



Yes Clubsport 2001–06

1. Sono Sion byggs i Finland
2. Toyota GR Corolla kommer inte till Sverige
3. Elbilen Nissan Ariya försenas igen
4. Tata presenterar det eldrivna konceptet Curvv
5. Skoda struntar i laddhybrider
6. Världspremiär för Mercedes instegsversion av SL-klass
7. Test: Suzuki Across
8. BMW 3-serie facelift rullar som polisbil
9. Christian von Koenigsegg har börjat testa megabilen Gemera
10. Svenska BatteryLoop tar hand om Mercedes-batterier
11. Tesla slår leveransrekord igen
12. Hertz beställer 65 000 bilar från Polestar
13. Håkan Samuelssons lön från Volvo Cars är 27000 kr/timme
14. Bilmässan i Genève återvänder nästa år
15. MC:n som toppar 434 km/h har V10-motor från Dodge Viper
16. Snöskoter med flärd
17. Sport och komfort i BMW 635 CSi
18. Jaguar XJ40 hade känsla för stil
19. Rovers mittmotorbil
20. Toppgrejen till Saab 9000
21. Audi tänker köpa McLarens F1-stall

1. Bakslag för Trollhättan: Sono Sion byggs i Finland.

Publicerad 2022-04-11 kl 15:40 (uppdaterad 2022-04-11 kl 15:53). Text Erik Söderholm.

Sverige blir av med hundratals nya jobb när Sono Motors väljer Finland före Trollhättan för att bygga elbilen Sion.



Elbilen Sono Sion har varit på gång länge, men än så länge har modellen inte börjat byggas. Sono Motors har flera gånger tagit in pengar via gräsrotsfinansiering och tanken är att utveckla en praktisk och billig elbil som kan laddas både med sladd och med solcellspaneler.

Sono Motors har tidigare uppgett att elbilen ska byggas i den gamla Saabfabriken i Trollhättan. Så blir det dock inte. Sono Sion ska byggas hos Valmet i Finland, uppger företaget i ett pressmeddelande, något som [Sveriges Radio](#) var först att rapportera om.

Beskedet innebär att Trollhättan går miste om flera hundra nya arbetstillfällen. Valmet har tidigare byggt bilar från flera märken, bland andra Saab, Fisker och Mercedes.

Produktionen av Sono Sion har alltså inte startat ännu trots att första generationen av modellen visats upp i olika former sedan 2016. Förra året uppgav Sono Motors att bilen ska börja byggas under 2023. Sono Sion har en elmotor på 163 hk, toppfart på 140 km/tim och solcellspaneler som kan ge upp till 3,4 mils räckvidd en solig dag.

Den totala räckvidden uppges till 30,5 mil och Sono siktar på ett instegspris på 28 500 euro, motsvarande drygt 365 000 kr med svensk moms men exklusive elbilspremien på 70.000 kr. På grund av högre tillverkningskostnad uppger Sono Motors att företaget återigen behöver fylla på kassan. Priset på bilen höjs en aning men det påverkar inte befintliga reservationer.



*Valmet har kapacitet för att bygga upp till 257 000 bilar under sju år.
Produktionen ska påbörjas under andra halvåret 2023.*

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Uppstickaren klarade målet – nya elbilen ska byggas i Sverige.



”Finns inget avtal om att bygga den i Trollhättan”.



Längre räckvidd i elbilen som ska byggas i Sverige.



Uppstickaren kämpar vidare – här är nya solcells bilen.



2. Klart: Toyota GR Corolla kommer inte till Sverige.

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2022-04-11, 08:02, uppdaterad 2022-04-11, 14:24.

GR Corolla kommer inte att säljas i Europa över huvud taget, meddelar Toyota.



Under natten till fredagen presenterade Toyota en fyrhjulsdriven prestandaversion av Corolla, komplett med skärmbreddare, vinge – och manuell växellåda.

Men för oss svenskar kunde det göra detsamma. Toyotas svenska pressavdelning förkunnar nämligen att bilen inte kommer att säljas i Sverige – eller någon annan stans i Europa. GR Corolla är tydligen framtagen framför framför allt för de nordamerikanska och japanska marknaderna.

Här i Europa får vi i stället nöja oss med [lillasyskonet GR Yaris](#). Den delar mycket teknik med Corollan – inklusive den trecylindriga turbomotorn, fyrhjulsdriften och den manuella växellådan. I den 195 kilo tyngre GR Corolla har dock effektsiffran ökats något, till 304 hästkrafter jämfört med GR Yaris 261.



Magnus Kvandal



3. Elbilen Nissan Ariya försenas – igen.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2022-04-11, 16:26,

uppdaterad 2022-04-11, 22:46.

Nissan har valt att skjuta upp lanseringen av elsuven Ariya ännu en gång. Skälet ska vara den samma som tidigare: chipbristen.



Nissan Ariya är en helelektrisk crossoversuv i samma storleksklass som Volkswagen ID.4.

Nissans andra renodlade elbil efter pionjären [Leaf](#) försenas nu ännu en gång, men inte [lika mycket som sist](#). Det rör sig om en extra månad som köparna i hemlandet Japan får vänta, rapporterar [Automotive News](#). Där lanseras bilen nu i maj.

Anledningen är likt sist den globala bristen på halvledare. Tidigare fick den Nissan att skjuta upp lanseringen av Ariya till i år i stället för i mitten av 2021. Om den europeiska lanseringen i sommar också skjuts upp framgår inte.

Samtidigt har koncernkamraterna på Renault nu börjat rulla ut Ariyas plattformssyskon [Renault Megane E-tech Electric](#) i Europa. I Japan har också Nissan sålt ett begränsat antal Ariyor i form av en specialutgåva som lanserades i januari.

Modellen lockar med bland annat fyrhjulsdraft, 130 kW snabbladdning och en räckvidd på upp till 50 mil.



Elbilen Nissan Ariya försenas.



Nissan storsatsar på el – visar tuff utmanare till Tesla Cybertruck.



Bildextra: Nissan Ariya – elektrisk familjebil med fyrhjulsdraft.



Wiggo Björck

4. Tata presenterar det eldrivna konceptet Curvv.

AV BOBBY GREEN 2022-04-11 KL 17:30.

En coupé-SUV!



FILM: <https://youtu.be/MY-0lQNpTbI?t=43>.

Biltillverkaren Tata har nu visat upp den nya konceptbilen Curvv. Trendmässigt prickar den rätt på tre saker - eldriven, SUV och coupé-former. Allt "man" vill ha alltså. Spexigt så det förslår på alla håll och kanter och något som ska bli verklighet inom två år, men då kanske men ett lite mer nedtonat utseende.

