



Wolseley 14/56 1936–38

1. Volvo P1800 Cyan.
2. Volvo 450-hästars konceptmotor.
3. Volvo Cars syskonföretag Cevt säger upp personal.
4. Unikt köpläge: Polestar 1 till salu i Sverige.
5. Fiat får ny småbil från Peugeot-koncernen.
6. Peugeot 3008 facelift officiell.
7. Nya Rolls-Royce Ghost.
8. Skoda Enyaq iV officiell.
9. PROV: Tesla Model Y Performance.
10. Prov: Mercedes E 350.
11. Du har aldrig fått bättre betalt för en begagnad bil.
12. Bollingers nya el-skåpbil får slåss i ett tufft segment.
13. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 2.
14. Steampunkad gammal BMW-motorcykel.

1. Volvo P1800 Cyan officiell – 420 hk och 990 kg.

Mattias Rabe, 2 september 2020.

Den mystiska Volvo P1800 som dök upp i somras är nu officiell. Cyan Racing har skapat en modern P1800, med mycket av originalets mekaniska prägel oförändrad, som gör modellen till den hypervassa sportbil som den aldrig blev för 50-60 år sedan.



I slutet av juli dök det upp bilder på en [maskerad Volvo P1800](#) som var registrerad på Cyan Racings motorutvecklingschef Mattias Evensson. Det var tydligt att någonting alldeles extra var i görningen, sannolikt med tanke på att [P1800](#) fyller 60 år nästa år. För bara några dagar sedan fick vi bekräftelse [i form av några detaljbilder](#) som lades ut på Cyan Racings sociala kanaler på nätet.

Nu väljer Cyan Racing att helt och hållet lyfta på locket – och presentera Volvo P1800 Cyan.

– Ursprungliga Volvo P1800 presenterades 1960, ett år före Jaguar E-Type, två år före Ferrari 250 GTO och tre år före Porsche 911. Jaguaren, Ferrarin och Porschen är alla bilar med uppföljare. Det gav oss inspiration att skapa vad som kunde ha varit om vi som racing-team hade varit där under 1960-talet och tävlat med P1800 och fått designa en gatversion av vår racerbil. Vi har gjort det tidigare med tre av våra racerbilar, Volvo C30, Volvo S60, då vi var kända som Polestar, och förra året Lynk & Co 03 Cyan. Volvo P1800 Cyan är vår tolkning av vad som kunde ha varit, säger Christian Dahl, Cyan Racings grundare och vd.

Med Volvo P1800 Cyan har teamet inte velat skapa en modern bil med det senaste i teknikväg. Bilen har alltså ingen elmotor, inte heller några förarhjälpmedel, självkörande funktioner eller uppkopplingsmöjligheter. P1800 Cyan har inte ens ESP-system (antisladd), ABS-bromsar (låsningfria bromsar) eller bromskraftförstärkare. Det är "back to basic", som det var förr när originalbilen föddes.



P1800 Cyan är inte byggd för att vara snabbast runt banan. Thed Björk säger att fokus har legat på att bilen ska ge en njutbar och spännande körupplevelse. Men störtbur i titan finns, precis som hos snabba banbilar.

– Självklart kunde vi ha byggt en elektrisk Volvo P1800 fylld med all den senaste tekniken, komforten och lyxen. Men det var inte vad vi ville ha. Mitt i detta paradigmskifte bestämde vi oss för att sakta ner tiden och frysa en del av den i vår egen tidskapsel. Att ta det bästa från det gyllene 60-talet och kombinera det med vårt kunnande i dag, och hålla en ren men ändå förfinad körupplevelse, säger Christian Dahl.

– Vi bestämde oss för att använda vår kunskap inom motor, aerodynamik och chassidesign till en bil som levererar den "cyaniska" teknikfilosofin när det gäller förutsägbarhet och instinktiv förarkontroll, men ändå behålla den lätta, analoga körupplevelsen på 1960-talet, säger Mattias Evensson som är projektledare och ansvarig för motorutvecklingen hos Cyan Racing.

Grunden är en ljusröd Volvo P1800 från 1964 som hamnade hos Cyan Racing under 2018. Borta är originalkarossen som är ersatt med en väldigt snarlik som är gjord av kolfiber som hjälper till att styva upp bilen. Som Cyan Racing säger, 1960-talets bilar flexar mycket, och det var något de var tvungna att motverka. Kolfiberkarossen är höghållsfasthetslimmad på chassikonstruktionen som är förstärkt med höghållfast stål. Förutom hög vridstyvhet ger materialen och tekniken en annan fördel – låg vikt. Volvo P1800 Cyan väger in på endast 990 kilo.

Karossen skiljer sig från originalets genom att kupén har fått en något annorlunda position och, som tydligt syns på bilderna, att den har breddats rejält för att få till en bredare spårvidd. Den främre mäter 146,6 centimeter och den bakre 148,9 centimeter. Det är bra mycket mer än originalbilens 131,5 centimeter både fram och bak.



Cyan Racing har valt att lackera första exemplaret av Volvo P1800 Cyan i sin typiska Cyan-blå kulör tillsammans med gula fält, precis som teamets tävlingsbilar.

Axelavståndet är 244,6 centimeter, fyra millimeter kortare än P1800:s traditionella mått. På längden har många centimeter försvunnit i och med P1800 Cyans betydligt nättare stötfångare. 420,3 centimeter är nästan 15 centimeter kortare. På bredden är den 174,8 centimeter, knappt fem centimeter bredare, och på höjden 122 centimeter, ungefär sex centimeter lägre än originalbilen.

Innan denna P1800 blev P1800 Cyan hade den Volvos berömda B18-motor under huven, det vill säga en 1,8-litersmotor som i detta fall nådde 108 hästkrafter. Cyan Racing hade tankar på att behålla denna originalmotor men tittade även på andra alternativ, bland annat Volvo B230-motorn på 2,3 liter, Volvos omåttligt populära raka femma samt den svenska biltillverkarens raka sexa. Valet föll till sist på Volvos raka turbofyra på 2,0 liter, det vill säga dagens VEA-motor men i ungefär samma utförande som i WTCC-vinnarbilen 2017 – Volvo S60 Polestar Cyan Racing TC1 som Thed Björk blev världsmästare i. Det betyder 420 hästkrafter och 455 newtonmeter ur en varvillig maskin med varvtalsstopp vid 7 700 r/min. Maxeffekten nås vid 7 000 r/min och maxvridet vid 6 000 r/min.

Cyan Racing har mappat motorn till att, trots att den är turbomatad (Borg Warner-turbo som laddar 2,7 bar), ge känslan av en icke överladdad motor. Både effekt och vridmoment levereras linjärt upp mot varvtalsstoppen för att, som Cyan Racing beskriver det, bjuda på körkänsla à la 1960-talet men med ökad prestanda och precision.

Racingteamets motoringenjörer har nästan tio års erfarenhet och kunskap om just denna motor.



På P1800 sitter tanklocket normalt uppe på vänster bakskärm, strax intill bakluckan. Cyan Racing har valt en mer tävlingsbilsorienterad placering mitt i bakluckan. 57 liter rymmer tanken, 12 mer än i originalbilen.

Motorn är sammanlänkad med bakhjulen via en femväxlad manuell låda från Holinger som sägs vara noggrant utvald eftersom den levererar den där mekaniska känslan från förr. Dock är precisionen högre än 1960-talets växellådor, samtidigt som nya lådan kan hantera betydligt större krafter.

Bakaxeln, som är utbytt mot en ny utvecklad av Cyan Racing, har en differentialbroms. Ingen elektronisk vridmomentsstyrning här inte.

Hjulupphängningarna är förstås av modernt snitt med mycket aluminium och andra lättviktsmaterial. Som på många ban- och sportbilar är stötdämparna justerbara för total kontroll av både kompression och retur.

– Vi är verkligen nöjda med det grepp och den precision som vi har uppnått med chassit i kombination med en responsiv styrning. Bilen går dit du siktar. Du kan vara brutal in i en kurva och ändå hitta apex och gå ut med millimeterprecision, säger Thed Björk som har varit med vid utvecklingen av P1800 Cyan.

Utöver stötdämpare som är justerbara går det även att skruva på camber- och caster-vinklarna samt styrningen.

