



Pontiac Solstice GXP 2007

1. Xpengs nya futuristiska elbil får lambodörrar
2. Elpickupen KGM Musso EV 4×4
3. Det här är den längre och större Tesla Model YL
4. Garagisti & Co. GP1
5. Citroën-bilar har livsfarliga krockkuddar
6. MG ska släppa modell med semi-solid-state-batteri
7. Akut kris skakar dansk Koenigsegg-utmanare
8. Elbilar blir allt billigare att reparera
9. Var tredje svensk har fel om elbilar
10. Hon kör Scania mellan Stockholm-Skåne
11. Test Pontiac Solstice GXP
12. Austin Allegro
13. Grattis Toyota Camry



## 1. Xpengs nya futuristiska elbil får lambodörrar

Posted by Kristofer Rask augusti 17, 2025



FILM: <https://youtu.be/36WlmkYOhow>

När kinesiska elbilstillverkaren Xpeng kom till Sverige gjorde man det genom att lansera Xpeng P7. En eldriven sedan som kanske inte sålt jättebra. Märkets två suvar G9 och G6 har sålt tiofaldigt bättre.

Xpeng gjorde däremot en iögonfallande grej med P7. Man visade upp en knallgul Wing Edition med "lambodörrar". Den fick i alla fall P7 att sticka ut lite mer, men i Sverige var modellen mest en snacksstartare i Xpengs visningshallar.

I sommar har Xpeng visat upp en rejält uppdaterad variant av Xpeng P7 med ett helt annat futuristiskt utseende. Och den har redan hunnit skapa en hel del rubriker. Bland annat så har den satt världsrekordet i att köra längst på 24 timmar. **396 mil kom den.**

För att sticka ut ytterligare tar Xpeng nu också till lambotricket på nya Xpeng P7. Det med introduktionen av en ny P7 Wing Edition. Utöver dörrarna får den också en rad exklusiva designelement.

– Nu återvänder de helt nya Xpeng P7 Wing Edition i matt silverfinish med exklusiva kolfiberdetaljer, 21-tums smidda fälgar och en orangegrå interiör. Den döljer sin skärpa på ett subtilt sätt men utstrålar en kraftfull aura i det ögonblick dörrarna öppnas. Det låter passion och teknik ge sig ut på en ny resa tillsammans, skriver Xpeng.



Kristofer Rask



## 2. Elpickupen KGM Musso EV 4x4 för ekonomiska hantverkare

Magnus Fröderberg 2025-08-17

Sydcoreanska KGM satsar på Sverige med en helelektrisk pickup med fyrhjulsdraft som kostar under halvmiljonen.



*KGM Musso EV 4x4 har ett stort batteri på 80,6 kWh som ger en räckvidd på 379 km.*

**KGM är inget välkänt bilmärke i Sverige**, men de **började bygga bilar i Sydkorea redan 1954**. Nu är det ett perfekt läge KGM att satsa i Sverige eftersom utbudet av eldrivna pickuper är skalt här.

KGM Musso EV 4x4 kommer till Sverige redan i september i år meddelar den svenska importören RSA.

### Infotainment från KIA?

**Elpickupen är 516 cm lång och 192 cm bred** och får dra 1,8 ton och lasta 780 kg. Lastvolymen anges till 907 liter. Kupén har fyra dörrar och fem sittplatser.

Interiören bjuder på ett modernt infotainmentsystem med bred panoramaskärm som tycks komma från Kia/Hyundai. Det bjuder bland annat på Android Auto och Apple CarPlay. 360-kameror gör parkering enkelt.

Alla sätesplatser har stolsvärme och i framsätena finns ventilering. Värmepump är standard.

### Både förvärmning av batteri och V2L

**Energikällan är ett LFP-batteri på 80,6 kWh** som ger en räckvidd på 379 km (WLTP). Det kan laddas med upp till 120 kW. Att ladda från 10 till 80 procent ska gå på 36 minuter som bäst. Det finns stöd för förvärmning av batteriet och V2L som gör att bilen kan driva elverktyg.

De dubbla elmotorerna ger tillsammans 414 hästkrafter och 630 Nm.

**Grundpriset anges till 459 900 kronor** exklusive moms då företag får dra av hela momsen på den här typen av arbetsfordon.



*KGM Musso EV 4x4 är 516 cm lång – aningen kortare än en Ford Ranger.*



KGM Musso EV 4x4 får lasta 780 kg och dra 1,8 ton. Foto: KGM

Läs även:



**Isuzu släpper sin första eldrivna pickup**



**Maxus eTerron 9 till Sverige – drar 3,5 ton och lastar 620 kg**



Magnus Fröderberg



### 3. Det här är längre och större Tesla Model YL

Roger Åberg 2025-08-19 kl 08:00

Plats för sex personer



Rykten om en längre och större Tesla Model Y med plats för sex började simma runt på internet för ett tag sedan. Nu är den här, och första landet att få den är Kina.

Namnet är Tesla Model YL och det handlar alltså om en modell som är längre och högre. Längden har ökat från 4797 till 4976 mm, alltså plus 179 mm. Höjden har ökats från 1624 till 1668 mm, alltså en ökning med 44 mm.

Eftersom bilen är större rent fysiskt så lär denna vara mer anpassad för riktiga människor på tredje raden, den version som tidigare har funnits av Model Y med tre rader hade mest plats för barn på tredje raden.

Större bil ger större bagageutrymme. Totala lastutrymmet, inklusive frunk och upp till tak i bakluckan, är nu 401 liter större än vanliga Model Y med andra och tredje raden fällda. Totalt kan man få in 2539 liter, men det är alltså upp till taket och så räknar vi inte i Europa.

Prestandamässigt gör bilen 0-100 km/h på 4,5 sekunder och räckvidden är jämförbar med long range-versionen med fyrhjulskraft.

Prislappen ligger i Kina på 339.000 yuan, 25.500 yuan mer än long range-versionen med fyrhjulskraft. Räkna alltså med ett pris på runt 700.000 kronor här i Sverige när den väl kommer hit.

