



*OSI-Ford 20 M TS 1967-68.*

1. Ferrari är årets vinnare i bilbranschen
2. Polestar 1 återkallas
3. Volvo Cars första battericell från Northvolt
4. BMW ska testtillverka solid state-batterier
5. Zeekr 001 får 100 mils räckvidd med nytt batteri
6. Volkswagen drar ner produktionstakten
7. Ny lagstiftning i Kalifornien hårt slag mot Tesla
8. Tesla julstänger Gigafactory Shanghai
9. Tesla producerar nu 4680-batterier till 1000 elbilar i veckan
10. Uselt år för Teslas aktie som fortsätter stört dyka
11. Sagan om Tesla slut
12. Tesla Model 3 nu som likbil
13. Recension Tesla Model S Plaid
14. Audi RS6 Avant kommer som elbil
15. Premiär för Nio EC7 och nya supersnabbladdare på 500 kW
16. Volkswagen Multivan 1,4 eHybrid
17. Mercedes utvecklar eldrivna långfärdsbussar
18. Häng med när Porsche Taycan tillverkas
19. Super-Saabens 900 Carlsson
20. Aston Martin byggde okänd specialversion av Volvo P1800
21. En annorlunda Taunus
22. Alfa Romeo visar upp F1-cirkusen

## 1. Ferrari är årets vinnare i bilbranschen

Av Torbjörn Karlgren 29 December, 2022.

Tesla skapade flest rubriker men årets vinnare i bilbranschen är Ferrari som klarat den tuffa nedgången 2022 bäst av alla.



*Ferrari har gått starkast i bilbranschen i år.*

Det har varit ett tufft år i bilbranschen och att årets vinnare bland bilfabriker är Ferrari är av den anledningen att Ferrari är det bilmärke som tappat minst under ett utmanande 2022, konstaterar [CNBC](#).

Framförallt har 2022 varit extremt tufft för olika startups och upcoming märken inom elbilar.

Inte minst har rädslan för en lågkonjunktur och minskad efterfrågan i spåret av det fått biltillverkarna att ligga vakna om nätterna.

### **Bättre förr?**

Många av världens stora biltillverkare har, utifrån förutsättningarna, presterat bra i år men det hindrar inte att frågan om deras mest lönsamma dagar ligger bakom dem dyker upp.

Den frågeställningen delar de med analytikerna.

”Vi förbereder oss för en utmanande 2023 med minskad efterfrågan. Högre räntor, deflation och ogynnsamma förändringar i balansen mellan utbud och efterfrågan för elbilar”, skrev Morgan Stanley-analytikern **Adam Jonas** i ett investerarbrev tidigare i december.

## Nedåt för alla

Factset Automotive Index har fallit med cirka 38 procent hittills i år. Alla stora biltillverkare och elbilsstartuper upplevde tvåsiffriga nedgångar i år.

Många tidigare lovande startups inom elbilar finns bland de största förlorarna. Rivian, Lucid, Canoo och Nikola har fått se nedgångar på 76 procent eller mer detta år.

## Backar 40 procent

Traditionella biltillverkare kunde hantera nedgångarna bättre än startups. Men både General Motors och Ford Motor har fått se aktiekursen gå ned mer än 40 procent.

Stellantis, Nissan, Toyota och Volkswagen har sjunkit mer än 25 procent.

Årets vinnare är Ferrari som vinner genom att minska minst. Så här långt har företagets aktie sjunkit med "bara" 18 procent.

Ferrari har nått förstaplatsen genom att sälja på exklusivitet. De 13 000 bilar Ferrari säljer i år är vad General Motors säljer på en dag.

## Slutsålt i november

Dessutom går Ferrari-bilarna ut genom dörren med en genomsnittlig prislapp på 322 000 dollar fäst vid backspegeln.

Företaget begränsar dessutom produktionen för att kunna hålla prisnivå och exklusivitet och väntetiden är fortsatt lång.

"De flesta Ferrari-modeller var slutsålda för året i början av november", sade vd **Beneditto Vigna** nyligen och förklarade att han inte väntar sig några problem med efterfrågan 2023 – oavsett hur världens ekonomier beter sig.

## "Unikt fokus"

Det har han rätt i, enligt analytikern **John Murphy** hos Bofa Securities.

"Företagets fokus på den unika kvaliteten och prestandan hos sina fordon är orubblig och har skapat en meritlista av starka finansiella prestationer, ett betydande immateriellt varumärkesvärde och en sann lyxstatus", sade Murphy till investerare 13 december och upprepade sin köprekommendation för Ferraris aktie.

## Tyngs av Twitter

Tesla?

Tesla har varit en av de bästa bilaktierna för investerare i flera år men i år har Tesla-aktien fallit med mer än 68 procent.

Frågan är hur mycket det beror på Tesla och hur mycket vi ska skylla på Twitter. Teslas aktie har nämligen fallit mer än 50 procent sedan **Elon Musk** köpte Twitter.

"Vi tror att ett ökat negativt sentiment på Twitter kan dröja sig kvar på lång sikt, begränsa dess finansiella resultat och bli ett pågående överhäng på TSLA", sammanfattade Oppenheim-analytikern **Colin Rusch** situationen tidigare i december.

Läs även: [Så mycket ärver familjen Ferrari](#)



Torbjörn Karlgren

## Teknikens Värld

### 2. Polestar 1 återkallas – batterierna kan börja brinna

PUBLICERAD: 28 DEC 2022, KL 10:14.

Batteripaketet i Polestar 1 kan börja brinna. Det uppmärksammar amerikanska säkerhetsorganisationen NHTSA och nu återkallas laddhybriden.



NHTSA (National Highway Transportation Safety Administration) tillsammans med Polestar har utfärdat en återkallelse gällande **Polestar 1**. Återkallelsen rör 66 exemplar i USA tillverkade år 2020 och 2021 anledningen är att batteripaketet kan överhettas och i värsta fall börja brinna. Det är oklart om någon bil i Sverige berörs.

Ett fel i battericellerna, som tillverkats av kinesiska Forever Energy, kan leda till brand när batteripaketet är fulladdat och det sker utan någon förvarning.

De berörda bilarna kommer att få sina batteripaket ersatta av nya, men de nya batterierna väntas inte finnas tillgängliga förrän i juni 2023. I väntan på det får bilarna en ny mjukvara som gör att batteripaketet inte kan laddas helt fullt och därmed ska överhettning förhindras.



*Polestar 1 har ett ovanligt stort batteripaket, monterat centralt i kardantunneln, som rymmer hela 34 kilowattimmar.*

### 3. Historiskt: Volvo Cars första battericell från Northvolt

PUBLICERAT 28/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Nu visar Northvolt upp den allra första battericell som tillverkats för Volvo Cars. Den första historiska batteriet är en prismatisk cell i storformat. Med helt svenskproducerade batterier ska Volvoägare få längre räckvidd och snabbare laddningstider.



Lite i tysthet före jul visade Northvolt upp de första historiska battericellerna som tillverkats åt Volvo Cars i fabriken i Skellefteå.

– Som en milstolpe för partnerskapet har Northvolt producerat sina första battericeller för Volvo Cars, meddelar Northvolt på LinkedIn.

Batteriet har prismatiska celler vilket ska göra de lätta att packa tätt för en hög energidensitet. Resultatet är i slutändan längre räckvidd för Volvos kommande modeller. Volvo Cars har tidigare talat om 100 mil när de första batterierna kommer i produktion.

– Den första prismatiska cellen i sitt slag i storformat är skräddarsydd för Volvo Cars krav på elektrisk framdrivning för att ge Volvoförare längre räckvidd och snabbare laddningstider.

Volvo Cars och Northvolt bygger en gemensam batterifabrik på Torslanda i Göteborg.

Tillsammans ska Volvo och Northvolt ytterligare öka energitätheten i battericellerna med upp till 50 procent jämfört med vad som finns på marknaden idag. Senare under detta decennium har Volvo Cars som mål att även passera milstolpen 1000 Wh/energitäthet för att möjliggöra en effektiv räckvidd på 1 000 km.

Volvo och Northvolt har nu ett joint venture-bolag som samarbetar med forskning och utveckling. Tillsammans bygger företagen också en helt ny batterifabrik på Torslanda bredvid Volvos bilfabrik. Batterifabriken beräknas få 3 000 anställda och ska drivas med helt förnybar energi. Volvo har tidigare uppgett att den första bilen att utrustas med battericeller utvecklade av joint venture-bolaget blir den elektriska efterföljaren till Volvo Cars bästsäljande XC60-modell.

#### 4. BMW ska testtillverka solid state-batterier

Publicerad 2022-12-26 kl 07:03. Text Magnus Kvandal.

**BMW fördjupar sitt samarbete med batteritillverkaren Solid Power.**



**Så kallade** solid state-batterier har länge ansetts vara en helig graal för elbilar. Den nya batteritypen har i teorin egenskaper som ger betydligt längre räckvidd, samtidigt som de väger mindre och inte är brandfarliga.

Flera biltillverkare har investerat i batteritekniken, som fortfarande befinner sig på forskningsstadiet. En av dem är BMW, som redan 2017 gick in med pengar i det kanadensiska företaget Solid Power – ett av flera företag som försöker utveckla kommersiellt gångbara varianter av batterierna.