Fälgarna är 18 tum stora, 8,5 tum breda fram och 9,5 tum breda bak. På dessa är Pirelli P Zero monterade, 235 millimeter med 40-profil på framhjulen och 265 millimeter med 35-profil på bakhjulen. Bakom dessa sitter fyrkolvsok både fram och bak. Dessa greppar 362 millimeter stora skivor fram och 330 millimeter bak. En banbilsinspirerad detalj är fälgarnas centrumbult.



Formerna känns tydligt igen från Volvos mest kultförklarade modell genom tiderna. Små justeringar har dock gjorts för att förbättra bilen, inte minst när det kommer till vridstyvhet.

FILM: <https://www.facebook.com/watch/?v=336086627589221&extid=jE4qX74Cnu4ymELB>

Några prestandauppgifter får vi inte reda på i dag, men då bilen väger strax under ett ton (viktfördelning 47/53 fram/bak) samt att man har haft C30 Polestar Performance Prototype (PCP, den bil som världen ville skulle gå till serieproduktion men som aldrig gjorde det) som utgångspunkt vid utvecklingen är det tydligt att den är snabb. C30 PCP, som var Cyan Racings första gatbil (då hette de fortfarande Polestar), hade 405 hästkrafter och gjorde 0-100 km/h på 4,1 sekunder, men så vägde den också nästan 400 kilo mer än P1800 Cyan.

Cyan Racing nämner ingen prislapp, men de skriver att potentiella kunder kan få den uppgiften tillsammans med övriga specifikationer (från 500 000 dollar har vi i efterhand fått som prisuppgift från Cyan Racing, det betyder ungefär 4,35 miljoner kronor och inkluderar inte donatorbilen). Volvo P1800 Cyan är alltså ingen one-off, utan ska byggas i fler exemplar, baserat på antalet beställningar. Hur många man siktar på är dock okänt.



[GALLERI](#)

[Volvo P1800 Cyan](#)

[21 bilder](#)

[GALLERI](#)

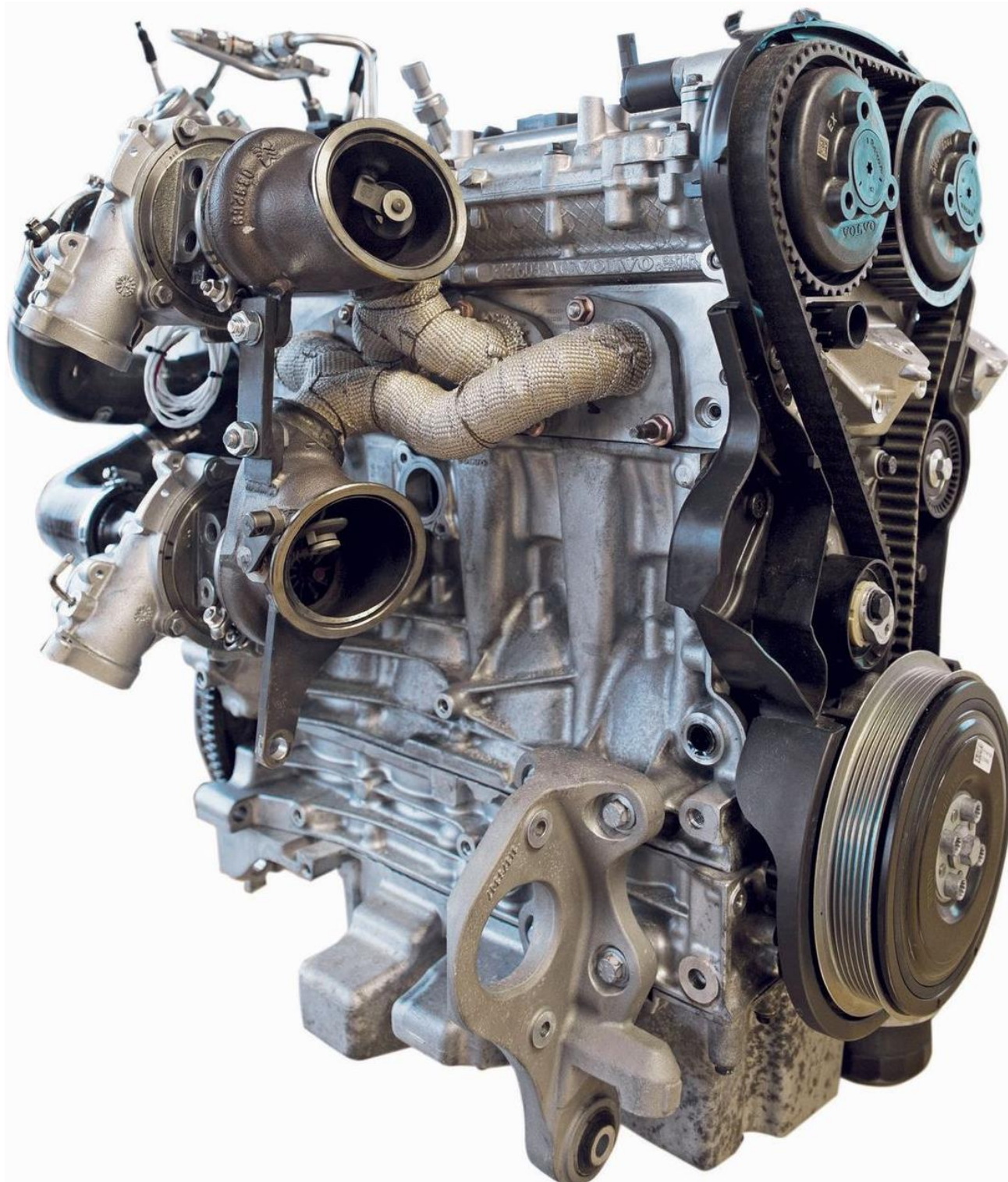
[Volvo P1800 1961-1973](#)

[38 bilder](#)

2. Volvo 450-hästars konceptmotor.

Text: Gunnar Ljungstedt, Publicerad: 2019-01-17 09:11.

Hittills har oss veterligen ingen byggt någon fransk muskelmaskin på VEA-motorn, bortsett från Volvo själva.



450 HÄSTAR. Motorn är väldigt standard, inuti är det i princip bara en kompressionsänkning med hjälp av kortare vevstakar som skiljer. Topplocket är till XC90 och blocket har vissa funktioner från dieselversionen, plus en extra oljeretur.



ELKOMPRESSOR. Eftersom kompressorn är elektrisk kan den varvtalsstyras. Elmotorn går på 48 volt, kompressorn ger effekt upp till 3.300 rpm. Ett spjäll reglerar luftströmmens väg progressivt.

Som ett koncept byggde man en 450-hästarsversion på 2-litersmotorn med trippla överladdare 2014, mest för att visa potentialen i motorn. Jag fick provköra den monterad i en S60 och körupplevelsen låg mer mot stor 6-cylindrig motor.

För att lösa responsproblemen hade motorn förutom två turboaggregat och elektrisk kompressor som bidrog med nödvändigt flöde för att hålla dem alerta tills spjället öppnades fullt. Extremt högt bränsletryck med hjälp av mekaniskt driven bränslepump med dubbla pumphuvuden hjälpte till.