[tesla.cn](https://tesla.cn)



*Tesla Model Y överst, Model YL under*



Roger Åberg

## 4. En analog dröm för 25 extrema samlare

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 14 aug. 2025 Publicerad 14 aug. 2025

Ett brittiskt företag har just presenterat en ny superbil som är en hyllning till det förflutna.



Med en V12-motor och manuell växellåda siktar de på att locka köpare som söker en analog upplevelse i en digitaliserad värld.

### En modern skapelse med en klassisk själ

Den brittiska firman Garagisti & Co. har lanserat en ny superbil kallad GP1, som genast väcker uppmärksamhet med sin kombination av modern teknik och en analog känsla.

I en tid där elbilar och automatiska växellådor dominerar, har Garagisti & Co. valt en helt annan väg. Hjärtat i GP1 är en specialtillverkad, naturligt aspirerad 6,6-liters V12-motor, utvecklad av det italienska företaget Italtecnica.

Denna kraftkälla levererar imponerande 789 hästkrafter, vilket är mer än tillräckligt för en bil med en vikt på endast 1 000 kilogram. Kraften överförs till bakhjulen via en sexväxlad manuell växellåda, vilket gör GP1 till en hyllning till svunna tiders sportbilar.

### En design med anor från det förflutna

Designen är skapad av **Angel Guerra**, som tidigare har arbetat för Bugatti och Rimac. Han har hämtat inspiration från legendariska bilar som Lancia Stratos Zero och Lamborghini Countach. Resultatet är en stilren, kilformad kaross som inte förlitar sig på stora vingar eller spoilers för att skapa downforce.

Istället använder man sig av avancerad aerodynamik, inklusive stora bakre diffusorer som skapar markeffekt. Interiören är minimalistisk och helt utan stora skärmar eller onödiga funktioner, för att hålla fokus på körningen.

“Inga överdimensionerade skärmar, inga onödiga finesser. Bara du, maskinen och vägen framför dig”, säger Guerra om inredningen.



### Exklusivitet och ett högt pris

Garagisti & Co. planerar att tillverka endast 25 exemplar av GP1, vilket gör den till en ytterst exklusiv bil för samlare och entusiaster.

Priset per bil ligger på cirka 43 miljoner svenska kronor, men detta pris kan variera beroende på kundens anpassningar.

Bilarna är ännu bara i ett digitalt renderings-stadium, men företaget uppger att den verkliga bilen är i ett avancerat stadium av ingenjör- och produktionsfas. **Mario Escudero**, företagets vd, beskriver GP1 som 'vårt svar på frågan om hur de stora bilarna från 80-, 90- och tidigt 2000-tal skulle se ut idag om de hade utvecklats med ny teknik men behållit sin analoga själ'.

### En satsning på den passionerade föraren

Det höga priset och den begränsade upplagan gör det tydligt att GP1 riktar sig mot en mycket specifik nisch av bilköpare. Det handlar om de som värdesätter den rena körupplevelsen, där föraren är i centrum.

Med den kraftfulla V12-motorn och den manuella växellådan går Garagisti & Co. emot strömmen. Företaget har satt samman en grupp av experter inom motorutveckling, chassi, aerodynamik och design för att skapa GP1.

Målet är att erbjuda en bil som levererar en rå och ofiltrerad körglädje. Med GP1 vill de visa att det fortfarande finns en plats för analoga superbilar i en alltmer digitaliserad värld.





Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila [asa.wallenrud@dagensps.se](mailto:asa.wallenrud@dagensps.se).

## 5. Skandalen växer: Nu får fler modeller ”körförbud”

Publicerad 2025-08-15 11:25 (uppdaterad 2025-08-15 14:38)

Text Erik Söderholm

Mängder av Citroën-bilar har livsfarliga krockkuddar och ägarna ska inte köra sina bilar. Nu har fler modeller fått ”körförbud” tills krockkudden är åtgärdad.



**De livsfarliga krockkuddarna** från företaget Takata, som sitter i mängder av bilmodeller, har blivit en lång följetong i bilvärlden.

Tidigare i sommar gick Citroën ut med en så kallad **”stop driving”-kampanj** för C3 och DS3 av vissa årsmodeller, efter en olycka där en 37-årig kvinna omkommit.

Kampanjen innebär att alla svenska bilägare som har en Citroën C3 eller DS3 av vissa årsmodeller avråds från att köra sin bil tills den är åtgärdad på verkstad.

**Nu utökas den här** kampanjen till **fler modeller**, nämligen andra generationen av C4 samt DS4 och DS5 tillverkade mellan vissa datum. Du kan se de exakta uppgifterna i faktarutan nedan.

– Gällande de senaste återkallelserna av krockkuddar omfattar den utökade kampanjen från augusti vissa modeller av C4, DS4 och DS5, säger Maria Malmgren, pr- och kommunikationschef på den svenska importören Wismo Automotive, till Vi Bilägare.

En genomgång Vi Bilägare gjorde i början av juli visade att **inget annat märke** planerade någon liknande kampanj med ”körförbud” – trots att många andra märken använt krockkuddar från samma företag.



*Andra generationen C4 är en av flera Citroën-modeller som ägarna nu avråds från att köra tills krockkudden är åtgärdad.*

**Den enorma kampanjen** som Stellantis gått ut med har fått allvarliga följder. Citroën C3-ägaren Patricia Tate beskriver sig själv som "förtvivlad" eftersom hennes bil inte kan åtgärdas förrän i oktober.

– Jag måste vänta fyra månader på krockkudden, sa hon i en [intervju med BBC](#) tidigare i år.

Bilägaren Emma Drinkwater fick meddelandet om att hon inte får köra sin bil när hon var på semester, och bilen fick bärgas hem. Hon beskriver situationen som "en riktig mar-dröm".

– Det är läskigt att tänka på vad som hade kunnat hända om jag råkat ut för en olycka och krockkuddarna löst ut. De ska rädda liv, inte ta liv, säger hon till [BBC](#).