Bilen förhandsvisar Tatas nya designspråk "Digital" och den baseras på Tata Generation 2 EV-plattan. Curvv ska även erbjudas med förbränningsmotor i framtiden, elversionen är dock först ut och den förväntas få en räckvidd på upp till 50 mil. Storleksmässigt kommer den att hamna över dagens Nexon EV som är Indiens bäst säljande elbil just nu. Innan 2025 räknar Tata med att lansera åtta stycken nya elbilar och att dessa ska stå för 25 procent av försäljningen i Indien 2026.



5. Skoda struntar i laddhybrider – tre elbilar på gång.

Publicerad 2022-04-11 kl 10:02. Text Erik Söderholm.

Skoda storsatsar på elbilar men undviker både laddhybrider, vätgasbilar och syntetiska bränslen. "Det finns inget rimligare än batterier", säger Skodachefen.



Efter lanseringen av Skoda Enyaq ska det tjeckiska märket lansera flera nya elbilar. Totalt är tre nya modeller under utveckling och ska lanseras de kommande åren, säger Skodachefen Thomas Schäfer. Samtliga blir mindre än dagens Enyaq.

– Elektrifiering är en tydlig väg framåt för Skoda, inte på grund av tryck från EU utan eftersom vi verkligen tror på det, säger han.



*Den nuvarande generationen av Skoda Octavia kommer inte som helt eldriven.
Det gör däremot nästa generation.*



Trots satsningen på elbilar blir dock förbränningsmotorerna kvar ett tag till. Småbilen Skoda Fabia är ett exempel på en modell som inte elektrifieras med eldrift eller laddhybrid-drivlina.

Storsäljaren Skoda Octavia finns i dag med förbränningsmotorer och som laddhybrid, men nästa generation kommer med eldrift. Den ger sig i så fall in i segmentet eldrivna kombibilar som i dagsläget bara består av MG 5 och Porsche Taycan.

Stopp för nya laddhybrider

När det gäller laddhybrider drar dock Skoda i handbromsen. Volkswagen ska utveckla nya laddhybrider med [elräckvidd på tio mil](#), men några nya laddhybrider ska inte utvecklas hos Skoda.

– Laddhybrider är ett väldigt dyrt sätt att sänka koldioxidutsläppen och förbrukningen eftersom det tekniskt sett behövs två system i bilen, säger Thomas Schäfer.

Någon vätgasteknik verkar det heller inte bli. VW-koncernen satsar inte på den typen av teknik, men hos Skoda verkar det inte bli några vätgasbilar av kostnadsskäl. Detsamma gäller syntetiska bränslen, något som [Audi och Porsche utvecklar](#). Enligt Skoda är eldrift betydligt effektivare rent energimässigt.

– Det finns inget rimligare än batterier, säger Skodachefen.

Skoda ska även lansera ett nytt designspråk som kallas Modern Solid. Första exemplet kommer senare i år, lovar märkeschefen Thomas Schäfer.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Svenska priserna klara för Skoda Enyaq RS.



Skoda avslöjar elbilsplanerna – här är modellerna på ingång.



Skoda Enyaq iV officiell – här är alla detaljer om nya elsuven.



6. Världspremiär för Mercedes instegsversion av SL-klass.

Av Anders Nilsson 2022-04-11.

Rak fyra • 381 hästkrafter.



Mercedes-AMG SL 43 är den nya instegsversionen av SL-klass.

Mercedes har visat upp sin nya cabriolet och instegsversionen av SL-klassen. Motorn får en halvering av antalet cylindrar, men använder i stället Formel 1-teknik.

Lagom till att våren börjar anlända (nåja, nästan i alla fall), har [Mercedes-Benz](#) visat upp instegsversionen av sin [SL-klass](#), nämligen Mercedes AMG SL43. Men till skillnad från sina modellsyskon har den inte en V8-motor med dubbelturbo, utan en fyrcylindrig motor med en enda turbo.

SL43 har en turboladdad tvåliters fyrcylindrig motor på 381 hästkrafter och 480 Nm. Startgeneratorn kan leverera 14 hästkrafter till under korta perioder. Kraften till bakhjulen går via en nioväxlad MCT-låda. Boosten kommer från en elektrisk turboladdare. Tekniken kommer från Mercedes Formel 1-stall och använder sig av samma 48-volts elektriska system som startgeneratorn. En elmotor i turbon börjar snurra upp axeln tills avgaserna tar över.

Lik sina företrädare

Accelerationen 0–100 km/h klaras av på 4,9 sekunder och toppfarten är 257 km/h. Eftersom den har en mindre motor, betyder det att den har andra köregenskaper, tack vare den minskade vikten. Utseendemässigt ser den ut att vara väldigt lik de andra modellerna, men har små förändringar. Exempelvis ovala avgasrör i stället för fyrkantiga avgasspetsar. Som standard kommer 19-tumshjul, men det går att välja till 20- och 21-tumshjul.

Hos bilen finns även bakaxelstyrning, ett antal körlägen, AMG Dynamic plus-paketet, och det senaste infotainmentsystemet. Mercedes har inte meddelat några priser, eller om den kommer till Sverige.



MERCEDES AMG SL43

Längd	470,5 cm
Bredd	191,5 cm
Höjd	135,9 cm
Hjulbas	270 cm
Tjänstevikt	1 810 kg
Motor	2-liters rak fyra
Effekt	381 hästkrafter
Vridmoment	480 Nm
Transmission	Nioväxlad MCT-låda
Acceleration 0-100 km/h	4,9 sekunder
Toppfart	275 km/h (elektroniskt begränsad)



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Den ultimata cabrioleten?



Världspremiär: Mercedes lilla sjusitsiga suv.



Världspremiär för Alpina B4 Gran Coupé.



Röd kraftfull cabbad Mercedes.

HÖGSTA VÄXELN

7. Test: Suzuki Across.

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg - 03/04/2022.

Trivsamt Toyota i Suzuki-skrud.



Suzuki är ett märke som har byggt sitt namn på rustika och pålitliga vardagsbilar. Deras vagnar har förvisso aldrig varit förknippade med den mest avancerade tekniken, de lyxigaste materialen eller hög status, men med rimliga priser och charmiga modeller som Swift och Jimny har märket ändå skaffat sig en trogen följarskara. Laddhybrid-SUV:en Across är dock något av en avert i utbudet med en prislapp på norr om halvmiljonstrecket. Jag lade i Högsta Växeln och satte kursen mot Jämtland – en plats där märkets fyrhjuls-drivna modeller duggar tätt – för att se om modellen kan rättfärdiga sitt höga pris.