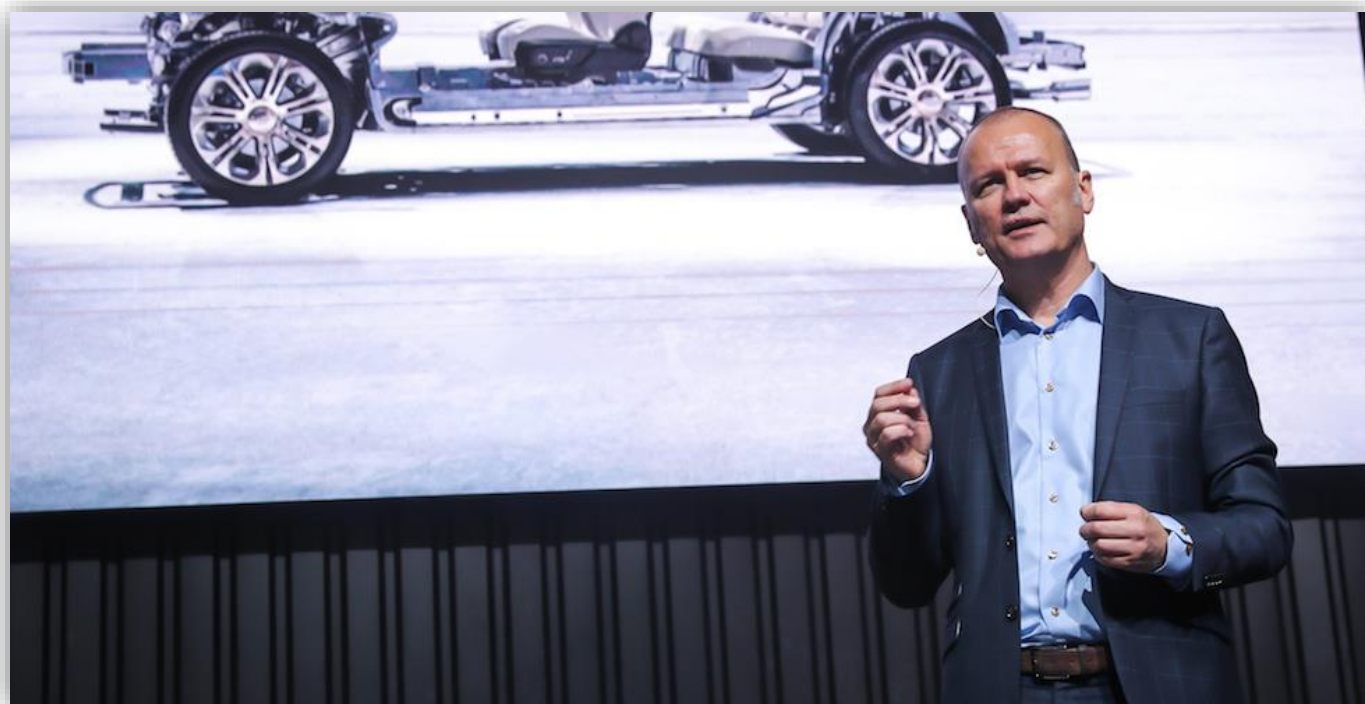
Gunnar Ljungstedt



3. Volvo Cars syskonföretag Cevt säger upp personal – ”byter inriktning”

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-09-02, 13:33

Företaget Cevt, baserat i Göteborg men ägt av Geely, som bland annat varit med i utvecklingen av CMA-plattformen, varslar 180 anställda för att företaget ska "byta riktning", rapporterar Göteborgs Posten. – Vi utvecklar fordon för framtidens transporter och delvis behövs nu annan kompetens, säger Cevts vd Mats Fägerhag till Göteborgs Posten.



Cevt:s vd Mats Fägerhag förklarar CMA-plattformen under premiären av Lynk & Co i oktober 2016.

Cevt ska alltså byta inriktning och gå från hårdvaruutveckling exempelvis i utvecklingen av CMA-plattformen, till mjukvaruutveckling. Det är på grund av detta man måste dra ner på personal.

I och med att vi byter inriktning så uppstår en övertalighet. Varslet på 180 tjänster är ett tak, nu inleds MBL-förhandlingar med facket, säger Mats Fägerhag.

Början på slutet för high-tech-Göteborg?

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Geely kom in som en räddande ängel till Volvo och de senaste åren har varit en fantastisk framgångssaga. Inte minst sett ur ett svenskt perspektiv där massvis med nya jobb skapats i Göteborgsregionen.



*Alrik Söderlind
chefredaktör på auto motor & sport.*

Men nu undrar jag om toppen har nåtts, om det kommer att gå nerför från och med nu.

Tecken tyder på det.

180 personer varslas nu från Cevt i Göteborg, teknikutvecklingsföretaget som är en brygga mellan Volvo och Geely. Argumentet är att elbilsutvecklingen behöver en annan typ av kompetens.

Jag har ett antal frågor till denna åtgärd:

- Finns inte denna kompetens i Sverige?
- Varför dras utvecklingen av infotainment, uppkoppling, säkerhetselektronik och chassiner i Sverige?
- Ska all ny hårdvara utvecklas i Kina?
- Varför lämnar flera leverantörer Göteborg och öppnar upp kontor och tillverkning i Kina?

Svaret på dessa frågor är förmodligen detta: Kina-Geely vill ta kontroll över all utveckling. Högutbildade ingenjörer finns i stor mängd i Kina och lönerna kan pressas hårdare i Kina än i Sverige. De regioner i Kina som investerat tungt i byggande av Volvofabriker vill givetvis ha utdelning i så många jobb som möjligt och den verkliga fjädern i hatten är att göra all teknisk utveckling i Kina. Målet för den kinesiska staten är givetvis att bli en stormakt inom bilindustrin – och då inte bara när det gäller tillverkning. Det är helt naturligt och jag hade gjort samma sak om jag varit i deras sits.

Någonstans finns det en tipp-punkt där Geely i Kina inte längre ser en fördel med att ha många ingenjörer anställd i Sverige, och den är när man klarar av utvecklingen lika bra i Kina. Jag har hört att det har byggts en replika på Volvos testanläggning i Hällered – i Kina. På så vis kan man repetera tester gjorda i Sverige och ta full kontroll över allt utvecklingsarbete. Man kan verifiera resultat långt bakåt och göra Hällered...

Jag hoppas givetvis att jag har fel och att svenska ingenjörer fortsatt kan konkurrera framgångsrikt och att Göteborgsregionen framöver är ett centrum för automobil utveckling.



[Volvos ingenjörer ska massutbildas med ny elbilskompetens](#)



4. Unikt köpläge: Polestar 1 till salu i Sverige.

Redaktören bytbil 2020-09-02.

Finns bara fem stycken i hela landet.



En väldigt ovanlig bil har landat hos återförsäljaren Shift Sundsvall. De har fått in en Polestar 1 – som bara ska finnas i fem exemplar i hela landet. – Jag antar då att det är den första Polestar 1 som kommer ut till försäljning i Sverige, säger Max Karlsson på Shift Sundsvall.

I fredags fick återförsäljaren i Sundsvall in bilen. När de under tisdagen skulle lägga ut annonser på Blocket och Bytbil gavs en påminnelse om hur pass ovanligt, eller snarare icke-existerande, det är att en Polestar säljs i Sverige.

Polestar fanns nämligen inte med bland de valbara kategorierna.

– Så jag fick ringa in och be om att få den kategorin inlagd, säger Max Karlsson.

– Jag antar då att detta är den första Polestar 1 som kommer ut till försäljning i Sverige. Det finns ju bara fem stycken i Sverige, så visst är det ovanligt.

Bilen i fråga har hela utrustningspaketet. Med det sagt finns det bara en enda sak att extrautrusta bilen med: En matt lackering som kostar 50 000 kronor extra.

Enligt [annonsen](#) har den gått under 500 mil och den förra ägaren gör sig av med den då denne, enligt uppgift, är ute efter en Ferrari i stället.

– Det var väl dags att byta, helt enkelt. Vi alla har våra olika intervaller, säger Max Karlsson.

För bara några veckor sedan skedde de första leveranserna av Polestar 2. Den allra [första leveransen i Europa gjordes till Sture Stensson](#) från huvudkontoret i Göteborg.



Skillnaden mellan dessa bilar är ganska stor.

– Polestar 2 riktar sig mer till "Svensson-marknaden" medan ettan är mer en sportbil.

Hybriden Polestar 1 har 600 hästkrafter från den fyrcylindriga motorn i kombination med två elmotorer på bakaxeln. Vridmomentet är 1000 Nm.

Men den kostar förstås mer än uppföljaren. Polestar 2 har ett pris från 659.000 kronor.

Den Polestar 1 som nu säljs av Shift Sundsvall har en prislapp på 1 950 000 kronor.

– Så vitt jag har förstått det har de här bilarna bara sålts till utvalda personer. Det som gör den unik är att det är en samlarbil som bara görs i en specifik upplaga, säger Max Karlsson.

Det måste vara roligt för er att få in ett sådan här ovanlig bil?

– Ja, verkligen. I det här fallet finns det ju som sagt bara fem stycken i hela Sverige. Så det är ju en lyckoträff att just vi här i Sundsvall har fått chansen att visa upp något sådant här.

Även om annonsen i skrivande stund varit uppe i mindre än ett dygn har de redan fått in ett antal förfrågningar om bilen. Att den skulle vara svårsåld tror Max Karlsson inte.

– Vi har fått ut den inom en månad, det tror jag, säger han.

