



Voisin C28 1935

1. Nya Volkswagen T-Roc
2. VW:s sista bensindrivna Golf R får femcylindrig motor
3. Peugeot E-308 med ny design och längre räckvidd
4. Volvo XC70 kommer till Europa
5. Laddhybriden Zeekr 7X har räckvidd som en elbil
6. Bovensiepen är nytt exklusivt bilmärke
7. Nytt märke ska slå Bugatti
8. Jämför batteritester på 4 år gammal Model 3
9. Hit kommer nya superkameran
10. BYD rundar EU:s tull på elbilar
11. Voisin C28 Aérosport
12. Essex Terraplane 8 Rumble Seat Roadster
13. Grattis Cadillac Allanté
14. Saab 92

## Teknikens Värld

### 1. Nya Volkswagen T-Roc officiell – större och rymligare

Av Per-Erik Sundström

Publicerad 27 aug 2025 kl 12.00

Uppdaterad 28 aug kl 14.22

Nytt utseende, men inte för spretigt utan för tankarna till de eldrivna syskonen. Nya Volkswagen T-Roc är dock inte en elbil, utan bensindriven. Dessutom större och modernare än sin föregångare.



FILM: [volkswagen-t-roc-i-ny-generation/](#)

Vi har tagit en närmare titt på nya T-Roc och ger dig här alla fakta om bilen.

- ✓ Då kommer den till Sverige.
- ✓ Så mycket bättre är utrymmena.
- ✓ Plumpen i baksätet.

**Volkswagen** har en fäbless för modellnamn som börjar på bokstaven T, så du är förlåten om du måste tänka efter först vilken av den tyska biljättens alla modeller vi pratar om här. Det är alltså inte **T-Cross**, **Taigo**, **Tiguan**, **Tayron**, **Touareg** eller **Touran** det här handlar om, utan crossovern i Golf-storlek – **T-Roc**.

Första T-Roc dök upp 2017, den fick ett ansiktslyft 2021 och nu kommer den alltså i sin andra generation. Hittills har T-Roc varit en framgång för Volkswagen med över två miljoner sålda bilar globalt varav cirka 25 000 i Sverige. 2024 sålde man 3 174 T-Roc i Sverige, vilket var en ökning från 2 920 under 2023.



*Två displayer och städad inredning.*

### **Påminner om ID-bilarna**

Det gamla formspråket är på väg ut och nu ser man tydligt att den är besläktad med koncernens ID-bilar. Faktum är att det vid en snabb anblick, i synnerhet framifrån, är lätt att förväxla med nästan alla ID-bilar, ända tills man hunnit detaljstudera den och lärt sig se bilens särdrag.

Jämfört med **förra T-Roc** är skillnaderna stora. För det första har bilen växt på längden med hela 122 millimeter. Det verkar nästan inte finnas någon gräns för hur stor en bil i golfklassen (C-segmentet) kan bli. 12,2 centimeter är rejält mycket och man ser det på den längre hjulbasen och det lite större överhänget både fram och bak.

### **Snabbfakta nya T-Roc**

**Längd:** 437,3 cm (+12,2 jmf med föregångaren).

**Bredd:** 182,8 cm (+0,9).

**Höjd:** 156,2 cm (+0,9).

**Axelavstånd:** 263,1 cm (+2,8).

**Bagageutrymme:** 465 l (+20).

**Drivlina:** 4-cylindrig bensenmotor på 1,5 liter med mildhybridteknik. 150 hästkrafter. 7-växlad dubbelkopplingslåda, framhjulsdrift.



*En längre bil ger bättre utrymme i baksätet*



*Nya T-Roc rymmer 20 liter mer än tidigare i bagageutrymmet*

Grillen har fått så kallade "airblades" och växt enormt samtidigt som den har fått den för ID-bilarna karaktäristiska LED-listen med upplyst emblem framtill. Den har också fått Volkswagens IQ.Light med Matrix-strålkastare och kan nu konfigureras med 20-tumsfälgar.

Baktill är förändringarna också stora. En LED-list med upplyst emblem löper horisontellt över bakstammen och rent designmässigt känns den mer modern.

Förutom längden är formen i profil i princip intakt förutom några smådetaljer som bland annat förlängd takspoiler bak.

Luftmotståndet har förbättrats med tio procent tack vare detaljer som luftspjäll, längre takspoiler och nydesignade sidospeglar.

Nya T-Roc bygger på den senaste MQB evo-plattformen, vilket innebär att den kan låna avancerad teknik från större koncernmodeller som Tiguan och Tayron. Till exempel går T-Roc numera att få med nya generationens förarassistanssystem, head up-display, stolmassage och digitalt mätarhus. Den har också fjärrstyrd parkering via smarttelefon, minnesfunktion för parkeringsrutten och varningssystem vid dörröppning.

#### **Städad inredning och nya funktioner**

Interiört ser det typiskt städat och Volkswagen-avskalat ut med två stora displayer fram och en enkel och tydlig layout på instrumenteringen. Volkswagen har hakat på trenden med mindre hårdplast och mer textilier vilket ger en behagligare känsla i kupén. Stolarna är en aning skålade och man sitter skönt i dem. Om du köper den kommande toppversionen får du ergoActive-säten med massagefunktion fram.

Mittskärmen sitter lite högre upp jämfört med tidigare och infotainmentsystemet är senaste generationen (MIB4) med inbyggd ChatGPT-funktion.

### **Bra utrymme men korta dynor**

Bak är det rymligt och trots att jag är 185 centimeter lång kommer jag in bakom mig själv. Även bak är sätena skålade och sköna men dynorna är aningen korta. Takhöjden är bra även för min längd.

Bagageutrymmet har växt och rymmer 465 liter, lastgolvet är ställbart och baksätet har tredelad fällning.

Med andra ord har T-Roc växt till att bli en kompakt familjebil. Baksätet är rymligt nog för även större barn (ungdomar) och bagageutrymmet håller bra nivå för storleksklassen. Jämfört med Golf (halvkombin) är T-Roc nästan decimetern längre och lastutrymmet sväljer betydligt mer.