**Nu går** företagets samarbete in i ett nytt skede, skriver Solid Power i ett pressmeddelande. För det första ska BMW snart få de första prototypbatterierna levererade, och börja testa dem i bilar.

Men utöver det ska de dessutom få tillgång till den kunskap som krävs för att kunna tillverka batterierna på egen hand, i sin egen anläggning i Tyskland. Solid Power behåller äganderätten för tekniken, men licensierar alltså ut den till BMW.

**I gengäld** ska BMW betala drygt 200 miljoner kronor till Solid Power fram till juni 2024, förutsatt att vissa krav uppfylls.

– Vi kunde inte vara mer exalterade över att utöka vår relation med BMW, ett företag som har visat ett starkt engagemang för Solid Powers teknologi under de senaste sju åren, säger Dr. Derek Johnson, operativ chef för Solid Power i en kommentar.

– **BMW är** fortsatt engagerat i jakten på solid state batterier, en teknik som vi tror har betydande potential för framtiden, säger Frank Weber, styrelseledamot för BMW:s utvecklingsavdelning.

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



### BMW:s elbilar får ny och bättre batteriteknik



### Mercedes satsar på solid state-batterier



### Fisker överger nya solid state-batterier för elbilar



### Genombrott för ny batteriteknik – ger längre räckvidd



### Nissans nya solid state-batteri kapar laddtiden



### Honda: Ny batteriteknik gör elbilarna billigare

## 5. Bekräftat: Zeekr 001 får 100 mils räckvidd med nytt batteri

AV CARL UNDÉHN PUBLICERAD: 2022-12-27.

Volvos ägare Geely har lanserat flera nya elbilmärken de senaste åren. Det kanske mest ambitiösa av dem är Zeekr som med prestanda och design – delvis framtagen vid Geelys kontor i Göteborg – ska utmana europeiska tillverkare.



Hittills endast i Kina som är den enda marknad där den första modellen Zeekr 001 säljs. Med dubbla elmotorer som tillsammans ger 544 hästkrafter, en toppfart på 200 km/h och 0-100 km/h på 3,8 sekunder verkar Zeekr snabbt ha hittat sina kunder. Årets leverans av bilar i Kina **var slut redan efter sex månader**. Hur många exemplar det handlade om nämndes däremot inte.

Redan i början av nästa år uppges Geely ta Zeekr till Europa. Om då även Sverige finns med i planerna återstår att se.

Vad som däremot nu är säkert är att Zeekr 001 kommer uppdateras med den senaste versionen av batteritillverkaren CATL:s nya "superbatteri", Quilin. Med högre energidensitet än hos dagens batterier ska öka räckvidden hos Zeekr 001 från som bäst 73 mil till över 100 mil på en laddning.

Eller 1 032 kilometer, för att vara exakt. Det framgår av **registreringsinformation från ansvariga kinesiska myndigheter** som också anger batteriets storlek till hela 140 kWh. Den långa räckvidden görs också möjlig av att förbrukningen enligt de kinesiska uppgifterna är låga 1,49 kWh per mil.

Enligt CATL kan energidensiteten hos Quilinbatteriet genom bättre packning komma upp i 255 Wh/kg. Det innebär mycket energi i förhållande till batteriets vikt, vilket kraftigt kan bidra till ökad räckvidd.

Om det nya Quilinbatteriet är något vi även får se när Zeekr 001 letar sig över hit återstår att se. Det gäller även räckvidden enligt WLTP, som är mindre förlåtande än den kinesiska körcykeln.

Först ut att använda Quilinbatteriet är en annan modell från Zeekr, den nyligen visade **minibussen Zeekr 009**.

## Teknikens Värld

### 6. Volkswagen drar ner produktionstakten

PUBLICERAD AV LINUS PRÖJTZ 27 DEC 2022, KL 10:21

Fortsatt komponentbrist sätter nu käppar i Volkswagens hjul. Efter nyår kommer fabriken i Wolfsburg att dra ner på aktiva arbetsskift.



Enligt [Automotive News](#) kommer Volkswagen att planera in ett nytt stopp i tillverkningen, denna gång vid fabriken vid huvudkontoret i Wolfsburg. Enligt branschtidningen handlar det om en reduktion i antalet arbetsskift vid fabriken som mestadels bygger bilar med förbränningsmotorer. Modeller såsom [VW Golf](#), [Tiguan](#) och [Touran](#) berörs liksom delar av de 60 000 anställda som arbetar i fabriken. Neddragningen i antalet skift ska enligt Automotive News vara planerade under datumen 9-27 januari 2023 och ska påverka bland annat karosseri och lackering. Däremot kommer lagerytor och underhåll att rulla på som vanligt.

Tidigare under december rapporterade Automotive News om att fabriken i Wolfsburg går på halvfart, just på grund av komponentbristen. Volkswagens operativa chef Thomas Schaefer uttalade sig då i lokala tyska tidningar i Wolfsburg där budskapet var tydligt – fabriken bygger just nu med en takt som motsvarar under 400 000 bilar per år. Vilket i stort sett innebär halvfart. Eller som han citeras i Automotive News kring läget i branschen sett till komponentbristen: "flat-out chaos".

Utvecklingsplanen för fabriken i Wolfsburg är synnerligen omfattande, huruvida det arbetet påverkas av produktionsstoppen är än så länge oklart. Målbilden är att det ska kunna tillverkas elbilar, i första skedet ID.3, i den uppdaterade fabriken. Mer om planerna för fabriken [kan du läsa här](#).

## 7. Ny lagstiftning i Kalifornien hårt slag mot Tesla

Publicerad 2022-12-27 kl 14:31.

Text Magnus Kvandal.

Efter nyår träder en ny lag i kraft i Kalifornien som förbjuder Tesla och andra biltillverkare från att marknadsföra sina bilar som självkörande – om de inte är det. Det skriver San Francisco Chronicle.



*Nu får elbilstillverkaren inte längre kalla sina bilar för självkörande.*

Tesla erbjuder i dag ett tillval till sina bilar kallat "Full Self Driving Capability", total självkörningsförmåga på svenska. Detta trots att företagets autonoma teknik ännu inte är tillräckligt bra för att kunna ta över körningen helt själv.

**Den nya lagen** förbjuder biltillverkare och återförsäljare i Kalifornien från att på ett vilseledande sätt namnge eller marknadsföra en bil som självkörande om tekniken den är utrustad med i själva verket endast gör bilen delvis självkörande, och fortfarande kräver att föraren är uppmärksam på vägen.

Tesla lobbade mot den nya lagen, och menar att de redan är tydliga med sina kunder om vilka begränsningar deras självkörande teknik har.

**Tesla säljer** tillvalet "Total självkörningsförmåga" även i Sverige. Trots namnet är detta dock bara en uppgraderad version av förarassistenten Autopilot. Teslas så kallade FSD Beta-program, som låter vissa förare använda en testversion av Teslas helt självkörande mjukvara i verklig trafik, är inte tillåtet i Europa.

## MER FRÅN VI BILÄGARE:



### Teslas försvar: Inte bedrägeri att misslyckas



### Teslas tvärvändning: Återinför radar



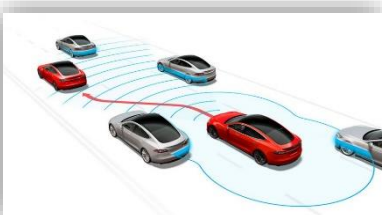
### Teslas bilar blir inte mer självkörande i år heller



### Video: Så hanterar självkörande Teslan snö



### Hårda kritiken: "Farligaste någonsin"



### Tesla stäms igen: "Falsk marknadsföring"

## 8. Tesla julstänger Gigafactory Shanghai – arbetare får jullov

PUBLICERAT 27/12/2022.

AV MATHS NILSSON.

Tesla har lagt stängt sin största fabrik Gigafactory Shanghai under julhelgerna. Enligt Tesla beror stoppet på att fabriken ska få sitt årliga underhåll och att arbetarna behöver ett välbehövligt jullov efter ett tufft år.



Under hela december har det cirkulerat uppgifter om att Tesla skulle pausa Gigafactory Shanghai på grund av vikande efterfrågan och stora lager av bilar, något som dementerats av Tesla. På julafton gick [Reuters](#) ut med uppgifterna att fabriken ändå stoppats.

Nu bekräftar Tesla att för [Global Times](#) att fabriken pausats för att genomgå årligt underhåll, och att arbetarna behöver vila. Men Tesla poängterar noga att vissa delar ännu är igång. Band annat är fabriken som tillverkar laddare i full gång.

– Fabriken i Shanghai kommer fortfarande att upprätthålla effektiv produktion och utmärkt produktion under 2022. Fordonsproduktion kommer att utföras som planerat för det årliga underhållet av produktionslinjen, uppger Tesla China.



**Maths Nilsson**



## 9. Tesla producerar nu 4 680-batterier till 1 000 elbilar i veckan

Skriven av Kristofer. Publicerad 2022-12-27.

Större battericeller som ska ge energitätare batterier till en lägre kostnad. Det är målet med den 4680-battericell som Tesla presenterade för två år sedan. Sedan dess har Tesla arbetat med att få igång och skala upp produktionen.



Under julhelgen berättade Tesla att man nått en ny milstolpe för produktionen. Tesla har lyckats producera 868 000 battericeller på en vecka. Det räcker till att sätta batterier i 1 000 elbilar.