Relaterade artiklar

[Från i dag kan du köpa Polestars Tesla-utmanare](#)

["Polestars angrepp på Porsche Taycan"](#)

[Polestar släpper Performance-paket till nya elbilen](#)

[Mystiska bilden av Polestars nya bilmodell](#)

Redaktören byttil

5. Fiat får ny småbil från Peugeot-koncernen.

Jan-Erik Berggren.

31 augusti 2020.

Sammanläggningen av Fiat/Chrysler-koncernen (FCA) och stora Peugeot/Citroën (PSA) har ännu inte fått grönt ljus av EU:s konkurrensmyndigheter, men enligt branschtidningen Automotive News har Fiat redan meddelat sina underleverantörer att nästa småbil ska byggas på en plattform från PSA.



EU håller på att undersöka om [sammanläggningen mellan FCA och franska PSA](#) strider mot regionens konkurrensmyndigheter. [Framför allt är EU oroliga för att den nya stora jättekoncernen får en särställning gällande de små och medelstora transportbilarna.](#)

Men enligt branschtidningen Automotive News har samarbetet redan inletts. I ett brev som sändes till Fiats underleverantörer i juli fick de veta att nästa nya småbil från Fiat ska byggas på en plattform från PSA. Fiat ville att underleverantörerna genast skulle avbryta allt arbete med verktyg för nya maskiner för delar till små och mellanstora bilar och i stället söka samarbete med PSA.

Redan i mars meddelade Fiat att underleverantörerna skulle avbryta allt utvecklingsarbete för totalt fem nya bilar från varumärken som Alfa Romeo, Fiat, Lancia och Jeep på grund av coronapandemin.



Samtidigt står Fiat mitt i sin lansering av nya Fiat 500, en modell som utvecklats på en ny plattform och som börjar säljas som elbil i höst. Nya Fiat 500 ska däremot inte ännu säljas i USA där den gamla modellen, ursprungligen från 2007, fortfarande ska säljas.

Kommande småbilar från FCA ska alltså byggas på PSA-plattformen CMP. Denna plattform används i dag för bilar som [Peugeot 208](#) och 2008, [Opel Corsa](#) och [Mokka](#) samt [DS3 Crossback](#). Alla dessa bilar finns med förbränningsmotor eller elmotor och batterier.

LÄS OCKSÅ: [Vi kör nya Fiat 500 som elbil](#)

FCA har meddelat sina underleverantörer att de planerar att bygga på CMP-plattformen i sin fabrik i Polen, som i dag bygger [Fiat 500](#) (gamla) och Lancia Ypsilon. Totalt kan det handla om 400 000 bilar från FCA-koncernen som ska byggas på plattformen från PSA.

Fiat vill gå vidare med plattformsutbytet även om de två bilföretagen ännu inte slagits samman. Därför uppmanade Fiat sina leverantörer att upprätta nya avtal med PSA.

Att Fiat nu byter plattform betyder troligen att de slutar sälja de allra minsta bilarna, där bland annat 500 och Panda ingår. Med tanke på att Fiat precis har lanserat sin 500 som elbil är det troligt att Panda inte får en ny generation.

När Fiat visade nya 500 i Turin förra veckan var också Fiat-märket borta från grillen. Det kan betyda att Fiat planerar att bygga 500 som en egen bilfamilj och låta Fiat-märket finnas på de lite större bilarna som byggs i samarbete med PSA.

Fiat slutade bygga Punto 2018 men ser nu ut att göra comeback i den klassen av bil.

6. Peugeot 3008 facelift officiell

Mattias Rabe, 1 september 2020

Peugeot uppdaterar suven 3008 både på insida och utsida för att låta den hänga med några till. Fronten har anpassats till övriga modellprogrammet och i-Cockpit har uppgraderats.



[Peugeot 3008](#) är hittills i år [Europas 21:a mest populära bilmodell](#) med drygt 71 000 registrerade exemplar. Placeringen vill den franska biltillverkaren förbättra framöver i och med att man moderniserar [modellen som kom till handlarna under senhösten 2016](#). Denna andra generation har sedan introduktionen sålts i flera olika bensin- och dieslutföranden, samt sedan knappt ett år tillbaka i två utföranden som laddhybrid – en med framhjulsdraft, den andra med fyrhjulsdraft.

Sett till det yttre har 3008 tuffats till ganska rejält, framför allt då den fronten har fått vertikala DRL-ljus likt nya [208](#) och [508](#). Borta är alltså de diodslingor som tidigare följde strålkastarnas övre kurvatur. Strålkastarna är för övrigt nya, sett till formen, för att de ska fungera tillsammans med nämnda DRL-ljus och framför allt med den nya grillen som är betydligt större än föregångaren. Grillen är inte längre traditionellt inramad utan flyter på ett intressant vis ut över hela fronten bredd. Ovanför grillen står 3008 utskrivet på samma sätt som Peugeots andra modeller av senaste snitt.

Baken är nästan intakt, men bakljusen har genomgått en grafisk förändring som ger en lite annorlunda ljussättning, även om principen är densamma som tidigare.

Insidan är sig också lik, men infotainmentskärmen har vuxit med två tum till totalt tio. Den har även passat på att få en annan förankring i instrumentbrädan vilket ger den ett mer "svävande" utseende. Mätarhuset består av en 12,3 tum stor skärm som bjuder på bättre kontrast och högre läsbarhet än tidigare.



På mittkonsolen har alla motoralternativ en körprogramsväljare där föraren kan knappa in lägena Normal, Sport och Eco, förutom laddhybridversionerna som har lägena Electric (standardläget när bilen startas), Hybrid, Sport och, enbart för den fyrhjulsdrivna laddhybriden, 4WD.

Motoralternativen är mer eller mindre som tidigare med två bensinmotorer på 130 respektive 180 hästkrafter där det svagare alternativet kan kombineras med antingen manuell eller automatisk växellåda. 180-hästarsmaskinen har automatlåda som standard. Dieselalternativet är en 130-hästarsmotor med antingen manuell eller automatisk låda.

Laddhybriderna heter, precis som innan, Hybrid och Hybrid4. Förstnämnda har en elmotor som assisterar bensinmotorn vid drivningen av framaxelns hjul. 225 hästkrafter ger den totalt. Sistnämnda har två elmotorer varav en över bakaxeln. Totalt ger den 300 hästkrafter som alltså fördelas över samtliga fyra hjul. Denna modellversion är enda fyrhjulsdrivna inom 3008-familjen.

Laddhybriderna har ett 13,2 kWh stort litiumjonbatteri för lagring av energi. Det räcker till 5,6 mils körning på el, enligt WLTP-körcykeln, för den framhjulsdrivna varianten och till 5,9 mils körning på el för den fyrhjulsdrivna.

Två ombordladdare erbjuds till dessa båda laddbara modellversioner. Som standard är de utrustade med ombordladdare med effekt på upp till 3,7 kW medan en 7,4 kW-variant finns i tillvalslistan.

Uppdaterade Peugeot 3008 når ut till de europeiska handlarna mot slutet av 2020. Några priser är ännu inte offentliggjorda. I dag kostar Peugeot 3008 från 249 900 kronor. Dyrast är fyrhjulsdrivna laddhybriden som börjar på 425 700 kronor. Båda prisuppgifterna är kampanjpriser och inte ordinarie prissättning.

[GALLERI](#)

[Peugeot 3008 facelift 2021](#)

[45 bilder](#)



7. Nya Rolls-Royce Ghost har bokstavligen talat stjärnglans.

Redaktören bytbil.

2020-09-02.

Lyxproblemet: Upplevdes som för tyst under tillverkningen.



FILM: <https://youtu.be/7mJmbjVJHQ0>

Snabbare, tystare, lyxigare och på en helt annan plattform än sin föregångare. Den nya generationen Rolls-Royce Ghost är här för att imponera. Men priset lär nog spöka.

[Rolls-Royce](#) har nu avtäckt andra generationen av Ghost. Mycket har också förändrats från den första versionen släpptes för elva år sedan.

Enligt tillverkaren själv är detta den mest avancerade bil som de någonsin har skapat.

Rolls-Royce väljer att lämna BMW 7-plattformen som fanns i den första generationen. Nya Ghost har i stället fått den exklusiva aluminiumram som sedan tidigare hittas i Phantom och Cullinan, kallad "Proprietary Aluminium Spaceframe Architecture" av tillverkaren själv. Numera fördelas därför vikten jämt mellan fram- och bakkdelen. Bilen har också blivit både längre och bredare (5546 millimeter lång och 1978 millimeter bred).