### **Då kommer den till Sverige**

Nya T-Roc lanseras i Europa med elektrifierade mildhybridmotorer som standard. Till Sverige kommer initialt ett motoralternativ, en 1,5-liters eTSI-mildhybrid med 110 kW (150 hk) effekt, sjuväxlad DSG-låda och framhjulsdraft. Ett 48-voltssystem ger extra kraft vid start och möjliggör "coasting" (frirullning med avstängd motor). Bilen går att köpa i två utrustningskonfigurationer, Life och R-Line, där den senare är mer utrustad.

En fullhybrid och en T-Roc R ska komma längre fram under 2026.

Bilen går redan att förhandsbeställa och marknads lanseringen i Sverige sker i början av 2026, preliminärt i februari.



*Felipe Montoya Bueloni jobbar som "Team leader Exterior Design"*

### **4 frågor till...**

Felipe Montoya Bueloni på Volkswagen.

#### **Vilka tre saker är du mest nöjd med med nya T-Roc?**

– För det första har vi de nya IQ-strålkastarna. De har en elegant och ultramodern design. Se bara ljuslisten som förbinder båda strålkastarna och den kompakta storleken som ger ett väldigt stilrent och modernt intryck.

För det andra tycker jag att kupén är elegant, taklinjen sluttar nedåt och förlänger silhuetten genom spoilern baktill vilket ger en slags coupéliknande form i en robust suvkaross.

– Och något jag också vill lyfta fram, som en tredje punkt, är aerodynamiken. Det handlar förstås om designad aerodynamik – allt hänger ihop med bilens form. Vi har gjort stora förbättringar just inom aerodynamiken.

### **Hur mycket måste ni kompromissa mellan design och, låt oss säga, aerodynamik?**

– Att designa en bil är en teknisk utmaning. Vi måste uppfylla många olika förväntningar. Att samla allt i en snygg och attraktiv form är designerns största utmaning. Jag ser bilen som en produkt som styrs av många faktorer. Design är en av dem, och vi försöker forma den så effektivt som möjligt med hänsyn till alla dessa behov. På nya T-Roc skulle jag inte ändra något.

### **Framifrån liknar T-Roc ID-bilarna. Var det något ni var tvungna att göra eller något ni valde att göra?**

– Jag håller med om att den påminner om dem, de alla är Volkswagen-produkter. När man jämför dem sida vid sida så ser man att det finns familjedrag mellan ID-bilarna och förbränningsbilarna. Men om man tittar närmare på fronten ser man att till exempel grillen är mycket mer framträdande eftersom förbränningsmotorer kräver mycket kylning.

### **Alla pratar om AI nu, använder ni AI i er produktion när det gäller design?**

– Vi startade projektet med nya T-Roc för några år sedan, då var inte AI lika utvecklat som i dag. Nu implementerar vi självklart programvaror och AI-appar för att stödja vårt arbete. I slutändan tror jag verkligen att allt fortfarande handlar om den input vi designers ger till verktygen. Om vi backar 20 år i tiden, när Photoshop började användas, ritade vissa fortfarande med airbrush, men Photoshop blev som ett verktyg som kunde effektivisera processen. Jag ser AI som ytterligare ett verktyg som förbättrar vår effektivitet, men det är fortfarande designern som måste komma på idéerna.



## 2. Avslöjat: VW:s sista bensindrivna Golf R får en femcylindrig motor

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad: 29 aug. 2025 Publicerad: 29 aug. 2025

Inom bilindustrin talas det om en sista stor kraftmätning. Rykten florerar att Volkswagen planerar att ge sin ikoniska Golf R en storslagen avskedsföreställning.



*Nuvarande Volkswagen Golf R*

Med en motor som hämtats direkt från Audi RS3 skulle detta kunna bli den mest kraftfulla Golfen någonsin, en hyllning till den rena bensinmotorn innan eran av elektrifiering tar över.

### **En motor från ett annat märke**

Det har länge viskats i korridorerna om att Volkswagen skulle utrusta en specialversion av Golf R med en femcylindrig turbomotor. Nu tyder mycket på att den drömmen kan bli verklighet.

Missa inga nyheter – prenumerera på Dagens PS Motorbrev.

### **[Prenumerera nu](#)**

Enligt rapporter från bland annat den brittiska tidningen [Autocar](#) är planen att installera den kraftfulla 2,5-litersmotorn från Audi RS3 i en jubileumsmodell av Golf R, som är planerad att lanseras 2027 för att fira Volkswagen R-seriens 25-årsjubileum.

Motorn är ett riktigt kraftpaket. I Audi RS3 levererar den cirka 394 hästkrafter och 480 newtonmeter i vridmoment. Det är en betydande uppgradering jämfört med den nuvarande [Golf R](#) som har 328 hästkrafter.

Om de nya uppgifterna stämmer, skulle detta göra den till den snabbaste Golfen i historien.



*Nuvarande Volkswagen Golf R*

### **Chassit anpassas för nya krafter**

Att trycka in en så kraftfull motor i ett chassi som inte är byggt för det, kräver omfattande förändringar. För att hantera den extra effekten och den ökade vikten, som beräknas till runt 25 kilo, har Volkswagen enligt uppgift vidtagit stora åtgärder.

Bilens fjädring, styrgeometri och vridstyvhet har förstärkts. Enligt källor arbetar man även med att integrera Audis avancerade momentfördelande differential, som kan skicka kraft till individuella bakhjul för att ge bättre hantering och prestanda.

Den nya modellen förväntas även få större bromsar, smidda aluminiumfälgar och specialutvecklade halvhårda Bridgestone-däck. Allt för att säkerställa att bilen inte bara är snabb på raksträckan utan även klarar av kurvorna.

### **Sista dansen för bensinmotorn**

Denna speciella Golf R-modell kommer enligt uppgift att bli den sista i serien med en ren bensinmotor. Efter 2027 kommer Volkswagen att fokusera på hybrid- och helt elektriska drivlinor.

Det gör den kommande modellen till en symbolisk avslutning på en era.

Detta är ett löfte som Volkswagen har hintat om sedan 2014, då de visade upp konceptbilen R 400. Den bilen kom dock aldrig i produktion. Nu verkar det som om Volkswagen äntligen är redo att infria det gamla löftet, och ge bilentusiaster en sista chans att uppleva den klassiska motorljudet och kraften innan tystnaden tar över.