Battericellen är speciellt viktigt då Tesla kommer kunna minska produktionskostnaderna för sina elbilar när produktionen väl kommer upp i volym. I samband med [presentationen i september för två år sedan](#) la Tesla fram ett par målvärden för den nya cellen.

Med den nya cellen ska räckvidden kunna öka med 54 procent, kostnaden per kWh minska med 56 procent och investeringen per GWh ska kunna minska med 69 procent.



**Kristofer Rask**

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

## 10. Uselt år för Teslas aktie – fortsätter stört dyka

Publicerad idag 10:10 (uppdaterad idag 10:17). Text Erik Söderholm.

2022 ser ut att bli ett riktigt uselt år för Teslas aktie. Investerare kritiserar Elon Musk för att lägga för mycket tid på sitt Twitterköp.



**Teslas aktie** har de senaste åren gått som en raket på börsen, men de senaste månaderna har kursen stört dykt. 2022 ser nu ut att bli det sämsta året på länge för aktien.

På tisdagen sjönk kursen till den lägsta på mer än två år. Halva marknadsvärdet har försvunnit sedan början på oktober, och från investerarrhåll kommer nu kritik om att Elon Musk lägger alldeles för mycket tid på Twitterköpet som varit kantat av kontroverser.

**Att börskursen sjönk** med över elva procent på tisdagen kan också bero på uppgifter från [Reuters](#) om att Tesla planerar att minska produktionstakten i Shanghaifabriken under januari på grund av minskad efterfrågan och stora utbrott av covid-19 i Kina.

Tesla har infört kraftiga rabatter och fri snabbbladdning under 1 600 mil på nya Model 3 och Model Y i flera länder.



Erik Söderholm

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Teslas modeller tillbaka i Sverige efter långt uppehåll**



**Ny lagstiftning i Kalifornien hårt slag mot Tesla**



**Nytt rekord för Tesla – plus 40 procent på ett år**



## 11. Tusentals miljarder borta: "Sagan om Tesla slut"

AV Ola Söderlund.

29 December, 2022.

Efter sju dagars kursfall i rad studsade aktien i Tesla upp på onsdagen – en liten tröst för köptrogna småsparare då tusentals miljarder av börsvärdet är utraderat.



*Teslabossen har skrivit till sina anställda att de inte ska låta sig "störas av börsgalenskap".*

Tesla steg 3,3 procent till kursen 112,71 dollar på USA-börsen på onsdagen.

Därmed bröts en sju dagar lång utförsbacke i rad för bolagets mer eller mindre kollapsade aktie, [berättar Bloomberg](#) och uppger att nästan 720 miljarder dollar (cirka 7 500 miljarder kronor) av den amerikanska elbiljättens börsvärde hade raderats ut när aktiehandeln stängde i New York dagen innan.

## Småsparare fortsätter köpa aktien i Tesla

Det är en svindlande summa pengar. Men trots slakten på Wall Street har småsparare fortsatt köpa aktien i stor omfattning, konstaterar Bloomberg med hänvisning till statistik från Vanda Research.

”Privatinvesterare har köpt fler Teslaaktier under de senaste sex månaderna än de har gjort totalt sett under de 60 månaderna före det. För institutionella investerare är det ”säljarens paradiset” när du har en köpare som uppenbarligen inte läser av de fundamentala signalerna”, säger seniorstrategen **Viraj Patel** till nyhetsbyrån.

Teslas aktie har rasat med omkring 67 procent hittills i år, samtidigt har Nasdaq 100 backat 33 procent.

## Analytiker: Sagan om Tesla slut

”Det känns som att förtroendet är borta och sagan om Tesla plötsligt har tagit slut”, säger Swissquotes analytiker **Ipek Ozkardeskaya** till Bloomberg.

När Elon Musks skapelse i tisdags föll med hela 11 procent på Nasdaqbörsen efter förnyad oro om produktionsstopp vid företagets fabrik i Shanghai mejlade han ut till sina anställda att de inte ska låta sig ”störas av börsgalenskap”, **berättar Reuters**.

I samma mejl uttryckte Musk förhoppningar om att han tror att Tesla på sikt kan bli det mest värdefulla företaget på jorden.

**Dagens Industri** skriver i en analys att Musks aktieförsäljningar i Tesla – för att finansiera Twitter-affären – bidragit till kursrasen, ”den dödsspiralen behöver brytas omgående”.

Sedan toppnoteringen i aktien i november i fjol har motsvarande nästan 8 900 miljarder kronor av Teslas börsvärde gått upp i rök, framgår det.

”Ironiskt nog rasar Teslas aktie i en tid då bolagets underliggande verksamhet går starkt.”

Läs mer: **[Nya katastrofsiffror för Tesla – rakt utför.](#)**



**Ola Söderlund**

Med bakgrund från bland annat Aftonbladet, Expressen och IDG är Ola en av våra mest erfarna journalister. Med ett skarpt öga på svenskt näringsliv håller Ola alla våra läsare uppdaterade med de viktigaste och mest relevanta nyheterna.

## 12. Tesla Model 3 – nu som likbil

Av Marcus Berggren 27 December, 2022.

Den sista bilturen må vara en kort sådan, men ändå livsviktig. Därför är likbilar ofta av det lyxigare slaget, men nu har ett holländskt företag lanserat ett grönt alternativ, Tesla Hearse 3.



*Tesla Hearse 3 kallas likbilsversionen av Model 3 som likbil.*

Det rör sig alltså om en Tesla Model 3 som byggts om för att tjänstgöra som transportmedel till den sista vilan. Det är företaget **Derks Uitvaartmobiliteit** som ligger bakom.

Företaget specialiserar sig till stor del på just likbilar.

### **Tesla Hearse 3 har rikligt med modifikationer**

Precis som alla andra likbilar är Tesla Hearse 3 kraftigt modifierad för att kunna ta sig an rollen som likbil.

En ordinarie Model 3 är 4,7 meter lång men i likbilsutförande har den förlängts till 5,56 meter – ungefär som en **Rolls-Royce Phantom**.

Det är egentligen bara fronten, backspeglarna, stötfångarna och alla lampor som är kvar från originalbilen. Allt annat har modifierats för att bilen ska kunna ta sig an sina nya uppdrag på bästa möjliga vis.

Resultatet är en bil som ser ut som en kolossal kombi med enorma rutor. Taket har anpassats för att minimera luftmotstånd och bakdörrarna används för att få tillgång till extra förvaringsutrymmen.

Även interiören har fått sig en genomgång. Det finns en glasskiva mellan kupén och utrymmet där kistan ligger, automatiska gardiner i bak samt ett tak fyllt med små lampor som emulerar en natthimmel.



*Det är lyxigt värre i skuffen där liket ska ligga.*

### Samma drivlina

Bilen på bilden är en Standard Range Plus-variant som har 306 kusar. Räckvidden är upp till 491 kilometer, men det gäller nog inte för likbilen.

En **Tesla Hearse 3 kostar cirka 1,3 miljoner** medan en Model 3 med samma drivlina går loss på cirka 630 000 kronor.

Likbilar går i regel väldigt korta sträckor, något som gör en elektrisk likbil till ologisk. Inte minst när man tar hänsyn till hur långt elbilar måste köras för att de ska löna sig rent miljömässigt.

Med det sagt lär färden till den sista vilan i en Tesla Hearse 3 bli en tyst och behaglig sådan.

**Läs även: [Peugeot 208 som likbil – den som spar han har.](#)**

**Läs även: [Fel konsumenter köper elbil.](#)**



### Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

### 13. Recension Tesla Model S Plaid: Som att dricka 99 %-ig julsnaps

PUBLICERAT 22/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Jag får nyckelkortet till en Tesla Model S Plaid med 1 020 hästkrafter en fuktig decembermorgon med temperaturen strax över nollan. Det här är Sveriges just nu snabbast accelererande bil: 0-100 km/h på 2,1 sekunder. Komforten är fantastisk men den galna accelerationen känns mest av allt onödigt snabb och obehaglig. Det är som att få en snaps med 99 procentigt brännvin i strupen – starkare är inte alltid bättre.



Så kom den till slut till Sverige. Teslas Plaid-modell med 1 020 hästkrafter, en av världens snabbaste bilar om vi glömmer toppfarten på 322 km/h. Modellen i sig är snart 14 år gammal, det är gamla Model S som Elon Musk avtäckte redan i mars 2009. De första köparna fick sin Model S 2012. Men Tesla säger att det är den perfekta bilen med världens lägsta luftmotstånd: Cd 0,208 gör den lika hal som en tvåkopp och de vill inte ändra i onödan.

Dessutom har Tesla nu bantat bort 45 kg jämfört med tidigare modeller. Att den bara väger 2 162 kg med tre motorer och ett jättelikt batteri är imponerande. Mercedes EQS väger till exempel 2 585 kg och nya **Volvo EX90** ofattbara 2 818 kg. Att banta elbilar känns angeläget just nu.

Bara en elbilsentusiast kan ana att det här är Sveriges snabbaste bil. Tesla Model S Plaid är en sleeper som kommer lura många.