Den eleganta, minimalistiska utsidan i all ära. Men de härligaste detaljerna finns under skalet.



Under huven hittas en 6,75-liters dubbelturbo V12:a som ger en effekt på 420 kW och har ett vridmoment på 850 Nm. 0-100 ska göras på 4,8 sekunder (endast 0,1 sekunder snabbare än föregångaren) medan nära 200 kilo adderas på totalvikten. Nya Ghost väger 2.553 kilo.

En aningen angenäm problematik ska ha uppenbarat sig vid tillverkningen av bilen. Mer än 100 kilo ljudisolerande utrustning hade tryckts in i dörrarna, taket och hjulen. Resultatet blev då att tillverkaren ansåg att nya Ghost var *för* tyst, vilken kunde bli desorienterande för föraren. Därför justerades bilens interiör för att få fram en frekvens som Rolls-Royce kallar för "whispers", alltså viskningar.

På tal om ljudbilden har ett nytt ljudsystem installerats i bilen. Med 18 högtalare om 1.300 watt ska nog dessa "viskningar" ändå kunna överröstas.

En annan tilläggsdetalj med faktisk stjärnglans återfinns i bilen. Över innertaket har det installerats hundratals led-lampor som ger illusionen av en stjärnhimmel. Dessa "stjärnor" ska inte bara tindra utan då och då ska även stjärnfall inträffa för medpassagerarnas underhållning. När bilen är avstängd ska denna funktion inte märkas av alls. Det är något som tidigare har återfunnits i bland annat [Rolls-Royce Wraith Luminary Collection](#). Men denna gång förlängs denna illusion genom att även instrumentbrädan fått en bunte "stjärnor" som omringar bilens namn, "Ghost", på ett sätt som verkligen andas lyx.

Något pris på detta lyxåk har inte presenterats än. Men med tanke på att föregångaren går på omkring tre miljoner kronor kan vi nog tänka oss att det inte blir en helt billig historia.



Relaterade artiklar



[Rolls-Royce Dawn Black Badge är den nya svarta](#)



[Bentley och Rolls-Royce slösar guld och diamanter](#)



[Världspremiär för nya Rolls-Royce Phantom](#)



[Rolls-Royce Sweptail har du inte råd med](#)



8. Skoda Enyaq iV officiell – så mycket kostar elbilen.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-09-01, 21:27, uppdaterad 2020-09-02, 00:37.

Skoda Enyaq iV ska bli den nya folk-elbilen med generösa inneutrymmen, smarta lösningar och fyrhjulsdrift. Allt till ett rimligt pris.



– Enyaq är starten på en ny era för Skoda, hävdade Skodas nya VD Thomas Schäfer vid presentationen av Enyaq i Prag.

Skoda Enyaq ska följas av en lång rad elektrifierade bilar som alla får namnet "iV".



Tack vare att Enyaq använder VAG:s renodlade elbilsplattform MEB där batterierna ligger som en platta under golvet får bilen goda innerutrymmen. Bredd och längd är nära mellanklassbilen Octavia (465 x 188 cm), men innerutrymmena är som den stora 7-sitsiga SUV-en Kodaq. Benutrymmet bak sägs vara i klass med Superb.



Skoda har valt att göra en iögonfallande grill som tillhör. Den kallas "The crystal face" och har en mängd olika led-lampor.

Vid presentationen berättade Skoda att belysning inte bara har en funktion idag utan blir ett allt viktigare redskap i formgivningen för att ge en bil en egen identitet. Enyaq får som standard strålkastare, bakre belysning och blinkers tydligt visar att det är just en Enyaq.





Inredningen är helt ny och mer modern än dagens modeller. I mitten finns en stor 13-tums pekskärm som kan styras med gester. Framför föraren finns en 5,3-tums LCD-skärm. infotainmentsystemet har stöd för elektroniska SIM-kort, Android Auto och Apple Car-play.



Skoda är kända för smart inredning och Enyaq har ett 6,2 liter stort förvaringsutrymme under armstödet. Det finns ett ännu större förvaringsutrymme på 11,4 liter i under mittsektionen av instrumentpanelen. Under lastrumsgolvet finns möjlighet att rengöra laddkablarna och i bakluckan hittar du en isskrapa. Givetvis finns det paraply i dörren.

Lastutrymmet rymmer 585 liter.

Dragvikten är 1.000 kg för de tvåhjulsdrevena versionerna. Med fyrhjulsdrift får Skoda Enyaq iV dra 1.400 kg i backar som inte lutar mer än åtta procent. Annars är maximal släpvagnsvikt 1.200 kg.



Två telefoner kan laddas trådlöst samtidigt.

Skoda Enyaq kommer att säljas i Sverige med fyra olika motorvarianter, två bakhjulsdrivna och två fyrhjulsdrevena. Modellerna kallas 60, 80, 80X samt vRS. På andra marknader kommer även en billigare 50-modell att säljas.

De bakhjulsdrivna varianterna 60 och 80 har båda ett vridmoment på 310 Nm, men olika effekt: 180 respektive 204 hästkrafter. Accelerationen 0-100 km/h är 8,7 respektive 8,5 sekunder.

60-modellen har ett batteri på 62 kWh vilket ger en räckvidd på 39 mil enligt körcykeln WLTP. De andra tre modellerna har ett större batteri på 82 kWh. 80-modellen som bara har en elmotor får en räckvidd på 51 mil. 80X och vRS som har dubbla elmotorer kommer 46 mil på en laddning.

Den billigare fyrhjulsdrevena modellen 80X ger 265 hästkrafter och 425 Nm i vridmoment. 0-100 km/h går på 6,9 sekunder.

Den sportiga toppmodellen vRS ger 306 hästkrafter och 460 Nm i vridmoment. Det tar bilen från 0 till 100 km/h på 6,2 sekunder.

Toppfarten är begränsad till 160 km/h i alla modeller utom vRS som kan gå upp till 180 km/h.

Underredet är platt för att ge ett lågt luftmotstånd. Till och med hjulupphängningarna täckts av plast med styrande luftkanaler. Cw-värdet är 0,27.



Version	60	80	80x	RS
Battery type	Lithium-ion			
Battery capacity (gross / net)	62 kWh / 58 kWh		82 kWh / 77 kWh	
Power output	132 kW	150 kW	195 kW	225 kW
Max. torque	310 Nm	310 Nm	425 Nm	460 Nm
Acceleration 0-100 km/h	8.7 sec	8.5 sec	6.9 sec	6.2 sec
Range (WLTP)	390 km	510 km	460 km	460 km
Max. speed	160 km/h		180 km/h	
Chassis	Rear-wheel drive		All-wheel drive with dual-motor configuration	

Att ladda bilen från 10 till 80 procent tar 38 minuter med 125 kW-laddning. För 60-modellen är 100 kW max.

Det går att ladda från ett vanligt eluttag, men det är naturligtvis en seg historia. Skoda vill att de flesta ska ladda hemma med en laddbox och kommer att erbjuda egna sådana.



Skoda Enyaq iV Founders Edition byggs i 1895 exemplar.

Den som vill ha "extra allt" kan välja Enyaq iV Founders Edition som byggs i 1895 exemplar som en hyllning till företagets 125-åriga historia. Founders Edition börjar levereras 2021.

Founders Edition och toppmodellen vRS iV är som standard utrustade med en belyst "Crystal face"-grillen som består av 130 ledlampor.



Hittills har 4.500 förbokningar av Enyaq gjorts i Sverige. Till en början kommer bakhjulsdrivna versionerna 60 och 80 att säljas på den svenska marknaden.

Preliminär säljstart är i början av oktober och leveranserna drar igång under första halvåret 2021. I mars-april kommer de första bilarna att visas upp hos Skoda-handlarna.

Men redan under kvällen den 2 september kommer en enklare bilkonfigurator att öppnas på skoda.se. Till en början kommer bilkonfiguratorn bara att visa bilen med standardutrustning för EU. Den svenska standardutrustningen kommer att bli mer omfattande och införas i bilkonfiguratorn längre fram. Då kommer också priserna att justeras.

Preliminära cirkapriser inklusive svensk standardutrustning:

Skoda Enyaq iV 60 från 452.500 kronor inklusive moms före klimatbonus.

