemn är journalist och författare.

9. När Citroën stal från Opel

Publicerad 2024-12-15 kl 6:30

Text Calle Carlquist

En bra reklamslogan ska kunna användas flera gånger och det är precis vad Citroën gjort här.



Till den ansiktslyfta versionen av Citroën C5, debut hösten 2004, ville den franska tillverkaren (förstås) lyfta fram bilens fina komfort tack vare den gashydrauliska fjädringen, allt annat vore tjänstefel.

En diskret men viktig nyhet framhävdes också: avåkningsvarnaren. När en sensor märkte att bilen korsade en sidolinje utan att blinkers var aktiverad skickades en signal till föraren i form av ett darr i ratten. Varianter på detta (och mängder av annan övervakning ...) har förstås tillkommit sedan dess och till och med blivit lagkrav, men Citroën var faktiskt först med detta i denna C5. Kanske är det därför reklambilden visar att bilen går på räls?

C5 i första utförandet debuterade i slutet av år 2000 och hade tämligen anonym formgivning med annan front än på bilen ovan. Det var en rymlig och bekväm modell till konkurrenskraftigt pris, dessutom försedd med elektronisk styrning av gashydrauliken. Sedanversionen hade bagagerumslucka som gick ända upp till taket och kombimodellen blev snabbt populär även hos oss. Totalt byggdes 720 000 exemplar av C5 I och II, innan en ersättare kom 2008.

Stölden då? "Vägmästaren" löd reklamrubriken redan till 1974 års Opel Ascona, vilket förstås alla läsare kristallklart kommer ihåg så här 50 år senare.

Mer från Vi Bilägare:



Bortglömda lyxmodellen som snart kan öka i värde



"Bilen som älskar vägar – och hatar verkstäder"



Citroën CX: Framtidsbil i 50 år

10. UMM Alter II Turbodiesel 4x4

Läsningstid cirka 5 minuter | Skrivet av Ben Branch | 3 augusti 2022

Det här är en UMM Alter II, det är en portugisiskbyggd, franskdesignad fyrhjulsdriven bil som förmodligen är mest känd för två saker – den sägs ha avslutat 100 % av de Paris-Dakar-rallyn som den deltog i, och den valdes som påvemobil när påven Johannes Paulus II besökte Portugal.



Alter II:s brant sluttande nos var utformad för att säkerställa att förarna skulle ha utmärkt sikt över framskjuten terräng.

Det udda utseendet på Alter II har väckt mycket uppmärksamhet genom åren, det designades som ett rent utilitaristiskt fordon med bästa terrängförmåga till lägsta möjliga kostnad, och det visade sig vara populärt bland olika militärer och polisstyrkor.

Snabba fakta – UMM Alter II 4x4

- *UMM Alter II är en något unikt utformad 4x4 med en kort, brant sluttande nos för optimal sikt i framskjuten terräng. Den designades i Frankrike av bilföretaget Cournil och byggdes i Portugal mellan 1986 och 1994 med cirka 10 000 färdigställda.*
- *Alter II har ett chassi med stegram i stål, levande fram- och bakaxlar, en frontmonterad motor som driver alla fyra hjulen genom antingen en 4- eller 5-växlad växellåda och fördelningslåda.*
- *En mängd olika motorer erbjöds under årens lopp, totalt åtta motorer, från den 75 hk starka 2,5 liters sugdieseln upp till den 150 hk starka 3,0 V6 bensinmotorn.*
- *Många exemplar av UMM Alter II finns kvar i drift idag och reservdelar finns fortfarande tillgängliga från företaget Europeças. De allra flesta Alter Its finns i Europa, men det finns ett antal i Afrika och Sydamerika.*



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

***Videon ovan:** Den här filmen från 1993 års Paris-Dakar-rally, om du hoppar fram till 8:19-märket ser du UMM Alter II som körs av Francisco Sande från Portugal.*

Bernard Cournil

För att berätta historien om UMM Alter II måste man verkligen gå tillbaka till början av 1900-talet när ett bilföretag vid namn Cournil grundades i Frankrike av Bernard Cournil.