Tesla har bytt ut det mesta under skalet, men likheten med taxi-Teslan som står inne på reparation när jag hämtar bilen på Teslas servicecenter i Upplands Väsby är ändå slående. Det är svårt att fatta att det här är en av världens absolut snabbaste bilar just nu. Att våga behålla sin 14 år gamla ursprungsdesign tyder på ett ovanligt självförtroende. De flesta biltillverkare har bytt karosser två gånger på samma tid och gjort fyra facelift. Men Tesla är inte som alla andra, långt därifrån.



*Yoke-ratten är jätteskön så länge du kör rakt fram. I rondeller är det svårt att blinka med knapparna. Att vända bilen är knepigt. Bilen imponerar med sin körbarhet, effekten märks inte alls i stadskörning.*



*Är detta framtiden för bilinteriörer? Gamla Model S har bildat skola i bilvärlden, men frågan är om det blir så här avskalat utan växelspak och blinkersspak i andra bilar.*



*Baksätesspassagerarna har en egen liten pekskärm.*



*Baksätet är skönt och rymligt, men det är ont om plats för fötterna under sätet framför.*

Redan när modellen visades upp av Elon Musk 2009 hade de tagit bort alla knappar ur bilen och ersatt dem med skärmar. Idag gör varenda bilmärke likadant. Den elektriska drivlinan med ett stort batteri i bottenplattan och elmotor direkt på axeln bildade skola och idag är alla elbilar byggda på samma sätt som Model S. Knappast någon bilmodell har förändrat världen mer sedan T-Forden kom 1908. Med Model S startade elektrifieringseran som är på väg att revolutionera hela bilindustrin.

Tesla Model S har förändrat bilvärlden lika mycket som T-Forden. Modellen visades första gången 2009, tillverkningen startade 2012. Model S ser ungefär likadan ut nu, men det mesta under skalet är förändrat.

Nu går Model S in på andra varvet, och vad är då förändrat? På utsidan är det inte mycket nytt, lite snyggare framspoilers, bredare skärmar och Plaid-emblem är allt som syns. Jag skulle vilja kalla bilen "sleeper", för den döljer verkligen att den har 1 020 hästkrafter och kör ifrån allt annat på svenska vägar.

Invändigt är det desto mer radikalt. Att ratten är ersatt med något flygplansliknande som Tesla kallar "Yoke-ratt" går inte att missa. När jag ska åka iväg hittar jag heller ingen växelspak, utan bilen bestämmer själv om jag ska ha fram eller back i. Blinkers eller vindrutetorkarspakar är också borttagna. Sätena, instrumentpanelen och dörrpanelerna har också blivit snyggare och lyxigare. Baksätesspassagerarna har en liten skärm att leka med.



*Bilen är en dröm att köra både på motorväg och mindre vägar med komfort i toppklass. Men den galna effekten känns mest obehaglig när allt släpps loss. Det är roligare att gasa på när bilen kommit upp i fart.*

Yoke-ratten är jätteskön – så länge du kör rakt fram. I rondeller är det svårt att blinka med knapparna. Att vända bilen är knepigt. Bilen imponerar med sin körbarhet, effekten märks inte alls i stadskörning. Är detta framtiden för bilinteriörer? Gamla Model S har bildat skola i bilvärlden, men frågan är om det blir så här avskalat utan växelspak och blinkersspak i andra bilar.

Låt oss börja med ratten. Visst fungerar det, till och med väldigt bra när jag mest kör rakt fram. Men vid tvära svängar och vändningar fungerar en traditionell ratt mycket bättre. Blinkers manövreras med knappar på ratten. Det fungerar inget vidare, det är extremt svårt att blinka ut ur en rondell när ratten är vriden. Att justera vindrutetorkarna med en knapp fungerar ok, resten sköts via skärmen på samma sätt som hos Model Y. Växlingarna fungerar bra, om bilen inte fattar kan jag växla via skärmen, eller via symboler som sitter nedanför laddplattorna i mittkonsolen. De här förändringarna lär inte bli lika stilbildande som när Model S kom.

Baksätesspassagerarna har en egen liten pekskärm. Baksätet är skönt och rymligt, men det är ont om plats för fötterna under sätet framför.

Körningen börjar väldigt odramatiskt. Jag lägger i Plaidläget direkt för att ha alla 1 020 hästkrafterna redo. Men bilen är hur lugn och trygg som helst, även på 30-sträckor utanför skolor. Men det gäller att inte mer än andas på gasen, då vill den sticka iväg. Det känns hela tiden att en enorm kraft finns tillgänglig.

Ut på motorvägen känns det som att sitta i ett stridsplan med efterbrännkammare som släpps loss när jag trampar gasen i botten på påfarter. Men det gäller att släppa av på en gång, det tar bara några tiondelar innan bilen är uppe laglig hastighet när den redan är uppe i lite fart. Testbilen är fartbegränsad av Tesla till 140 km/h, så körkortet sitter säkert idag. Toppfarten är 280 km/h, eller 322 km/h med ett prestandapaket som kan köpas till. Att köra bilen på motorväg är tyst och väldigt komfortabelt. Här har den uppdaterade modellen tagit flera steg framåt. Jag upplever den som minst lika schön att köra som Mercedes EQS och BMW iX, nya BMW i7 har jag inte kört.



*Att släppa loss den otroliga accelerationen från stillastående känns i både magen och huvudet. Mest av allt är det obehagligt.*

Bilen är en dröm att köra både på motorväg och mindre vägar med komfort i toppklass. Men den galna effekten känns mest obehaglig när allt släpps loss. Det är roligare att gasa på när bilen kommit upp i fart.

Jag kör in på lite mindre vägar för att känna vad luftfjädringen går för. Jämfört med en Model Y är det rena komfortdrömmen. Där Model Y hoppar och far över ojämnheter svävar Model S Plaid fram. Först när det blir riktigt gropigt visar luftfjädringen någon form av begränsning. Men den är väldigt bra och i klass med de bästa lyxbilarna. Något gnissel och knarr existerar inte längre, Model S tycks ha tagit flera steg framåt när det gäller kvalitet.

Att på något sätt testa bilens gränser i svängarna låter sig inte göras i blött svenskt vinterväglag, men den känns väldigt kontrollerad och schön att köra även på kurviga småvägar samtidigt som komforten är på topp.

Att släppa loss den otroliga accelerationen från stillastående känns i både magen och huvudet. Mest av allt är det obehagligt.

På en säker och öde plats bestämmer jag mig för att testa vad bilen går för från stillastående i Plaidläge. Accelerationen är så häftig att det nästan blir obehagligt, men även fast vägbanan är blöt tappar bilen aldrig kontrollen. Den reglerar den otroliga kraften perfekt trots blöt asfalt. Jag väljer att aldrig aktivera drag strip-läget som tar 30 minuter att ladda upp och sänker accelerationen med ytterligare tiondelar. Just nu är däcken och underlaget en mer begränsande faktor än effekten.

Den extrema accelerationen är själva poängen med Plaid-modellen, och jag måste säga att det är mer än vad jag vill ha i en bil. Det är onödigt snabbt och känns mest obehagligt för mage och huvud, även om Teslan hanterar den extrema effekten säkert. **Enligt polisen är det lagligt att accelerera hur snabbt som helst**, men mest blir jag lite illamående, men det finns säkert många som gillar detta.

För säkerhets skull provar jag accelerationen en gång till. Det har ju sett så kul ut på en massa Youtubeklipp. Vad ingen vågat säga för att förstöra showen är att det mest känns obehagligt. Inte heller andra gången är det en angenäm upplevelse att dra på fullt från stillastående. Jag måste vara för gammal för det här. Kanske är det roligare på sommaren?

Att trycka på fullt från 70 km/h är skönare och roligare, då kittlar det härligt i magen. Men på ett ögonblick blir det väldigt olagligt.

Att Tesla lyckas göra en så här grym bil av en bil som första gången visades för 14 år sedan är extremt imponerande. Hur galet långt före sin tid var den inte för 14 år sedan? För den som vill ha en superbil är den kanske ett jättefynd med en prislapp på endast 1 549 990 kronor. Bilen kör ju ifrån både Koenigsegg och Bugatti från stillastående med sin galna acceleration. Porsche och Lamborghini blir löjliga rundningsmärken i starten.

Men för mig känns det inte relevant med de extrema fartresurserna i den här förpackningen. Det känns som att dricka 99 procentigt brännvin, fast jag gillar champagne bättre. Det finns liksom en gräns när mer och starkare inte längre är bättre. Teslan är helt onödigt stark. 1 020 hästkrafter och 0-100 km/h på 2,1 sekunder är mest en onödig gimmick utan praktisk betydelse i Sverige när bilen saknar en superbils övriga attribut.

Komforten och bilens långfärdsegenskaper är i absolut toppklass och lockar mig däremot mycket. Den som inte gillar den extrema styrkan kan ju köpa bilen för komforten och aldrig använda Plaidläget. Eller vänta tills nästa år då den svagare och billigare Long Range-modellen kanske kommer till Sverige.

Vissa som lägger 1,5 miljoner kronor på en bil vill inte skryta och synas och gillar att den ser ut som en gammal taxi, och då passar nya Model S Plaid perfekt. Trots monsterprestandan en sjutusan till bil för dig med mindre självhävdelsebegär än till exempel de extroverta BMW i7 och Mercedes EQS. Jag skulle lätt kunna köpa den svagare och mer normala Long Range-modellen som kommer nästa år som dessutom har 63 mils räckvidd om jag hade pengarna. Mitt betyg på Tesla Model S Plaid blir 8,5 av 10.