Skoda Enyaq iV 80 från 551.100 kronor inklusive moms före klimatbonus.

[GALLERI](#)

[Skoda Enyaq 2021](#)

[111 bilder](#)

Mattias Rabe

[Prov: Skoda Enyaq – det lätta valet](#)

[Elsuven Volkswagen ID.4 har börjat byggas](#)

[Audi Q4 Sportback e-tron får 306 hästar](#)



9. PROV: Tesla Model Y Performance – mot strömmen.

Av Alexander Bloch.

Publicerad 2020-09-01 kl 05:50, uppdaterad 2020-09-01 kl 09:04.

Officiellt finns det än så länge inga Tesla Model Y i Europa. Vi har dock lyckats få tag i ett amerikanskt exemplar och var självklart tvungna att provköra den!



Model Y delar två tredjedelar av tekniken med lillebror Model 3.

Pruttkudde – hade någon mjukvaruutvecklare hos en tysk biltillverkare föreslagit en sådan idé hade denne i bästa fall blivit degraderat till att programmera sätesvärmemener för resten av sitt yrkesverksamma liv.

Hos Tesla tyckte man däremot att idén var hysteriskt kul och implementerade den därför i nykomlingens undermenyer. Därmed kan man alltså få bilen att fjärta vid olika tillfällen om man känner för det. Barnsligt? Absolut. Irriterande kul? Det också. I grunden är vi ju alla förvuxna barn som någonstans djupt inom oss uppskattar kiss- och bajshumor.

För Tesla å andra sidan är en sådan funktion ett statement att man inte tänker simma med strömmen.

Inte att vi inte hade fattat det innan dess, men okej. Låt oss ta en närmare titt på den här elbilen som är mer sällsynt på Europas vägar än till och med en Bugatti Chiron men som märkligt nog känns väldigt bekant.

Den rödlackerade (Red Multi Coat) suven ser nämligen ut som en uppblåst Model 3, är 18 centimeter högre, sex centimeter längre och sju centimeter bredare än sitt syskon. De ökade yttermåttan ger Model Y en utrymmes fördel på tio procent jämfört med sedanen om man får tro Teslas officiella uppgifter.



Känner man Model 3 känner man Model Y. Även nykomlingen har den knapplösa, stilrena looken som man antingen älskar eller hatar.



Model Y delar dock mer än endast utseendet med lillebror, hela två tredjedelar av samtliga komponenter. Det märks inte minst på insidan då nykomlingens pekskärmsdominerade cockpit är en exakt kopia av sedanens.

Följaktligen är handhavandet detsamma och därmed styr man musiken, navigationen och laddningsfunktionerna lika enkelt och intuitivt som i Model 3. Å andra sidan är de mer klassiska funktionerna som belysning och färd dator lika krångliga att sköta och det leder gärna uppmärksamheten från vägen.



Accelerationstest i Model Y. Kanske inte lika snabb som Tesla lovar men kompaktsuven blåser ändå samtliga konkurrenter tillbaka till ritbordet.

Självklart är även drivlinan densamma vilket i Performanceversionen innebär fyrhjulsdrift och på pappret en tid för 0–100 km/h-sprinten på löjligt låga 3,7 sekunder. Det betyder alltså att Model Y är lika snabb på strippen som sin mycket mindre organdonator och det kräver såklart ett ypperligt fäste samt ordentliga muskler.

Hur mycket kräm som gömmer sig bakom den aerodynamiska plåtskruden förtäljer dock inte historien eftersom Tesla inte lämnar ut några effektsiffror på grund av den juridiska hästkraftkatastrofen med Model S.

Dessutom har elbilar en större skillnad mellan det lång- och kortfristiga effektuttaget. Just Teslor tros ha ett väldigt högt korttidseffektuttag så att mer än 450 hk inte alls låter otroligt. Troligtvis har den främre asynkronmotorn en effekt på 147 kW medan den bakre synkronpermanentmagnetmotorn har 211 kW vilket tillsammans ger en systemeffekt på ungefär 487 hk.

Det fantastiska fästet garanteras av breda Pirellidäck, den höga vikten och det snabba antispinnsystemet. Men hur bra fungerar det egentligen?

Det enkla svaret: För j**la bra! Välkomna till det teslatypiska accelerationsspektaklet komplett med andnöd, lyckovrål och förskjutna ryggkotor!

Utan nämnvärd fördröjning mellan gaspedal och framdrivning formligen skjuter Model Y från startlinjen och pulveriserar elsuvkonkurrensen i ett slag till ett gäng performance-nybörjare som gärna vill mäta sig med proffsen men som skämmer ut sig hela tiden.

Visst, riktigt så snabb som Tesla anger att Model Y ska vara är den i ärlighetens namn inte, men med tanke på den subjektiva accelerationsexplosionen spelar det ingen större roll.

Sprinten 0–100 km/h klaras av på 4,1 sekunder och det är inte fy skam. En Audi e-tron S behöver fyra tiondelar längre tid för samma bedrift. Än viktigare är då att Model Y lyckas att upprepa sin sanslösa acceleration gång på gång. Därmed är överhettningproblemen som gamla Tesla drogs med ett minne blott.

Vid 241 km/h tappar kompaktsuven flåset men är trots allt fortfarande 61 km/h snabbare än både Mercedes EQC och samtliga nya Volvo.

Performanceversionen är också klassledare när det gäller räckvidd och klarar upp till 480 km enligt WLTP-normen. Då körs bilen i en snitthastighet av 46,6 km/h utan klimatanläggning på en rullande landsväg. Vårt räckviddstest gjordes på en 60 km lång teststräcka med växlande hastigheter från 50 till 130 km/h med en medelhastighet på drygt 70 km/h och en yttertemperatur på 20 grader.



Kvalitetsintrycket i vårt exemplar var halvdant – för att uttrycka det milt.

Här låg förbrukningen enligt bilens egen färddator på runt 19 kWh/100 km vilket är toppklass. Batteriet tros ha en nettokapacitet på cirka 75 kWh och en bruttokapacitet på runt 80 kWh. Även där lyser de officiella uppgifterna med sin frånvaro, men ett sådant batteri ger bilen en räckvidd runt 400 km.

Detta gör Model Y absolut långfärdsduglig framför allt när man tänker på att Teslas nya V3-Superchargers kan ladda batteriet med maximalt 250 kW. Det innebär att man endast behöver 20 minuter för att ladda 80 procent av kapaciteten.





40/20/40- delning av ryggstödet är bra för flexibiliteten.



Vårt amerikanskbyggda exemplar använder sig av andra kontakter än vad vi är vana vid. Som tur är klarar den kommande europeiska versionen alla format.



Godkänt utrymme förmedellånga i baksätet.

Räckviddsförlusten som de flesta andra Tesla drar med vintertid har avhjälpts genom att man använder sig av en effektiv värmepump istället för ett vanligt element. Den teslatypiska aerodynamiken som ger fantastiskt låga 0,23 i cW bidrar till en låg förbrukning även under höga men konstanta hastigheter. Stora temperaturväxlingar kapar dock en hel del av räckviddpotentialen.

Som plåster på såren erbjuder Model Y ytterst generösa utrymmen. Framför allt långa personer kommer att uppskatta det luftiga baksätet med betydligt bättre huvudutrymme än i en Model 3.

Öppna bagageluckan och ett för biltypen gigantiskt lastutrymme uppenbarar sig. Vår testbil med femsätteskonfigurationen erbjuder upp till 1 900 liter med samtliga stolar nedfällda. Utrymmet lämpar sig även för otypliga föremål och det dubbla golvet erbjuder ytterligare förvaringsmöjligheter.

Dessutom finns det såklart en frunk, ett främre bagageutrymme som gärna sväljer samtliga laddkablar och dylikt man behöver.

Men hur ser det ut med byggkvaliteten? Tesla har ju knappast översköljts av lovord för sina solida byggen och helt ärligt kommer inte heller vår bil att vända detta.

Den elektriska stolsjusteringen är trasig, lädret är vågigt, baksätets ryggstöd är olika höga, bakvingen är lös, golvmattorna lossnar och de flesta karosspanelerna sitter inte ihop ordentligt. Låt oss hoppas att den europeiska modellen som ska byggas i Tyskland håller bättre kvalitet.