Modellerna som omfattas:

- **Citroën C4 II** tillverkade mellan 19 november 2009 och 13 februari 2017
- **Citroën DS4** tillverkade mellan 5 maj 2010 och 3 februari 2017
- **Citroën DS5** tillverkade mellan 2 mars 2011 och 9 februari 2018
- 

Sedan tidigare:

- **Citroën C3 II** tillverkade mellan 24 september 2008 och 21 februari 2017
- **Citroën DS3** tillverkade mellan 5 maj 2010 och 3 februari 2017
- 

*Bilägare kan själva kontrollera om en viss bil omfattas av återkallelsen på [den här sidan](#).*

Detta har hänt

- Krockkuddar från tillverkaren Takata har visat sig innehålla en gasgenerator som kan försämrats över tid.
- Vid en krock kan metallpartiklar från gasgeneratoren frigöras när krockkudden löser ut, vilket i värsta fall kan medföra mycket allvarliga risker för förare och passagerare.

**Feber**

## 6. MG ska släppa modell med semi-solid-state-batteri

Wille Wilhelmsson 2025-08-18 kl 14:00

Blir först på marknaden med det



Det ser ut som om MG planerar att snart släppa en version av sin MG4-modell som kommer att använda sig av ett semi-solid-state-batteri istället för de litiumjonbatterier som vanligtvis driver elbilar. Det skulle bli den första sådana kommersiellt tillgängliga modellen på marknaden i så fall.

Uppgifterna framgår i dokumentation som MG skickat i en rapport till Kinas Ministry of Industry and Information Technology (MIIT). Enligt uppgifterna kommer batterierna i MG4 Anxin Edition tillverkas av Suzhou QingTao Power Technology, ett företag som precis som MG ägs av SAIC, Kinas största statliga bilföretag. Fördelar med semi-solid-state-batterier, och solid-state-batterier, inkluderar ökad säkerhet, bättre prestanda i kyla och hög energitäthet.

Det finns inga uppgifter om vilken prestanda MG4 Anxin Edition kommer att få. Carnews China skriver att modellen kan komma att presenteras officiellt i september och börja säljas redan vid årets slut.

[carnewschina.com](https://carnewschina.com)

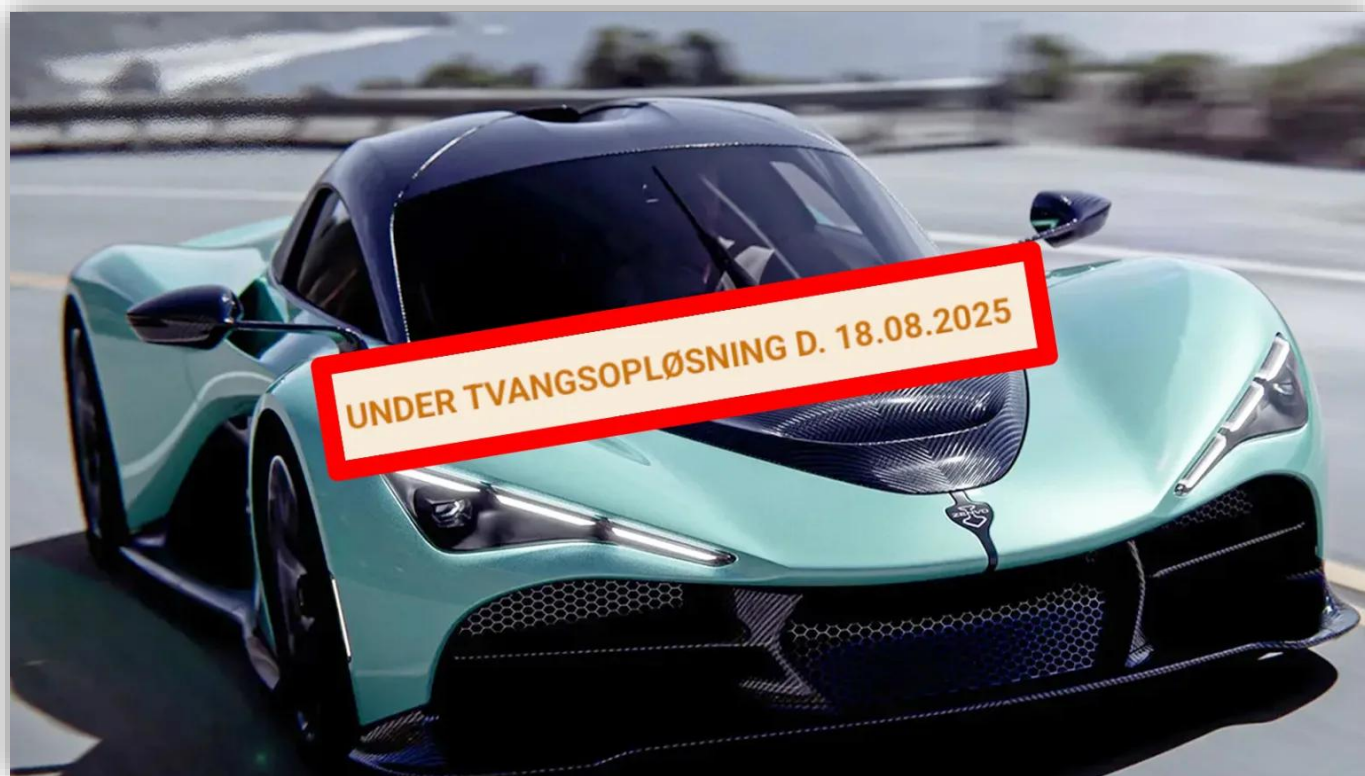


Wille Wilhelmsson

## 7. Akut kris skakar dansk Koenigsegg-utmanare

Av Kevin Neemé 19 augusti 2025, 08:39

Danska hyperbilstillverkaren Zenvo ska utmana Koenigsegg. Nu skakas företaget av ett chockbesked. Zenvo har försatts i tvångsupplösning bara veckor efter att en ny hyperbil visades.



Zenvo har målats upp som en riktig utmanare bland hyperbilstillverkare och har sagts vara Danmarks motsvarighet till svenska Koenigsegg. Men bara veckor efter att **Zenvo presenterade sin mest extrema hyperbil hittills** skakas företaget av en dramatisk kris. Den danska hyperbilstillverkaren har satts i tvångsupplösning, rapporterar **Mobilitywatch** och **Boosted**.