Man behöver inte vara någon större bilkännare för att inse att Across egentligen inte är en Suzuki. Precis som med den lilla hybridkombin [Swace](#) handlar det istället om en försiktigt förklädd Toyota – i detta fall en [RAV4](#) – och förutom den nya fronten är de två bilarna identiska i allt från drivlina och chassi till prisbild. Across har dock mer standardutrustning än RAV4, och de enda egentliga tillvalen man kan göra är flådigare lack i metallic eller pärleffekt. Vill man komma undan billigare eller välja till lyxutrustning som ett större ljudsystem eller panoramatak får man vända sig till Toyota.

Interiören är också identisk med den i RAV4, vilket betyder att den är utilitär snarare än stilren. En del knappar och vred framstår således som något föråldrade och det finns en hel del hårdplast, men allting känns rejält och solitt, och det övergripande intrycket är att detta är en bil som kommer att hålla i många år framöver. Alla funktioner är också lätta att förstå sig på och använda, MMI-systemet funkar helt okej och komforten är bra med gott om svängrum och bekväma stolar. Man kan dock tycka att bagageutrymmet kunde ha varit lite större.



Drivlinan utgörs av Toyotas numera klassiska kombination av en bensinfyra kombinerat med en CVT-låda och eldrift – i detta fall med en elmotor på varje axel för att ge bilen fyrhjulsdraft. Detta arrangemang kommer aldrig att ge en exalterande körupplevelse – även om bilen med en 0-100-tid på 6,0 sekunder är oväntat kvick – men funkar däremot alldeles utmärkt vid all vanlig körning. Drivlinan är följsam, det finns tillräckligt med pulver för omkörningar, och man märker inte av överdrivet mycket motorljud inne i kupén. Räckvidden på el är också bra, och tillräcklig för att de flesta som inte pendlar långa sträckor ska klara av vardagsbestyren utan problem.

Så långt är allting gott, men problemet med moderna hybrid-SUV:ar är att de förvisso lockar med låg förbrukning, miljökrämmande utsläppssiffror och rimliga ägandekostnader på pappret, men ofta inte levererar detta i verkligheten. Särskilt på lands- och motorvägar kan deras stora frontarea och höga vikt pressa upp bränsleförbrukningen, och jag har flera gånger upplevt hur dessa påstådda miljöhjältar kan suga i sig närmare en liter bensin per mil under längre resor. Nu satte jag alltså med bävande bankkonto iväg på ännu en sådan resa, och med temperaturer pendlande mellan 15 och 20 grader minus var förhållandena allt annat än optimala.

Det visade sig emellertid att mina farhågor var ogrundade. Även om räckvidden på el är förhållandevis bra räcker den inte långt på långfärd, och majoriteten av resan avverkades således i hyrbidläget. Efter närmare 150 landsvägsmil landade förbrukningen på 0,66 liter milen vilket är bra mycket bättre än förväntat, och inte mycket värre än vad en jämförbar diesel-SUV klarar av.

Som helhet är Suzuki Across således precis som sin Toyota-tvilling en trevlig och välbyggd SUV med en ovanligt välfungerande hybriddrivlina. Den är varken prålig eller sportig – vilket den inte behöver vara – och kvalar in högt i kategorin vettiga, välfungerande bilar. Kruxet är bara att man kan säga precis samma sak om Toyotan, och med en näst intill obefintlig prisskillnad är frågan varför man ska välja att ha det mindre premium-betonade Suzuki-emblemet på huven.

Ska man leasa kvittar det egentligen vilken av de två bilarna man väljer – ta den som du får ett bättre erbjudande på, eller möjligtvis den du kan få med kortast leveranstid. Ska man köpa hade jag däremot valt Toyotan, då chansen är att den tack vare märket står sig bättre på begagnatmarknaden.



Suzuki Across (2021)

Motor: 2,5-liters, 4-cylindrig, bensen + elmotor, sammanlagt 306 hästkrafter, 510 newtonmeter

Kraftöverföring: E-CVT automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 6,0 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Elektrisk räckvidd: 75 km

Vikt: 2 189 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4635/1690/1855 mm

Pris: 539 900 SEK

(testbil ca 545 000 SEK)

För- och nackdelar

- + Hög kvalitet
- + Bra elektrisk räckvidd
- + Låg bränsleförbrukning-
- Omodern interiör
- Ostimulerande körupplevelse
- Ovisst andrahandsvärde

BETYG

SAMMANFATTNING

Suzuki Across är precis som sin Toyota-tvilling en trevlig och välbyggd SUV med en ovanligt välfungerande hybriddrivlina. Den är varken prålig eller sportig, utan istället vettig och välfungerande. Kruxet är bara att man kan säga precis samma sak om Toyotan, och med en näst intill obefintlig prisskillnad är frågan varför man ska välja att ha det mindre premium-betonade Suzuki-emblemet på huven.

3.5



TOTAL POÄNG

8. BMW 3-serie facelift rullar som polisbil.

AV MATTIAS RABE.

PUBLICERAD: 04 APR 2022, KL 20:53.

Under maskeringen ännu en form av maskering. Senaste spionbilderna på ansiktslyfta BMW 3-serie Touring är nämligen en polisbil.



*Polisbilar skiljer sig från vanliga personbilar
och behöver därför också testas i ett tidigt skede.*

Efter nästan exakt tre år på vägarna är det hög tid för [BMW 3-serie](#) att uppdateras. [Vi har sett den förut](#), då som sedan, och egentligen är det inte mycket nytt som avslöjas när vår spionfotograf nu har fångat den på bild igen. Det nyaste är egentligen att den maskerade bilen är något så ovanligt som en polisbil.

Att en testprototyp rullar som polisbil är egentligen inget konstigt, även om det är en udda syn. Tyska polisen är sedan många år tillbaka förtjust i [BMW 3-serie Touring](#) och kåren tänker uppenbarligen köra vidare med nuvarande generation (som heter G21 i kombiutförande). Tyska polisen vill sannolikt ha uppdaterade varianten av 3-serie så snart som möjligt, samtidigt som BMW vill att polisen ska få ta del av den fortare än kvickt, och därmed testas den som maskerad polisbil ute på vägarna innan bilen har presenterats. Polisbilar är som bekant justerade på en rad punkter, bland annat förstärkta för att klara tuffare tag och högre lastvikt, och dessa förändringar måste testas i tidigt skede.



*Precis som tidigare kan vi inte se mycket nytt i bakändan av 3-serie.
Eventuellt små justeringar av ljusbilden i bakljusen.*

Att en maskerad 3-serie rullar som polisbil kan också ses som ett tecken på att uppdaterade 3-serie är väldigt nära att presenteras offentligt. Någon gång i vår, sannolikt redan om några veckor.

Ett annat tecken på att 3-serie facelift troligtvis avtäcks inom kort är att BMW för några dagar sedan presenterade elbilen i3 eDrive35L för kinesiska marknaden. BMW i3 eDrive35L har inte med gamla [i3](#) att göra utan är helt enkelt en [eldriven 3-serie](#).