Åsa Wallenrud



### 3. Peugeot E-308 med ny design och längre räckvidd

Text Morten Bek Foto Peugeot PR

Elektriska Peugeot E-308 får större batteri och ny spännande design. Nu är räckvidden upp till 450 kilometer.



I nya **E-308** har Peugeot förbättrat det som var mest nödvändigt: batteristorleken. Ett större batteri ger längre räckvidd. Den uppdaterade designen är en bonus som passar den franska modellen väl.

#### Batteriet har vuxit till 58,4 kWh

Batteriet har nu en total kapacitet på 58,4 kWh och en användbar kapacitet på 55,4 kWh – större än tidigare, då man hade tillgång till 51 kWh. Eftersom **E-308**, som är baserad på **308** med förbränningsmotor, knappast har plats för ett mycket större batteri, kommer modellen aldrig att nå upp till räckvidden hos en Volkswagen ID.3. Den tyska modellen med 77 kWh batteri har en räckvidd på upp till 562 kilometer – och ID.3 GTX närmar sig 600-klubben med 593 kilometer.

Men den uppdaterade **E-308** och dess 450 kilometer på en laddning är 20 kilometer mer än vad man får i ID.3 med ett batteri på 59 kWh. Det är dessutom cirka 40 kilometer mer än tidigare versionen av E-308. När den tyska konsumentorganisationen ADAC genomförde ett räckviddstest av alla relevanta elbilar på marknaden 2024, blev **E-308** endast slagen i förbrukning av en annan bil – lillebror **Peugeot E-208**. Det råder alltså inga tvivel om att drivlinan i **E-308** är effektiv. Peugeot har inte ändrat effekten i elmotorn, som sitter framtill och driver framhjulen. Här är siffrorna desamma som tidigare: 156 hästkrafter och 270 Nm. Eftersom bilen är relativt lätt, är den låga effekten inget större hinder.



### Lejonet lyser

Man får fortfarande ha tålamod vid en snabbladdare. Laddkapaciteten ligger fortsatt på upp till endast 100 kW, och att ladda från 20 till 80 procent tar – om allt går bra – 32 minuter, något Peugeot nog inte skyltar med alltför mycket.

Däremot är **E-308** nu användbar som ett stort portabelt batteri till laptops, ljudsystem och mycket annat, tack vare att den nu har V2L (Vehicle-to-Load). Med paddlar bakom ratten finns tre nivåer för regenerativ bromsning: Low, Moderate och Increased. Det verkar dock inte som att man kan köra med one-pedal-funktion, alltså helt utan att använda bromspedalen ner till stillastående.

Det 3008-inspirerade designspråket passar den kompakta modellen. 308-serien har nu inte längre ett separat grillparti från strålkastare och stötfångare, utan integrerade öppningar som smälter samman med belysningen. De nya LED-varselljus har tre streck i de övre lamporna och linjer tvärs över fronten. **E-308** är den första Peugeot-modellen som kommer med belyst lejonemblem.

Interiören i **E-308** och kombin **E-308 SW** har redan från start erbjudit fina materialval, bra säten och ett halvsvagt infotainmentsystem. Materialen och formerna är oförändrade, men en ny generation infotainment är ett mycket välkommet tillskott. Även den digitala instrumenteringen har uppdaterats.

Nya Peugeot E-308 och E-308 SW har planerad leveransstart i början av 2026 och kommer kunna beställas innan årsskiftet.



## Specifikationer och motoralternativ

Säten  
**5 säten**

Drivmedel  
**Elektrisk**

CarPlay/Android Auto  
**Båda stöds**

Bredd  
**1852 mm**

Höjd  
**1444 mm**

Längd  
**4636 mm**

### Peugeot E-308 SW Elektrisk 156 HK Automatisk

Acceleration  
**10 s**

Batterikapacitet ⓘ  
**54 kWh**

Räckvidd ⓘ  
**400 km**

Max laddningseffekt ⓘ  
**100 kW**

Laddningshastighet ⓘ  
**450 km/h**

Bagageutrymme  
**608 l**

Totalvikt  
**1791 kg**

Motoreffekt  
**156 hk**

Drivhjul ⓘ  
**FWD**



Morten Bek

#### 4. Volvo XC70 kommer till Europa!

Roger Åberg 2025-08-28 kl 11:20

Så här ser den ut på insidan



När Volvo berättade att man skulle släppa en ny version av Volvo XC70 i våras var informationen rätt så knapphändig. Framförallt var det klart att den här modellen bara skulle komma till Kina. Sedan dess har man visat upp bilen i Kina, men så mycket mer har vi inte fått veta. Men nu är den presenterad på riktigt, av Håkan Samuelsson i Kina. Under presentationen berättade han att bilen är helt utvecklad i Kina, något han var väldigt stolt över.

Nu släpper Volvo en massa bilder på bilen och äntligen får vi se inredningen på riktigt. Och det ser bra ut tycker jag. Skärmarna, en framför föraren och en i mitten, är kanske inte så kreativt placerade, men annars ser det bra ut. Skärmen framför föraren är på 12,3 tum och den i mitten på 15,4 tum. De i baksätet får förresten också en skärm.

Men framförallt står det nu klart att bilen kommer till Europa i ett senare skede. Exakt när är dock inte klart.

Bilen bygger på SMA-plattformen och är inte en ren elbil. Istället är det en eldriven bil med räckviddsförlängare i form av en bensinmotor. På ren el kommer bilen 20 mil enligt den kinesiska CLTC-standarden. Den ska ladda snabbt, 0-80 procent ska gå på 23 minuter. Fyller du tanken till bredden får du 120 miles räckvidd med el och bensin.

Bilen kommer förresten med V2L, så att man kan ladda andra saker med bilen.

[media.volvocars.com](https://media.volvocars.com)



Roger Åberg



FILM: [https://youtu.be/O\\_YiU5-y0Js?t=1](https://youtu.be/O_YiU5-y0Js?t=1)



FILM: <https://youtu.be/0NI4rniowLI>



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

## 5. Laddhybriden Zeekr 7X har räckvidd som en elbil

Publicerad 2025-08-29 11:12 Text Erik Söderholm

Med ett massivt batteri och en tjänstevikt på omkring tre ton drämmer det tidigare elbilmärket Zeekr till med en ny laddhybrid.