Tesla Model S har förfinats till en fantastisk bil som matchar premiumtyskarna i komfort och förfining. Men accelerationen hos Plaid-modellen är onödigt snabb, mitt betyg blir 8,5 av 10.

## Fakta Tesla Model S Plaid

**Pris:** 1 549 990 kronor

**Vikt:** 2 162 kg.

**Luftmotstånd:** Cd 0.208

**Euro Ncap:** 5 stjärnor.

**Processorhastighet:** Upp till 10 teraflop.

**Ljudsystem:** 22 högtalare, 960 watt.

**Drivning:** Fyrhjulsdrift, tre motorer.

**Laddning:** 250 kW, laddar 291 km på 15 minuter.

**Acceleraton:** 0-100 km/h på 2,1 sekunder.

**Räckvidd:** 600 km enligt WLTP

**Toppfart:** 322 km/h. (280 km/h på svensk version)



**Maths Nilsson**

## 14. Audi RS6 Avant kommer som elbil – så stark och snabb blir den

PUBLICERAT 29/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Audis nya elbil A6 e-tron kommer i en brutal RS6-version som kan bli märkets snabbaste bil någonsin. Den elektriska kombi blir rekordstark och får en brutal acceleration.



I slutet av 2023 kommer Audi att visa upp sin nya elbil Audi A6 e-tron Avant i produktionsversion. Konzeptbilen som redan har visats har hyllats för sin design och väckt stor beundran hos många.

Enligt Audi ska konceptbilen till 98 procent likna den framtida produktionsversionen, vilket låter lovande. Storleksmässigt får e-tron Avant samma proportioner som konceptbilen, 4,96 centimeter och 1,96 bred.

Nu kommer uppgifter från [Carwow](#) om att Audi är på väg att ta fram en helt ny elektrisk RS6 som blir rekordstark. De har även tagit fram renderingar över hur RS6 Avant kan se ut i elektrisk form. Bilen bygger på samma PPE-plattform som den kommande Porsche Macan.

De senaste versionerna av den bensindrivna Audi RS6 Avant har 630 hästkrafter, men den elektriska RS6 blir betydligt starkare. Enligt Carwow får den 761 hästkrafter och 1050 Newtonmeter i vridmoment. Andra bilar på plattformen kan klara så mycket som 1200 Newtonmeter uppger Carwow.

Det innebär att den nya Audi RS6 e-tron kommer att accelerera 0-100 km/h under tre sekunder, betydligt snabbare än dagens bensindrivna modell som klarar sprinten på 3,4 sekunder. I toppfart kan den få svårt att matcha dagens Audi RS6 Avant som toppar 305 km/h.

## 15. Premiär för Nio EC7 och nya supersnabbladdare på 500 kW

Publicerad 2022-12-27 kl 10:40.

Text Erik Söderholm.

Nio presenterar nya elbilmodellen EC7 och nya supersnabbladdare med en effekt på hela 500 kW.



**Elbilsmärket Nio** har visat upp en ny coupésuv som kallas EC7. Den blir en konkurrent till bland andra **Audi Q8 e-tron Sportback**.

Nio EC7 har som trenden föreskriver ett sluttande bakparti och mer fokus på design än bagageutrymme. Modellen har fyrhjulsdraft och ska klara 0–100 km/tim på 3,8 sekunder, men Nio lyfter också fram luftmotståndet på 0,23 Cd som ska vara världens lägsta i suv-klassen.

**Precis som övriga** Niomodeller finns EC7 med batteripaket på antingen 75 eller 100 kWh, och de klarar även **batteribyte i Nios egna stationer**. Eventuellt kan ett tredje alternativ med batteripaket på 150 kWh dyka upp senare.

Nio EC7 har fyrhjulsdraft och de båda elmotorerna ger tillsammans 653 hk och 850 Nm.



**Erik Söderholm**



**En annan nyhet** som presenterades på Nios event är ett eget snabbladdningsnätverk med effekt på upp till 500 kW. Det är i så fall betydligt högre effekt än vid Teslas Superchargers. Beskedet är en tydlig hälsning till konkurrenten Xpeng som nyligen visade upp egna snabbladdare med **effekt på 480 kW**, men Volvoägaren Geely planerar att skruva upp effekten ännu mer, **till 600 kW**.





**Med de nya** snabbladdarna ska batteriet i elbilar som klarar 800 volt kunna laddas från 10 till 80 procent på tolv minuter. Med 400-voltssystem tar det 20 minuter. Laddaren har en 15,6-tumsskärm och en egen teknik för vätskekylning.

Nio har även presenterat tredje generationen batteribytesstation som kan byta batteriet snabbare och lagra fler batterier. Stationen har två lidarsensorer.



**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Nio lanserar batteribyte i Sverige: "Lättare än att tanka"**



**Märkliga kravet: Stäng av autopiloten – innan du krockar**



**Nio backar – nu kan bilarna köpas**



**Nio öppnar ny batteribytesstation längs E4**



**Nios första svenska batteribytesstation invigd**

## Bilköparguiden

**16. Långtest: Volkswagen Multivan 1,4 eHybrid – perfekt för stora familjen**

Publicerat 28 DEC 2022.

Text och foto: Christian Nilsson.

Få bilar är lika rymliga och praktiska som nya Volkswagen Multivan. Som laddhybrid är den snål och snäll mot familjens budget. Men sen finns det mindre trevliga sidor också.

**LÄSTID: 8 MIN**

- **Därför ska du slå till: Enda familjebussen som är laddhybrid.**
- **Detta bara älskar man: Enormt rymlig, praktisk och bekväm.**
- **Men detta är uselt: Alla elektroniska buggar. Suck!**

Efter knappt ett år och 1.200 mils körning är det dags att avlägga långtidsrapport. Som vanligt blir det en hel del ros, men även del ris som svider.

Å ena sidan: Volkswagen Multivan Life 1,4 eHybrid är en fantastisk familjebil. Otroligt rymlig, flexibel och praktisk. Begreppet "minibuss" har fått en dålig klang, men provkör Multivan några dagar – sen är du frälst!

Å andra sidan: VW Multivan är inte färdigutvecklad. Elektronik och infotainmentsystem är fyllt med fel, trots flera uppgraderingar. Det har lett till flera verkstadsbesök, bärgning och fått delar av familjen att ge upp.

Häng med i denna långtestrapport ska vi förklara varför VW Multivan Life 1,4 eHybrid är både plågsam och fantastisk.



**VW Multivan är den perfekta familjebilen med sin generösa volym och praktiska finesser. Prova – sen är du frälst**

Om vi ska börja med det mest fantastiska hos Volkswagen Multivan så är det utrymmena. Och flexibiliteten.

Multivan har tre stolsrader och kan beställas som antingen 6- eller 7-sitsig. Bakom den tredje och sista stolsraden är inte utrymmet jättelikt, 469 liter. Men stolarna sitter i skenor i golvet och går lätt att flytta för anpassning till lasten.

Extra plus ger vi till att säkerhetsbältena fäster i stolarna, inte taket eller golvet. Även det fällbara multifunktionsbordet löper längs golvskenorna och kan placeras valfritt.

Stolarna går även att lyfta ur men är rätt tunga (29 kilo). Inget man gör varje dag, men skulle det behövas kan alla 4 eller 5 stolarna lyftas ut. Då blir lastvolymen 3 672 liter. Jo, du läste rätt: Tretusen-sexhundra-sjuttio-två liter!

Skulle inte detta utrymme räcka finns Multivan i ett förlängt utförande med exakt två decimeter extra längd – totalt 517 centimeter. Då ökar bagagevolymen till 763/4.053 liter. Hela förlängningen sker bakom bakhjulen, axelavståndet ändras inte.

**Lasta in allt du vill**

För de som behöver lasta in riktigt stora saker är bredden mellan bakre hjulhusen 1 240 millimeter. Vill man hänga på ett släp är dragvikten 1 600 kilo.

Höjden mellan golv och innertak är 131 centimeter och lastutrymmet bakom framstolarna är 242 centimeter långt. Tillräckligt för cyklar eller en inte allt för stor motorcykel.

Renault Trafic Passenger, Mercedes V-klass och Toyota Proace Verso är några av de få konkurrenterna som finns till VW Multivan. Ingen av dessa finns dock som laddhybrid.



**Stolarna och bordet löper längs spåren i golvet, är lätta att justera efter behov.  
Skjutdörrar på båda sidor.**

### **Buggar, buggar, buggar ...**

Då är det dags att berätta om de mindre trevliga sidorna hos VW Multivan. De handlar om ett område: infotainmentsystemet.

Infotainment är relativt nytt uttryck och har ingen riktigt bra, svensk översättning. Men det handlar alltså om all information man får, och kommandon man utför, på den centralt placerade pekskärmen. Väldigt många av bilens funktioner styrs via skärmen, eller skärmarna som det ibland är.

Vi har tidigare berömt [Polestar 2 för ett fantastiskt bra infotainmentsystem](#), baserat på ett samarbete med Google. Även [Tesla har ett i många stycken bra system, till exempel hos Model Y Performance](#).