Företaget var till en början en bilverkstad men under andra världskriget, när oljan antingen tog slut eller ransonerades, specialiserade han sig på att konvertera bilar till att köras på ett träbaserat bränsle som hette Gazogene.

Efter kriget såg Bernard en möjlighet att använda alla överblivna [amerikanska jeepar](#) på ett bra sätt, så han började bygga om dem för jordbruks- och jordbruksbruk. Till slut skrev han på ett licensavtal för att montera Willys jeepar lokalt i Frankrike.

Med tiden modifierades jeeparna som monterades av Cournil, till den grad att Bernard och hans team bestämde sig för att bara utveckla sitt eget 4x4-fordon, med så många befintliga delar som möjligt.

År 1960 lanserade företaget Cournil Tracteur JA1, en tuff 4x4 bil med ett chassi utvecklat och byggt av Cournil. Karossen designades och byggdes också i egen regi, men många andra viktiga delar som motorer, växellådor och axlar hämtades från andra tillverkare.

Från 1961 och framåt ändrades karossen till att omfatta den brant sluttande fronten, en funktion som skulle bli synonym med Cournil och de SIMI- och UMM-fordon som skulle följa.

1977 såldes Council till två företag, "Groupe Gévelot" fick de franska rättigheterna och UMM i Portugal fick de internationella rättigheterna.



Interiören i senare modeller av Alter II var väl utformad med den tidens mått mätt, definitivt i nivå med liknande erbjudanden från Land Rover och Jeep.

The UMM Alter II

Företagsnamnet uttalas "U-M-M" i stället för "um" och står för União Metalo-Mecânica på portugisiska eller "Metal-Mechanical Union" på engelska. Företaget är en portugisisk metallverksfabrik och före detta biltillverkare med säte i Lissabon.

UMM hade förvärvat rättigheterna till Cournils design redan i slutet av 1970-talet, och i mitten av 1980-talet fanns en ny uppdaterad design tillgänglig från SIMI, företaget som hade tagit över den franska rättighetsinnehavaren.

Den nya designen sattes i produktion i Portugal och fick namnet UMM Alter II. Precis som med de tidigare Cournil/SIMI-konstruktionerna var Alter II tuff, enkel och mycket kapabel i terräng. Den har levande axlar fram och bak på bladfjädrar, ett stålstegechassi och en enkel vinklad kaross med en brant lutande nos för bättre sikt.

Åtta olika motorer erbjöds, från en 75 hk 2,5 liters sugdiesel upp till 150 hk 3,0 V6 bensinmotorn, men 2,5 liters turbodieslar var de vanligaste. Versioner med mjuka och hårda toppar erbjöds, liksom varianter med civila, militära och polisiära specifikationer.

Cirka 10 000 tillverkades totalt och många är fortfarande i drift än i dag, med reservdelar tillgängliga via Europeças.



Ett antal av Alters tävlade i Paris-Dakar-rallyt genom åren, även om det är obekräftat har det hävdats att alla som någonsin var anmälda lyckades slutföra evenemanget.

UMM Alter II från 1993 visas här

Fordonet du ser här är en UMM Alter II från 1993, det näst sista produktionsåret.

Den importerades från Spanien i december 2021 efter en ombyggnad som inkluderade en ny lackering, en nyklädd interiör och en del motorarbete på 2,5-liters turbodieseln. Kylsystemet byttes också ut, liksom bromskomponenterna.

Som ett senare exemplar av modellen är denna Alter II utrustad med den åtråvärda 5-växlade växellådan, som skickar tillbaka kraften genom en fördelningslåda med dubbla växellådor till alla fyra hjulen. Den har en sufflett i svart canvas, en utsvängbar reservhjulshållare, en störtbåge och en Continental-stereo.