Orsaken till den oväntade akuta krisen med likvidation är ännu så länge okänd. Även om tvångsupplösning inte är detsamma som konkurs, så är det i Danmark ofta första steget dit. Beslut innebär att verksamheten inte får fortsätta i dess nuvarande form. Det sker när ett företag till exempel missat att lämna in årsredovisningar eller saknar en fungerande styrelse. Om problemen inte löses snabbt kan bolaget försättas i konkurs.

Danska Zenvos nya hyperbil har en V12-motor på 1850 hästkrafter. Men nu skakas företaget av hot om tvångsupplösning.

Zenvo har beskrivits som Danmarks svar på Koenigsegg och deras modeller har väckt stort intresse. Men bakom kulisserna har ekonomin länge varit skakig. Boksluten visar på år av kraftiga underskott och har länge visat röda siffror. Deras nya hyperbil med V12-motor har 1850 hästkrafter, vilket är fler än den svenska konkurrenten Koenigsegg på andra sidan sundet.



*Danska Zenvos nya hyperbil har en V12-motor på 1850 hästkrafter.  
Men nu skakas företaget av hot om tvångsupplösning.*

Ironiskt nog var det bara i **förra månaden som Zenvo presenterade Aurora Tur**. En hyperbil med 1 850 hästkrafter, V12-motor, fyra turboaggregat och två elmotorer som skulle kunna utmana andra hyperbilstillverkare som Koenigsegg på riktigt. Den ska kunna nå en toppfart på 450 km/h och skulle bli märkets stora genombrott. Nu återstår frågan om bilen ens hinner ut på vägarna innan Zenvo själva kör in i väggen.

Zenvo har en V12-motor på 1850 hästkrafter. **Aurora Tur skulle bli Koenigsegg-dödaren – nu är det oklart om den ens hinner rulla ut på vägarna.**

Enligt uppgifter i Danmark avgick både vd:n Angela Hartman och styrelseordföranden Jens Sverdrup nyligen. Grundaren Troels Vollertsen lämnade bolaget redan 2023. De senaste boksluten visar på stora underskott, men förra året blev det en vinst på 11 miljoner.



FILM: [https://youtu.be/5mK\\_wFM4yt8?t=1](https://youtu.be/5mK_wFM4yt8?t=1)



*Zenvo har en V12-motor på 1850 hästkrafter.*

*Enligt uppgifter i Danmark avgick både vd:n Angela Hartman och styrelseordföranden Jens Sverdrup nyligen. Grundaren Troels Vollertsen lämnade bolaget redan 2023. De senaste boksluten visar på stora underskott, men förra året blev det en vinst på 11 miljoner.*



*Aurora Tur skulle bli Koenigsegg-dödaren  
men nu är det oklart om den ens hinner rulla ut på vägarna.*

LÄS MER:



Dansk dynamit utmanar Koenigsegg: 1850 hk



V12-monster från Danmark slår världsrekord



Dansk Koenigsegg-utmanare får världens starkaste V12:a



Ny dansk hyperbil – slår Koenigsegg i hästkrafter



### Dansk Koenigsegg-utmanare säljs på Blocket för 25 milj



### Tesla-strejken sprider sig till Danmark: "Viktig kamp"



### Konkurs för bilhandlare som sålde kinesiska elbilar



### Svensk-dansk biljätte säger upp anställda



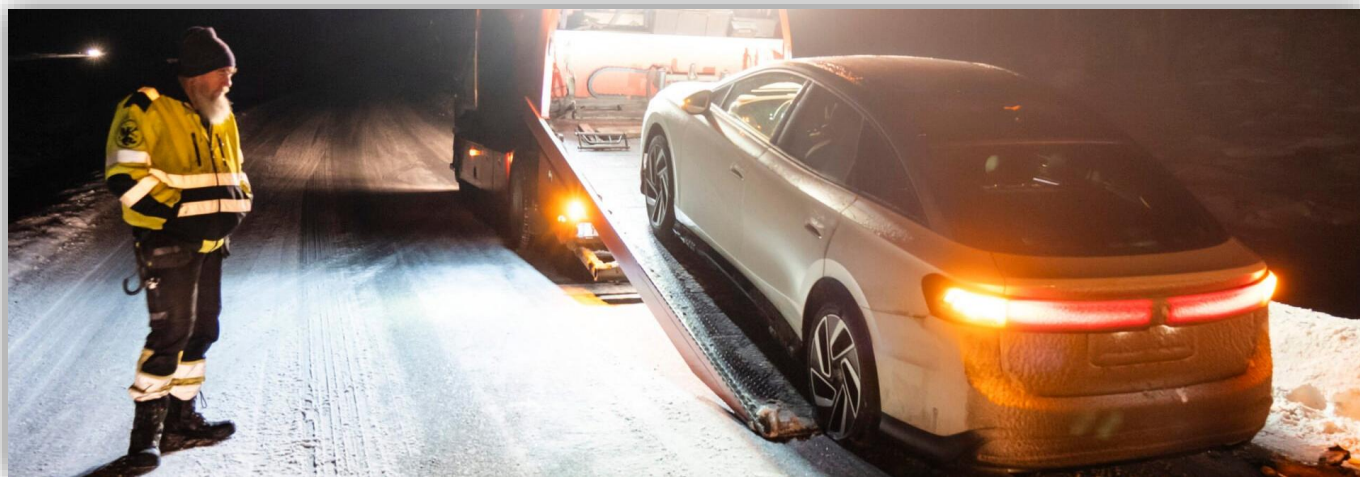
Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.



## 8. Studie: Elbilar blir allt billigare att reparera

Av Magnus Fröderberg 2025-08-16

Elbilar har varit ett sorgebarn för försäkringsbolagen när det gäller reparationskostnader. En studie visar att skillnaden mot avgasbilar sjunker stadigt.



*Kostnaden för att reparera en elbil är i genomsnitt 15-20 procent högre än för en avgasbil, men gapet minskar.*

**Det finns flera anledningar** till att elbilar är dyrare att reparera. En viktig förklaring är att elbilar är nyare.

Det gör till exempel att **vindrutorna måste vara tunnare**, och därmed mindre tåliga, för att klara nya krockkrav för fotgängare samtidigt som det finns olika kameror och sensorer i rutorna. Stora karosspaneler kan behöva bytas trots att det bara är en liten skada.