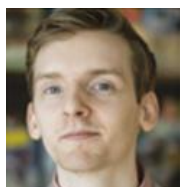
**Volvos syskonmärke** Zeekr visade tidigare i år upp den **enorma modellen 9X**, den första laddhybrid från märket som tidigare bara satsat på elbilar. Nu kommer fler detaljer om den nya modellen inför säljstarten i Kina.

Zeekr 9X har den längsta elräckvidden hittills i en laddhybrid: mellan 30 och 35 mil enligt den kinesiska körcykeln. Batteripaketet är på hela 55 eller 70 kWh beroende på version – lika stort som i en normalstor elbil.

Det är inte bara batteriet som är enormt. Bilen är 20 centimeter längre än Volvo EX90 och sex personer får plats ombord. Det finns obekräftade uppgifter om en tjänstevikt på omkring tre ton.

**En bensindriven** 2,0-litersmotor får sällskap av dubbla elmotorer och bilen har även lidar-sensor för assistanssystemen, något **även Volvo EX90 ska erbjuda**.

Priserna i Kina börjar på omkring 640 000 kronor, men värstingversionen med snabbare acceleration och bekväma ”nollgravitationssäten” på mittraden blir dyrare.



Erik Söderholm



## 6. Nytt exklusivt bilmärke: Bovensiepen – baseras på BMW

Magnus Fröderberg

2025-08-27

Efter att ha sålt Alpina till BMW startar grundarfamiljen Bovensiepen ett nytt bilmärke, som också baseras på BMW.



*Bovensiepen Zagato är baserad BMW M4, men ger mer effekt och har förbättrade vägegenskaper.*

BMW-förädlaren **Alpina** startade 1965 av **Burkard Bovensiepen**. 2022 köptes företaget av BMW.

**Nu startar grundarfamiljen Bovensiepen** ett nytt bilföretag under eget namn som likt Alpina ska förädla BMW-bilar. Skillnaden är att de har mer fokus på det utseendet än på motorerna.

Tillsammans med designföretaget Zagato har de tagit fram den första modellen: **Bovensiepen Zagato**, som bygger på BMW M4.

Bilens exteriör har förändrats en hel del och bilen har också försetts med avgasrör från Akrapovic. Det frigör en del effekt. Motorn ger 611 hk och 700 Nm och 0-100 km/h ska gå på 3,3 sekunder.

Bovensiepen Zagato har fått ställbara stötdämpare från Bilsten.



*BMW:s Hofmeister-hake går inte att trola bort. Men njurarna har försvunnit och ersatts av mer eleganta linjer. Huven har fått en delning som är typisk för Zagato.*



*Avgasrör från Akrapovic sätter extra sprutt på bilden*



*Bovensiepen lägger mycket jobb på att förse bilden med lyxigare läder.*

**Trots de vässade vägegenskaperna** är det inte där fokus ligger. Bovensiepen lägger 250 timmar på att bygga om varje bil till en mer exklusiv upplevelse med mycket läder och andra exklusiva material.

Bovensiepen Zagato är fortfarande under utveckling och någon prisindikation finns ännu inte.

Läs även: [Reportage om Alpina – "Tillbaka till framtiden"](#)



Magnus Fröderberg

Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magasin, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: [magnus@automotorsport.se](mailto:magnus@automotorsport.se)

## 7. Nytt märke ska slå Bugatti – med dammsugarmotor

Av William Karlsson 29 augusti 2025, 05:51

Kinesisk dammsugtillverkare vill utmana Bugatti. Med sin dammsugarmotor har företaget en dröm om att bygga "världens snabbaste bil". Motorn klarar 200 000 varv per minut.



En av [dammsugarkungen James Dysons största drömmar var att bygga en elbil. Han samlade därför sina ingenjörer för att utveckla en modell som skulle utmana Tesla.](#) Men efter att ha bränt sex miljarder kronor på en prototyp fick han överge sina ambitioner, då bilen blev alldeles för dyr. Dyson är däremot inte det enda dammsugarföretaget som velat ge sig in i bilbranschen. Nu avslöjar kinesiska Dreame Technology sina planer på att bygga en ny, ultralyxig elbil.

Dreame Technology har ett tydligt mål där de riktar in sig på att utmana Bugatti Veyron med sin nya elbil, som de planerar att visa upp för första gången någonsin 2027. Dammsugartillverkaren har i dag ett rykte om sig att utveckla digitala motorer med mycket hög hastighet, och i år presenterade företaget en digital motor som nådde 200 000 varv per minut. Denna världsledande teknik är något de planerar att överföra till sin elbil, och företaget har förhoppningar om att kunna tillverka "världens snabbaste bil", rapporterar [CarNewsChina](#).

– Lyxbilssektorn har saknat ett verkligt intelligent märke för elektriska hyperbilar. Medan traditionella ultralyxmärken som Bugatti och Bentley har varit sena med att anamma elektrifiering och intelligens, kommer Dreame att omdefiniera vad som utgör ultralyx i nästa bilera, skriver Dreame.

Dreame har redan satt ihop ett team på 1 000 specialister för projektet och planerar dessutom att utöka satsningen med fler långsiktiga investeringar, skriver kinesiska [lyiuo](#). Företaget uppger att deras bil kommer att utrustas med ett AI-system som kan lära sig och anpassa sig efter förarens vanor, preferenser och till och med känslomässiga tillstånd. James Dyson byggde en elbil som skulle konkurrera ut Tesla.

LÄS MER:



Dammsugarkungen brände 6 miljarder på elbil



Dammsugar-kungen visar elbilen – som kostat 6 miljarder



Brände sex miljarder på dammsugarbil – i dag tar Jim...



**Bugattis makalösa uppvisning: 4 rekordbilar**



**Kompisgänget byggde en egen Bugatti Chiron från grunden**



**Världens snabbaste företag är fött: Bugatti och...**



William Karlsson



## 8. Jämför batteritester på 4 år gammal Model 3: Förvirrande

Christoffer Gullin 2025-08-27

Jag och Kristofer Rask från Allt om elbil gör flera batteritester på hans Tesla Model 3 Long Range 2021 som gått över 8000 mil. Kristofer fick ett resultat han inte var nöjd med med Teslas egna test så för att se närmare så gjorde vi tester från andra, oberoende aktörer, samt diskuterar resultaten.