Den erbjuds för närvarande till försäljning från Plymouth, Massachusetts på Bring A Trailer. Om du vill läsa mer om det eller lägga ett bud [kan du besöka annonsen här](#).



FILM: <https://youtu.be/QOI6MutAgzw>



FILM: <https://youtu.be/3VpX5MCai8w>



Alter II:s brant sluttande nos var utformad för att säkerställa att förarna skulle ha utmärkt sikt över framskjuten terräng



Ben Branch

11. BMW 3.0CS Coupe 1972



Denna BMW 3.0 CS såldes ny den 8 juni 1972 till Bernard Von Ammon i San Francisco, Kalifornien, men historien går tillbaka ganska mycket längre än så. Von Ammon hade ägt en 2000 CS som han hade varit mycket nöjd med, så i januari 1971 beställde han en ny 2800 CS genom Weber Motors i San Leandro enligt sina personliga specifikationer. Han var mer än villig att vänta de uppskattningsvis tre månaderna på leverans, men fick i maj, fem månader senare, veta att det hade skett en förväxling hos den amerikanska distributören och att hans bil i själva verket inte hade beställts alls. Ägaren till Weber Motors försäkrade efter en resa till BMW-fabriken Von Ammon att han hade rätt ut saken och att han istället skulle få en nyare 3.0 CS med dess kraftfullare 2 985 cc 190 hk motor, återigen enligt hans specifikationer, om ytterligare tre månader. Månaderna gick ännu en gång och det fanns fortfarande ingen BMW. Von Ammon talade med någon från importören, Hoffman Motors, men inte heller denna gång blev det något av det. Hamnstrejker på USA:s båda kuster gjorde inte saken bättre.





Frustrerad men beslutsam kontaktade han BMW direkt. BMW svarade att han beklagade sig och att hans bil skulle byggas och sättas på första möjliga transport. Han fick också ett brev från Hoffman som försäkrade honom om att han skulle få en bekräftelse så snart hans bil var på väg. Ytterligare månader gick och von Ammon fick fortfarande inga sådana försäkringar. Det krävdes ännu mer upprördhet från hans sida för att äntligen få saken avgjord, och det var inte förrän arton månader hade gått sedan den ursprungliga beställningen – och efter mycket huvudvärk – som han äntligen fick sin nya E9, det exempel som nu erbjuds här.





Bilen är färdig i sin originalfärg Verona Red, kod 024, med en svart läderinredning och är utrustad med en taklucka, eftermarknads-CD-spelare och önskvärda Alpina-bitar inklusive fjädring, ratt och växelspaxknopp. Lädret fram har gjorts om medan baksätena är original. Trästreet är mjukt och härligt. Det är en rak, sund bil som varken har fått eller någonsin behövt någon större renovering. Med tanke på den prövning han var tvungen att gå igenom för att få bilen, tog Von Ammon särskild hand om sin 3.0 CS och det är fullt dokumenterat från kommunikationen mellan honom, Hoffman, Weber och BMW till dess underhållshistorik fram till hans bortgång 1979. Dess efterföljande ägare har tagit lika väl hand om den, och den har förblivit mycket vacker och solid. En härlig, ärlig och omhändertagen bil med en snygg historia bakom sig, denna 3.0 CS är ett bra och användbart exempel på en bil som sällan är så här väldokumenterad eller välbevarad.

Om du vill äga en klassisk BMW men inte vill ta itu med allt krångel, kontakta oss idag om vårt [bilsändningsprogram](#). Vi tillgodoser köparens individuella behov när det gäller finansiering, lång- och kortfristig lagring, inbyten, frakt,

Tyvärr har denna bil sålts. Funderar du på att köpa eller sälja en sådan här bil? Kontakta en representant



Teknikens Värld

12. Jan-Erik kör helt nya BMW M5 Sedan



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/jan-erik-kor-helt-nya-bmw-m5-sedan/>



Roger Warolin