Tysklands försäkringsförbund (GDV) har vid flera tillfällen sammanställt data över reparationskostnaderna för olika biltyper. Det visar tydligt att gapet mellan el- och avgasbilar minskar.

### **Tydlig minskning på bara ett år**

**Förra årets jämförelse visar på 20–25 procents skillnad i kostnad** medan årets jämförelse landar på 15–20 procent.

Med tiden minskar åldersskillnaderna mellan de två biltyperna.

– **Ju fler elbilar det finns på vägarna**, desto mindre skiljer sig deras skadekostnader från jämförbara bilar med förbränningsmotorer, säger Anja Käfer-Rohrbach, biträdande generaldirektör för den tyska försäkringsföreningen GDV.

Men det finns fler förklaringar till att gapet minskar.

– **Elbilar blir allt vanligare.** Verkstäder, bärgningsföretag, brandkårer och värderare har nu mer erfarenhet av skadade, säger Käfer-Rohrbach.

Hon understryker att utvecklingen är positiv för omställningen till elbilar.

– Betydligt högre reparationskostnader på lång sikt skulle ha kunnat skada acceptansen av elbilar.



## 9. Var tredje svensk har fel om elbilar, visar undersökning

Posted by Kristofer Rask augusti 19, 2025



Ziklo Bank och Volvia Försäkringar har genomfört en ny undersökning om elbilar, där resultatet visar att många svenskar har en felaktig bild av hur snabbt batterier i elbilar tappas kapacitet.

Det är en missuppfattning som riskerar att bromsa elektrifieringen och påverka andrahandsmarknaden negativt menar Ziklo och Volvia. Och missuppfattningen är grov.

Moderna elbilsbatterier tappas omkring 10 till 15 procent av sin kapacitet under de första sex åren. Därefter avtar försämringen. Trots det tror var tredje svensk att batteriet förlorat minst hälften av sin kapacitet under samma period visar undersökningen.

– Det finns en utbredd oro för att batteriet ska bli dåligt över tid. Mer än hälften av de tillfrågade, 53 procent, anger detta som ett av de viktigaste skälen till att inte välja elbil. Det är ett tydligt tecken på att vi har ett stort gap mellan upplevd och faktisk batterihälsa. Genom att sprida korrekt information kan vi minska oron, öka förtroendet och skapa bättre förutsättningar för en fungerande elbils-begagnatmarknad, säger Joel Graffman, VD på Ziklo Bank.

– Det är inte konstigt att det finns osäkerhet. Tekniken är förhållandevis ny. Men nu börjar vi få tillförlitlig data, både om hur batterier presterar och om hur konsumenterna tänker. Det ger oss bättre förutsättningar att möta kundernas behov och bidra till en tryggare elektrifiering, säger Jackie Kojander, elbilsexpert på Volvia Försäkringar

Undersökningen är en del av Ziklos Mobilitetsrapport 2025 och kommer publiceras i sin helhet senare under hösten. Den kommer svara på frågor kring svenskarnas syn på framtidens mobilitet, både för privatpersoner och företag.

## 10. Hon kör Scania mellan Stockholm-Skåne – varje dag

Av Andreas Jemn 17

augusti 2025, 19:25

Vilma kör Stockholm-Skåne varje dag. Nu får vi följa med på en körning i hennes Scania. – Det här är min arbetsplats, man kan kalla det för Hotell Scania, säger lastbilschauffören Vilma i Youtubekanalerna



Youtuben Johan Lindeberg, känd från sin kanal Raketforskaren följde med lastbilschauffören Vilma. Hon kör nästan dagligen Stockholm/Skåne tur och retur.

– Det här är mitt drömjobb. Ända sedan jag var liten har det här varit något som jag vill jobba med. Ibland undrar man hur det kan gå att få betalt för en sådan grej, säger hon.

I avsnittet får vi följa med i vardagen hos en lastbilschaufför som kör land och rike runt. På morgonen lastar Vilma i Bålsta utanför Stockholm. Sedan sätter hon kursen söderut till Sveriges sydspets.

– Man ser mycket bättre från en lastbilshytt än när man kör personbil. Jag tycker att tiden går mycket snabbare. Sedan är det bekvämare också, säger Vilma.

Samtidigt är varje långkörning en kamp mot klockan. En svensk lastbilschaufför får bara köra 4,5 timmar. Sedan måste de ta 45 minuters rast. Två gånger i veckan kan de dessutom köra tio timmar.



FILM: <https://youtu.be/uYdPJZIC7h8>

– Från Stockholm till Hässleholm tar det åtta timmar om ingenting händer. Men då ska man ha tur, säger hon.

Precis som vanligt fastnar Vilma i en bilkö. På E4 utanför Gränna står trafiken stilla. Vilma är inte den enda som förbannat gudarna här. Vägarbeten och olyckor i semestertrafiken kan välta hennes planer över ända.

– Om man blir fast en timme eller mer, då blir det stressigt sedan för att hinna fram. Polisen stannar en och gör kontroller på färdskrivaren ibland.

Till slut lossnar trafiken. När det återstår tolv minuters körning till den göingska metropolen börjar hon bli stressad. Samtidigt har hon bara en kvart kvar innan lastbilen måste stanna och hon ska ta vila enligt lagen.

– Precis som alla andra jobb kan det bli stressigt ibland. Nu gick det med två minuters marginal, det var skönt, säger Vilma och parkerar på den ödsliga parkeringen utanför Hässleholm.

Här ska hon sova inatt. Dagen efter bär det av tillbaka mot Stockholm igen.

– Jag tycker om att sova i lastbilen. Man har den för sig själv. Inte heller är jag rädd av att stanna vid en trafikficka. Men om det är dyrbar och stöldbegärligt gods, då får man stanna på en bevakad parkeringsplats. Där finns det kameror och staket.

Allt fler tjejer väljer att bli lastbilschaufförer. Ändå är det här jobbet fortfarande ett av de mer mansdominerade i Sverige.

– Det är kanske lite speciellt att vara tjej i det här jobbet. Ibland vill folk vara snälla och frågar om man behöver hjälp. Men jag vill klara det själv, man har väl pannben, avslutar Vilma.