FILM: <https://youtu.be/NHplzN09x44?t=45>

**00:00** - Intro

**00:32** - Reklam

**00:42** - Teslas inbyggda batteritest

**02:49** - Aviloos premiumtest

**05:54** - Läs ut ur ODB-porten

**06:18** - Tessie mobilapp

**07:45** - Dekras batteritest

**08:52** - Ett fjärde test... typ

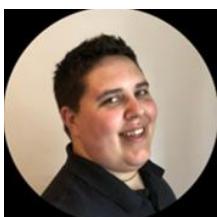
**10:27** - Ingen standard för inbyggt test

**11:20** - Känns det tryggare efter batteritest?

**12:44** - Hur ska man tolka dessa resultat?

**14:04** - Märks degraderingen av?

**14:42** - Varför batteritester är viktigt



Christoffer Gullin



## 9. BYD rundar EU:s tull på elbilar med leverans från Thailand

Posted by Kristofer Rask augusti 28, 20250

Kinesiska elbilstillverkaren BYD har åkt på strafftullar på 17,4 procent för sina elbilar som de exporterar till länder inom EU. Men det gäller endast elbilar som tillverkats i Kina. Det utöver den vanliga tullsatsen på tio procent.



BYD har nu anpassat sig och börjat nyttja sin bilfabrik i Thailand till att tillverka elbilar för den europeiska marknaden. Nu ska en leverans med de första 900 stycken BYD Dolphin vara på väg till Belgien, Tyskland och Storbritannien enligt [Car News China](#).

Bilarna som monteras i fabriken Rayong, Thailand är egentligen i huvudsak tillverkade i Kina, men levereras som en byggsats till fabriken som de anställda sedan monterar ihop. Fabriken har en kapacitet till att tillverka 150 000 fordon årligen.

BYD Dolphin är med sina 4,3 meter i längd ungefär lika stor som en Volkswagen ID.3. Den har ett batteri på 60,4 kWh och en WLTP-räckvidd på 427 kilometer. Den klarar snabbladdning med upp till 100 kW. Intervallet 30(!) till 80 procent avverkas på 29 minuter.

I Sverige kostar Dolphin från 439 900 kronor.



Kristofer Rask

## 10. Rekord i fartkameror – hit kommer nya superkameran

28 augusti 2025, 07:46av

Aldrig tidigare har så många fartkameror satts upp i Sverige. I år ska antalet närma sig 2 800. Och det är Trafikverkets nya superkameror som ska fånga ännu fler trafikförseelser.



Fler fartkameror än någonsin rullas nu ut längs svenska vägar. Under året ska antalet öka till hela 2 800 – en satsning som Trafikverket hoppas ska få bilister att lätta på gasen och därmed minska antalet olyckor.

– Generellt sett har kameror en bra effekt, säger Peter Henriksson, gruppchef för trafikpolisen i Eskilstuna till [Strengnäs Tidning](#).

Utbyggnaden pågår just nu i hela landet och nya stolpar och skåp syns redan på flera platser. Trafikverket prioriterar sträckor med mycket trafik och där mätningar visar att många kör för fort. Vägar med 70- och 80-sträckor står högst upp på listan, eftersom olycksrisken där är särskilt hög. Och det är [Trafikverkets nya super-fartkamera Argus 4](#) som ska fånga ännu fler förseelser som nu sprider ut sig över hela landet.

2018 fanns 1 820 kameror längs de svenska vägarna. I fjol var siffran 2 482 och i år ska det alltså bli närmare 2 800. Om utvecklingen fortsätter i samma takt kommer Sverige att passera 3 000 fartkameror under 2026. Ett exempel är länsväg 980 mellan Stallarholmen och Mariefred, där fyra nya kameror nu sätts upp. Sträckan är krokig, dåligt upplyst och passerar områden med mycket vilt, och målet är att få trafikanterna att sänka hastigheten.

Ett hinder i arbetet har varit att dra fram el till kameraskåpen. Processen sker i flera steg, och först när alla platser på en sträcka är klara kan kamerorna börja användas.



– Kamerorna på en specifik sträcka tas inte i bruk förrän det löst sig med el på samtliga ställen, säger Eva Lundberg, tidigare nationell samordnare för trafiksäkerhetskameror på Trafikverket till [Strengnäs Tidning](#).

**De nya modellerna som nu sätts upp heter Argus 4** och ersätter den äldre tekniken från 2008. Förutom skarpare bilder kan de också fånga upp fler överträdelser, bland annat vid omkörningar. Det gör det svårare än tidigare att komma undan om man trycker lite för hårt på gasen.

Redan i år har kameror börjat monteras i bland annat Blekinge, Värmland, Uppland och på Bjärehalvön i Skåne. Totalt ska 200 nya Argus 4-kameror vara på plats innan året är slut. För den som gärna trampar lite extra på gasen blir det därmed allt svårare att undgå linsen – och för de som vill se färre olyckor på vägarna kan det snart bli resultat.