Volkswagen har inte tagit hjälp utan – sannolikt under stor tidspress – utvecklat ett eget infotainmentsystem. Tyvärr känns det inte färdigt, ens efter flera uppdateringar. Det händer ständigt nya fel av varierande art, plus att reaktionstiden vid kommandon varierar.

De personliga inställningarna, för exempelvis två användare, fungerar aldrig automatiskt utan måste alltid ställas om manuellt. Varje gång. Efter nästan ett års ändrande i menyerna är man rätt trött ...

Som bilägare hoppas man ju på en uppgradering av operativsystemet som en gång för alla löser problemen. Men den har inte kommit än och vi har inget hopp längre.

På tal om uppgraderingar så sker de trådlöst och utan förvarning. Vilket innebär att bilen står still och inte kan användas under den timme då systemet laddar ner ny mjukvara och installerar.

Vid ett tillfälle vägrade bilen att starta och låste sig totalt, svarade inte på några kommandon. Inte riktigt vad man förväntar sig efter att ha köpt en ny bil.



**Med en längd på 497 centimeter är Multivan en stor bil,  
lite knepig i trånga parkeringsgarage.**

### **Var är uppgraderingen?**

Bilen bärgades och efter några dagar hos verkstaden får vi beskedet: "Ni är de enda i Europa som haft det här felet." Tack, nu känns det mycket bättre ...

Den ursprungliga planen var att behålla den här bilen i cirka 5 år, då den passar perfekt för vår familjesituation. Men nu funderar vi allvarligt på att sälja, det har helt enkelt varit för mycket strul.

Att få ihop livspusslet är stressande nog men att ovanpå det ha en bil som man aldrig kan veta om den startar eller fungerar – det blir för mycket.



VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE DESIGN

**"Folkabussen" har funnits sedan 40-talet, nu framme i 7:e generationen.**

### **Sjunde generationen buss**

Multivan – eller "Folkabussen" – har funnits nästan lika länge som Volkswagen. Sedan starten under slutet av 40-talet har det byggts 7 generationer VW-buss.

Den senaste VW-bussen, som även kallas för T7, lanserade efter årsskiftet och har inte en enda karossdel gemensamt med föregångaren T6. Tekniskt baserar sig T7 på den mångsidiga MQB-plattformen som även är grund till flertalet andra kända VW-modeller.

Drivlinan – motor och transmission – hos Volkswagen Multivan 1,4 eHybrid är "lånad" från Passat GTE och Golf GTE. Därmed är det beprövade komponenter som finns i många år.

Det märks också när man kör Multivan. Visserligen är växelväljaren lite ovanlig, men annars fungerar allting perfekt. Det går utmärkt att köra på eldrift och toppeffekten räcker till. Samspelet mellan förbränningsmotor, elmotor och transmission är så bra som det kan vara. Guldstjärna till VW!

VW Multivan T7 är alltså helt ny och känns modern. Nackdelen är alla barnsjukdomar ...



### Åka till landet med mycket packning? Inga problem i Multivan. Lyxig komfort

Även komfortmässigt ger vi guldstjärna till VW Multivan. Man sitter lite högre än i en vanlig personbil, på "suv-höjd" så att säga. Däremot sitter man lägre än i föregångaren Multivan T6.

Framstolarna är mycket sköna (ErgoComfort, tillval för 29.000 kr) med armstöd på båda sidor. Det går att välja till extra ljudisolering och akustikglas (laminerade sidorutor, tillval 5.250 kr). Bullernivån i kupén är låg.

I en så här stor kupé skulle det ändå vara svårt att höra vad som sägs fram och bak. Men VW har en smart funktion som gör att samtal från framstolarna förstärks i högtalarna bak.

Med små barn i familjen vore skinnklädsel det mest praktiska, eftersom fläckar då är lätta att torka bort, men finns inte som tillval. Eventuellt kan man överväga att impregnera tygklädseln, då är det enklare att undvika fläckar.

En annan finess som föräldrar uppskattar är tillvalet "Easy Open". Med famnen full av barn eller matkassar behöver man bara vifta under skjutdörrarna (eller bakluckan) med foten för att öppna. Dock behöver man göra det två gånger, vilket känns lite onödigt.



**Inredningen är som man förväntar från VW,  
fast växelspaken till automaten är lite "udda" men man vänjer sig.**

### **Trygg och stabil**

Ingen förväntar sig att VW Multivan ska vara en sportbil, vilket den heller inte är. Det är fokus på bekväm komfort, vilket känns helt rätt för biltypen.

Den här bilen har konventionellt chassi men på tillvalslistan finns även DCC, elektroniskt styrda stötdämpare med tre lägen: normal, komfort eller sport.

Tyngdpunkten känns låg och Multivan andas personbil, speciellt mycket "busskänsla" är det inte. Styrkänslan i ratten är god, inte lika filtrerad som den brukar vara hos moderna bilar. Servoverkan går att ställa i två lägen.

En finess hos denna laddhybrid är att luftkonditioneringen är elektrisk, vilket är nödvändigt när man kör med elmotorn. Då är det tekniskt lätt att "förbereda" bilen innan avfärd och låta den eldrivna AC:n sänka temperaturen. Detta kontrollerar man via appen We Connect i mobilen som styr flera olika funktioner.

### **Siffror som lurar**

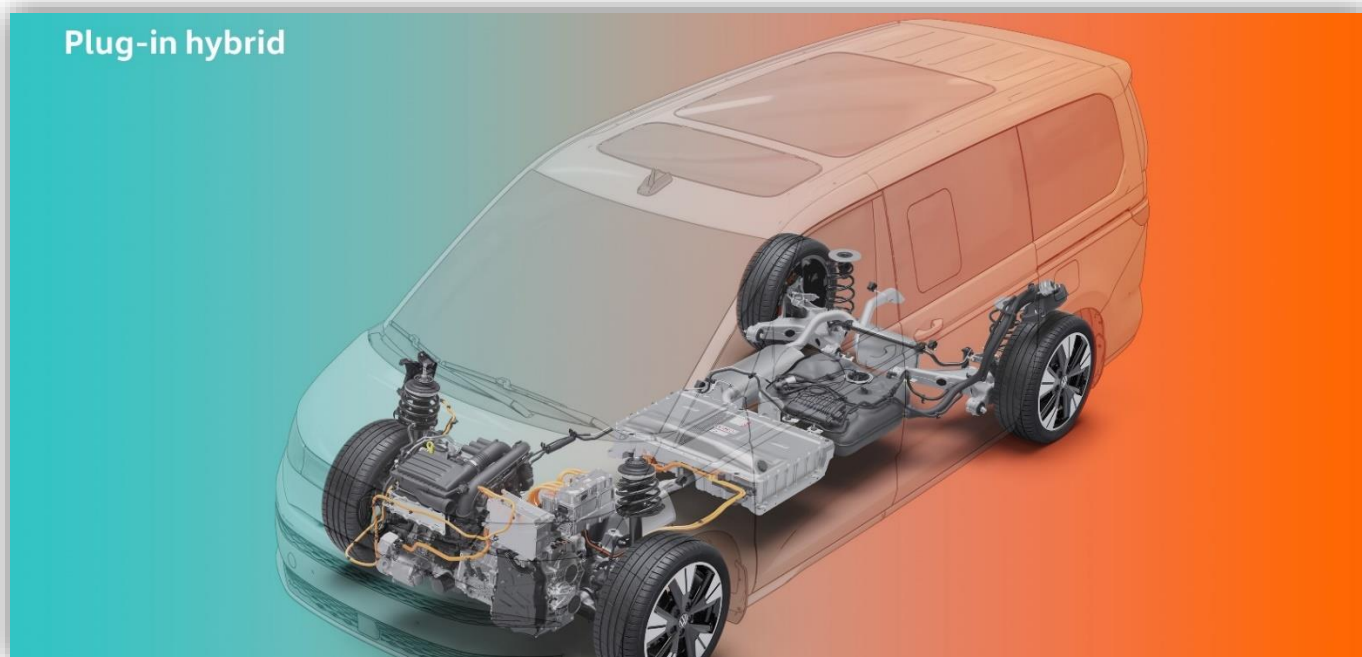
Bränsleförbrukning enligt den lagstadgade WLTP-cykeln anges till 1,7 l/100 km för VW Multivan 1,4 eHybrid. Det här låter ju helt osannolikt snålt och behöver förklaras.

WLTP är en förkortning för "Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure". WLTP har använts sedan 2017, då den ersatte NEDC – som var hopplöst föråldrad.

Alla bilar som säljs i EU ska ha en angiven förbrukning enligt WLTP. Ungefär som att vitvaror och däck har en betygsättning för hur mycket energi de förbrukar. I praktiken innebär det att en bilmodell körs efter en noggrant angiven körcykel i olika hastighet, mestadels stadskörning men även snabb landsväg.

På en "vanlig" bil – diesel eller bensin – är WLTP-siffran lägre än vad man kan förvänta sig uppnå i verkligheten. Räkna med åtminstone 15–30 procent högre bränsleförbrukning. Ibland ännu mer.

En laddhybrid, där både förbränningsmotor och elmotor samverkar, testas i två cykler och sedan tar man ett snitt mellan de båda. "Problemet" är bara att i den ena körcykeln tillåter man att batteriet laddas ur. Batteriet utgör alltså "gratis energi" och det ger alldeles för låga, missvisande förbrukningssiffror.