På den kinesiska, eldrivna 3-serien ser vi lite skillnader gentemot dagens 3-serie. Flera av dessa skillnader kommer vi med stor sannolikhet att få se på uppdaterade 3-serie.

Ett exempel är strålkastarnas inre delars utformning med bland annat nytt utseende på DRL-diodernas placering.



**Spionbilder på BMW 3-serie Touring facelift (polisbil).
GALLERIER 16 BILDER.**



9. Video: Christian von Koenigsegg har börjat testa megabilen Gemera.

Av Alrik Söderlind.

Publicerad i går, 12:27.

"Den känns fantastisk, smidig, kompakt och annorlunda!", berättar Koenigseggs vd och grundare för auto motor & sport. I en ny video kör han själv den första testbilen på flygrakan utanför fabriken i Ängelholm.



Christian von Koenigsegg är lyrisk efter att ha kört den första Gemera-testbilen på flygrakan i Ängelholm.

FILM: <https://youtu.be/E0EI27DloKg>.

Superfamiljebilen Gemera [med plats för fyra fullvuxna med bagage och en totaleffekt på 1.735 hk](#) ska byggas i 300 exemplar. Nu har den första testbilen byggts och Christian, som inte brukar överdriva, är lyrisk!

Som första tidning i världen fick vi för snart två år sedan [åka en liten runda med showbilen](#) som visades i Geneve 2020. Men den bilen var mycket långt ifrån färdig, utan en produktionsnära konceptbil för att visa hur bilen skulle se ut, även om den faktiskt gick att köra väldigt sakta med eldrift:

Gemera "TC1" färdig – CvK provkör i ny video



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

Nu finns "The real thing", alltså en testbil med Koenigseggs [lilla trecylindriga motor](#) kallad Tiny Friendly Giant, med dubbelturbo, som ska ge upp till 600 hk och driver på framhjulen. Motorn väger bara 70 kg.

Gemera har dessutom tre elmotorer, en på framaxeln, och två där bak. Total effekt är 1.735 hk! Toppfarten är beräknad till 400 km/h och den elektriska räckvidden sägs vara 50 km.

Men Koenigsegg bygger inte bara en ny bil, man bygger därtill en helt ny fabrik där bilen ska byggas – och för Koenigsegg handlar de om hög volym eftersom det ska byggas hela 300 stycken. Priset startar på 1.700 000 amerikanska dollar, 16 miljoner kronor.

Nu rullar den första testbilen och man håller på att bygga ytterligare två testbilar. Vi har frågat Christian:

Hur det känns att ha den första bilen körbar?

– Härligt – det är något nytt, annorlunda och helt fantastiskt!

Hur känns bilen?

– Smidig, kompakt och sportig, med fantastisk väghållning redan innan finjusteringar.

Vilka tester ni håller på med just nu?

– Allt möjligt! Allt skall fram och testas!

Vi ska självklart besöka Koenigsegg för att titta närmare på bilen! Stay tuned. Under tiden håller vi till godo med videon Koenigsegg precis släppt om "TC1", det första test-exemplaret av Gemera.

Glöm inte att skruva upp volymen! Visst låter den vass?

10. Svenska BatteryLoop tar hand om Mercedes-batterier.

AV MIKAEL STJERNA.

PUBLICERAD: 04 APR 2022, KL 17:05.

Uttjänta elbilsbatterier blir reservkraft i svenska fastigheter.



Göteborgsbaserade BatteryLoop, ägt av återvinningskoncernen Stena Metall, har tecknat avtal med [Mercedes](#) om att köpa tillverkarens elbilsbatterier. Avtalet är ett steg framåt för BatteryLoop som är ett svenskt företag med visionen att ta hand om uttjänta elbilsbatterier för stationär användning.

Grunden är det faktum att elbilsförsäljningen ökar kraftigt i hela världen. Bara i Sverige kommer det att rulla 2,5 miljoner laddbara bilar till 2030. Det betyder också att det kommer att finnas ett stort behov av att kunna utnyttja gamla elbilsbatterier. Batterier som inte har den kapacitet som krävs i en bil, men som fortfarande kan göra nytta som energilager.

BatteryLoop satsar på den europeiska marknaden som man på sikt värderar till 25 miljarder kronor. Produkten man tillhandahåller är ett energilagersystem för både fastigheter och logistikcenter. En fastighet som utnyttjar BatteryLoops system finns i Mölndal. På företaget Essity finns solpaneler på taket. Energin lagras i BatteryLoops batteripaket. Batterilagret är i sin tur kopplat till 78 laddstationer för el- och hybridbilar och 24 laddplatser för elcyklar.

Avtalet med Mercedes-Benz är ett leveransramavtal som enligt BatteryLoop kommer att säkra stora volymer av både nya och begagnade batterimoduler från Mercedes. De första leveranserna kommer att ske under 2022 till 2-megawattimmarssystem med effekt på 3 megawatt som kommer att installeras i Sverige av BatteryLoop.

11. Tesla slår leveransrekord igen – plus 68 procent.

Publicerad 2022-04-04 09:27 (uppdaterad 2022-04-04 09:38). Text Erik Söderholm.

Trots chippbristen, kriget i Ukraina och nedstängningar i Kina efter covidutbrott slår Tesla rekord när det gäller levererade bilar.



Tesla har lyckats öka leveranserna trots flera orosmoln i bilbranschen.

Under första kvartalet levererade Tesla hela 68 procent fler bilar jämfört med samma period förra året. Den exakta siffran, som är den högsta kvartalssiffran någonsin, är 310 048 bilar under det Elon Musk beskriver som ett "exceptionellt svårt kvartal".

Hur siffrorna för andra kvartalet blir återstår att se, men Tesla har tvingats [stänga fabriken i Shanghai](#) efter ett stort covidutbrott. Under första kvartalet stod Model 3 och Model Y för 95 procent av alla levererade Teslabilar. Model S och Model X stod för fem procent.

Tesla var ett av få bilmärken som gick mot trenden när de svenska [registreringssiffrorna för mars månad](#) presenterades. Tesla ökade antalet nyregistreringar med 130 procent jämfört med samma månad i fjol.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Teslas rekordsiffra – klarar krisen bättre än andra.



Trots chippbristen – Tesla fortsätter öka.



Trots problemen – leveransrusning för Tesla.



Tesla sätter dyrare modellerna på paus i Sverige.

12. Hertz beställer 65 000 bilar från Polestar.

Av Carl Undéhn PUBLICERAD: 2022-04-04.

Förra året lade hyrbilsföretaget Hertz en beställning på 100 000 bilar från Tesla. Det beskrevs som världens största beställning av elbilar och fick Teslas aktievärde att överstiga en biljon dollar.