#### **Trafikverkets nya superkameror Argus 4**

**Nytt för i år** är att nya fartkameror har börjat användas som heter Argus 4.

**Trafikverket planerar** att sätta ut 200 stycken Argus 4-fartkameror i år.

**Den nya kameran** kommer även att kunna ta fast omkörande bilar och mäta fart på dubbelfiliga vägar.

**Polisen tror** att Argus 4 kommer att bidra till att antalet fasttagna för fortkörning ökar rejält.

#### **LÄS MER:**

- [Polisen om ögontjänarna: "En trafikfara"](#)
- [Ny super-fartkamera sätts upp – 200 nya](#)
- [Jättekuppen: Över 60 fartkameror värda 28 miljoner stulna](#)
- [Ska rädda "Dödens Väg" – med fartkameror](#)
- [Polisens drag: Så ska fler åka fast i fartkameror](#)
- [Nya fartkameror invigs – ska bli 200 nya i år](#)



Kevin Neemé

## 11. Voisin C28 "Aérospout"

Lästid: ca 6 minuter | Skrivet av Ben Branch | juli 26th, 2016



Gabriel Voisin var utan tvekan en av de mest vågade bildesigners som världen någonsin har skådat. Det kan inte råda något tvivel om att han står högt bland sina samtida på tjuo- och trettio-talet. Gabriel och hans bror Charles lärde sig troligen sin kreativa "go getter"-attityd till livet under ledning av sin morfar som tog de två pojkarna under sina vingar efter att deras far hade övergett familjen. Deras farfar lärde pojkarna självdisciplin och tog med dem på många äventyr, äventyr som ledde dem till originellt kreativt tänkande och utvecklade Gabriel en önskan om kreativ design. Efter att deras farfar gått bort skickades Gabriel till skolor i Lyon och Paris och efter att han återvänt hem hängav han och hans yngre bror Charles sig åt den kreativa passionen genom att bygga en ångbåt, ett gevär och en bil.

Gabriel utvecklade en passion för flygning tidigt i sitt vuxna liv och började experimentera med flygning tills Gabriel och Charles 1906 hade etablerat sin egen flygplansbyggnadsanläggning så att de 1911 producerade livskraftiga flygplan. Charles omkom tyvärr i en bilolycka 1912 och även om han var djupt sörjande över hans död fortsatte Gabriel så att vid första världskrigets utbrott byggde hans företag flygplan för krigsinsatsen, inte bara för Frankrike utan också för andra nationer. Gabriel Voisins företag tillverkade tusentals flygplan för krigsinsatsen som användes för bombning och spaning.

I slutet av första världskriget stod Gabriel Voisin plötsligt inför tomma orderböcker på flygplan och han hade fått nog av krig, så han bestämde sig för att lämna flygplansbyggarbranschen och istället ge sig in i biltillverkningsbranschen. Till skillnad från de allra flesta biltillverkare på den tiden hade Gabriel Voisin dock en grundlig kunskap om flygplansdesign och tillverkning som han tillämpade för att skapa bilar, och inte bara för vanliga bilar utan för de bästa bilar man kunde skapa, och för att skapa dem med en karakteristisk fransk stil.



De första Avion Voisin-bilarna var vackert designade och konstruerade men hade ett halvkonventionellt utseende. Mekaniskt tog Gabriel Voisin till sig hylsventilsmotorn som ursprungligen skapades av amerikanen Charles Yale Knight och förfinades och fulländades av Daimler i Storbritannien. Dessa "Silent Knight"-motorer använde ett par cylindriska hylsor med portar utskurna för insug och avgaser, hylsorna flyttades upp och ner för att öppna och stänga portarna efter behov. Eftersom det inte fanns några sätesventiler som klickade igen var dessa motorer så tysta som man kunde komma, men de var något oljetörstiga eftersom smörjolja läckte in i förbränningskammaren. Så bilar som drivs av dem skulle lämna en strimma av blå oljerök från sina avgaser.

Det var inte förrän 1934 som Gabriel Voisin fullt ut tillämpade sina kunskaper om flygplans aerodynamik på sina bilar. År 1934 introducerade han en "prototypmodell" som han kallade Aérodyne. Den var byggd på C26-chassit men den liknade inget som hade föregått den. Detta var en bil som i stort sett var formad som en vingprofil. Den låga främre "luftdammen" gör att luft strömmar upp längs den svepande karossbågen över det böjda taket och sedan mjukt ner för att avvika från slutet av kurvan vid bilens svans. Effekten av en sådan applicering av aerodynamisk form är inte bara att få luften att strömma över bilen med minimalt avbrott utan också att skapa ett lågtrycksområde under bilen som hjälper till att trycka ner bilen i hastighet och därmed göra den mer stabil. De flesta moderna gatbilar använder exakt samma princip.

Gabriel Voisin nöjde sig inte med att bara göra en bil som var fantastisk att se på och tyst i drift, utan insisterade på bästa kvalitet på tillverkning, montering och utrustning. Han använde sig mycket av aluminium och inredde interiören i sina bilar som ett flygplan. Hans bilar var dyrare än en Bugatti och så få hade råd med dem under depressionen på 30-talet, vilket resulterade i att hans företag hamnade i allt djupare ekonomiska problem.

Gabriel Voisins "pièce de résistance" blev hans sista bil, C28 Aérospout. Denna tvådörrars "berline" visades på 1935 års bilsalong i Paris.



Denna bil hade en kaross i full bredd där skärmarna bildar en sammanhängande helhet med karossen istället för att vara fästa vid chassit som bihang på vardera sidan av motorrummet som tidigare hade tenderat att vara stilen. C28 Aéroport är den mest aerodynamiska av Gabriel Voisins design och är också ett av de mest framstående exemplen på "Art Deco" bildesign som någonsin setts. Med sin 3,3-liters "Silent Knight"-motor som genererar 102 hk och en lätt aerodynamisk kaross i aluminium var detta en bil som kunde köra nästan ljudlöst i cirka 80-90 km/h. Utrustad med en fyrväxlad Cotal epicyklisk förväljare med överväxel var detta en bil som också var smidig och lätt att köra, särskilt i jämförelse med andra bilar från perioden som typiskt sett hade antingen en "crash" växellåda eller en konventionell manuell växellåda med synkronisering på de två översta växlarna. Föraren av en Cotal epicyklisk förväljare behövde helt enkelt flytta växelväljaren till läget för nästa önskade växel, sedan, när växlingen krävdes, tryckte föraren helt enkelt ner och släppte kopplingspedalen och den nya växeln skulle kopplas in. Snabbt, enkelt och ingen "dubbel urkoppling" krävs.

Avions Voisin C28 Aéroport var gjord för att både stanna och köra – den var utrustad med hydrauliska trumbromsar på fyra hjul, så helhetsintrycket när bilen kördes var en kontrollerad, smidig och nästan ljudlös drift. Visuellt är den här bilen en huvudvändare som få, om ens någon, kan matcha. Dess utseende är sådant att det är absolut garanterat att det drar en publik. Den ser ut som en bil som borde vara en filmstjärna, och hade det inte varit för att Avions Voisin var alltför djupt inne i ekonomiska svårigheter skulle den med stor sannolikhet ha blivit en bil för Hollywoodkändisar. Men på grund av Avions Voisins ekonomiska situation och en viss herr Hitlers verksamhet upphörde Avions Voisin att bygga bilar och Gabriel Voisin kunde inte framgångsrikt återvända till biltillverkningen efter krigets slut.