LÄS MER:



Så står sig Scanias värsting mot USA:s Peterbilt



Scanias historiska rekord – tjänar 3,7 milj i timmen



Vinstras för Scania – men ser ljuset i tunneln



**Svensk jätteorder på Scantias ellastbil: "Jätteroligt"**



**Scantias vd om maktkampen: "Varit inbördeskrig"**



**Scania kan rädda Northvolts anläggning: "Enormt värde"**



Andreas Jemn är journalist och författare.

## 11. Test Pontiac Solstice GXP 2007

By Dave VanderWerp

Published Oct 1, 2006

Här är en mycket bra anledning att hoppa över att gå ut och äta en gång i månaden.



Att regelbundet köra bilar som är så omöjligt utanför vår prisklass gör det svårt att vara lika känslig för slutresultatet som att någon skriver på låneavtalet. Men då och då kommer en bil med ett pris som absolut skriker åt oss. I det här fallet är den siffran 2710 dollar - det belopp som skiljer **2007 års 260-hk Solstice GXP** från förra årets 177-hk-modell.

Tja, Pontiac tar ut fem tusen över grundpriset för Solstice, eller 25 995 dollar totalt, för en 47-procentig ökning av hästkrafter och 57-procentig ökning av vridmomentet med sin nya GXP. Det är redan en bra affär, men mycket av den valfria utrustningen på bassolstice, till exempel en differential med begränsad slirning, låsningsfria bromsar, farthållare och elfönsterhissar och lås - saker du vill ha - är standard på GXP. Så egentligen är det bara \$2710 extra. Fördelat på ett femårigt lån blir det 50 dollar extra i månaden. Hoppa över att gå ut och äta en gång i månaden, så är du där.

Denna 2007 Solstice, och även den mekaniskt liknande Saturn Sky Red Line, har en kraft på 260 hästkrafter och 260 pundfot vridmoment från en direktinsprutad turboladdad och laddluftkyld 2,0-litersversion av GM:s fyrcylindriga Ecotec. Ja, den stöddiga General introducerar sin första bensin direktinsprutade turbo samtidigt som BMW. Chockad?



Solstice har varit en succé under sitt första år och sålde 11 546 exemplar under de första sex månaderna 2006, vilket slog Mazda MX-5 Miata som försäljningsledare för roadster.

När vi först körde den tvåsitsiga Solstice för 20 000 dollar blev vi övertygade av dess dubbeltagningsinducerande styling, orubbligt styva plattform och kompetenta hantering. Solstice hamnade dock strax före [Mazda MX-5](#) i ett jämförelsetest i december 2005, delvis på grund av tillräcklig effekt (177 hästar) från den något hårda och lata 2,4-liters fyrcylindriga motorn.

Förutom att ta itu med det kraftklagomålet lägger GXP till en styvare fjädring, en högre axelutväxling och en kortare utväxling på tredje växeln i samma femväxlade Aisin-växellåda. Den nya utväxlingen eliminerar det tidigare stora gapet mellan tvåan och trean, och bassolstice får också denna förbättring. Den stubbiga växelspaken faller till handen och griper in positivt men kräver lite mer ansträngning än vi skulle vilja; En femväxlad automatlåda är ett tillval på \$850. Stabilitetskontroll som standard är ett annat GXP-tillägg, och det finns inte på basbilen. Den kan stängas av, men även när den är aktiverad är dess interventionströskel tillfredsställande hög.

GXP ser i stort sett likadan ut som standard Solstice, men en svart bikakeformad frontgrill, en liten hakspoiler och dubbla avgasrör skiljer de två åt. De fyrhjuliga skivbromsarna är oförändrade, men med extra galler runt dimljusen finns kylkanaler som leder luft till de främre rotorerna.

Det finns inget bättre än en stor kraftökning för att liva upp ett redan kapabelt chassi. Även om GXP fortfarande gillar att understyra på gränsen är det mycket mer underhållande att plocka isär kurvor nu när bakdäcken har en chans att bryta sig loss under kraft. Faktum är att det här chassit rymmer den extra kraften så lätt att vi hoppas att Pontiac har planer på att lägga till minst ytterligare 50 hästkrafter, om inte mer. En stor brist som kommer att få förarna att gissa är dock icke-linjär styrning med ansträngning som inte verkar byggas upp på rätt sätt.



Motorn är responsiv, men det tar en sekund att vakna från tomgång, vilket är ett straff för turbon med hög laddkraft. Efter en häpnadsväckande abrupt kopplingsinkoppling drar GXP smart genom de två första växlarna, men i toppen av den tredje börjar den avta. Ljudet är nu ett konstant stön när det sipprar genom varvtalet; det är inte uppfriskande, men borta är hårdheten och det stötande ljudet från bassolståndet. Kupéljudet är 5 dBA tystare vid fullt gaspådrag.

Våra första accelerationstider för GXP var något långsammare än vad Pontiac hävdar, och företagets tjänstemän misstänkte att vår bil kan ha levererats - och sedan testats - med vanligt bränsle. Efter att vi testade om med premium löste GXP sig själv och sprängde till 60 mph på 5,6 sekunder och genom kvartsmilen på 14,2 vid 98 mph. Dessa tider är stora förbättringar på 1,1 respektive 1,2 sekunder jämfört med basbilen. GXP kräver dock två tidskrävande växlingar för att nå 60 mph, så den *känns* ofta snabbare än vad siffrorna visar. Den är 0,1 sekund snabbare än en Boxster genom kvartsmilen, men den kan inte riktigt hålla jämna steg med den lättare Honda S2000.

På tal om vikt, GXP får 154 pund i kraftmakeovern, och framdäcken belastas nu med en ännu större andel av sina 3031 pund. Kanske var det därför stoppsträckan - 170 fot från 70 mph - inte var märkbart bättre än i tidigare Solstices, trots att den lade till Goodyears med högre prestanda i samma 18-tumsstorlek. Bromspedalen är betryggande fast till en början men bleknade till nästan ingenting efter bara två heta varv på GingerMan Raceway.

Ett annat möjligt resultat av denna mindre gynnsamma viktfördelning är minskat grepp på skidpad - 0,85 g jämfört med 0,91 g för basbilen.