Körningen är å andra sidan sportig som Performancetillägget redan antyder. Tack vare sin låga tyngdpunkt tar sig den två ton tunga kompaktsuven genom kurvorna utan problem även om karosskrängningen är mer närvarande än i en Model 3.

Den direkta men något okänsliga styrningen bidrar till avsevärt mycket mer körglädje än i konkurrenterna, men dessvärre på bekostnad av komforten.

Den låga suvkarossen medför en mindre och därmed hårdare fjädringsväg än i vanliga fall och de tunna sportdäcken leder mer än gärna vägens skönhetsfläckar upp till ryggraden. Den biffen fixar konkurrenterna ofta mycket bättre.

TESLA MODEL Y PERFORMANCE

TEKNISKA DATA

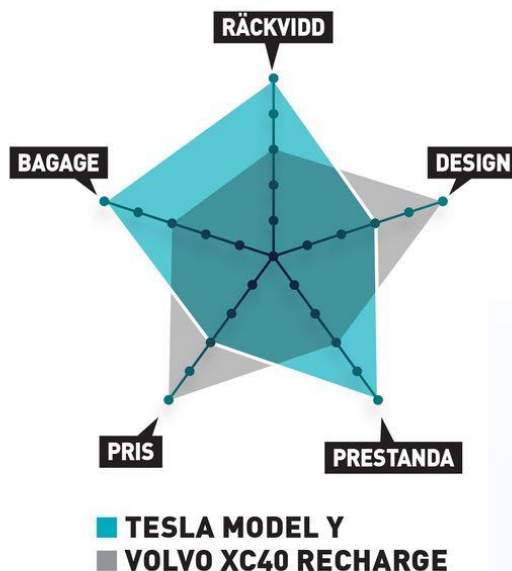
MOTOR: Asynkron induktion fram, synkron permanentmagnet bak, 204/279 (f/b) hk, 674 Nm. 1-stegad reduktionslåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 750/1 920/1 624 mm. Axelavstånd 2 890 mm. Tjänstevikt 2 030 kg. Bagagevolym i.u.

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,7 sek. Toppfart 241 km/h. Förbrukning i.u., CO₂ 0 g/km.

PRIS: 779 080:–. Q1 av 2021.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Räckvidd, prestanda, bagage, laddnätverk och självklart pruttkudden.

SÄMST: Fjädringskomfort, diffus styrning, byggkvalitet och pruttkudden.





10. Prov: Mercedes E 350 – nyslipad stjärna.

Av Marcus Peters.

Publicerad 2020-08-31, 05:53, uppdaterad 2020-08-31, 15:09.

Vill man göra anspråk på att vara ledande inom den övre mellanklassen kan man inte ligga på latsidan som biltillverkare. Det har heller inte Mercedes gjort med sin nya E-klass. Men en av nyheterna måste man välja bort för att behålla känslan hos denna klassiker. Låt oss berätta om vilken.



Facelift av Mercedes: Många detaljförändringar och stor stjärna i fronten på alla versioner.

VAD ÄR NYTT? Ny typbeteckning: W 213. Karossen är i huvudsak densamma men med många detaljförändringar. Nya strålkastare och stötfångare. Stor Mercedesstjärna i fronten på alla versioner. Baktill "bredare" utseende med nya bakljus. Uppgraderad interiör med ny ratt och flera hightechnyheter bland annat på instrumentbrädan.

Vidare har touch-kontroller bytts mot gammeldags fysiska reglage som tar mindre uppmärksamhet från körningen hos föraren. Däremot är de runda analoga instrumentens tid förbi, nu gäller tolvtumns widescreen med ett navigationssystem som till och med visar husnumren.

Den största nyheten är dock motorn. Den raka sexan har fått ge plats för en mycket avancerad fyrcylindrig motor som ger alla de prestanda man kan önska i kombination med låg förbrukning. Den har bara ett fel och det är att den låter som en fyrcylindrig motor.



Har du händerna på ratten? Den nya ratten har känselsensorer runt om för detta.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Basmodellen har nu det 20 millimeter lägre sportchassit. Detta har hittills beställts av 70 procent av kunderna även om det tar bort något av E-klassens identitet, nämligen den höga åkkomforten som är den övre mellanklassens mest utmärkande egenskap.

Lyckligtvis kan de kunder som vill, utan extra kostnad, beställa bilen med det mer komfortinriktade chassit. I prislistan är det dock lätt att missa denna detalj då den dyker upp först på sidan 85, långt efter extrautrustningen för multimedia- och smartphone. Samma sak gäller för luftfjädringen.

Den som inte ägnar sig åt avancerad kurvtagning ska absolut unna sig dessa detaljer som påtagligt förbättrar åkkomforten, i synnerhet vid långkörning. Och i så fall bör detta kompletteras med akustikpaketet som innehåller speciellt ljudabsorberande glas och extra isolering.

Motorn kan lämna upp till 300 hk och det räcker för enastående prestanda. Den nio-stegade automatlådan är inte något annat än en dröm och passar bilen som hand i handske.

NÖRDFAKTA. Bensinmotorn på två liter är fylld av avancerad teknik av modernaste slag. Turbon är av en typ som Mercedes kallar segmentladdare och är hämtad direkt från deras F1-motor. Den har hjälp av en kompressor som drivs av en vätskekyld elmotor på 5 kW.

Vid maximal belastning kan föraren använda en overboostfunktion under 30 sekunder och denna ger ytterligare 41 hästkrafter. Det som sätter gränsen för hur länge denna kan användas är avgastemperaturen.

Dessutom finns en elmotor på motoraxeln som också används som startmotor. Denna ger upp till 20 hk och 180 Nm ytterligare i ett mildhybridsystem där spänningen är 48 volt.



För att öka bagage-utrymmet kan baksätets ryggstöd fällas fram i tre delar.

BORDE JAG KÖPA EN? Du behöver inte driva limousinservice för att uppskatta den här bilen. Den har sedan lång tid tillbaka en given plats hos dem som önskar en klassisk sedan med högsta komfort, utmärkta utrymmen och sist men inte minst en viss prestige. Säkerhetsdetaljerna är många och vissa är aktiverade redan innan du börjar köra. Du kan också använda appen "Mercedes Me" som sänder ett meddelande om någon kör på din bil eller försöker stjäla den.

Det finns många anledningar att köpa en E 350 men det är naturligtvis inte något gratisnöje.



MERCEDES E 350 TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 999 cm³, 272 hk vid 5 800 r/min, 400 Nm vid 1 800 r/min. 9-stegad automatlåda. Bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 395/1 852/1 460 mm. Axelavstånd 2 939 mm. Tomvikt 1 785 kg.

PRESTANDA: 0–100 km/h ingen uppgift. Toppfart 250 km/h. Förbrukning (NEFZ) 7,0 l/100 km.

PRIS: Ej prissatt i Sverige (75 270 euro i Tyskland).

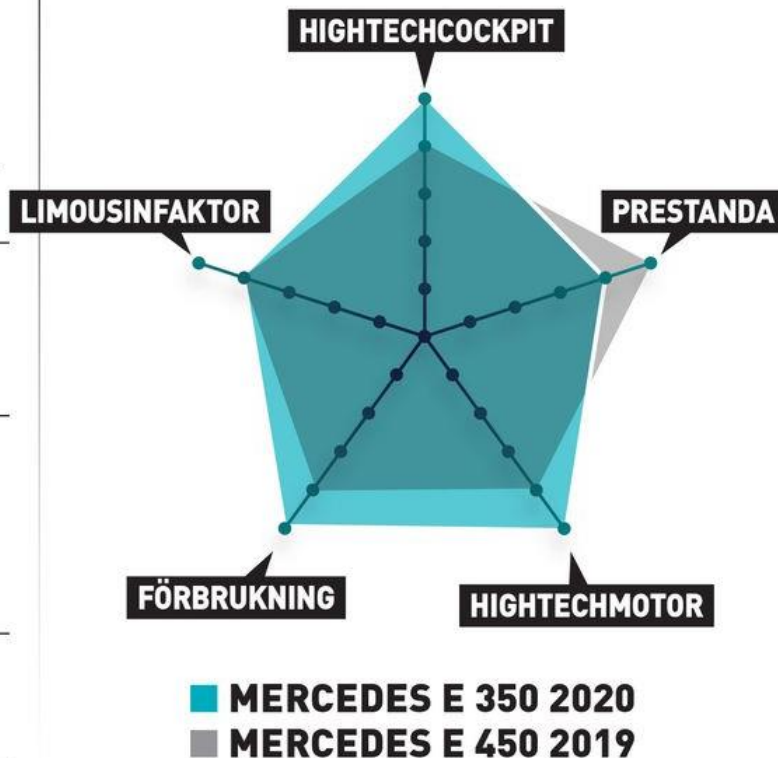
SUMMERING

BÄST: Klassisk Mercedeskänsla med det världsberömda ljudet när man stänger dörren. Prestanda i en unik kombination med låg förbrukning.