**Under det nya skalet är det beprövad teknik från Volkswagen.**

### **Billig i drift**

Den elektriska räckvidden för Volkswagen Multivan 1,4 eHybrid anges till 49 kilometer. Även det är en glädjesiffra, i praktiken kommer man kanske 3–4 mil.

Elmotorn är ganska stark och ger 115 hk (85 kW) samt 330 Nm. Fullt tillräckligt i vardagskörningen.

Kan man jobbspendla elektriskt och inte bor allt för långt från arbetsplatsen innebär det att bensinförbrukningen är noll. Vilket ju onekligen är klart lägre än 1,7 l/100 km.

Kör man en längre sträcka än 3–4 mil startar bensinmotorn och då drar VW Multivan ungefär lika mycket som en annan personbil i samma storlek. Förbrukning som vi uppmätt i verkligheten hamnar i snitt på 8,5 l/100 km. Kör man på motorväg blir den högre, och betydligt lägre om det mestadels handlar om stadskörning (då kan bromsenergin återvinnas).

Volkswagen Multivan kan alltså vara supersnål vid kortare körsträckor och stadskörning, men annars rätt "normal".

På den positiva sidan så har Volkswagen Multivan Life 1,4 eHybrid ett relativt lågt förmånsvärde, för den som kan välja tjänstebil. Som laddhybrid är också fordonsskatten väldigt låg, endast 360 kronor om året.

### **Charmig strulpelle**

Då var det dags att knyta ihop säcken och lämna ett sammanfattande omdöme av Volkswagen Multivan Life 1,4 eHybrid. Vilket inte blir lätt.

VW Multivan är suveränt rymlig och praktisk bil, speciellt för stora familjen eller de som har en aktiv livsstil med många sportprylar som behöver fraktas runt. Den stora lastvolymen gör att Multivan kan fungera som både familjebil och firmabil.

Att pendla kortare sträckor helt elektriskt känns rätt, och blir billigare än bensin. Fordonskatt på 360 kronor är inte heller dumt. Även andrahandsvärdet bör bli högt.

Men sen har vi allt strul med det buggiga infotainmentsystemet. Verkstadsbesök, bärgning och den ständiga oron "startar bilen idag?"

VW Multivan eHybrid är en charmig strulpelle. Lätt att tycka om men svår att stå ut med. Vi håller tummarna och hoppas på den förlösande uppgraderingen som löser alla problem!



**Automattvätten mosade backspeglen 11 juni,  
och fortfarande kan VW inte få fram en ny som reservdel. Tejpad i snart 7 månader!**

#### TEKNISKA DATA

##### Volkswagen Multivan Life 1,4 eHybrid 2022

**Motor:** Rak fyra, turbo, bensin. 1 395 cm<sup>3</sup>. Elmotor 115 hk (85 kW), 330 Nm. Sammanlagd toppeffekt 218 hk (160 kW) vid 5 000–6 000 rpm, 350 Nm vid 1 550–3 500 rpm. Sexväxlad automatlåda (DSG), framhjulsdraft.

**Mått:** Längd/bredd/höjd 4 973/1 941/1 887 millimeter. Axelavstånd 3 124 millimeter. Tjänstevikt 2 306 kilo. Bagagevolym VDA 469/3 672 liter. Max dragvikt 1 600 kilo. Däckdimension 235/50-R18. Batteristorlek: 13 kWh.

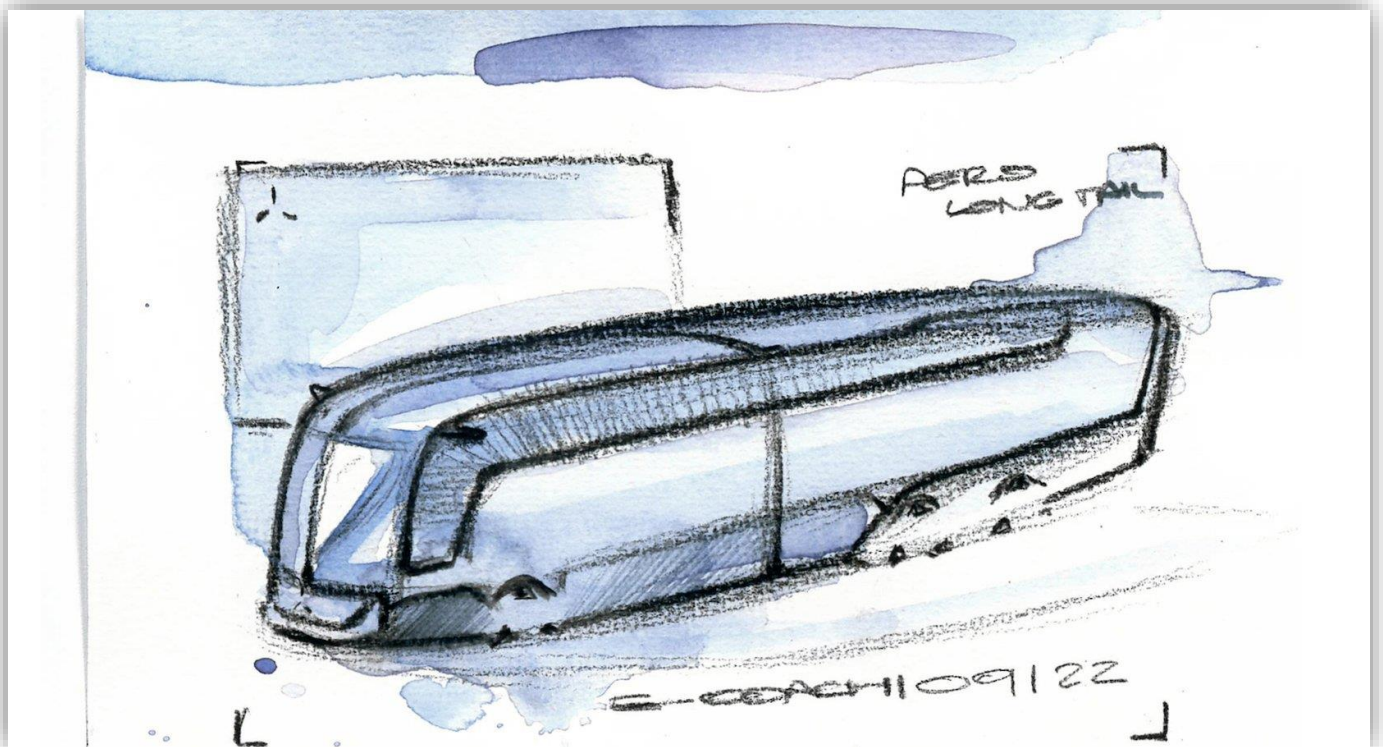
**Prestanda:** 0–100 km/h 9,0 sekunder. Toppfart 192 km/h. Bränsleförbrukning 1,7–1,9 l/100 km (enligt WLTP). Snittförbrukning i verkligheten: 8,5 l/100 km. CO<sub>2</sub>-utsläpp 36 – 45 g/km (WLTP). Elektrisk räckvidd: 49 km (WLTP).

**Pris:** Grundpris 533 730 kronor. Pris för denna bil: 718 630 kronor (12 tillval och 3 utrustningspaket). Pris i december 2022: 539 900 kronor.

## 17. Mercedes utvecklar eldrivna långfärdsbussar

AV CARL UNDÉHN PUBLICERAD: 2022-12-23.

Lastbilar med batteridrift finns redan på våra vägar. Och även om de ännu är få räknar tillverkarna med att antalet kommer öka snabbt kommande år. Och i våra städer rullar sedan länge allt fler eldrivna stadsbussar omkring. För långfärdsbussar är det däremot ont om modeller. Något som Mercedes vill ändra på.



Inom samarbetet Electrified Coach ska Mercedes vara med och utveckla ett modulärt system för elektriska drivlinor som kan användas till olika typer av eldrivna resebussar.

Antalet passagerare och mängden last som ryms ska vara jämförbart med dagens diesel-drivna långfärdsbussar. De närmsta fyra åren ska två prototyper tas fram och testas under vad som beskrivs som verkliga förhållanden.

Först mot slutet av 2020-talet väntas kommersiella eldrivna resebussar kunna lanseras.

När det kommer till lastbilar har Mercedes en dubbelstrategi med både batteridrivna modeller och utveckling av vätagasdrivna lastbilar. Det senare sker i samarbete med Volvo Lastvagnar där de båda tillverkarna har bildat det gemensamma bolaget Cell Centric som vill bli ledande på bränsleceller.

För långfärdsbussar är strategin däremot endast batterier – i alla fall inom samarbetet Electrified Coach. Tidigare har Mercedes visat intresse för även bränsleceller i sina bussar.



Carl Undéhn

**Feber****18. Häng med när Porsche Taycan tillverkas****AV ROGER ÅBERG.****2022-12-28 KL 19:00.****Robotfiesta.****FILM: [https://youtu.be/mYU\\_UpIk6DQ](https://youtu.be/mYU_UpIk6DQ).**

Något som aldrig slutar fascinera mig är videos där man får se hur saker tillverkas. Här är det Porsche Taycan som tillverkas och det är i vissa delar av processen en riktig robotfiesta. Människor är så klart också med i processen men de inspekterar mest. Vi får även se när klassikern Porsche 918 Spyder skruvas ihop.