Tack och lov har GXP inte gett upp någon av Solstices utmärkta cruisingegenskaper. Den spårar exceptionellt rakt på motorvägen, sätena är bekväma, och den är någorlunda tyst och har en behaglig körning - ingen kombination av gupp verkar störa chassit eller ens orsaka en märkbar skakning. Huvudutrymmet kan vara trångt för personer som är mycket över sex fot, men benutrymmet är gott om så länge du inte har något emot att sitta upprikt. Och de extra hästkrafterna gör GXP mycket mer användbar på femte växeln, som nu kan accelerera från 30 till 50 mph på 10,4 sekunder och från 50 till 70 på 7,9 (snabbare med 3,1 och 5,6 sekunder). Här är en överraskning: EPA:s bränsleekonomi ökar från 20 stad och 28 motorväg till 22 och 31. Vi hade i genomsnitt 26 mpg vid 80 mph motorväghastigheter, men 18 totalt.

Det är olyckligt att alla dessa utmärkta helgkörningsreferenser hämmas av Solstices samma brister: ett minimalt bagageutrymme som inte rymmer mycket av någonting, hårdplast som bedövar förarens högra armbåge och fönsterbrytare och ett mittmonterat förvaringsfack som är placerat för de dubbelledade. Och du har redan hört våra klagomål om in-och-ut-processen i flera steg för att använda toppen.

Pontiac ger Solstice äran för en 20-procentig ökning av bilhallstrafiken, och trots det negativa gör turboversionen den till en ännu större hit. GXP:s lilla prisökning förnekar all anledning att köpa basbilen, och den kommer säkerligen att vara slutsåld under överskådlig framtid. Pontiac säger att upp till 40 procent av Solstice-produktionen, eller 8000 bilar, kan vara GXP:er. Den är till försäljning i september och redan har mer än 3000 beställningar gjorts. Det är en exceptionell affär.



### TONY SWAN

En heroisk infusion av vitamin HP är *inte* ett universalmedel för den här bilens många små nackdelar. Det minskar till exempel inte sufflettens krångelfaktor. Det ökar inte antalet lagringsutrymmen för små föremål. Inte heller utökar den kapaciteten hos det vi skratande kallar stammen. Men att öka motoreffekten med 47 procent gör det mycket lättare att ignorera irritationsmomenten. Och utöver det är det tydligt att Solstices chassi och fjädring var utformade för att hantera så mycket dragkraft med avslappnad kompetens. Som alla roadsters är Solstice en leksak. Men i GXP-stämning blir den en formidabel leksak och utan tvekan det mest engagerande bidraget i den prisvärda änden av sportbilsspektrumet.

### MARKERA GILLIES

Nu när den har kraften att övervinna sin vikt är Solstice en riktigt trevlig sportbil. På kurviga småvägar är den inte lika själfull som en Mazda MX-5 Miata, men den ser bättre ut och går snabbare. Den kostar också lite mer än en fullastad MX-5 om du undviker oseriösa alternativ som kromfälgar och bakspoiler. Men den lider fortfarande av ett par allvarliga brister. För det första saknar styrningen linjäritet och känns artificiell i mitten. Och för det andra gör bristen på bagageutrymme (och till och med udda utrymme i cockpit) att den inte är mycket mer än en leksak på korta avstånd. Om du vill åka någonstans för en helg med taket nedfällt, planera att packa bara underkläder och en tandborste.

### TONY QUIROGA

Solstice GXP känns ibland lite ofärdig, som om GM hade dragit ut sina kakor ur ugnen innan timern gick. Motorn drar inte riktigt som 260 hästkrafter, växellådan kräver för mycket ansträngning för att växla snabbt, kopplingen kopplas in plötsligt, styrningen gör en långsam insväng och sittpositionen gör att det känns som om du satt på golvet. Man skulle kunna tro att dessa problem, tillsammans med den fullständiga bristen på bagageutrymme och den hemska toppdesignen, skulle kunna landa GXP på våra fienders lista. Men inget av det spelar egentligen någon roll, för även när kakorna är underkokta är de fortfarande kakor, och det här är fortfarande en underhållande och prisvärd roadster med 260 hk.



### Ecotec 2.0 Turbo

GM:s nya fyrcylindriga turbomotor Ecotec är företagets första bensindrivna direktinsprutade motor i USA och den motor som har den högsta specifika effekten någonsin. 2,0-litersmotorn i aluminium ger 260 hästkrafter vid 5300 rpm och 260 pundfot vridmoment hela vägen från 2500 till 5250 rpm, med 18 psi boost från en dual-scroll turbo, en luft-till-luft-intercooler, en förstärkt vevaxel och vevstakar och nya kolvar med ingjutna oljekanalerna för att hålla dem svala. Den här motorn, som är avsedd för Solstice GXP och Saturn Sky Red Line, är inte ett dåligt första försök med tanke på att VW:s liknande direktinsprutade turbo - 2.0T FSI - ger 200 ponnyer.



Dave VanderWerp

### Direktör, Fordonstestning

Dave VanderWerp har tillbringat mer än 20 år inom bilindustrin, i olika roller från teknik till produktkonsult, och leder nu *Car and Driver's* fordonstester. Dave fick sin mycket lyckosamma start på C/D genom att råkade skicka in ett oönskat CV vid precis rätt tidpunkt för att få ett deltidsjobb som vägkrigare när han var student vid University of Michigan, där han omedelbart blev fascinerad av biljournalistikens värld. [Läs hela biografien.](#)

## 12. Austin Allegro var storsatsningen som inte gick hem

Publicerad 16 april 2023

Text Calle Carlquist

Den brittiska 70-talsikonen Austin Allegro är bortglömd av många i dag – med viss rätt. "Den är något av en besvikelse", skrev Vi Bilägare när modellen var ny.



**Mer än ett år efter** introduktionen i England började Austin Allegro att säljas i Sverige. I Vi Bilägare nummer 15–16/1974 var det därför dags för ett rejält test, signerat Jan Ullén.

Den något märkligt formade bilen fick tillsammans med sin gigantiska dörrdekal pryda omslaget mot en fond av ett Silja Line-fartyg.