Men Hertz nöjer sig inte med det. Företaget, som var nära konkurs när coronapandemin slog till, vill bli världsledande på att hyra ut eldrivna bilar. På lång sikt är målet att alla företagets 500 000 hyrbilar ska vara eldrivna.

Som en del i det kommer nu nästa jätteorder. Den här gången vänder Hertz sig till Polestar som ska leverera 65 000 bilar till hyrbilsföretaget under en femårsperiod.

– Genom att samarbeta med ledande företag inom elbilsbranschen som Polestar kan vi bidra till att påskynda införandet av elektrifiering samtidigt som vi erbjuder hyrbilskunder, företagskunder och ridesharepartners en förstklassig elbilsprodukt, en exceptionell upplevelse och ett lägre koldioxidavtryck, säger Hertz-chefen Stephen Scherr.

För Polestars del innebär affären ett viktigt steg på vägen att skala upp produktionen. Förra året uppnådde Polestar sitt leveransmål med 29 000 bilar. Redan om tre år, 2025, är målet att tiodubbla det och sälja 290 000 bilar om året.

Affärsdetaljer avslöjas inte och det är oklart vilken summa som Hertz ska betala för bilarna. När affären med Tesla presenterades såg den ut att vara en bra affär främst för Tesla. Hertz uppgavs betala 4,2 miljarder dollar, omkring 36 miljarder kronor, för de 100 000 bilar som beställdes. Det betyder i sånt fall att Hertz inte fick mycket mängdrabatt.

Om Polestar fått till en lika lukrativ affär innebär räknar finansmedier med att avtalet med Hertz är värt omkring 3,2 miljarder dollar, eller 30 miljarder kronor.

Bilarna från Polestar ska erbjudas till kunder i Europa, Nordamerika och Australien. För Sveriges del är det ingen nyhet med Polestar 2 hos Hertz. Företagets svenska del ägs av Volvo Cars – som i sin tur äger Polestar.



13. Håkan Samuelssons lön från Volvo Cars: 27 000 kr/timme.

PUBLICERAT 05/04/2022 AV MATHS NILSSON.

Volvo Cars tidigare vd Håkan Samuelsson, 71, gjorde ett monsterklipp på börsnoteringen förra året. Han fick 52 miljoner kronor i lön och bonus, uppger [Di.se](#). Dessutom tjänade han 80 miljoner kronor på optioner och aktieköp.



Håkan Samuelsson slutade som vd på Volvo Cars i början av mars efter 10 framgångsrika år då företagets försäljning nästan fördubblades. Under sitt sista år tog han företaget in på börsen.

Belöningen blev rejäl. Förra året fick 14,3 miljoner kronor i lön och 38,1 miljoner kronor i bonus, uppger [Di.se](#). Den totala ersättningen blev 52 miljoner kronor, vilket motsvarar en månadslön på 4,3 miljoner kronor. Det motsvarar en timlön på cirka 27 000 kronor.

Dessutom fick Håkan Samuelsson köpa aktier i Volvo Cars billigt tack vare ett optionsprogram, han betalade 15 miljoner kronor för 1,2 miljoner aktier. Dessutom fick han köpa ytterligare 110 000 aktier för 5,8 miljoner kronor, vilket var i nivå med teckningskursen. En vinst på omkring 80 miljoner kronor om Samuelsson säljer sina aktier, vilket han inte får göra förrän ett år har gått efter noteringen.



Maths Nilsson



14. Bilmässan i Genève återvänder nästa år.

BOBBY GREEN 2022-04-11 KL 17:00.

Tre år sedan sist.



Mässan 2019.

På Palexpo Exposition Center i Genève har det anordnats bilmässa i någon form ända sedan 1905. Men 2020 satte pandemin stopp för detta, så även 2021 och i år. Men 2023 lovar man att mässan ska vara tillbaka igen. Mellan den 14 och 19 februari närmare bestämt. Peppade?

**Bilmässan i Geneve ställs in.
För tredje året i rad.**

**Detroit Auto Show blir av i år.
Återvänder i september.**

**Österrikiska Deus Automobiles teasar eldriven superbil.
Ska ställas ut på New York International Auto Show.**

15. MC:n toppar 434 km/h – har V10-motor från Dodge Viper.

PUBLICERAT 05/04/2022 AV MATHS NILSSON.

Har du svårt att bestämma dig för motorcykel eller sportbil? Då kan den här monsterbågen med V10-motor från Dodge Viper passa perfekt. Hojen har 500 hästkrafter och toppar 434 km/h.



FILM: https://youtu.be/qd6o14_CvQ4

Nu närmar sig vårsäsongen då entusiasterna väcker motorcykeln och sportbilen från vinterdvalan. Ibland kan det vara svårt att bestämma sig för vad som är bäst. Då kan den motorcykelgalne vetenskapsmannen Allen Millyards bygge passa perfekt. Han har byggt en motorcykel med V10-motor från sportbilen Dodge Viper. Nyligen lade han ut en Youtube-video där han förbereder motorcykeln inför besiktning och den stundande säsongen. Intrycket när han startar upp jättemotorn är mäktigt.

I vanlig motorvägstrafik ligger varvtalet på omkring 1500 varv. Men så är V10-motorn också på åtta liter och ger 500 hästkrafter. Enbart motorn väger mer än de tyngsta motorcyklarna på marknaden, 340 kg. Motorcykelns totalvikt är 630 kg. Någon vanlig ram var inte möjlig, istället fick Allen bygga två ramar som är bultade på motorn. Det gjorde att någon växellåda inte fick plats, men det behövs inte med en så stark motor.

Med hjälp av att byta till olika kuggar på bakhjulet kan toppfarten varieras mellan 257 km/h till 434 km/h. Motorcykeln har testats på Isle of Man i 322 km/h. För den som tycker att V10:an låter för diskret så har Allen ordnat en extrafunktion som ger motorn mer bränsle och skapar avgassmällar.

16. Snöskoter med flärd.

Publicerad 2022-04-11 kl 7:12. **TEXT Mårten Carlsson.**

Blockharen tror inte på våren utan rustar för vinter.



När man ser Polaris/Innovars eleganta ombonade snöskoter Sno Coupe önskar man kanske vintrarna var längre.

Det var en udda och okonventionell snöskoter, man satt sida vid sida inne i en dragfri och uppvärmd coupe. Ratten satt till höger och värmen sköttes med en propanbrännare

Det skjutbara taket kunde tas av helt, alternativt fanns en helöppen modell - Sportster. Den annonserades som den enda skotern med "sportscar styling" och visst blev det en lyckad design för en snöskoter. Baklamporna togs från Chevrolet -65 och ser helrätt ut på det sluttande bakpartiet.