Det tillverkades troligen sex till åtta Avions Voisin C28 Aéroports, varav endast två är kända för att finnas kvar. Den silverfärgade bilen på våra bilder är en av dessa och detta chassi tros vara det som den verkliga bilen som visades på 1935 års Parissalong. Bilen ska ha skadats under andra världskriget och det var inte förrän 1998 som den förvärvades av en samlare som insåg betydelsen av den, och som 2006 påbörjade en åtta år lång totalrenovering med äkta C28 Aérospot-delar från en annan Avions Voisin-samlare. Bilen har effektivt återskapats med hjälp av fabriksritningar till ursprungliga specifikationer och interiören har troget återskapats av Hermes i Paris i naturligt vegetabiliskt garvat läder med en varm medelbrun karamellnyans som framhäver den silvergrå lacken vackert.

**Denna bil kommer upp på auktion** av RM Sotheby's på deras Monterey Auction som hålls under 19-20 augusti på Portola Hotel & Spa, Monterey, Kalifornien.

Denna auktion representerar en unik möjlighet att förvärva en Avions Voisin C28 Aérospot. Det här är en bil som är ungefär så unik som en bil kan vara, skapad av en man med en unik historia. Detta är ett verk av bilkonst som är oöverträffad.



Ben Branch

## 12. Essex Terraplane 8 Rumble Seat Roadster 1933



Essex Motor Company var en liten tillverkare av prisvärda bilar som debuterade 1918 men bara varade som en fristående tillverkare fram till 1922. Det året upplöste deras moderbolag, Hudson, Essex som en separat enhet och omgrupperade varumärket för att bli en junior produktlinje av Hudson-märket. Detta arrangemang varade fram till ungefär 1932, då modellen döptes till "Essex-Terraplane", en ordlek som härmade "aeroplane". År 1934 hade Hudson tagit bort namnet Essex helt och hållet och de yngre modellerna fortsatte att arbeta som Terraplanes.





Även om det var ett relativt kortlivat märke, fick Essex-bilarna ett rykte om sig att vara prisvärda men välbyggda och med stark prestanda tack vare tillgängliga sex- och åtta-cylindriga motorer. De var bland de första tillverkarna som byggde prisvärda helt slutna bilar, en karossstil som vanligtvis var reserverad för exklusiva lyxbilar. De var också först med att använda varningslampor på instrumentbrädan 1932, som en ersättning för mätare. Tyvärr innebar de ekonomiska förhållandena på 1930-talet att det fanns mycket lite utrymme på marknaden för små tillverkare, och Terraplane, tillsammans med dess Essex-arv, övergavs när Hudson kämpade för sin överlevnad.





På sin tid trodde man att Essex **Terraplane** hade det bästa effekt/vikt-förhållandet av alla andra amerikanska bilar på marknaden. Den blev det bästa fordonet för gangsters som John Dillinger och "Baby Face" Nelson eftersom den erbjöd förvånansvärt stark prestanda förpackad i ett relativt diskret paket. Men vi är ganska säkra på att historiens ökända gangster inte körde något liknande: denna förtjusande Essex Terraplane Roadster från 1933 - den skulle ha väckt alldeles för mycket uppmärksamhet. Detta mycket eftertraktade åttacylindriga exemplar har en attraktiv och sällsynt roadsterkaross. Vid första anblicken är det svårt att föreställa sig detta som en instegsbil eftersom den har dubbla slutna sidomonterade reservdelar, en härlig instrumentbräda i trä, ett mullrande säte och naturligtvis en åtråvärd 8-cylindrig Hudson-motor. Vårt exemplar har totalrenoverats till en mycket bra, ärlig standard och presenteras mycket snyggt i rödbrunt med en brun topp och brun inredning. Den vackra grillen flankeras av ett par mycket fina riktiga Stabilight-strålkastare. Kromlisten är väldigt fin runt om, med bra passform på alla lister och detaljer. Det fantastiska utseendet kompletteras med whitewall-däck på målade trådhjul med kromade skönhetsringar och lock.

Tillsammans med kosmetikan har drivlinan återställts till en mycket solid och fullt användbar standard. Kraften skickas till bakhjulen via en 3-växlad manuell växellåda som är enkel att använda, via golvväxelspaken. Den är utrustad med vakuumtorkare och upprullningsbara fönster om du skulle fastna i vädret när du är ute på vägen. Mekaniken, lacken och karossen har alla restaurerats till en mycket bra nivå, lämplig för en rolig och användbar bil som är mycket väl lämpad för touring. Denna Essex Terraplane roadster är söt, rolig och mycket sällsynt. Den är redo för njutning och är ett säkert kort för att sticka ut mot världens Fords och Chevys. Tack vare den fantastiska 8-cylindriga motorn är den mer än kapabel att lämna dem i dammet också.

Om du äger en klassisk Essex Terraplane Roadster som du vill sälja, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt **sändningsprogram**. Vi kan hantera hela processen åt dig från början till slut och säkerställa ett högt marknadsvärde för din bil.

### 13. Grattis Cadillac Allanté!

Publicerad 3 september 2009

(uppdaterad 29 januari 2015)

Text Daniel Östlund

Varje dag hela året har en ny bilmodell namnsdag. Idag när Alfild och Alva firas får även Cadillac Allanté lite uppmärksamhet.



Sergio Pininfarina måtte ha kliat sig i huvudet när Cadillacs direktörer stövlade in på hans kontor i Turin. Det var i oktober 1982 och Sergio höll som bäst på att rita några nya gälar till Ferrari Testarossa. Fler måste ju vara bättre, eller hur?

Direktörernas fickor bågnade av dollars och Sergio släppte pennan för att lyssna till vad de hade att säga.