SÄMST: Att Mercedes offrar komforten på sportighetens altare. Men det går att välja bort utan kostnad.



PERSONLIGHET



Marcus Peters

BEARBETNING: Bengt Dieden /// FOTO: Dirk Weyhenmeyer



11. Säljläge: "Du har aldrig fått bättre betalt för en begagnad bil".

Redaktören bytbil.

2020-08-31.

Priserna uppe på rekordnivåer.



Hög efterfrågan, lågt utbud, stängda bilfabriker och "hemester-effekt" har gjort att priserna på begagnade bilar skjutit i höjden. På privatförsäljningarna på Blocket har priserna gått upp med 21 procent. – Det är en stekhet bilmarknad just nu, säger Tero Marjamäki, presschef på Blocket.

Coronapandemin har påverkat de flesta branscher. Inte minst bilbranschen.

I våras skedde en snabb nedgång i ekonomin vilket fick priserna på begagnade bilar att falla. Redan i maj började priserna dock återhämta sig och det blev sedan något av en ketchup-effekt på den svenska begagnatmarknaden för bilar.

Just nu finns det drygt 115.000 annonser uppe på Blocket. Under juli nåddes ett årshögsta när det kommer till antalet annonser – och även efterfrågan nådde de högsta nivåerna för året än så länge. Totalt ökade antalet besökare på Blockets bilsektioner med 28 procent under juli jämfört med samma period förra året.

– Många har varit på jakt efter en sommarbil, och nu när hösten är i antågande är det många som också ser sig om efter en bil att ta sig från plats a till plats b på ett säkert och smidigt sätt. Oavsett om det handlar om att ta sig till jobbet eller lantstället, säger Tero Marjamäki, presschef på Blocket.

Statistiken från Blocket visar att det ökade trycket även drivit upp prisbilden. Totalt har priserna stigit med 14 procent. Den största ökningen märks på privatsidan. Priserna på privatförsäljningarna har gått upp med hela 21 procent medan försäljningarna genom bilhandlare har fått en generell prishöjning med sju procent.

Priserna på elbilar och hybridbilar har ökat allra mest. De har ökat med 32 respektive 50 procent.

– Vi kan även konstatera att reabilarna blir allt färre. Just nu är det cirka 18.000 annonser med sänkt pris, att jämföra under mars då det var cirka 30.000 annonser, säger Tero Marjamäki.

Statistik från Kvdbil visar på ett liknande mönster. Enligt bilförmedlaren har priserna på begagnade bilar ökat med 27,4 procent jämfört med juli 2018.

– Har du gått i säljtankar ett tag kan nu vara ett bra läge. Du har aldrig fått bättre betalt för en begagnad bil, säger Daniel Odsberg, försäljningschef på Kvdbil, i ett pressmeddelande.

Enligt Odsberg finns det flera anledningar till att priserna gått upp. Till en början hade det med en allmän oro hos svenskarna att göra, tror han. Då var många rädda för att åka kollektivt (samtidigt som man avråddes från det). Dessutom rådde det produktionsstopp på bilfabrikerna, vilket gjorde att priserna steg.

Nu på senare tid spekulerar han i att det snarare har med "hemester-effekten" att göra.

– Folk förstod snabbt att bilen är det perfekta transportmedlet att ta sig fram med i en pandemi. Redan i april såg vi att nya köpgrupper kom in på marknaden. Storstadsbor som inte kände sig trygga med att resa kollektivt. Sedan kom rusningen när årets hemester skulle säkras. I juni och juli sålde vi uppemot 30 procent mer än i fjol.

Hur det kommer se ut på begagnatmarknaden framöver går bara att spekulera i. Daniel Odsberg tror att den höga efterfrågan kommer att hålla i sig samtidigt som priserna stabiliseras.

– Ekonomiska och hälsomässiga faktorer kommer nog fortsätta påverka marknaden positivt, men jag tror inte på en lika aggressiv prisutveckling då utbudet normalt sett ökar under hösten. På lite längre sikt väntar jag mig dock att den minskade nybilsförsäljningen kommer märkas på utbudet av begagnade bilar. Det finns också en politisk osäkerhet med nya bilar som gynnar andrahandsmarknaden, säger han.

Relaterad artikel



[Akut begärist i Sverige - 80.000 bilar försvann](#)

12. Bollingers nya el-skåpbil får slåss i ett tufft segment

John Edgren 2020-09-01 12:47

De gamla biljättarna snickrar på el-skåpbilar och Rivian har fått löfte av Amazon om att de ska köpa 100 000 exemplar. Bollingers transportbil har dock ett batteri-ess i rock-ärmen.



Till bolagets tre utlovade versioner visar Bollinger Motors nu upp ett tämligen annorlunda fordon. Deliver-E är en el-skåpbil avsedd för leveranser, och det är ett segment som ser ut att bli trångt. Mercedes skåp har redan kunder och andra gamla jättar som GM och Ford snickrar på egna el-skåpbilar – den senare har bland annat en batteridrivna version av stor-säljaren Transit i kulisserna.

Ett nog så stort hot kommer från en annan omhuldad debutant. Jeff Bezos har utlovat att Amazon ska beställa 100 000 av Rivians el-skåpbilar. Bollingers skåp är dock tänkta att börja tillverkas 2022, och modellen har ett starkt försäljningsargument. Den erbjuds med ovanligt många varianter på batteripack: 70 kWh, 105 kWh, 140 kWh, 175 kWh samt 210 kWh. Det rapporterar [the Verge](#).

Läs mer: [Uppstickaren ska köra om Cybertruck och bli först på elpickup-marknaden](#)

Bollingers framhjulsdrivna plattform ska leverera från den amerikanska viktklassen 2B light/medium truck, med en viktbegränsning på 4 535 kg, vidare till "medium truck"-klasserna 3, 4 och 5 där viktbegränsningarna ligger på 6 350 kg, 7 257 kg respektive 8 845 kg.

Det går bra nu, om man får tro bolaget. De har redan hunnit överge sina tidigare lokaler för en ny anläggning i Michigan som är fyra gånger större, och innan året är över ska personalstyrkan på 40 personer ha dubblats. Det rapporterar [Driving](#). I slutet av 2021 är det tänkt att Bollinger ska påbörja utrullningen av sina andra modeller.



För tre år sedan väckte renderingarna på den första tilltänkta el-suven B1 ett stort intresse. Med sin fyrkantiga Land Rover-estetik och höga markfrigång fick modellen omedelbart entusiastiska följare. Modellprogrammet har sedan kompletterats med B2, en pickup där ett långt flak har lagts till efter den ursprungliga kupéns baksäte. Den följdes av löftet om B2CC, en version där det elektriska chassit endast har [utrustats med en tvådörrars hytt](#), avsedd för påbyggnader gjorda av köparen. Nu kröns modellprogrammet med Deliver-E.

JOHN EDGREN



13. Sven Billreds udda 2019 Elmia bygge. Del 2.



FILM: <https://youtu.be/OvzmRTq3lB4>



14. Steampunkad gammal BMW-motorcykel.

AV BOBBY GREEN.

2020-09-01 KL 12:00.

Fräsigt bygge.



Dirk Oehlerking från Kingston Customs ligger bakom den här skapelsen som började sitt liv som en BMW R100 RS från 1980. Hela hojen har byggts om totalt och som vi kan se har temat varit steampunk. Den har mängder av detaljer och det som kanske sticker ut mest är förvaringen av vin under sadeln och besticken till picknicken man hittar på motsatt sida om verktygsatsen. Bygget är döpt till Good Ghost och de strömlinjeformade kåporna är handknackade i aluminium. Under skalet döljer sig den klassiska boxertwinen och från den kommer två avgasrör som blir ett med designen.

Det är Haas Moto Museum i Dallas som har beställt hojen och där kommer den nu att stå utställd.

bikeexif.com +



Benelli 1968

SLUT