På de första Sno Coupes fanns en hög/låg växel från Jeep och en tvåtakts encylindrig motor från Ilo. Lite senare gick den att få med Polaris V-twin på 488cc.

Under glasfibercoupén kom det mesta från Polaris, framdrivningen sköttes av ett hela 80 centimeter brett band. Sno Coupe var en idé från ett företag som hette Innovar Inc. Dom pysslade med diverse lösningar och prylar i glasfiber och låg i Dunnell, Minnesota.

Det skall ha gjorts knappt 200 stycken av de här under åren 1970-73.

Så Sno Coupes är rara arter, men nu finns hela fyra stycken till salu på ett bräde!

På www.barnfinds.com kan man läsa mer om objekten - i paketet medföljer en rejäl täckt och uppvärmd trailer att frakta dom i.



17. Sport och komfort i BMW 635 CSi.

Publicerad 2022-04-11 14:50.

TEXT Carl Legelius.

Trots att den föddes på sjuttioalet kom 6-serien att bli en av de mest typiska 1980-talsbilarna. I ett välutrustat och välhållet exemplar från slutet av den långa produktions-tiden är det svårt att komma på något som kunde ha blivit bättre.





Närvaro är ordet som bäst sammanfattar det jag upplever just nu. Den genomsyrar allt – från TRX-däckens bett mot den höstkalla asfalten när jag styr in i ännu en kuperad kurv-kombination, till det väl avvägda motståndet i den stubbiga växelspaken och läderstolens stoppning, den taktila känslan i den översnygga rattens kringla och den exakthet som de vita mätarnålarna klättrar mot högre värden med. Det är otroligt att en så stor och komfortabel bil kan kännas så spänstig!

På motorvägen mumlar den raka sexan gemytligt, i 100 km/h ligger varvtalet runt 2 000 r/min. Motorn drar snällt och alert från tomgång för att runt 3 500 r/min verkligen vakna till liv – till en skönsång som bara tilltar hela vägen upp till rödmarkeringen. Det är en långbent bil, trean räcker till 160 km/h.

Kupén är ljus och rymlig, Jag sitter redan från början bra i den läderklädda stolen men kan inte låta bli att ständigt justera den med någon av de tio knapparna som reglerar höjd, längd, lutning och nackskyddens inställning.

Jag saknar aldrig mer respons, att den raka sexan i Sverigeutförande har tappat 14 hästkrafter på grund av våra särkrav gällande avgasrening på 1980-talet är inget jag stör mig på.



18. Jaguar XJ40 hade känsla för stil.

Publicerad 2022-04-11 kl 6:05. Text Claes Johansson.

Den sista riktiga Jaguaren hade allt. Stil, känsla, fyrkantiga lyktor...



Det är en väl cementerad missuppfattning att en riktig Jaguar ska ha runda och gärna dubbla strålkastare. I själva verket dök det läckraste Jaguar-nyllet upp 1986 – på XJ40. Efter nästan 15 års utveckling (!) skulle Jaguar visa världen den ultimata lyxbilen.

XJ40 var den första helt nya modellen sedan XJS 1975 och på något vis också den sista äkta Jaguaren, där utvecklingen till viss del skedde under överinseende av den pensionerade Sir William Lyons. "The best Saloon Car in the World is British" trumpetade tidningen Car ut på omslaget vid premiären. Kanske inte riktigt ändå.





Det handlar om känsla.

Formen var en lyckad nyorientering, med de klassiska Jaguardragen i behåll, ändå med en tydlig utveckling framåt – vilket knappast efterföljaren X300 kan beskyllas för. Till nytänkandet kunde räknas delvis digital instrumentering och nivåreglerad bakvagn – big mistakes! Kvaliteten var svajig i början, men blev avsevärt bättre i och med 1990 års modell.

Premium, ptff! Här talar vi "upper class". Den diskreta elegansen... inredningen... instrumenteringen... en kaross som bara blir snyggare ju mer man studerar den...

Modellbeteckningen XJ6 debuterade 1968. Den första XJ6-modellen utvecklades till och med Serie III och fanns med V12 parallellt med den nya XJ40 till 1992. XJ40 är alltså internbeteckningen på den helt nya generation som X300 (1995) samt X308 (1998) också bygger på. Den sistnämnda generationen hade V8 och hette officiellt XJ8.

Daimler är en mer påkostad variant av Jaguar. Fanns i Vanden Plas-utförande, ibland med tillägget Majestic! En Daimler identifieras snabbt på grillens vågformade överkant. Sovereign är det vanligaste efternamnet för Jaguar XJ6, vilket bland annat innebär läderklädsel, och något annat vill ingen ha när det kommer till Jaguar.

En solid Jaguar erbjuder en körupplevelse väsensskild från alla andra bilar. En XJ40 är följsam, sportig, förfinad och full av karaktär. Den bjuder på doft- och synintryck.





JAGUAR XJ6 SOVEREIGN 1988.

Nypris: 361 700 kronor.

Motor: Rak sexcylindrig, överliggande kamaxlar, kedja, fyra ventiler per cylinder. Bränsleinsprutning. Vatskekyllning. Volym 3 590 cm³. Max effekt 203 hk DIN.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor, bakhjulsdrift. Fyrstegs automatlåda med golvväljare.

Mått: L 500/B 180/H 136 cm.

Fjädring/hjulställ: Individuell upphängning fram o bak, i hjälpramar. Skruvfjädring och teleskopstötdämpare. Fram dubbla A-armar, krängningshämmare. Bak fyrledad bakaxel, övre triangelbärramar.

Styrning: Kuggstång, servo. Vändcirkel 12,4 m.

Bromsar: Skivor fram och bak, låsningsfritt system. Servo.

Fartresurser: Toppfart 210 km/tim. Acc 0 – 100 km/tim 9,8 s.

Förbrukning: 0,78 – 1,31 l/mil.

LIVSCYKELN

1986 Debut kort före bilsalongen i Birmingham. Basmotorn är en 24-ventils 3,6 liter rak sexa i aluminium, snikaren är på 2,9 liter med bara två ventiler per cylinder. XJ40 kom till Sverige som 1987 års modell och kostade 325 000 kronor.

1989 XJ6 Majestic – för statsmän och kungahus.

1990 Kvalitetslyftet. Ford köper Jaguar. Förbättringar införs kontinuerligt. Digitalpanelen skrotas. Den nya snikmotorn blir på 3,2 liter, med fyrventilstopp. 3,6-litersmotorn ersätts av en 4-litersmaskin. Här börjar också utrustningsnivån bli modern med ABS, krockkuddar, farthållare över hela linjen. Den nivåreglerade bakvagnen skrotas.