Vid den här tiden hade oljekriser och smogalarm kastrat bilarna från bilarnas land, stora motorer andades astmatiskt genom reningsanläggningar i industriskala och i förvirringen gjordes bilarna framhjulsdrivna. Dryckesorgien var över och huvudvärken kom krypande.

För konsumenterna var måtten rågade och de inhemska tillverkarna övergavs till förmån för märkliga små importbilar från Europa och Japan, bilar som gick att svänga med utan att ratten ramlade av.



Cadillac for särskilt illa. De enda kvarvarande kunderna fanns bland Floridas penningstinna pensionärer och det var en målgrupp som höll på att försvinna in i senilitetens dimmor.

Så Cadillacs direktörer hade knackat på Pininfarinas dörr för att få hjälp. Nya kunder krävde nya produkter och bilarna som kom från det där landet Europa tycktes locka de krävande kunder som Cadillac eftertraktade så hett - trots att de inte hade förstått hur mycket krom som krävdes. Sergio lyssnade och nickade, tog emot sedelbunten och vinkade av delegationen.

Sedan bad han någon praktikant att kalkera av en Mercedes SL och skicka skissen till Detroit innan han fortsatte rita gälar på sin Ferrari.

I Detroit blev direktörerna utom sig av glädje och planerna blev allt vildare.

-Vi ska inte bygga en lyxbil. Vi ska bygga en ultralyxbil! ropade den ene.

-Ja! Och vi ska bygga karosserna i Europa och flyga dem i flygplan till USA! hojtade den andre.

-Där vi fyller dem med hederlig amerikansk teknik, sjöng den tredje.

Så kom det sig att Allanté föddes, som förenade italiensk byggkvalitet med amerikansk spetsteknik.

Målen var storslagna. Modellen skulle bilda en ny och alldeles egen klass, ultralyxklassen. För så bra skulle den vara. Och eftersom den var så bra skulle det inte vara något problem att tillverka den i tio år.

Då det var en ultralyxbil skulle serierna vara små och alla hungriga spekulanter skulle få slåss om blott 7000 bilar per år.



*Cadillac Allanté 1987–93.*

Karosserna sattes samman och lackerades hos Pininfarina i Turin, som byggde en fabrik speciellt för Allanté. Därefter flögs karosserna med chartrade jumbojetplan till Detroit, där drivlinan monterades innan bilarna skickades ut på den egna testbanan för slutkontroll. Sådan exklusivitet skulle väl ingen kund kunna motstå?

Mekaniken lånades från Cadillac Eldorado, som i sin tur lånat från Buick Riviera och Oldsmobile Toronado. Motorn hette HT-4100, där HT stod för High Technology. I klartext innebar det en V8 på 4,1 liter, med block i aluminium och toppar i gjutjärn. 170 hästkrafter passerade en fyrväxlad automatlåda innan de nådde ner till de drivande framhjulen.

Inför lanseringen 1987 drog Cadillacs stora PR-maskineri igång. Det fanns ingen hejd på hur bra bilen var och hela världen skulle få veta det. Allanté var någonting extra, det var ultralyx.

När det var dags att trycka en broschyr gjorde man det på ultralyxvis och gav ut en inbunden bok på 64 sidor med textilklädda pärmar och den inleder med att ropa ut Cadillacs gamla dänga, "Standard of the World".

Sedan matas frälsningens budskap fram ända till slutet. Allanté är så otroligt bra att den kommer omdefiniera bilvärlden och leva till tidens ände. Den är vacker, modern och ultralyxig.

Efter en kort redovisning av märkets historia och höjdpunkter, som den puckelryggiga Seville Elegante från 1980, får Sergio Pininfarina komma till tals. Och tänka sig, han är otroligt stolt över sin bedrift.

-Allanté är modern i ordets sanna betydelse och bevarar meningen med klassisk skönhet. Fotografen Victor Skrebneski fyller i:

-Att ljussätta bilen är som att ljussätta dyra juveler, så vacker är den. Boktexten förklarar vidare att här är en bil inte bara för i dag, utan också för framtiden. En del klass, en nypa stil och en värdighet född ur överlägsen design. Att se Allanté är att se ett fullblod.



*Cadillac Allanté 1987–93*

Giorgio Armani håller med och fyller i med att Allanté är fundamental för klassisk design. Sådär fortsätter det. Ingen bil i hela världen är lika bekväm, lika ergonomiskt fulländad eller använder lika exklusiva material. Vi ska inse att vi står i närheten av en bilmässig bedrift och att köra den är en fantastisk upplevelse. Mario Andretti uttrycker att Allanté är en bil för entusiaster, för purister, för personer som förstår att uppskatta fina bilar. Väg-egenskaperna är otroliga och styrningen en njutning.



*Cadillac Allanté Pace Car 1992*



Samtida tester rapporterade om abnorm understyrning och stendöda prestanda. Motorn var trött och lådans momentomvandlare åt upp den lilla kraft som fanns. Accelerationen fick mätas i geologiska enheter.

Inredningen med digitalinstrument omgivna av snuskröd plast vann inte heller några anhängare. Allanté var ful, trött, framtung och allmänt kass, ett översminkad badkar med traktorteknik under ytan.

Inte nog med det, den var stötande dyr också tack vare världens längsta produktionslina som sträckte sig från Turin till Detroit. Så när modellen lades ner 1993 hade inte mer än 21 460 bilar byggts och i dag är den saknad av ingen.

Det var en unik idé, att bygga en amerikansk bil i Italien och så dum att bara Cadillac skulle ha kunnat komma på den. Förutom Chrysler TC by Maserati då, som var en pimpad LeBaron-cabbe som byggdes i Milano och var minst lika usel som Allanté. Men det är en annan historia...



Daniel Östlund



## 14. Saab 92 1949-52



Fyra år efter att den ansvariga divisionen hade skapats satte Saab sin första bil på marknaden 1949. 90 var ett tvåmotorigt passagerarplan och 91 ett enmotorigt skolflygplan, så den första bilen blev 92.

Karossdesignen var inte lika radikal som Ursaabs, som kanske inte hade sett malplacerad ut i en science fiction-film från mitten av århundradet, men 92:an såg fortfarande mycket ovanlig ut och var anmärkningsvärt aerodynamisk för sin tid.



Roger Warolin