**Allegro är ju en** musikterm som anger att något ska spelas lite hastigare och med glad känsla. Föregångaren, Austin/Morris/MG/VandenPlas 1100 och 1300 hade ritats av "Hundkojans" skapare, Sir Alec Issigonis och blev en omedelbar succé vid debuten 1962. Bilarna hade en skenbart enkel och tilltalande funkisdesign som prioriterade rymlighet i kompakta mått, precis som Hundkojan.

Allegros design togs fram av Harris Mann, som tidigare varit hos Ford och svarat för den första Escort och den första Capri i slutet av 1960-talet.

**Hans ursprungliga** Allegro såg rejält annorlunda och mycket mer radikal ut än den färdiga produkten. Mann hade inte så mycket till övers för den fyrkantigt nya stil som kommit på bland andra VW Golf, utan ville ha en lätt kilformad profil på den nya Austin och – givetvis – halvkombilucka bak.

Han tänkte sig liknande drag också för den större modell som var i görningen, bilen som döptes till Austin Princess vid debuten några år senare.



**Av outgrundlig** anledning ville ledningen för British Leyland att bara Austin Maxi skulle ha halvkomobilucka så man fick nöja sig med ett "brevinkast" där bak på Allegro (och Princess), samtidigt som karossen knölades ihop i linjerna och till slut såg ut som en fjällämmel på fyra hjul.

Till det bidrog att man var tvungen att använda den gamla höga E-motorn och det oformliga värmepaketet från Morris Marina.

**"Jag måste tillstå att Allegro blivit någon av en besvikelse"**, skrev Ullén i testet. Den var inte särskilt rymlig, den hade helt meningslösa stötfångare, den var svår att köra ryckfritt och vissa reglage var plottriga (ett favoritord bland motorskribenter vid denna tid).

Och så var det förstås ratten. Den var fyrkantig, eller "quartic" som Austin kallade formen. Man skulle se instrumenten bättre genom den, löd argumentet. Det handlade om två rundlar och några omgivande varningslampor – givetvis var det inget annat än en säljgimmick, men den gick inte hem. Under 1975 bytte man till rund ratt.

**Åkkomforten var det** i alla fall inga fel på. Allegro hade en vidareutveckling av det gamla Hydrolasticsystemet, Hydragas kallat och där själva fjädrandet skedde i gasfyllda gummi-bollar.

Föregångaren hade varit en stor internationell framgång för BMC/British Leyland, men Allegro lyckades egentligen bara på hemmamarknaden. Under åtta års produktion byggdes drygt 640 000 exemplar, mot 2,1 miljoner för BMC 1100/1300.



Calle Carlquist

### 13. Grattis Toyota Camry!

Publicerad 25 augusti 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Dagens namnsdagsbil är Camry, i människovärlden firar vi Lovisa och Louise. Grattis allihop!



Om slätstrukenhet har ett bilnamn måste det vara Camry. Namnet kan fonetiskt översättas med "min bil", men det hänger också samman med det japanska ordet kanmuri som betyder krona - vilket därmed sätter in den i ett familjeträdet Crown, Corona (latin för krona) och Corolla ("liten krona").

Det går möjligen att bygga upp en gnutta entusiasm, en gnutta, inför låt säga den allra första Camryn som kom 1980, som ett tilläggsnamn till Toyota Celica. Den fanns främst på den japanska marknaden och var ett hopplock: en fyrdörrars Carina med Celicafront.

I och för sig borde man kunna spinna loss lite grand, bara lite, på den första riktiga generationen som kom 1982. I sedanversionen bor enkantighet som skulle kunna förväxlas med en karaktär. Men sedan är det stopp. Tja, kanske kombiversionen av nittitalaren då som uppvisade en fräck designstöld från Austin Allegro kombivad gäller den hejiga sidolinjen. Och tilltaget med dubbla bakrutetorkare får några pluspoäng.

Sedan är det jämntjockt och inte det minsta upphetsande. En driftsäker, behaglig bil som numera tillverkas i Japan, USA, Kina, Ryssland och Australien. Den har välförtjänt legat i topp år efter år på den amerikanska försäljningslistan.

Den senaste generationen Camry är den sjunde i raden och gäsp.... zzzzzzzz



*Camry började som ett ihopplock och ett tilläggsnamn till Celica.  
Bilden visar en Toyota Celica Camry (A50) 1980–81*



*Så kan hjulhuskanter också se ut. Som ett fartstreck över bakhjulen.  
Småfränt med garanterat fäste för rosten. Camry -83.*

# TOYOTA CAMRY



**PERFECTLY STUNNING**  
Form follows function at a rapid pace. Smart and stylish, Camry's fluid lines are the result of wind-tunnel engineering, functional as well as contemporary.



**PERFECTLY COMFORTABLE**  
Camry LE seats five adults in deeply cushioned velour comfort. Driver's seat is 7-way adjustable for tailored fit. Plenty of room for luggage, too—154 cu. ft. trunk.

## NEW CAMRY. AMERICA'S MOST TROUBLE-FREE CAR MOVES CLOSER TO PERFECTION.

The all-new Toyota Camry is here. And perfection is within your reach.

Camry has established its reputation as the most trouble-free new car sold in the U.S.\* And the 1987 Camry is even more impressive.

An efficient, new 16-valve engine provides more responsive performance, improved acceleration and effortless highway cruising. A refined suspension makes the Camry's ride quiet and more comfortable. This front-wheel drive Camry is designed for total customer satisfaction and built to achieve it. So is the all-new Camry Wagon... even more of a good thing.



WHO  
COULD ASK **TOYOTA**  
FOR ANYTHING  
MORE!

Get More From Life... Buckle Up!

\*Based on problems encountered in first 90 days of ownership—J.D. Power & Associates 1985 New Car Initial Quality Survey.

© 1986 Toyota Motor Sales, U.S.A., Inc.

*En annons som inte ljuger.*



*Tredje generationens kombikaross gjorde att Camry plötsligt stack ut lite ur den grå trafikmassan. Men så snodde man också sidolinjen från en designikon, typ. Det var den sista Camry i stationsvagnsutförande och därmed svalnade svenskarnas intresse avsevärt för modellen. Camry säljs inte längre här men i USA är den en storsäljare.*



Roger Warolin