1992 En ny Majestic presenteras, nu med förhöjt tak och 13 cm längre axelavstånd.

1993 Motorrummet får ny utformning, vilket genast resulterar i V12-modellen som debuterar på Genèvealongen. Sex liter stor maskin och 318 hk.

1994 Airbag på passagerarsidan. 16-tumshjul. V12-modellen dör i slutet av modellåret och sedan dess har ingen V12 i Jaguar sett till. XJ40 utvecklas till X300.

19. Rovers mittmotorbil.

Publicerad 2022-04-11 8:18. TEXT Mårten Carlsson.

Rover P6BS var en bil full av motsägelser. En sportbil från Rover. Konstruerad för att kunna sättas i produktion fast det aldrig var meningen. Och mittmotorn satt inte ens i mitten!



I mitten av sextiotalet var Rover inte känt för sin sportiga image, tvärtom. Men vid den här tiden fick man in ett trumfkort - en helt ny V8 i aluminium.

Den kom ursprungligen från Buick, men Rovers ingenjörer ändrade och förstärkte den lite här och var och volymen på 3,5 liter behölls.

1967 var den färdig att sättas i P5B och P6B, men när man nu har en helt ny motor - en V8 dessutom - så måste man väl kunna använda den i något roligare än en gubbig saloon?

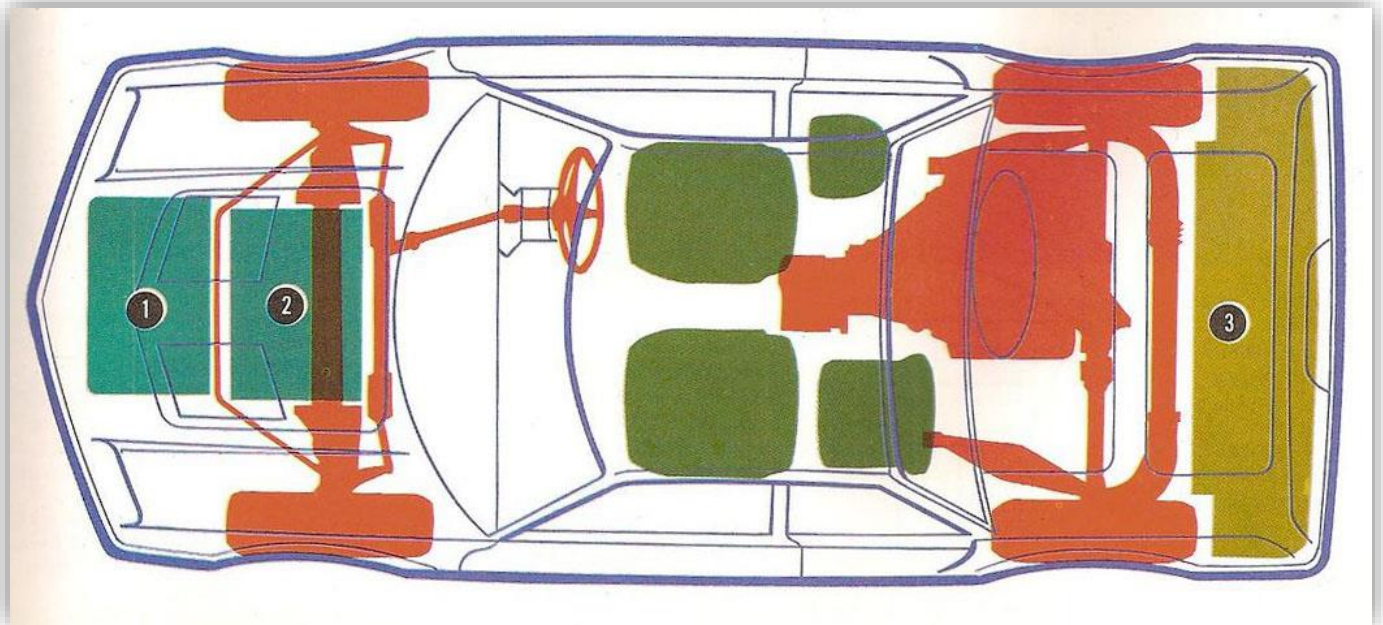
Det hade man redan tjuvstartat med. Rovers chefdesigner David Bache med sitt team tog på kort tid fram en avancerad coupé med den nya V8:an monterad i mitten, men offset åt höger.

Arbetet med bilen gjordes i huvudsak inte hos Rover utan hos Alvis i Coventry.

Det var nu 1967 och Alvis byggde ju inga bilar där längre, Rover hade tagit kontrollen över firman några år tidigare

Därför tisslades det när bilen visades upp i motorpressen om den här skulle bli nästa Alvis? - fast så var ju inte fallet.

Men Rover P6BS som den kallades hade ändå dubbla identiter. Internt var den även känd som Leyland Eight GE (Group experimental).