**Roger Åberg**

## 19. Super-Saaben 900 Carlsson – rariteten i superskick är till salu.

PUBLICERAT 23/12/2022

AV MATHS NILSSON

Saab 900 Carlsson är en extra stark specialmodell som bara tillverkats i 600 exemplar. Modellen togs fram som en hyllning till rallyföraren Erik Carlsson "På Taket". Nu säljs ett otroligt fint exemplar av samlar bilen i Storbritannien.



Saab 900 har stigit lika snabbt som et Viggenplan lyfter i värde. I Sverige har 900 Aerobilar sålts för omkring en halv miljon kronor. Men det finns faktiskt sportiga 900-modeller som är ännu mer ovanliga. I Storbritannien såldes specialmodellen 900 Carlsson under tre år i början av 1990-talet.

Enligt entusiasterna är Carlsson den allra mest åtråvärda samlar bilen bland klassiska 900-bilar. Den togs fram som en hyllning till Saabs legendariske rallyförare Erik Carlsson "På Taket". Han var extra känd i Storbritannien där han bodde och var gift med Stirling Moss syster Pat Moss, även hon var en framstående rallyförare.

Endast 200 bilar tillverkades för vart och ett av åren 1990, 1991 och 1992. Alla bilar var manuella och har specialväxellådan Typ 8 med primära växlar. Dessutom har bilen röd APC-box, vilket ökar effekten från 175 hästkrafter till 185. Chassit var sänkt och bilen hade tuffare krängningshämmare. Avgasröret hade dubbla pipor.

Karossen var rejält upphottad med ett kjolpaket, skärmbreddare, en speciell spoiler och andra stötfångare lackerade i karossfärgen. Modellen hade en Momo-ratt med Erik Carlssons autograf och en exklusiv skinnklädsel. Mycket bättre kan det knappast bli för den som gillar Saab 900.



Nu säljs ett exemplar av Saab 900 Carlsson från 1990 i utsökt skick i Storbritannien. Bilen säljs av handlaren **Graham Turner Motor Cars** som köpte den av man som ägt den sedan 1993.

Ägaren hade sålt flera Porschar och Ferraris, men inte kunnat skiljas från Saaben. Från 2005 har den förvarats i ett garage. Under alla år har den körts omkring 17 900 mil. Bilen beskrivs som varande i toppskick med nästan felfri lackering och väl omhändertagen interiör med nytt innertak.

– Porscher kom och gick, liksom Ferraris, men han kunde aldrig riktigt förmå sig att skiljas från Saaben, som hade varit ”den bästa bilen han någonsin ägt”, uppger bilhandlaren.

Priset kan tyckas högt, men jämfört med vad mer vanliga Aerobilar säljs för i Sverige är det rena fyndet. Handlaren begär 24 800 pund, vilket motsvarar 313 000 kronor. Chanserna till en stor värdeökning är sällsynt goda.





Maths Nilsson

## 20. Aston Martin byggde okänd specialversion av Volvo P1800

PUBLICERAT 27/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Helgonet körde Volvo P1800 och James Bond rattade Aston Martin. Men vad får man om man korsar deras bilar? Jo, denna specialbyggda Volvo P1800 som Aston Martin utrustade med en specialbyggd fyrcylindrig motor som nu säljs på auktion.



Volvo P1800 blev berömd som Simon Templars bil i den framgångsrika tv-serien "Helgonet" på 60-talet. Den läckra sportbilsdesignen av Pelle Pettersson var något helt nytt för det svenska helyllemärket och gav Volvo en ny image.

Trots bilens fartiga utseende var fartresurserna relativt begränsade. Bilen hade visserligen en B18-motor med dubbla förgasare, men 90 hästkrafter gjorde inte den dramatiska designen helt rättvisa. Initialt byggdes bilen av Jensen i England, och en som retade sig på den läckra sportbilen med den sävliga svenska motorn var Aston Martins ägare Sir David Brown.

Han låg redan i startgroparna för att leverera James Bonds första Aston Martin DB5, och såg nu en chans att ge Helgonet en bättre motor. Han inledde ett experiment för att ge Volvo en bättre motor till P1800.

David Browns idé var att Aston Martin skulle ta fram en starkare fyrcylindrig motor som skulle kunna sitta i Volvo P1800, men även andra bilar. I mars 1961 gav han sina ingenjörer i uppdrag att utveckla en 2,5 liters fyrcylindrig motor med potential att säljas i stort antal till olika företag. Den interna koden för projektet var DP208 och projektansvarig var Astons racingchef John Wyre och Tadek Marek. De förkortade en befintlig DB4-motor genom att kapa två cylindrar. Vevhuset, vevaxeln och kamaxeln måste designas och byggas från grunden medan foder, kolvar och ventiler kunde tas direkt från den sexcylindriga DB4-motorn.



Efter att de tre första motorerna hade färdigställts träffade Sir David Brown ett avtal med den dåvarande brittiska Volvoimportören Charles Singer om att testa en motor i en Volvo P1800. Under ett år testades motorn i en P1800, men projektet fick ett abrupt slut när Volvo på grund av kvalitetsproblem sade upp Jensen som tillverkare av P1800 och flyttade hem sportbilstillverkningen till Sverige.





FILM: <https://youtu.be/x-HWUaFnAvs>.

Testbilen och motorerna föll i glömska och länge trodde man att testbilen och de tre återstående motorerna hade skrotats. Men 2003 hittades en av de fyrcylindriga Aston Martin-motorerna. Den köptes av den schweiziska Aston Martin-specialisten Beat Roos. Han lyckades även hitta en Volvo P1800 som passade bra för en transplantation från Aston Martin. En omfattande renovering drogs igång för att återskapa den unika Volvon med Aston Martin-motor. Dessutom lackerades bilen passande nog i British Racing Green, den fick passande nog också en interiör i brittiskt läder. Bilen sägs ha kostat över två miljoner kronor att bygga.

Nu har bilen dykt upp igen och går under klubban på [Oldtimer Galerie Toffen Classic Car Auction i Gstaad den 29 december](#). En unik möjlighet att köpa en Volvo-Aston Martin, en bil som förenar Helgonet och James Bond. Med sina 2,5 liter och 151 hk är Aston-Volvon betydligt snabbare än en vanlig P1800. Volvos fyrväxlade låga med överväxel sägs passa perfekt ihop med den starkare motorn.



**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter](#).

## 21. En annorlunda Taunus

Publicerad 2022-11-24 kl 7:10. Text **Mårten Carlsson**.

**OSI i Italien förvandlade präktiga Taunus till en slank sexig sportcoupé**



Officine Stampaggi Industriali - tacksamt förkortat till OSI bildades i Turin med förre Ghia-chefen Luigi Segre i spetsen 1960.

Man gjorde främst legotillverkning åt andra. Oftast hela karosser som till exempel Innocentis 950 spider.

1965 kom ett arbete med Ford, Anglia Torino var en egen modell för Italien och därigenom föddes kanske idén på att göra någonting med Ford Taunus.

Anglia Torino tog inga skönhetspriser - men helt andra bullar blev det på bilsalongen i Geneve 1966 när OSI/Ghia presenterade sin egna Taunus. Den var lite bredare lite längre och betydligt lägre. En graciös sportcoupé som var så långt från präktiga Taunus man bara tänkas kan.

OSI:s coupé byggdes på Taunus P5 och med den serien hade Taunus nu begåvats med en V6-motor. Med dubbla förgasare fick OSI 20M 90 hästkrafter. Det kom att ökas en liten bit med den större 2,3 liters motorn till 108. Det byggdes även en serie om 50 bilar som kallades OSI 20M RS med effekten uppskruvad till 125 hästkrafter.

På Genevesalongen 1967 visade man upp en snygg cabrioletmodell också, som var tänkt att gå i produktion strax efter. Men det hann man inte med - bara tre öppna OSI 20M kom att färdigställas. OSI fick bekymmer och gick i konkurs senare under året.

OSI 20M blev en kortlivad historia - men det blev ändå runt 2200 bilar gjorde de två åren.

Även om OSI överlevt var det tveksamt om det skulle blivit någon fortsättning på samarbetet. För vid det här laget jobbade Ford själva febrilt på en egen coupé som presenterades året efter, det var Ford Capri.



1967-68 byggdes 2000 OSI 20MTS coup er med 2 liters V6 på 90 h stkr fter och 220 stycken med den större V6:an på 2,3 liter och 108 hästar. Förutom dessa så byggdes en enda Spider prototyp som visades upp på turinm ssan 1967.





## 22. Alfa Romeo visar upp F1-cirkusen

ROGER ÅBERG 2022-12-27 KL 14:30.

Följ med bakom kulisserna.



FILM: <https://youtu.be/zcCdvR3-STs>.

En säsong av F1 består av 22 race på olika platser runt om i världen. Men teamen har så klart inte 22 olika gäng runt om i världen utan ett team som Alfa Romeo F1 Team ORLEN flyttar runt 240 ton saker med båt och 30 ton med flygplan. I den här filmen får vi hänga med bakom kulisserna och i alla fall lite försöka förstå hela cirkusen. Två till avsnitt i serien som man kallar för **Beyond the visible** finns nedan.



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



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



Roger Åberg

MOTORNYTT

**SLUT**