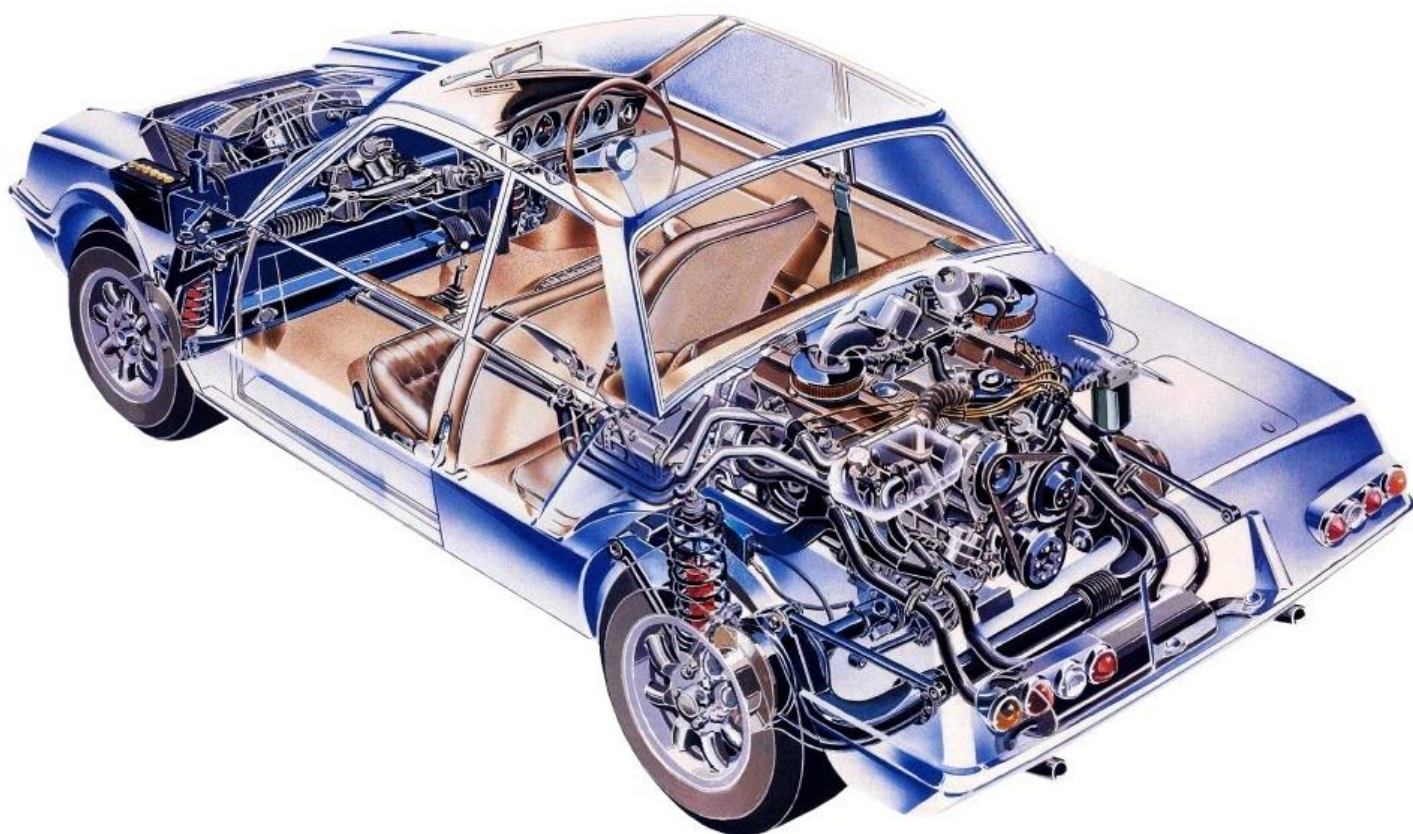


Skälet till det var att växellådan satt framför motorn. Och på det här sättet kunde man dra transaxeln vid sidan av motorn och ge bilen en extra låg profil.

1. Kylare
2. Bränsletank
3. Bagage



Här ser man plexiglasbulan med SU-förgasarna på bilens högra sida.



En del av det experimentiella med P6BS var även att den skulle vara produktionsduglig. Man satte till och med upp en preliminär prislapp - i en amerikansk pressrelease hävdade man den skulle kunna säljas för 5000 dollar.

I det fick man en tvåsitsig sportcoupé med plats för ett extrasäte och generösa innerutrymmen. Bra runtomskikt, utrustning som elhissar och air condition fanns med i paketet. Karossen såg radikal ut men var också den genomtänkt för enklare pressning och sammanställning.

Men den var trots allt aldrig menad att sättas i tillverkning.

Eller borde man satsat på den? Skulle den verkligen gå att sälja för 5000 dollar?

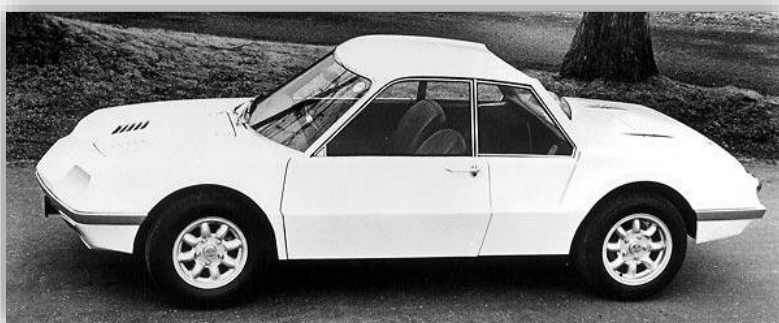
De som provkörde bilen var smått lyriska. Bra prestanda med extremt bra vägegenskaper, balans och dessutom komfort.

Det här var en färdig konkurrenskraftig bil helt klart, så man bestämde sig för att gå vidare och ta det en nivå till. Men...

Rover P9 var bilen vi aldrig fick se. Den försvann någonstans i alla de fusioner och transmutationer som Leyland genomgick under slutet av sextiotalet och en del år framöver.

Den skulle blivit en mer stilren coupé ett par pinnhål över P6BS. En sofistikerad och lyxig coupé värdig ett märke som Rover. Med mittmotor, vaghållning och prestanda som de bästa sportbilarna i sin tid.

P9 skulle vara rätt ensam i sin klass.



20. Toppgrejen till Saab 9000.

Publicerad 2022-04-11 12:33. TEXT Björn Meyer.

Att hitta en Toppola-camper är inte det lättaste och är den dessutom byggd för Saab 9000 är det nästan sensation. Nu finns det en ute på auktion!



Bara ett fåtal Toppola gjordes till Saab 9000, vanligast var det att se dem på Saab 900. Men att bygga en version till den lite större Saaben var förstås ingen dålig idé: med öppet in till kupén fick man både genomgång och möjlighet att sova på golvet. Som vanligt fanns sängplatser längst upp, ovanför biltaket.

Auktionen av Saab 9000 med Toppola-camper är i full gång och avslutas på torsdag den 7 april. Reservationspriset är redan uppnått så det blir försäljning. Auktionen hittar du här:

www.bilwebauctions.se/aprilauktion-1-2022/saab-9000-cc-20i-16v-toppola-camper-50840



21. Audi tänker köpa McLarens F1-stall – sockrar uppköpsbudet rejält.

PUBLICERAT 04/04/2022 AV MATHS NILSSON.

Audi tycks vara fast beslutna om att köpa McLarens F1-stall. Audi sockrar budet till 6,5 miljarder kronor, enligt Automobilwoche.



McLaren förnekade tidigare rykten om att Audi är på väg att köpa det ansedda F1-stallet. Men nu kommer nya uppgifter om att det tyska bilmärket sockrat budet om att köpa in sin i det brittiska F1-stallet. Audi ska ha sockrat sitt bud med 45 procent till 6,5 miljarder kronor.

Enligt uppgifterna ska en avsiktsförklaring ha undertecknats idag, och senare i april ska Volkswagens styrelse träffas för att diskutera affären. För Audi är affären logisk. Märket började sin premiumresa med att göra succé i rally med Audi Quattro och har deltagit i flera olika racingserier. Så sent som i januari deltog Audi i Dakarrallyt med en elektrisk rallybil. Om Audi blir en del av McLaren tar de språnget in i racingens verkliga finrum.

Dessutom har Audis föregångare Auto Union stolta anor från Grand Prix-racingen. Även Porsche sägs vara intresserat att komma med i Formel 1 genom att köpa in sig i Red Bull.



Från Quattro till Formel 1. Snart kan Audi ta plats i racingens finrum med hjälp av McLaren.

SLUT